

© **Schwerpunkt »Landwirtschaft für Europa«**

Freie Fahrt für Tierleid

Über Langstreckentransporte und den Export von Nutztieren aus der EU

von Angela Dinter

Jährlich verlassen fast vier Millionen Nutztiere, darunter 70.000 Rinder aus Deutschland, die Europäische Union und verlieren damit den ohnehin schon dürftigen Schutz durch die EU-Gesetzgebung. Massive Proteste der Tierschutzorganisationen und die Forderung, Langstreckentransporte von Nutztieren zu verbieten, blieben bislang ungehört. Sowohl von der deutschen Bundesregierung als auch von der EU-Kommission. Eine vielbeachtete deutsche Fernsehdokumentation im November 2017¹ brachte Lebendtiertransporte innerhalb der EU und aus der EU in Drittländer erneut in den Fokus der Öffentlichkeit. Die Dokumentation zeigte Tiere, die tagelang auf engstem Raum ohne Wasser und Futter eingepfercht sind. Verletzte, kranke und tote Tiere, Hitze, brutale Behandlung und einen qualvollen Tod am Ende des Transportes belegen die Unwirksamkeit europäischer und auch nationaler Tierschutzvorgaben. Der folgende Beitrag dokumentiert die Missstände und plädiert für ein generelles Verbot von Lebendtiertransporten in Nicht-EU-Länder.

Der Export von Lebendtieren aus der EU wurde in den 1990er-Jahren durch die Subventionspolitik der EU zum lukrativen Geschäft. So konnten Fehlmanagement und Überproduktion auch noch finanziell gefördert und bewusst angeheizt werden. Die agrarpolitische Entscheidung, immer größere und spezialisierte Betriebe, die billige Massenware auf den Weltmarkt werfen, zu stützen, machte auch vor dem Export lebender Tiere nicht halt. Waren es 1988 noch etwa 3.000 Rinder, die in Länder außerhalb der EU transportiert wurden, stieg die Zahl dank der großzügigen EU-Förderung für Rinderexporte von 116,7 Millionen Euro bis 1999 auf 330.000 Tiere an – eine Verhundertfächung!² Die völlig unzureichenden Gesetzesgrundlagen (die Richtlinie 91/628/EWG³ und deren Nachfolgewerk Richtlinie 95/29/EG⁴ über den Schutz von Tieren beim Transport) und mangelnde Kontrollen öffneten dem Handel mit Schlachttieren Tür und Tor bzw. Grenzen.

Eine Gesetzesinitiative des EU-Parlaments im November 2001, bei der eine Transportbegrenzung für Lebendtiere auf acht Stunden und maximal 500 Kilometer definiert wurde, sollte diese von der EU geförderte Tierquälerei beenden. Stattdessen legte die EU-Kommission jedoch einen Vorschlag vor, der z. B. für Rinder neun Stunden Fahrt und zwölf Stunden Ruhe in Endlosschleife beschrieb.

Wer glaubte, dass zwischen 2006 und 2007 mit dem Inkrafttreten der EU-Verordnung 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport⁵ und der Einstellung der Subventionierung von Schlachttiertransporten in Drittländer 2006 das Ende der Tierquälerei auf Rädern eingeläutet wurde, der irrte. Selbst das Urteil des Europäischen Gerichtshofes⁶ vom 23. April 2015, das bestätigt, dass die EU-Verordnung 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport bis zur Entladung im Bestimmungsland eingehalten werden muss, änderte nichts an den weiter andauernden, schweren Tierschutzvergehen.

Welche Rolle spielt die Europäische Kommission?

Trotz des Wegfalls der Subventionsförderung, fördert die EU mittels Direktzahlungen an Landwirte *indirekt* weiterhin den Export von lebenden Nutztieren. Durch die Ausgleichszahlungen wird eine Wettbewerbsfähigkeit suggeriert, die ohne sie nicht existieren würde und die zur massiven Überproduktion von landwirtschaftlichen Gütern führt. Das Gießkannenprinzip der Flächenprämie orientiert sich in erster Linie an der landwirtschaftlichen Fläche, die ein Betrieb vorweisen kann, statt gezielt leistungsbezogene Zahlungen für Tier- und Umweltschutz zu berücksichtigen. Daher gibt es zu wenige Anreize für ein nachhaltiges und

tierschutzkonformes Handeln im Agrarsektor. Die Spezialisierung auf einzelne »Produktionsabschnitte« und die Industrialisierung der Milch- und Fleischgewinnung führen zudem zwangsläufig zu einer Verstärkung der Tiertransporte. Viele Nutztiere haben bis zu ihrer Schlachtung bereits mehrere Transporte erlebt.

