

in aller Regel Symptom von Verhaltensstörungen. Dies stellt einerseits ein Gefahrenpotential für Menschen, andererseits ein Tierschutzproblem dar. Derartiges Verhalten zu vermeiden, ist aber eine Voraussetzung für den artgerechten Umgang mit Hunden; anderes ist strikte zu verbieten. Dies um so mehr, als Aggressionszüchtungen Schmerzen, Leiden oder Schäden beim Tier selbst verursachen, beim Kampf oder danach, und schliesslich können solche Tiere auch nur unter freiheitsbeschränkenden Zwangsmassnahmen gehalten werden, da sie allgemein aggressiv sind.

Es ist angesichts der massiven Zunahme der Zahl von Kampfhunden in der Schweiz dringend angezeigt, sofort entsprechende gesetzliche Massnahmen zu ergreifen. Dazu gehören neben einem Zucht- und Importverbot auch strenge Strafen für Leute, welche ihre Hunde mit tierquälerischen Methoden scharfmachen. Eine Revision des Tierschutzgesetzes sowie die Anpassung allfälliger weiterer Gesetzesnormen sind deshalb unverzüglich an die Hand zu nehmen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 7. September 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral du 7 septembre 1994

Im Gegensatz zu anderen Ländern, insbesondere Grossbritannien, ist die Problematik der durch züchterische oder erzieherische Massnahmen aggressiv gemachten Hunde in der Schweiz wenig aktuell. Schwere Unfälle mit bissigen Hunden sind selten. Soweit sie vorkommen, sind sie nicht auf bestimmte Hunderassen beschränkt. Die als «Kampfhunde» bezeichneten Hunderassen sind in der Schweiz nur wenig verbreitet. Das Abrichten von Hunden auf Schärfe ist in der Schweiz nur zulässig (beispielsweise für Polizeihunde), sofern dafür nicht bestimmte tierquälerische Methoden angewendet werden.

Ein Angriff durch einen aggressiven Hund ist durch die Bestimmungen über die Haftpflicht der Tierhalter erfasst. Diese Vorschriften kommen aber erst zum Tragen, wenn der Angriff bereits erfolgt ist. Die haftpflichtrechtlichen Bestimmungen entfalten aber auch eine präventive Wirkung, indem der Tierhalter seine Pflichten bei der Schulung und Überwachung seines Tieres besser wahrnimmt.

In der Motion wird sodann geltend gemacht, das Züchten und Abrichten aggressiver Hunde verursachen bei diesen Schmerzen, Leiden oder Schäden, stelle also einen Verstoss gegen das Tierschutzgesetz dar. Die Hundedressur, auch das Abrichten auf Schärfe, ist in der Regel nicht tierquälerisch. Nur dort, wo sie mit verbotenen Handlungen im Sinne des Tierschutzgesetzes oder mit «übermässiger Härte und Strafschüssen» (Art. 34 Abs. 1 Tierschutzverordnung) durchgeführt wird, leidet der Hund darunter. Diese Handlungen sind bereits verboten; eine weitere Regelung erübrigt sich deshalb.

Die rechtliche Einordnung aggressiver Hunde ist nicht unproblematisch und bedarf weiterer Abklärungen. Erst wenn deren Ergebnisse vorliegen, können gesetzgeberische Massnahmen zur Verhinderung von Zucht, Abrichtung und Einfuhr aggressiver Hunde erwogen werden. Aus diesem Grunde drängt sich die Umwandlung der Motion in ein Postulat auf.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

94.3232

Motion Stucky

**Strassenbahn und Trolleybus.
Konzessionspflicht**

**Tramways et trolleybus.
Concession obligatoire**

Wortlaut der Motion vom 14. Juni 1994

Der Bundesrat wird eingeladen, im Eisenbahngesetz die Konzessionspflicht für den Betrieb und die Bauten und Umbauten von Strassenbahnen und Trolleybussen in Agglomerationen aufzuheben.

Texte de la motion du 14 juin 1994

Le Conseil fédéral est chargé de supprimer, dans la loi sur les chemins de fer, l'obligation d'être titulaire d'une concession pour pouvoir construire, transformer et exploiter des lignes de tramways ou de trolleybus dans les agglomérations.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aregger, Bezzola, Bühler Gerold, Columberg, Dettling, Ducret, Eggly, Fischer-Seengen, Fritsch Oscar, Giger, Gysin, Heberlein, Hegetschweiler, Leuenberger Ernst, Maitre, Miesch, Spoerry, Stamm Luzi, Steiner Rudolf, Wanner, Wittenwiler, Wyss Paul (22)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Strassenbahnen und Trolleybusse fallen, da auf einer Schiene fahrend respektive mit einer Fahrleitung ausgerüstet, unter das Eisenbahngesetz (Art. 2). Dies ist historisch zu verstehen, aber überholt. So bedarf heute die Verlängerung einer Trolleybuslinie oder die Verlegung des Tramgeleises am Limmatquai in Zürich um 1,5 Meter einer Konzessionsänderung (Art. 5). Dieser administrative Leerlauf ist aufzuheben, da die Städte, allenfalls Kantone, selbst zum Rechten sehen können und als Betreiber ohnehin haften.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 24. August 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 24 août 1994

