

dabei festgehalten, dass dieses Mithören verhältnismässig und im Sinne der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit geboten sei.

4. Gemäss Bundesgericht handelt es sich hier nicht um eine Telefonabhörung. Zudem ist diese Massnahme im Rahmen einer zuverlässigen Gewährleistung der Fernmeldebedürfnisse gemäss Artikel 1 FMG geboten. Ohne diese könnte ein Schutz vor Störungen gar nicht erfolgen, was zu Beeinträchtigungen in der Telekommunikation führen würde.

5. Nach Artikel 65 VStrR besteht die Möglichkeit, unter gewissen Voraussetzungen (Widerhandlung offenkundig, Busse nicht mehr als 500 Franken, Einverständnis des Beschuldigten) ein abgekürztes Verfahren zu führen. Darauf weist die Formulierung im Strafbescheid hin. Das Verfahren kann so rasch durchgeführt werden, was erlaubt, reduzierte Kosten zu sprechen. Es steht dafür sofort einem rechtskräftigen Urteil gleich. Der Beschuldigte hat also die Möglichkeit, auf den Strafbescheid im abgekürzten Verfahren zu verzichten und, wenn er mit dem Entscheid der Verwaltung nicht einverstanden ist, die Beurteilung durch das kantonale Strafgericht zu verlangen.

6. Da die illegalen Teilnehmeranlagen meistens auf Frequenzen arbeiten, die dem Betriebsfunk zugeteilt sind, werden die verschiedensten Dienste gestört. Es liegen konkret massive Störungen des Polizeifunks (Kantone Aargau, Solothurn, Zug und Luzern), des Flugfunks (ganze Schweiz), der Rettungsdienste, aber auch der Rundfunkfrequenzen (Radio- und Fernsehempfang, zahlreiche Fälle in der ganzen Schweiz) oder von Bauunternehmungen (Störung ferngesteuerter Krane, in Genf) vor. Zudem häufen sich Beschwerden der Fernmeldebehörden Deutschlands, wonach in der Schweiz betriebene illegale Teilnehmeranlagen in den Grenzregionen massive Störungen auf Sicherheitsfunknetzen (insbesondere der Polizei von Baden-Württemberg) verursachen. Diese Liste liesse sich beliebig verlängern und belegen.

7. Die Verfolgung von Widerhandlungen gegen die Fernmeldegesetzgebung ist durch das Gesetz und die öffentliche Ordnung geboten. Der Aufwand, der dafür betrieben wird, ist bescheiden, wenn man die möglichen Konsequenzen einer unkontrollierten Situation bedenkt. Abgesehen davon ist es unumgänglich, dass in einem liberalisierten Markt gewisse minimale Regeln beachtet werden.

8. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass diese Aufgabe, die vom Gesetzgeber klar vorgesehen ist, verhältnismässig und nötig ist und dass diese von den Untersuchungsbeamten, die im Namen und Auftrag des Bakom tätig sind, in einem vertretbaren Umfang wahrgenommen wird. Würde man in diesem Bereich die Kontrolle abbauen, so würde dies Störungen in der Telekommunikation Tür und Tor öffnen. Eine solche Preisgabe des hohen Sicherheitsstandards unseres Fernmeldewesens ist nicht zu verantworten und wäre nur mit sehr grossem Aufwand reversibel.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion  
Dagegen

offensichtliche Mehrheit  
Minderheit

*Verschoben – Renvoyé*

93.3352

**Interpellation Gardiol**

**Regionalverkehr.**

**Subventionierungsart**

**Subventionnement du trafic régional en fonction des trains-kilomètres**

*Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1993*

Der Bund subventioniert den Regionalverkehr nach Anzahl Eisenbahnkilometer.

– Der öffentliche Eisenbahnverkehr soll einen Beitrag zur Raumplanung und eine Alternative zum Individualverkehr bilden. Ist die Subventionierung nach Anzahl Eisenbahnkilometer das geeignete Mittel, um die Ziele des Bundes zu erreichen?

– Die Finanzierung per Eisenbahnkilometer geht davon aus, dass die Kosten der Anzahl gefahrener Kilometer entsprechen. Kostet denn ein abgestellter Zug nichts, und haben unterbeschäftigtes Personal und nicht ausgelastetes Wagenmaterial keinen Einfluss auf die Kosten?

– Welche Vorteile hat diese Subventionierungsart für Bund und SBB?

*Texte de l'interpellation du 18 juin 1993*

La Confédération subventionne le trafic régional en fonction du nombre de trains-kilomètres.

– L'aménagement du territoire et l'alternative au transport individuel font partie des objectifs d'une offre ferroviaire de service public. Le subventionnement au moyen du train-kilomètre permet-il de s'assurer que ces objectifs de la Confédération peuvent être atteints?

– Le financement au train-kilomètre sous-entend que les coûts sont proportionnels aux kilomètres parcourus; un train à l'arrêt ne coûterait-il donc rien et le personnel ou le matériel sous-employés n'auraient-ils pas d'effet sur les charges?

– Quels sont les avantages de ce type de subventionnement pour la Confédération et pour les CFF?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 1. September 1993*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

*du 1er septembre 1993*

En principe, la Confédération commande aux CFF un nombre déterminé de trains-kilomètres, dont elle finance les coûts non couverts par une indemnisation fixée au préalable. En revanche, le financement du trafic régional des entreprises de transport concessionnaires (ETC) se fait par une indemnité, par le rapprochement tarifaire et par la couverture du déficit. Il ne dépend donc pas directement des trains-kilomètres parcourus.

1. La Confédération a divers objectifs. Ainsi, les transports publics doivent fournir une contribution à l'aménagement du territoire et constituer une solution de rechange au trafic individuel. Mais les objectifs financiers de la Confédération ne doivent pas non plus être négligés.

Le financement du trafic régional a lieu, en fin de compte, sur la base des trains-kilomètres. Mais le mandat de prestations confié en 1987 aux CFF dit aussi que dans le secteur de service public représenté par le trafic régional, les CFF sont tenus, sur l'ensemble du réseau, d'assurer des liaisons chaque heure et d'étoffer l'horaire en cas de fort trafic. Cette charge tient compte de l'aménagement du territoire et des besoins de transport.



## **Interpellation Gardiol Regionalverkehr. Subventionierungsart**

### **Interpellation Gardiol Subventionnement du trafic régional en fonction des trains-kilomètres**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3352
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2042-2043
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 308

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.