So werden Schweine vom Erzeugerbetrieb zum Ferkelaufzuchtbetrieb und anschließend zum Mastbetrieb transportiert, bevor sie den finalen Weg zum Schlachthof antreten müssen. Auch die »Ausschussprodukte« der Milchindustrie, die männlichen Kälber, werden in der Regel 14 Tage nach ihrer Geburt zu spezialisierten Kälbermastanlagen quer durch Europa gebracht. Und das, obwohl sie im Alter von zwei Wochen weder die Wassertränken bedienen noch Raufutter fressen können. Und selbst vor dem Transport von Hochleistungskühen bis nach Afrika schreckt die europäische Tierindustrie nicht zurück (siehe Kasten).

Die EU-Kommission ist der Meinung, dass Langstreckentransporte von Lebewesen notwendig sind. Auch vertritt sie die Meinung, dass diese – abgesehen von einigen wenigen Extrembeispielen – nicht zu unnötigem Tierleid führen. Auch die Kontrollen an den EU-Außengrenzen wären zu 97 Prozent konform, behauptet die Kommission. Obwohl Experten⁷ vor Ort in den Sommermonaten von einer Nullkonformität

sprechen, da in allen Tiertransportern die 30 Grad-Marke überschritten wurde. Die EU-Kommission räumt allerdings ein, dass es bisher keine Lösung für die grausame und in der Regel nicht tierschutzkonforme Behandlung jenseits der europäischen Grenzen gibt.⁸

Statt der von Tierschützern, Fachverbänden und Politik geforderten Verschärfung der EU-Verordnung 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport, zu der die Kommission entsprechend Erwägungsgrund (11) und Art. 30 der VO(EG)1/2005 eigentlich verpflichtet ist, setzt die EU-Kommission auf Freiwilligkeit. Verbesserungen der Transportbedingungen sollen über neue *Leitlinien für gute und bessere Praxis bei Tiertransporten innerhalb der Europäischen Union und in Drittländer*⁹ erfolgen. Diese Leitlinien wurden im Rahmen eines Projektes der Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (GD Santo) erarbeitet. Zwischen Mai 2015 und Ende 2018 werden Daten erhoben, gute Leitlinien erstellt und diese über ein Netzwerk an Stakeholder übermittelt. Im Anschluss soll überprüft werden, ob die neuen Leitlinien umgesetzt werden.

Allerdings stellt sich die Frage, wie realistisch die Umsetzung dieser Empfehlungen in der Praxis ist. So wird z. B. das Parken des Tiertransporters an einem schattigen Platz empfohlen, um die Hitzebe-

Heidrun Betz und Frigga Wirths

Wenig Milch – viel Leid

Über den Export von Hochleistungsrindern in heiße Regionen

Deutschland exportiert seit etwa zehn Jahren Zuchtrinder in Drittstaaten der EU – obwohl bekannt ist, wie sehr die Tiere auf Ferntransporten leiden¹⁰ und dass die europäischen Transportvorschriften außerhalb der EU nicht eingehalten werden. Vor allem tragende Holstein Frisian (HF)- und Fleckvieh-Färsen sind tagelang unterwegs in die Türkei, in den Libanon, nach Marokko, Algerien oder Ägypten. Europäische Rinder werden auch nach Usbekistan und in andere Staaten der ehemaligen Sowjetunion exportiert. 2016 lieferte die EU rund 800.000 Rinder in Drittstaaten.¹¹

Milchindustrie und Zuchtverbände argumentieren, der Export von Zuchtrindern diene dem Aufbau eines lokalen Milchmarkts in den Importländern. Doch obwohl inzwischen Hunderttausende Rinder exportiert wurden, bleibt die Milchproduktion dort seit Jahren auf niedrigem Niveau.¹²

Um in der Türkei, im Libanon, in Marokko, Algerien und in Ägypten einen eigenen Bestand an Milchkühen aufzubauen, müssten die Bauern dort eine ausreichende Anzahl an Jungrindern aufziehen. Doch die Nachfrage nach Rindfleisch steigt. Wenn sie die erwartete Milchmenge nicht

liefern, werden importierte Jungrinder und Kühe eher früher als später geschlachtet.

In Ländern wie Ägypten oder Algerien herrschen ganzjährig hohe Außentemperaturen. Eine ausreichende Wasserversorgung sicherzustellen, ist problematisch. Rinderrassen, die zur Familie der Zebus (Buckelrinder) gehören, und andere lokale Rassen sind an diese Gegebenheiten adaptiert – an wenig und nährstoffarmes Futter, hohe Temperaturen, geringes Wasserangebot, Parasiten oder bestimmte Krankheiten. Europäische Hochleistungsrassen hingegen geraten in heißen Regionen rasch an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Sie liefern unter den dortigen Standortbedingungen nur einen Bruchteil dessen an Milch, was sie ihrer Genetik nach liefern könnten. Bei hohen Temperaturen, vor allem in Kombination mit unzureichender Mineralstoffversorgung, sinkt die Fruchtbarkeit der Tiere; hohe Temperaturen begünstigen auch den embryonalen Frühtod. Für einen Bauern ist es wichtig, dass die Färs, die er tragend erworben hat, nach der Abkalbung bald erneut tragend wird. Ist das nicht der Fall, wird die Haltung des Tieres für ihn rasch unwirtschaftlich. ►

