

## CH\_VB 94.3232 vom 7. Oktober 1994

Bundesverwaltung, 1994-10-07, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_94.3232](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3232)

FR: CH\_VB 94.3232 du 7 octobre 1994

IT: CH\_VB 94.3232 del 7 ottobre 1994

### Volltext

7. Oktober 1994 N 1897 Motion Stucky 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 enthalten 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 #ST# 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-Seenigen, Fritschi Oscar, Giger, Gysin, Heberlein, Hegetschweiler, Leuenberger Ernst, Maître, 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 Plangenehmigungsverfahren erfolgt jedoch nach dem EBG. Durch eine Koordination des Konzessions- und des Plangenehmigungsverfahrens 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-

Motion Béguelin 1898 N 7 octobre 1994 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 interdépartementale 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 umzu- wandeln. Überwiesen als Postulat- Transmis comme postulat #ST# 94.3295 Motion Béguelin Öffentliches Dienstleistungsangebot Service public fédéral Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1994 Ich fordere den Bundesrat auf, Massnahmen zu ergreifen, da- mit ein öffentliches Dienstleistungsangebot des Bundes (PTT, SBB und öffentliche Verkehrsbetriebe sowie SRG) mit gleich- wertigen 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. Ange- sichts der verheerenden Auswirkungen des Zwangs zur Ren- tabilität, 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 verfol- gen 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 Rendre- gionen. Diese Entwicklung ist beunruhigend, stellt sie doch die gegenseitige Solidarität, eine Grundlage unseres Bundes- staates, in Frage. Texte de la motion du 17 juin 1994 Le Conseil fédéral est invité à prendre les mesures nécessai- res pour garantir un service public fédéral offrant des presta- tions de base de même qualité et aux mêmes prix pour l'usa- ger sur l'ensemble du territoire national (PTT, CFF et trans- ports 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 de- mandait au gouvernement de définir la politique de service pu- blic qu'il entendait suivre compte tenu des effets pervers de la course à la rentabilité secteur par secteur imposée aux entre- prises 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 dé- centralisées. Cette évolution est grave car elle remet en cause la solidarité confédérale, base de notre Etat Mitunterzeichner - Cosignataires: Aguet, Bäumlin, Béguelin, Bodenmann, Borei François, Brunner Christiane, Bundi, Ca- robbio, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Dünki, Duvoi- sin, Eggenberger, Fankhauser, von Feiten, Goll, Gross An- dreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Häm- merle, Herczog, Jeanprêtre, Leemann, Leuenberger Ernst, Mamie, Matthey, Meier Hans, Ostermann, Pini, Rebeaud, Rechsteiner, Ruffy, Savary, Schmid Peter, Seiler Rolf, Spiel- mann, 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 dis- tance égale, les prix «Cargo domicile» sont plus élevés dans les régions périphériques que sur le Plateau; cette tendance ne peut que s'accroître avec la privatisation de Cargo domicile. En trafic voyageurs régional, les CFF veulent rempla- cer le rail par le bus sur de nombreuses lignes. Ces projets tou- chent 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 augmenta- tion des tarifs pour les usagers avec, en fin de compte, un re- port 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 tari- faire du 1er février 1994, pour la première fois, casse le prin- cipe 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 PTTs'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

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.