Gemäss Bundesverfassung fällt die Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen in die Zuständigkeit des Bundes. Auch das Post- und Telegrafwesen ist im gesamten Gebiet der Eidgenossenschaft Bundessache. Der Bund kann sein Transportmonopol in Form von Konzessionen Dritten abtreten. Für die verschiedenen Verkehrsmittel wurden Spezialgesetze erlassen.

Die Strassenbahnen sind dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG) unterstellt. Dessen Artikel 5 regelt das Verfahren für die Erteilung, Erneuerung und Änderung von Konzessionen, die für Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlich sind. Eine Teilrevision des EBG im Jahre 1972 brachte eine Vereinfachung und Beschleunigung des Konzessionsverfahrens, so auch im Falle einer Ausdehnung des Netzes im Ortsverkehr. Seither ist hiefür der Bundesrat und nicht mehr das Parlament zuständig.

Die Trolleybusse sind demgegenüber dem Bundesgesetz vom 29. März 1950 über die Trolleybusunternehmen unterstellt. Die Personen- und Sachenbeförderung mittels Trolleybus bedarf einer Konzession des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements. Das Plangenehmungsverfahren erfolgt jedoch nach dem EBG.

Durch eine Koordination des Konzessions- und des Plangenehmungsverfahrens versucht die Aufsichtsbehörde gegenwärtig die Behandlungsdauer der Gesuche zu verkürzen. Eine Aufhebung der Konzessionspflicht würde eine Änderung der Bundesverfassung bedingen.

Die mit der Motion angestrebte Praxisänderung wirft ebenso viele Fragen auf, wie mit ihr gelöst werden sollen. Konzessions-

sionsfragen können nicht sektoriell entschieden werden, um so weniger, als die heutige Verkehrspolitik eine globale und einheitliche Betrachtungsweise für alle Verkehrsmittel anstrebt. Die Anpassung der Gesetzgebung an die aktuellen Verhältnisse gehört zu den Daueraufgaben des Bundesrates. Im Rahmen der Verzichtplanung überprüft das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Aufgaben, die aufgehoben oder delegiert werden können. Ausserdem hat der Bundesrat eine interdepartementale Arbeitsgruppe beauftragt, die Möglichkeit einer Vereinfachung und Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens zu prüfen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

94.3295

Motion Béguelin **Öffentliches Dienstleistungsangebot** **Service public fédéral**

Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1994

Ich fordere den Bundesrat auf, Massnahmen zu ergreifen, damit ein öffentliches Dienstleistungsangebot des Bundes (PTT, SBB und öffentliche Verkehrsbetriebe sowie SRG) mit gleichwertigen Grundleistungen zu gleichen Preisen im ganzen Land garantiert werden kann.

Mit dieser Motion komme ich auf ein Anliegen zurück, das ich bereits im Postulat 92.3547 vorgebracht habe. Dieses ist am 3. Februar 1993 vom Bundesrat angenommen worden. Angesichts der verheerenden Auswirkungen des Zwangs zur Rentabilität, dem bei den öffentlichen Betrieben PTT und SBB ein Sektor nach dem anderen unterworfen wird, ersuchte ich im Postulat 92.3547 den Bundesrat, die Politik zu umschreiben, die er im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen zu verfolgen gedenkt. Bis heute sind diesem Postulat keine konkreten Taten gefolgt. Der Begriff des Dienstes an der Öffentlichkeit verliert sogar weiter an Ansehen, insbesondere in den Randregionen. Diese Entwicklung ist beunruhigend, stellt sie doch die gegenseitige Solidarität, eine Grundlage unseres Bundesstaates, in Frage.

Texte de la motion du 17 juin 1994

Le Conseil fédéral est invité à prendre les mesures nécessaires pour garantir un service public fédéral offrant des prestations de base de même qualité et aux mêmes prix pour l'usager sur l'ensemble du territoire national (PTT, CFF et transports publics, SSR).

