

transport et dans les abattoirs ou de concrétiser ces exigences de façon appropriée:

1. L'espèce et le nombre d'animaux à transporter dans un véhicule doivent figurer dans le permis de circulation de même que, bien lisiblement, à l'extérieur du véhicule.
2. Pour ce qui est de l'étourdissement des animaux, seuls seront autorisés les appareils et équipements contrôlés et approuvés.
3. Les autorités veillent à ce que des personnes qualifiées, qui recevront régulièrement des instructions sur la protection des animaux, soient présentes lorsque les animaux sont déchargés du véhicule, pris en charge, conduits au lieu d'abattage et étourdis.
4. Un vétérinaire ou un responsable de la protection des animaux contrôlera, dans les grands abattoirs, les animaux de boucherie lors du déchargement et supervisera les personnes chargées de faire descendre les animaux du véhicule, de les prendre en charge, de les conduire au lieu d'abattage et de les étourdir.
5. Il convient d'élaborer, de concert avec des praticiens, des lignes directrices détaillées pour des abattoirs conformes aux exigences de la protection des animaux. Dorénavant, l'appréciation et l'aménagement des abattoirs devront dépendre essentiellement de critères éthologiques; en d'autres termes, les procédés appliqués dans les abattoirs devront tenir compte du comportement et des besoins des animaux.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Bühlmann, Danuser, Gardiol, Gonseth, Hämmerle, Hollenstein, Meier Hans, Misteli, Rebeaud, Robert, Steiger, Thür, Tschäppät Alexander, Zwygart (15)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

In den letzten dreissig Jahren stieg der Fleischkonsum ständig an. Da zudem aus agrarpolitischen Gründen der Fleischimport durch eine vermehrte Inlandproduktion ersetzt wurde, nahm die Zahl der jährlichen Schlachtungen wesentlich zu. Demgegenüber wurden zwischen 1960 und 1990 aus wirtschaftlichen Gründen viele Schlachthöfe stillgelegt. Dies betraf insbesondere kleinere und mittlere Betriebe und Privatmetzgereien. Dieser Konzentrationsprozess ist heute noch in vollem Gange. Nach Meinung von Experten verschwinden in den nächsten Jahren die kleinen und mittleren Schlachthöfe fast vollständig, so dass im Jahre 2000 kaum noch ein Dutzend Grossbetriebe existieren werden.

Die hohe Zahl an Tierschlachtungen und deren Konzentration auf immer weniger, dafür grosse und leistungsfähige Schlachthöfe haben tierschutzrelevante Folgen:

- Die Tiertransporte nehmen notwendigerweise zu, die Transportstrecken und -zeiten werden länger, und
- in den Schlachthöfen müssen pro Zeiteinheit sehr viele Tiere angeliefert, getrieben, eingestallt, betäubt und getötet werden. Mit dieser Kapazitätssteigerung haben indessen die Abläufe und Anlagen, aber auch das Personal nur bedingt Schritt halten können, wie der Bundesrat in Antworten auf parlamentarische Vorstösse (Wiederkehr, Meier Hans, Weder Hansjürg) selber festhält.

Der Schutz der Tiere auf Transporten und in Schlachthanlagen kann wirkungsvoll durch zwei Massnahmen angegangen werden: kurzfristig durch die Verankerung von klaren und strikten Vorschriften für die Bereiche Schlachtung und Transport in der Tierschutzverordnung sowie durch straffen und einheitlichen Vollzug dieser Vorschriften; mittel- und langfristig durch die Erarbeitung eines umfassenden Konzepts für humane Schlachthöfe (human: für Tiere und die dort arbeitenden Menschen sollen Verbesserungen resultieren).

