

Februar 2020

Lange Transporte von Rindern

Hintergründe und Risiken des Tierhandels

Seit Jahren propagieren Politik und Funktionäre, dass die Landwirtschaft exportieren muss, um die Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte weiter zu steigern. Dabei unterstützt die Förderung immer größerer Stallungen den Ausbau der Tierproduktion und damit auch den Handel mit lebenden Tieren.

Täglich werden innerhalb der Europäischen Union hunderttausende Tiere dorthin transportiert, wo die besten Preise erzielt werden. Das ist die Konsequenz der hohen Spezialisierung in den Produktionsbereichen Zucht, Mast, Schlachtung und Veredelung tierischer Produkte. Angebot und Nachfrage bestimmen, wie oft, über welche Strecken und wie lange ein Tier transportiert wird.

Deutschland agiert im Karussell des internationalen Nutztierhandels als Exporteur und Importeur.

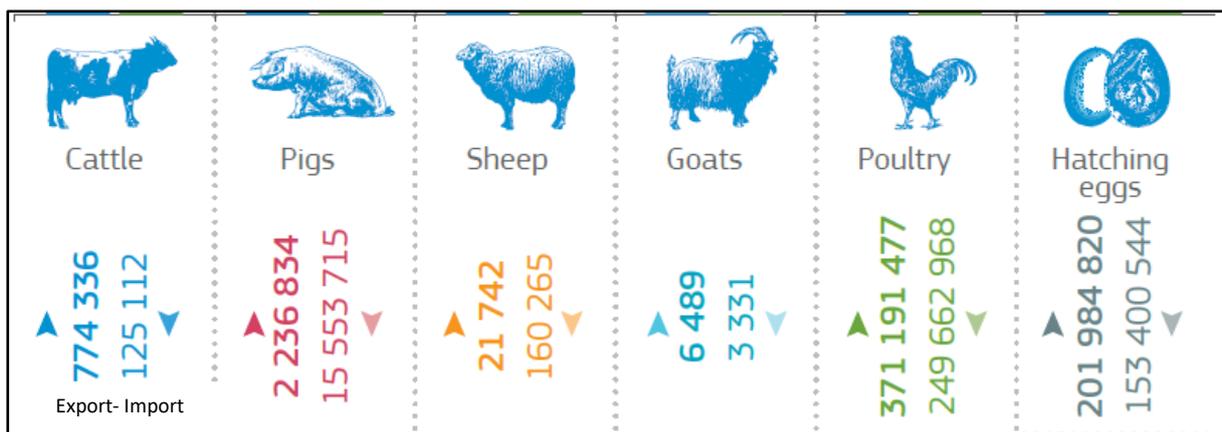


Abb.1: Anzahl lebender Tiere, die im Jahr 2017 aus Deutschland exportiert (↑) und importiert (↓) wurden¹.

2017 hat Deutschland insgesamt 775.000 Rinder exportiert und wiederum 125.112 Rinder importiert. Mit 15 Mio. Schweinen war Deutschland 2017 der größte Importeur lebender Schweine in der Europäischen Union. Gleichzeitig exportierte Deutschland über 2,2 Mio. Schweine in andere Mitgliedsstaaten. Beim Geflügel wird nochmals deutlich, wie sehr die Branche von Transporten lebender Hühner, Puten und Enten abhängig ist. Über 370 Mio. Tiere werden aus Deutschland exportiert und fast 250 Mio. Tiere wiederum importiert. Zucht- und Jungtiere für die Mast, oder Schlachtung werden ins Ausland exportiert. Häufig wird das Fleisch der Jung- und Masttiere dann wieder eingeführt, wie z.B. beim Kalbsfleisch.

Dieses System ist sehr störungsanfällig und verursacht schnell Hysterie bei Staat und Wirtschaft bezüglich Tierkrankheiten, aus Angst um die eigene Volkswirtschaft und vor möglichen Handelsbeschränkungen (z.B. Afrikanische Schweinepest, Blauzungenkrankheit, Herpesvirus bei Rindern).