lastung der Tiere zu reduzieren. In Anbetracht von stundenlangen Staus auf Autobahnen während der Sommermonate und der oft tagelangen Abfertigungszeit an den EU-Außengrenzen erscheinen diese gut gemeinten Ratschläge geradezu lächerlich. Dennoch sind die Projektinhalte und deren Ausarbeitung durchaus wichtig und sinnvoll; sie setzen aber voraus, dass zunächst die bestehenden gesetzlichen Grundlagen eingehalten werden – besser noch: eine Überarbeitung der Transportverordnung und ein Ende der Langstreckentransporte in Länder außerhalb der EU erfolgen müsste. Darauf aufbauend könnte dann die Umsetzung der Leitlinien und Checklisten gefordert und deren Einhaltung gründlich und flächendeckend überprüft werden.

Legalisierung von Tierleid

Die europäische Richtlinie des Rates 98/58/EC gilt als tierschutzrelevantes EU-Basiswerk, welches auf Artikel 13 im Vertrag von Lissabon aufbaut und Tiere als fühlende Wesen definiert. Unter Berücksichtigung der »Fünf Freiheiten« von Brambell, die sich sowohl die EU-Kommission als auch die World Organisation for Animal Health (OIE) auf die Fahne schreibt, sind Langstreckentransporte von Lebewesen an sich

bereits tierschutzwidrig. Erst recht, wenn keine der von der EU-Kommission geforderte einzuhaltende »Freiheit« bei Langstreckentransporten gesichert ist. Die Freiheit von Hunger und Durst, von Unbehagen, Schmerz, Verletzung und Krankheit, vor Angst und Leiden und die Freiheit zum Ausleben normalen Verhaltens werden in der Regel mit dem Haltungssystem von Nutztieren in Verbindung gebracht, dürfen aber gerade bei Langstreckentiertransporten nicht ausgeblendet werden, denn diese stellen eine hohe gesundheitliche Belastung für die Tiere dar. Verletzungen beim Verladen und während der Fahrt, Infektionsdruck, Futter- und Wassermangel gehören zu den häufigsten Risikofaktoren.¹⁴

Diesen Tatsachen kann auch die Verordnung 1/2005 (EG) über den Schutz von Tieren beim Transport nichts entgegenzusetzen. Sie definiert lediglich unzureichende Mindeststandards, die regelmäßig unterlaufen werden, und versucht tierschutzwidrige Handlungen zu legalisieren. Die Vorgaben zum Umgang mit den Tieren beim Verladen und Transport, zu Platzbedarf und Versorgung sind allenfalls für sog. Kurzzeittransporte unter acht Stunden akzeptabel. Sie sind jedoch keinesfalls geeignet, um Tiere vor Leid und Schmerz bei Transporten in weit entfernte Drittländer zu schützen.

Eine HF-Milchkuh trinkt bei einer Außentemperatur von 30 Grad Celsius und einer Milchleistung von 20 Litern Milch etwa 100 Liter Wasser am Tag. Berechnet man die gesamte Menge an Wasser, die in Deutschland benötigt wird, um einen Liter Milch zu erzeugen, kommt man auf etwa 600 Liter. In Marokko und Ägypten wird mit 2.000 bis 2.500 Litern rund das Vierfache an Wasser verbraucht, um einen Liter Milch zu erzeugen. In Algerien sind pro Liter Milch gar 3.000 bis 3.500 Liter Wasser nötig.¹³ Derart gigantische Mengen an Wasser stehen einem Kleinbauern nicht zur Verfügung.

In heißen Regionen sind europäische Hochleistungskühe nur dann zu hohen Leistungen fähig, wenn viel Geld in Klimatisierung und Berieselungsanlagen im Stall investiert wird. In Israel, Katar und Saudi Arabien beispielsweise werden Milchkühe der Hochleistungsrassen gehalten. Der Bedarf an Energie und Wasser ist enorm und nicht nachhaltig. Zur Wassergewinnung müssen Brunnen oft sehr tief gegraben werden. Der Grundwasserspiegel sinkt weiter ab, die Wasserquellen der Kleinbauern versiegen.