La présente motion s'inscrit dans la ligne du postulat 92.3547, accepté le 3 février 1993 par le Conseil fédéral. Ce postulat demandait au gouvernement de définir la politique de service public qu'il entendait suivre compte tenu des effets pervers de la course à la rentabilité secteur par secteur imposée aux entreprises publiques PTT et CFF. A ce jour, ce postulat n'a pas eu de suites concrètes. Et la notion de service public fédéral continue de se dégrader, en particulier dans les régions décentralisées. Cette évolution est grave car elle remet en cause la solidarité confédérale, base de notre Etat.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Bäumlín, Béguelin, Bodenmann, Borel François, Brunner Christiane, Bundi, Carobbio, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Fankhauser, von Felten, Goll, Gross An-

dreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämerle, Herczog, Jeanprêtre, Leemann, Leuenberger Ernst, Mamie, Matthey, Meier Hans, Ostermann, Pini, Rebeaud, Rechsteiner, Ruffy, Savary, Schmid Peter, Seiler Rolf, Spielmann, Stalder, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Theubet, Thür, Ziegler Jean, Züger, Zwahlen, Zwygart (48)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Les CFF concentrent leur prestations marchandises sur le Plateau (Cargo domicile, Cargo Rail). Déjà actuellement, à distance égale, les prix «Cargo domicile» sont plus élevés dans les régions périphériques que sur le Plateau; cette tendance ne peut que s'accroître encore avec la privatisation de Cargo domicile. En trafic voyageurs régional, les CFF veulent remplacer le rail par le bus sur de nombreuses lignes. Ces projets touchent en priorité les régions décentralisées: dans presque tous les cas, il en résultera une dégradation de la qualité du service (exemple du Val de Travers) et à terme, une augmentation des tarifs pour les usagers avec, en fin de compte, un report de charges sur les collectivités régionales.

2. Avec la même vigueur que les CFF, les PTT concentrent leurs prestations. En matière de téléphone, l'adaptation tarifaire du 1er février 1994, pour la première fois, casse le principe de solidarité: dorénavant, les taxes de raccordement pour les usagers des grandes villes seront plus basses que celles des habitants des campagnes, habitants qui subiront ainsi de plus en plus le poids du réseau. Pour ce qui est de la poste, la concentration des prestations est en cours à travers la réduction du nombre des centres de tri lettres et colis. Pour les bureaux de poste dans les petites localités, au gré du départ des titulaires, les PTT proposent soit la fermeture, soit le maintien mais avec participation financière de la commune. Cette politique conduit à des différences choquantes: une commune de 300 habitants, difficile d'accès, aux faibles moyens, doit payer 12 000 francs par année pour conserver sa poste alors qu'à 30 km, une commune prospère de 1000 habitants n'a rien à payer.

En ce qui concerne le service des cars postaux, les PTT s'efforcent de réduire son déficit (190 millions de francs en 1993). La remise en cause des lignes les moins rentables est en cours et bien sûr, ces lignes sont situées dans les mêmes régions où les CFF veulent supprimer ou réduire leurs prestations de trafic régional.

3. Emplois fédéraux

Jusqu'en l'an 2000, les CFF et les PTT prévoient chacun la suppression de 6000 emplois, soit un total de 12 000 auquel il faut ajouter ceux résultant du Département militaire fédéral. Ces suppressions d'emplois touchent en priorité les régions hors des grands axes économiques (Biasca, Ziegelbrücke, Erstfeld, Payerne, Thoun, St-Maurice, La Chaux-de-Fonds, Porrentruy, etc.). Ainsi ces régions, à commencer par les plus périphériques d'entre elles non seulement voient les prestations publiques offertes se dégrader et renchérir pour elles, mais en plus, elles perdent progressivement les contribuables fédéraux qui leur assuraient une base de recettes fiscales.

4. L'exemple français

La France a laissé se dégrader le service public dans les régions décentralisées, avec des effets négatifs tels, que maintenant elle doit faire machine arrière: elle vient de créer le «Fonds national de péréquation» visant à réduire les inégalités de ressources entre les collectivités régionales, de même qu'un «Fonds de péréquation des transports». Ce fonds veut rendre l'ensemble des entreprises de transport opérant sur le sol français, y compris les étrangères, solidaires les unes des autres. Pour financer, par exemple, les lignes déficitaires de la SNCF, les sociétés d'autoroutes pourraient être mises à contribution. Citation d'une déclaration du ministre d'Etat Charles Pasqua: «A mesure que le critère de rentabilité a envahi un champ toujours plus large, la République, elle, s'est mise à reculer à force de calculer la rentabilité, des bureaux de poste, des hôpitaux et des lignes de chemin de fer, on a fini par perdre de vue l'égalité des chances et l'intégralité du territoire.» C'est exactement ce qui se passe actuellement en Suisse, avec la circonstance aggravante que le principe de solidarité est plus vital pour une confédération plurilingue

Motion Stucky Strassenbahn und Trolleybus. Konzessionspflicht

Motion Stucky Tramways et trolleybus. Concession obligatoire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3232
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1897-1898
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 563

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.