¹ Quelle: TRACES Jahresbericht 2017, Deutschland

Die BSE-Krankheit, bekannt als Rinderwahn, hatte in der Vergangenheit drastische Folgen für Landwirtschaft, Handel, Politik, Industrie und Steuerzahler. Die Maul- und Klauenseuche, eingeführt durch Schafe aus Großbritannien, verursachte in Deutschland ein generelles Transportverbot von Klauentieren. Hunderte Schafe wurden vorsichtshalber gekeult. Die 2019 erstmals in Deutschland festgestellte Blauzungenkrankheit, legte zeitweise den Kälberhandel mit anderen Mitgliedsstaaten auf Eis. In der Folge sind die Preise für Kälber auf unter 10 Euro pro Kalb abgestürzt. Die Kälber müssen aber mit spätestens 14 Tagen vom Hof, denn die Landwirte haben aufgrund der hohen Spezialisierung keine Verwendung, keinen Platz und keine Zeit für sie.

Europäische Gesetzgebung erlaubt endlose Tiertransporte

Erwägungsgrund (5) der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 besagt, dass aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren — auch von Schlachttieren — auf ein Mindestmaß begrenzt werden sollten.

Dennoch dürfen Tiere per Bahn, Flugzeug, Schiff und LKW unbegrenzt lange transportiert werden, solange die nach Tierart und Tieralter festgelegten Transport- und Pausenintervalle eingehalten werden. Dabei dürfen nicht abgesetzte Tiere (Jungtiere, die noch auf Milch angewiesen sind) bis zu 19 Stunden, Rinder bis 29 Stunden, Pferde und Schweine bis zu 24 Stunden und Geflügel bis zu 12 Stunden transportiert werden. Danach muss der Bestimmungsort erreicht, oder eine Pause an einer Versorgungsstation (sogenannte Kontrollstellen) erfolgen, wo die Tiere für 24 Stunden entladen und versorgt werden. Danach darf der Transport wieder fortgesetzt werden. Beim Transport per Schiff, sind die Transport- und Pausenintervalle sogar ganz außer Kraft gesetzt. Das macht es möglich die Tiere aus der Europäischen Union tagelang per LKW z.B. bis nach Usbekistan und in den Iran, oder wochenlang per Schiff zu transportieren. 2019 wurden Schafe von Rumänien aus exportiert und waren über Abladestellen in Kuwait, Qatar und Oman insgesamt 62 Tage im Schiff.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ist der Bestimmungsort, der Ort an dem die Tiere geschlachtet, oder mindestens für 48 Stunden untergebracht und versorgt werden. Nach 48 Stunden dürfen die Tiere legal mit neuen Begleitdokumenten zu einem neuen Bestimmungsort transportiert werden, häufig auch für den Export in außereuropäische Länder.

Auf den Transporten können die Tiere stunden- und teilweise sogar wochenlang verschiedenen Belastungen ausgesetzt sein, z.B.: Extremtemperaturen, ungenügendes Platzangebot, Durst und Hunger, Angst, Auseinandersetzungen mit Artgenossen, mangelhafte Luftzufuhr, Verletzungsgefahren, Infektionsgefahr etc.

Lange Transporte nicht abgesetzter Kälber

Nach der EU-Verordnung 1/2005 dürfen Kälber ab dem Alter von 10 Tagen bereits bis zu acht Stunden transportiert werden. Mit 14 Tagen sind es bereits mehr als acht Stunden (lange Transporte), obwohl die Jungtiere in diesem Alter sehr anfällig für Krankheiten sind und ein Transport somit schnell zur Belastungsprobe werden kann.

Deutschland ist mit 4,1 Mio. Milchkühen der größte Milchproduzent in der EU und produziert damit auch eine große Anzahl an Kälbern – denn ohne Kälber, keine Milch. Die hohe züchterische Spezialisierung auf Milchleistung führt in Deutschland dazu, dass vor allem die schwarzbunten, männlichen Kälber überschüssig sind.

Für diese Kälber gibt es nur in den Ländern eine Nachfrage, in denen eine Kälbermast stattfindet, oder in denen sie für den Export in außereuropäische Länder gemästet werden.

Innerhalb der EU werden jährlich rund 1,5 Mio. nicht abgesetzte Kälber transportiert, d.h. Kälber, die noch auf Milch angewiesen sind. Die Hauptimportländer für Jungtiere sind die Niederlande, Spanien, Belgien, Frankreich und Italien.