Die strukturellen und ökologischen Probleme der Länder, in die Deutschland und andere EU-Staaten ihre Rinder exportieren, sind verschieden. Doch Eines gilt für alle: Das Klima, die Verfügbarkeit von Wasser, die Futterqualität und auch die lokale Infrastruktur führen dazu, dass die

Kühe nur wenig Milch geben. Großanlagen zur Milchproduktion, die von internationalen Konzernen oder vom Staat betrieben werden, entsprechen in der Regel nicht den europäischen Tierschutzstandards, sind unökologisch, sie helfen den Kleinbauern nicht – und: Die Rinder werden auf grausame Weise geschlachtet.

Ein lokaler Milchmarkt, der von örtlichen Bauern betrieben wird und der Bevölkerung zugute kommt, lässt sich mit dem Import europäischer Hochleistungsmilchkühe nicht aufbauen.



Dr. Heidrun Betz

Biologin, Redakteurin beim Deutschen Tierschutzbund e.V.

In der Raste 10, 53129 Bonn
betz@tierschutzbund.de
www.tierschutzbund.de



Frigga Wirths

Tierärztin und M.sc. Nutztierwissenschaftlerin, Fachreferentin beim Deutschen Tierschutzbund e.V.

Spechtstraße 1, 85579 Neubiberg
frigga.wirths@tierschutzakademie.de

Die konsequente Gegenmaßnahme würde ein generelles Verbot von Lebendtiertransporten aus der EU in Nicht-EU-Länder darstellen. Stattdessen wird versucht, mit unwirksamen gesetzlichen Mitteln, das Leid der Tiere zu legalisieren. Durch mangelnde Umsetzung und fehlende Kontrollen wird die Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport zum zahnlosen Tiger.

Bilaterale Abkommen – keine Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland unterhält mindestens 19 bilaterale Abkommen und Veterinärbescheinigungen für den Export von Lebendtieren in Drittländer, darunter Marokko, Libyen, Mexiko, Tunesien, Ukraine, Russland, Türkei, Iran, Ägypten, Algerien, Irak, Jordanien, Vereinigte Arabische Emirate, Südafrika und Korea.¹⁵

Um die deutsche Landwirtschaft beim Export von landwirtschaftlichen Handelsgütern (darunter auch Nutztiere) in Drittländer zu unterstützen, reiste der damalige Landwirtschaftsminister Christian Schmidt Ende 2016 extra mit einer Delegation von Agrarlobbyisten in den Iran, obwohl der Bundesregierung durchaus bekannt ist, dass Tiertransporte von Deutschland in den Iran bis zu sechs Tage dauern können.

In ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen »Durchführung von Langstreckentiertransporten« an den Bundestag¹⁶ glänzt die deutsche Bundesregierung mit Unwissenheit. Sie geht allerdings davon aus, dass die Verordnung in Bezug auf Temperaturvorgaben bei Transporten in den Sommermonaten ein besonderes Risiko der Nichteinhaltung birgt. Auch werden ein Teil der deutschen Exporttiere nach tagelangen LKW-Fahrten auf Frachtschiffe verladen, bei denen aktuell keine Informationen vorliegen, ob das Urteil des Europäischen Gerichtshofes, das die Umsetzung der Verordnung über den Schutz von Tieren beim Transport in Drittländer vorsieht, eingehalten oder überprüft wird. Es ist davon auszugehen, dass dieser Sachverhalt auch auf andere EU-Mitgliedstaaten übertragbar ist.

Die EU-Handelsdatenbank TRACES

TRACES (Trade Control and Expert System) ist ein Datenbanksystem der Europäischen Union, das seit 2004 den gesamten Tierverskehr innerhalb der EU sowie aus der und in die EU erfasst. Grundlage ist die Entscheidung 2003/623/EG der EU-Kommission vom 19. August 2003 über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen. Ziel des Systems sollte die Vernetzung von Veterinärbehörden innerhalb der EU und in teilnehmenden Drittländern sein. Leider sind bisher nicht einmal alle EU-Mitgliedstaaten registriert oder nutzen dieses System.

Über die Datenbank können Unternehmen bequem online »Tiersendungen« anmelden, denn TRACES stellt die Tiergesundheitsbescheinigungen in allen 22 EU-Sprachen und sogar in Chinesisch, Kroatisch und Russisch zur Verfügung, die die Transporte von Erzeugnissen oder lebenden Tieren innerhalb der EU begleiten müssen. Die jeweils zuständige Veterinärbehörde validiert die Daten und schickt die Genehmigung zum Transport an den Empfänger der Tiere sowie an das Zentralregister in Frankreich.