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. Mai 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 mai 1993

Der Bundesrat hat bereits bei früherer Gelegenheit festgestellt, dass bei der Schlachtung von Tieren in der Praxis Missstände bestehen. Er steht den Anliegen der Motion grundsätzlich positiv gegenüber und beabsichtigt, diese im Zusammenhang

mit der nächsten Revision der Tierschutzverordnung zu prüfen. Er erachtet es jedoch als angezeigt, dass die Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen gesetzlicher und anderer Art im Rahmen von Expertengruppen näher untersucht und allfällige Massnahmen in einer Vernehmlassung den interessierten Fachkreisen unterbreitet werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

93.3134

Motion Dünki

Solidarität in der Arbeitslosenversicherung

Solidarité dans l'assurance-chômage

Wortlaut der Motion vom 17. März 1993

Der Bundesrat wird ersucht, in der Botschaft für die Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes vorzusehen, dass die Beiträge vom ganzen massgebenden Lohn gemäss AHV-Gesetzgebung zu erheben sind. Dagegen sind die Leistungen der Arbeitslosenversicherung nach wie vor gegen oben zu plafonieren.

Texte de la motion du 17 mars 1993

Le Conseil fédéral est chargé de prévoir, dans le cadre de la révision de la loi sur l'assurance-chômage, que les cotisations soient prélevées sur la totalité du salaire déterminant selon la législation sur l'AVS. En revanche, les prestations de l'assurance-chômage continueront d'être plafonnées.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bircher Peter, Bischof, Darbellay, Diener, Eggenberger, Engler, Grendelmeier, Hafner Rudolf, Hubacher, Jaeger, Maeder, Meier Hans, Meier Samuel, Rychen, Schmid Peter, Seiler Rolf, Thür, Weder Hansjürg, Züger, Zwygart (20)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. Mai 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 mai 1993

Die Aufhebung der Beitragsplafonierung kann entgegen der Meinung des Motionärs nicht auf dem Weg einer Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes (Avig) eingeführt werden. Artikel 34novies Absatz 4 der Bundesverfassung schreibt vor, dass die Höhe des beitragspflichtigen Lohnes durch Gesetz zu begrenzen ist. Die Konkretisierung des vom Motionär angestrebten Ziels könnte daher nur mittels einer Revision der Bundesverfassung eingeführt werden. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass eine solche Revision in der gegenwärtigen Situation nicht zweckmässig ist. Hingegen ist der Bundesrat bereit, die Frage der Höhe des gesetzlichen Plafonds (gegenwärtig 8100 Franken pro Monat) anlässlich der bevorstehenden ordentlichen Gesetzesrevision (voraussichtliche Inkraftsetzung Mitte 1994) zu prüfen. Diese Prüfung wird im Rahmen der allgemeinen Ueberlegungen in bezug auf die Finanzierungsfrage der Arbeitslosenversicherung stattfinden. Um eine gewisse Flexibilität in diesem Bereich zu ermöglichen, schlägt der Bundesrat vor, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

93.3067

Motion Keller Rudolf
Bessere Sicherheit
für SBB-Fahrgäste und -Angestellte
CFF. Sécurité accrue
pour les voyageurs et le personnel

Wortlaut der Motion vom 3. März 1993

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen in die Wege zu leiten, um wieder mehr Sicherheit und Ordnung in den Zügen der SBB zu erreichen.

Texte de la motion du 3 mars 1993

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures nécessaires pour rétablir l'ordre et la sécurité dans les trains des CFF.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bischof, Borradori, Maspoli, Ruf, Stalder, Steffen (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Gemäss verschiedener Reaktionen aus der Bevölkerung, persönlicher Feststellungen als jahrzehntelanger, reger Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel und diverser Berichte in den Medien haben in Bahn, Tram und Bus Sachbeschädigungen, Belästigungen und Anpöbeleien von Fahrgästen und Angestellten zugenommen. Immer öfters passiert es in öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere in den Zügen der SBB, dass dort gar offen Drogen konsumiert werden. Bei der Bahn hat dies schlimme Ausmasse angenommen. Das ist mit ein Grund, weshalb sich immer mehr Frauen und Männer – nicht nur nachts – nicht mehr auf die Strassen wagen und zum Teil Angst haben, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Es ist deshalb dringend geboten, diesen Problemen mit konkreten Gegenmassnahmen zu Leibe zu rücken.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 26. April 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 26 avril 1993