Die Datenbank soll als Netzwerk für Veterinärwesen und Tierschutz dienen, das den Transport sowie die Ein- und Ausfuhr von Produkten tierischen Ursprungs und lebenden Tieren überwacht, denn TRACES verbindet über das Internet die registrierten Veterinärbehörden und benachrichtigt im Falle eines Transports von Erzeugnissen oder lebenden Tieren in elektronischer Form ausgehend vom Herkunftsort alle Zwischenaufenthaltsorte und den Zielort. Jeder an einem Transport Beteiligte soll außerdem die anderen Beteiligten informieren; dadurch kann der Verlauf lückenlos verfolgt werden. Bei jeder Etappe des Transports wird z. B. über eine Grenzkontrollstelle eine elektronische Nachricht von TRACES an die an dem Transport Beteiligten gesandt. Wenn bei einer Kontrolle eine Gefahr für die öffentliche Gesundheit oder die Tiergesundheit festgestellt wird, löst eine Alarmfunktion eine Benachrichtigung an eine gesonderte Datenbank aus.

TRACES bietet prinzipiell alle technischen Möglichkeiten zur Unterstützung der Überwachung, Meldung, Sanktionierung und Vermeidung von tierschutzrechtlichen Verstößen. Die lückenlos erfassten Daten geben Auskunft über Transportzeiten, Pausen und die Dauer der Aufenthalte an Grenzkontrollstellen.

TRACES könnte sogar mit IT-gestützter Nachrüstung tierschutzrelevante Daten aktuell erfassen und auswerten. Es wäre also möglich, Streckenverläufe, Zielorte, Unterbrechungen, Gefahren und Vorfälle aktuell zu übermitteln und zu prüfen. Sogar ein zeitnahes Einschreiten durch Befugte der EU-Kommission wäre denkbar. So könnte z. B. während der Sommermonate bei Feststellung von langen Wartezeiten an bestimmten Grenzkontrollstellen sofort reagiert und Abfahrverbote für geplante Lebendtiertransporte auf dieser Route ausgesprochen werden. Die TRACES-Datenbank könnte ein Werkzeug zur Minimierung oder sogar zur Verhinderung von Tierschutzverstößen bieten, sie wäre in der Lage diese zu erfassen, zu sanktionieren und zeitnahe Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Stattdessen wird die Datenbank zur Ausstellung von Veterinärbescheinigungen und zum Sicherstellen des formalen Procedere bei der Genehmigung von Langstreckentransporten missbraucht. Dies legt den Verdacht nahe, dass die EU-Kommission seit vielen

Jahren schwere Tierschutzvergehen ignoriert und diese durch die Nutzung von TRACES legitimiert.

Audits an EU-Außengrenzen – wenig aussagekräftig

Durch die Beschwerden von Nichtregierungsorganisationen sah sich die EU-Kommission 2017 in der Pflicht, Audits zu Langstreckentiertransporten in einigen Mitgliedstaaten durchzuführen. Die Audits legten den Schwerpunkt auf die Dokumentation nationaler Maßnahmen und Strategien zum Schutz der Tiere beim Transport, insbesondere im Zusammenhang mit Ausfuhren aus der EU. Ebenfalls unter die Lupe genommen wurden die amtliche Kontrolldokumentation zum Wohlergehen von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) während des Transports in Nicht-EU-Staaten, einschließlich des Systems für die Bescheinigung des Gesundheitsstatus dieser Tiere und der Ergebnisse bei bestimmten Kontrollen vor und nach der Fahrt.

Statt reale und aussagekräftige Vor-Ort-Kontrollen von Transporten und Tieren durchzuführen, fokussierte sich das EU-Audit-Team auf die Einhaltung und Vollständigkeit der erforderlichen Dokumentation, nicht auf die tatsächlichen Bedingungen und die Tiere. Kein Wunder, dass die Kommission zu dem Schluss kam, dass den Tieren beim Transport unnötige Schmerzen, Leiden und Verletzungen erspart blieben.

Fazit

Im Jahr 2017 wurden laut Eurostat 1.060.512 Rinder aus der EU in Nicht-EU-Länder verbracht. Das sind über 200.000 Tiere mehr als 2016. Die EU Kommission hat scheinbar ihr Ziel erreicht. Auch ohne Subventionen wächst der Markt für Lebewesen in Drittländern,

dank bilateraler Abkommen, Datenbankgestützter Genehmigungen und lascher Gesetze, die weder hinreichend kontrolliert noch sanktioniert werden.

Anmerkungen

- 1 Geheimsache Tiertransporte – Wenn Gesetze nicht schützen. Dokumentation von Manfred Karremann, ZDF, 21. November 2017.
- 2 »Keine Steuergelder für Tiertransporte« – Pressemeldung des VCÖ vom 4. Dezember 2001.
- 3 Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport.
- 4 Richtlinie 95/29/EG des Rates vom 29. Juni 1995 zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport.
- 5 Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport.
- 6 Europäischer Gerichtshof: Urteil vom 23. April 2015 (Az.: C-424/13, Zuchtvieh-Export GmbH gegen Stadt Kempten). – Der Europäische Gerichtshof hatte 2015 entschieden, dass die Anforderungen der EU-Verordnung 1/2005 an die Zeitabstände für das Füttern und Tränken sowie an die Beförderungs- und Ruhezeiten auch für den Teil der Beförderung gelten, der außerhalb der Union stattfindet (»Der im Unionsrecht vorgesehene Schutz von Tieren beim Transport endet nicht an den Außengrenzen der Union« – Pressemitteilung des Gerichtshofs der Europäischen Union Nr. 53/15 vom 23. Mai 2015).
- 7 Vortrag Dr. Alexander Rabitsch, EU-Parlament, auf der Konferenz: »End animal suffering during EU journeys and beyond« der Fraktion der Grünen im Europaparlament, Brüssel 6. September 2018.
- 8 Vortrag Ana Ramirez, DG-Sante, auf der Konferenz: »End animal suffering during EU journeys and beyond« der Fraktion der Grünen im Europaparlament, Brüssel 6. September 2018
- 9 <http://animaltransportguides.eu/>
- 10 Siehe dazu: Deutscher Tierschutzbund: Belastung von Rindern bei Langstreckentransporten (07/2018) und dort aufgeführte Quellen (www.tierschutzbund.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Hintergrundinformationen/Landwirtschaft/Belastung_Rinder_Langstreckentransporte_2018_07.pdf).
- 11 AMI Markt Bilanz Vieh und Fleisch 2018. Bonn 2018. – Deutscher Bundestag: Drucksache 18/11231 (Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Ernährung und Landwirtschaft

Folgerungen & Forderungen

- Um Missstände und Tierschutzverstöße bei Tiertransporten zu minimieren und zu kontrollieren, ist eine Änderung der Transportverordnung 1/2005 (EG) nötig.
- Als dringlichster Punkt ist hier ein generelles Transportverbot von Nutztieren in Nicht-EU-Länder zu nennen.
- Da europäische Tierschutzvorgaben bei Transporten und bei Aufenthalten in Drittländern nicht gesichert sind und die Dauer dieser Langstreckentransporte an sich schon tierschutzwidrig ist, sollte ein genereller Exportstopp von Nutztieren in Drittländer erfolgen.
- Weiterhin wäre aus Sicht des Tierschutzes eine Begrenzung der Transportzeit von maximal acht Stunden innerhalb der Europäischen Union und vier Stunden bei nationalen Lebewesen-transporten notwendig.
- Um die Einhaltung der Europäischen Transportverordnung zu sichern, muss die Datenbank TRACES umgerüstet und als Kontrollsystem genutzt werden.
- Auch flächendeckende, regelmäßige Tiertransportkontrollen, die eine wirksame Sanktionierung mit hohen Geldbußen beinhalten, sind notwendig. Hierzu muss das zuständige Amtspersonal erheblich aufgestockt werden.
- Innerhalb der Europäischen Union muss jeder Mitgliedstaat eine ausreichende Zahl an Entladestationen nachweisen.
- Als konsequente und nachhaltige Lösung sollten EU-Agrarfördermittel zur Stärkung regionaler Strukturen eingesetzt werden, damit Transportwege zum Schlachthof minimiert oder sogar eliminiert werden können.

17. Februar 2017). Für 2017 liegen nur vorläufige Zahlen vor. Demnach wurden aus Deutschland 80.994 Zuchtrinder in Drittstaaten der EU transportiert, die meisten in die Türkei. Die EU insgesamt exportierte 728.645 Rinder (Zucht- und Schlachtrinder) in Drittstaaten (Quelle: AML, ebd.).
- 12 Details siehe: Deutscher Tierschutzbund: Export von Hochleistungsrindern zum Aufbau einer Milchproduktion in Drittstaaten (07/2018) (www.tierschutzbund.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Hintergrundinformationen/Landwirtschaft/Milchproduktion_Drittlaender_2018_07.pdf).
- 13 International Farm Comparison Network (IFCN): Dairy report 2011. Kiel 2011.
- 14 J. Hartung: Effects of transport on health of farm animals. In: Veterinary Research Communications 27 (2003), Suppl. 1, pp. 525–527.
- 15 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: »Bilaterale Zusammenarbeit der Agrarwirtschaft mit dem Iran«, Bundestag-Drucksache 18/9206, 2016.
- 16 Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: »Durchführung von Langstreckentiertransporten«, Bundestag-Drucksache 19/2824, 2018.



Angela Dinter

Fachreferentin für Schweine bei PROVIEH-Verein gegen tierquälerische Massentierhaltung e.V.