Die Zahl der strafbaren Handlungen auf dem Schweizer Schiennetz hat in den letzten Jahren spürbar zugenommen. Gemäss Artikel 3 der Bundesverfassung (BV; SR 101) sind die Kantone souverän und üben alle Rechte aus, welche nicht der Bundesgewalt übertragen sind. Nach schweizerischer Verfassungsordnung fallen die sicherheitspolizeilichen Aufgaben primär den Kantonen zu. Für die Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit auf ihrem Gebiet sind demnach grundsätzlich die Kantone zuständig. Dem Bund fallen solche Aufgaben nur zu, wenn und soweit die Kantone überfordert sind. Der Bund hat sich aber z. B. im Zusammenhang mit den Bahnen im Rahmen einer abschliessenden Anzahl von bahnbezogenen Tatbeständen (sehr beschränkte) polizeiliche Kompetenzen vorbehalten, welche im Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878 (Bahnpolizeigesetz; SR 742.147.1) umschrieben sind. Bestimmte Sicherheitsmassnahmen sind auch im Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr vom 4. Oktober 1985 (TG; SR 742.40) und in der entsprechenden Verordnung vorgesehen.

Im Bereich der Personensicherheit, insbesondere auf der Gotthardachse und auf dem S-Bahn-Netz Zürich, haben die SBB bereits Sofortmassnahmen ergriffen (z. B. Funkwache im Raum Zürich, Diebstahlbekämpfungsgruppe der Kreisdirektion II, organisatorische Massnahmen in den Zügen wie Reihung der Schlafwagen oder Auswechseln der Schlösser), wobei die Aufteilung der Kosten für diese Massnahmen zwischen den SBB und den betroffenen Kantonen noch nicht geregelt ist.

Das Problem Personensicherheit in den Zügen wurde Ende 1991 von der Interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr (IKSt) – ein Organ der Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren – aufgenommen, welche eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Bundes, der Kantone und der SBB eingesetzt hat. Diese Arbeitsgruppe hat festgestellt, dass im Bereich «Sicherheit in den Zügen» ein Handlungsbedarf besteht, der aber nach Regionen unterschiedlich ist. Eine im letzten Jahr durchgeführte Untersuchung des BAV bei allen Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) hat ergeben, dass die Lösung des Problems nicht auf die SBB beschränkt werden sollte. Die Arbeitsgruppe hat zudem erkannt, dass das geltende Bundesgesetz über die Handhabung der Bahnpolizei nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht. Sie kam schliesslich zum Schluss, dass hinsichtlich Zuweisung der Kompetenzen für die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit zwischen fahrenden Zügen einerseits und Bahnhöfen und Bahnanlagen andererseits unterschieden werden muss. Unbestritten ist die Zuständigkeit der örtlichen Polizei für Bahnhöfe und Bahnanlagen. Für die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit in den Zügen wurden von der Arbeitsgruppe zwei Lösungen in den Vordergrund gestellt:

- Föderatives Bahnpolizeikorps (Konkordat zwischen den betroffenen Kantonen über den Einsatz der Polizei in den Zügen);
- Zentralisierte Lösung (neu zu schaffende Organisation, die von Bund, Kantonen und Transportunternehmungen nach einem noch zu bestimmenden Schlüssel finanziell getragen wird).

Die IKSt hat sich anlässlich ihrer Sitzung vom 22. März 1993 für die Variante «Zentralisierte Lösung» ausgesprochen, wobei der föderalistische Aspekt besonders gewichtet werden soll. Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren wird voraussichtlich noch in diesem Jahr eine Stellungnahme abgeben.

Das Bundesamt für Verkehr hat seine Bereitschaft erklärt, an der Erarbeitung einer Lösung mitzuwirken, sobald die Meinungsbildung bei den Kantonen, insbesondere auch in bezug auf die Finanzierung, abgeschlossen ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Problem global angegangen und einer definitiven und beständigen Lösung zugeführt werden sollte. Da primär die Kantone für die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit auf ihrem Gebiet zuständig sind, ist für die Ausarbeitung einer Lösung im Bereich der fahrenden Züge eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Transportunternehmungen notwendig.

Wir beantragen aus diesen Gründen die Umwandlung der Motion in ein Postulat.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Motion Dünki Solidarität in der Arbeitslosenversicherung

Motion Dünki Solidarité dans l'assurance-chômage

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3134
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1388-1389
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 883

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.