PROVIEH
Küterstraße 7–9, 24103 Kiel
dinter@provieh.de

Hans-Jürgen Müller, Lea Trampenau und Andrea Fink-Keßler

Stressarmes Schlachten im Haltungsbetrieb – ein Update

»Tiere müssen lebend in einen EU-zugelassenen Schlachthof verbracht werden.« So verlangt es die EU-Hygieneverordnung für Lebensmittel tierischen Ursprungs. Ausnahmen sind nur für Hausschlachtungen, Notschlachtungen und für Farmwild und Bisons möglich. Seit Ende 2011 gelten diese in Deutschland auch für einzelne, ganzjährig im Freien gehaltene Rinder. Wir berichteten darüber 2016.¹ Inzwischen hat sich die Rechtslage weiter konsolidiert. Doch die Idee einer mobilen Schlachtung auf dem Haltungsbetrieb beginnt auf vielen Höfen gerade erst richtig Fuß zu fassen. Mehr noch: sie wird zur europäischen Bewegung. Im Folgenden geben wir eine Übersicht über die neueren Entwicklungen.

Will man Lebendtiertransporte auch bei nicht ganzjährig im Freien gehaltenen Rindern vermeiden, sind zwei Verfahren zu unterscheiden. Bei beiden Verfahren trägt der Schlachtunternehmer die volle Verantwortung für den gesamten Prozess:

- Das vollmobile Schlachten von Rindern, bei dem der gesamte Schlachtprozess mit sehr großem technischen Aufwand auf den Hof verlegt wird;
- oder die Entflechtung des Schlachtverfahrens bei Rindern, unter Verwendung einer teilmobilen, EU-zugelassenen Schlachteinheit nur für das Töten durch Blutentzug der Tiere.

Auch bei dem teilmobilen Schlachtverfahren kommt der Schlachtunternehmer auf den Hof, aber mit einer wesentlich einfacheren Technik. Die Betäubung des Tieres erfolgt in diesem Fall durch den Schlachtunternehmer, jedoch noch außerhalb der mobilen Schlachteinheit in einer hofseitig gestellten Fixiereinrichtung. Erst nach dem Betäuben wird das Tier in die mobile Schlachteinheit verbracht,

die lediglich für das Entbluten und den Weitertransport zum Schlachthof benötigt wird.

Inzwischen gibt es bundesweit mehrere Initiativen, die auf dieses neue Verfahren zur Vermeidung von Lebendtiertransporten abzielen. Zu erwähnen sind hier insbesondere die IG »Schlachtung mit Achtung« aus Baden-Württemberg, die bereits im Sommer 2018 mit dem von ihr entwickelten Hänger auf den Markt gekommen ist.² Initiativen gibt es aber auch in Brandenburg, am Bodensee und in Franken.

Rechtliche Rahmensetzung

Da diese Bewegung nicht mehr zu übersehen ist, wurde die AFFL (Arbeitsgemeinschaft Fleisch und Geflügelfleischhygiene und fachspezifische Fragen von Lebensmitteln tierischer Herkunft in der Länderarbeitsgruppe Verbraucherschutz LAV) von der Agrarministerkonferenz beauftragt, die rechtlichen Grundlagen dafür zu untersuchen. Im Mai 2017 schließlich legte die Projektgruppe der AFFL ihre Vorstellungen zu den Rahmenbedingungen vor, unter denen eine teilmobile Schlachtung von Rindern genehmigt werden könnte.

Da diese Schlachtung als gewerbliche Standardschlachtung zu betrachten ist, muss sie den Vorgaben der EU-Tierschutz-Schlachtverordnung 1099/2009, der nationalen Tierschutz-Schlachtverordnung sowie den Vorgaben der EU-Hygieneverordnung 853/2004 entsprechen. Die wesentlichen Eckpunkte sind demnach:

- Fixierung des Rindes,
- Betäubung durch Bolzenschuss,
- Lebende Verbringung des Tieres in die Schlachtstätte,
- Entbluten des Tieres innerhalb von 60 Sekunden nach der Betäubung,
- Auffangen des Blutes und seine ordnungsgemäße Entsorgung. ▶

Der neue AFFL-Beschluss zieht daraus folgende Rahmen-setzungen für die mobile Schlachtung von Rindern:³

- Die EU-Zulassung eines Schlachthofes kann eine mobile Schlachteinheit umfassen.
- Die Betäubung darf nur durch das Bolzenschussverfahren erfolgen. Das Kugelschussverfahren ist nur auf Basis der Ausnahmegenehmigung nach § 12 Tierische Lebensmittel-Hygieneverordnung (Tier-LMHV) und damit für ganzjährig im Freien gehaltene Rinder möglich.
- Wenn die Fixiereinrichtungen nicht Teil der mobilen Schlachteinheit sind, sondern seitens des landwirtschaftlichen Betriebes gestellt werden, müssen diese zuvor von der Behörde auf ihre Funktionsfähigkeit hin geprüft worden sein.
- Der Schlachtprozess muss grundsätzlich innerhalb von Räumen eines zugelassenen Schlachthofes stattfinden. Die Betäubung kann außerhalb erfolgen, nicht jedoch das Töten durch Blutentzug. Die mobile Schlachteinheit muss daher über Wände, Decke und Boden verfügen. Ein Entbluten im Hängen »unter freiem Himmel« entspricht nicht den Anforderungen des EU-Hygienerechts.
- Die Transportdauer zum ortsfesten Teil des zugelassenen Schlachthofes sollte maximal 45 Minuten betragen, damit zwischen Tötung und Ausweiden nicht mehr als eine Stunde liegen.

Standardarbeitsanweisungen entwickelt

Nach langem Vorlauf und zahllosen Abstimmungsgesprächen gelang es einer Gruppe von Landwirten, Veterinären und Metzgern – unter inhaltlicher Federführung des Verbandes der Landwirte mit handwerklicher Fleischverarbeitung vlhf (und organisatorischer Unterstützung durch die Landforscher) – 2016 erstmalig ein von der EU und dem Land Hessen finanziertes, sog. EIP-Agri-Projekt (Europäische Innovationspartnerschaft) genehmigt zu bekommen. Das Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, Leitlinien zu entwickeln für das teilmobile Schlachten von Rindern, die nicht ganzjährig im Freien gehalten werden. Zur Durchführung des Projektes hat sich die operationelle Gruppe »Extrawurst« gegründet. In dieser arbeiten Landwirte, Metzger, Schlachtunternehmer, Veterinäre und Wissenschaftler zusammen, die diese Form der Schlachtung unterstützen.

Im engen Dialog zwischen Landwirtschaft, Fleischhandwerk und den Veterinärbehörden wird derzeit ein Anhänger entwickelt, der als teilmobile Schlachtstätte zugelassen werden soll und den oben aufgelisteten Anforderungen der AFFL genügt. In zwei Regionen Hessens werden Probeschlachtungen durchgeführt, um zu überprüfen, ob die Vorgaben der Standardschlachtung und d. h. insbesondere das Einhalten der gegebenen 60 Sekunden zwischen Betäubung und Tötung des Tieres eingehalten werden können. Überprüft werden auch, ob die immer wieder vorgebrachten Bedenken bezüglich

der Hygienrisiken einer zeitlichen Unterbrechung des Schlachtprozesses, überhaupt bestehen.

Ziel ist es, Leitlinien zu entwickeln, die zugleich Standardarbeitsanweisungen gemäß Artikel 6 Absatz 3 der EU-Tierschutz-Schlachtverordnung 1099/2009 sind. Diese Leitlinien werden mit den Veterinärbehörden abgestimmt. Die Projektgruppe erhofft sich davon eine Erleichterung der Zulassungsprozesse für »teilmobile Schlachten«, zunächst in Hessen aber mit Perspektive für eine bundeseinheitliche Regelung.

Eine europäische Bewegung beginnt

Inzwischen gibt es in Frankreich, Tschechien, Südtirol und in Österreich (uns bekannte) Bewegungen, die sich für die hofnahe Schlachtung einsetzen. Allein in Frankreich befassen sich sechs Gruppen damit, darunter viele Bio-bauern aber auch Vertreter des französischen Bauernverbandes. In Südtirol gibt es ein von der Landesregierung erlassenes Protokoll, das diese Art der Schlachtung für sämtliche Tierarten erlaubt. Nun gilt es, die Initiativen zusammenzuführen und gegenüber Brüssel die Anliegen der Landwirte, Tiere und Verbraucher zu kommunizieren!

Anmerkungen

- 1 L. Trampenau und A. Fink-Keßler: Tierwohl und Fleischqualität treffen sich. Neuere Ansätze für stressarmes Schlachten im Haltungsbetrieb. In: Der kritische Agrarbericht 2016, S. 251–255.
- 2 www.schlachtung-mit-achtung.de
- 3 AFFL, 29. Sitzung am 8. und 9. Mai 2017 in Stuttgart, Beschluss zum TOP 6.7 »Mobile Schlachtung von Rindern«.



Hans-Jürgen Müller

Dipl. Ing. agr., Landwirt, Vorsitzender des Verbandes der Landwirte mit handwerklicher Fleischverarbeitung e.V.

hjm@biofleischhandwerk.de



Lea Trampenau

Dipl. Ing. agr., Agrarwissenschaftlerin, Inhaberin und Geschäftsführerin der Unternehmen ISS-Innovative Schlachtsysteme (www.innovative-schlachtsysteme.de), Goldburger (www.goldburger.net) und Glashaus Restaurant (www.glashaus-restaurant.net).

trampenau@iss-tt.de



Dr. Andrea Fink-Keßler

Agrarwissenschaftlerin im Netzwerk der »Landforscher«, Lead-Partner des EIP-Projektes »Innovative Schlachtverfahren«.

afk@agr-ar-regional-buero.de