Jährlich exportiert Deutschland rund 650.000 Kälber in die niederländische Kälbermast (für die Produktion von weißem Kalbfleisch), oder zu Sammelstellen in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und in Spanien. Dort verliert sich die Spur der Tiere für die Behörden des Versandlandes und eine hohe Anzahl Tiere wird weitertransportiert (sogenanntes Sammelstellen-Hopping)². So auch die Tiere, die 2019 von Animals International im Libanon dokumentiert wurden. Von Deutschland aus wurden die drei männlichen Kälber im Alter von 15 Tagen zu einer Sammelstelle in Belgien transportiert. Von dort ging es für die Kälber mit neuen Begleitdokumenten und unter Missachtung der in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgeschriebenen 48-stündigen Versorgungspause weiter nach Spanien. Nach einigen Monaten Mast und einem Schiffstransport gelangten sie in den Libanon. Dort wurde ihre grausame Schlachtung gefilmt.

Die Animal Welfare Foundation (AWF) hat sich in den letzten fünf Jahren intensiv mit dem Langzeittransport nicht abgesetzter Kälber beschäftigt. Unsere Ergebnisse zeigen, dass die Tiere oft über viele Stationen (Sammelstellen, EU – Kontrollstellen) transportiert und während der langen Transporte nicht angemessen versorgt werden. In der Folge leiden sie unter Hunger- und Durststress.

Der folgende Auszug aus dem Handbuch Tiertransporte (Vollzugshinweise, Mai, 2019) unterstützt unsere Beobachtungen. Darin wird beschrieben, weshalb eine Versorgung von Kälbern während des Transportes nicht möglich ist:

„Derzeit vorhandene Versorgungseinrichtungen ermöglichen keine arteigene und verhaltensgerechte Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern mit Tränke beziehungsweise Futter (Milch/-Austauscher). [...] Insofern können Transportmittel derzeit nicht für die lange Beförderung von nicht abgesetzten Kälbern zugelassen werden.“

Infolgedessen dürften lange Transporte nicht abgesetzter Kälber nicht genehmigt werden. Allerdings hat das „Handbuch Tiertransporte“ keinen Gesetzescharakter und im Zweifelsfall wird die Verordnung Nr. 1/2005 von Behörden und Gerichten (Eilentscheid des Verwaltungsgerichtes Sigmaringen) anders ausgelegt und lange Transporte (> 8 Stunden) von Kälbern werden genehmigt.

Auf eine Anfrage des zuständigen Ministeriums in Bayern hat Bundesministerin Julia Klöckner (BMEL) im August 2019 erläutert, warum nach Kenntnisstand des BMEL derzeit keine Tiertransportfahrzeuge für lange Transporte nicht abgesetzter Kälber verfügbar sind, welche die besonderen Voraussetzungen für den Transport nicht abgesetzter Kälber erfüllen. Soweit keine zugelassenen Fahrzeuge zur Verfügung stehen, muss nach Anhang I Kapitel V Nr. 1.2 der Verordnung jede Beförderung nicht abgesetzter Kälber nach 8 Stunden beendet sein. Erst nach einer 48-stündigen Pause wäre ein erneuter Transport von maximal 8 Stunden gesetzlich erlaubt.

Auch die Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz (LAV), Arbeitsgruppe Tierschutz, unterstützt diese Auffassung und bittet das BMEL sich auf EU-Ebene für ein generelles Verbot von langen Transporten nicht abgesetzter Tiere einzusetzen.

² Tiertransporte-Verlängerung der Beförderungszeit durch illegales „Sammelstellen-Hopping“, Maisack/Rabitsch in Amtstierärztlicher Dienst 02/2018

Lange Transporte von Rindern in Länder außerhalb der Europäischen Union

Der umstrittene Export von Rindern zur Zucht, Mast und Schlachtung aus der Europäischen Union in außereuropäische Länder hat sich zu einem enormen Wirtschaftszweig entwickelt.

Deutschland exportiert auf direktem Weg sogenannte „Zucht“rinder in Länder außerhalb der EU. Im Jahr 2018 wurden rund 70.000 Rinder z.B. nach Marokko, Tunesien, Algerien, Libanon, Aserbaidschan, Usbekistan, Kasachstan und Russland exportiert, im Jahr 2019 waren es rund 60.000 Rinder. Fast all diese Rinder sind tragend, viele trennen nur noch wenige Wochen bis zu ihrem Abkalbetermin. Sie sollen möglichst schnell nach der Ankunft am Bestimmungsort kalben und Milch geben.

Die Türkei war in den letzten Jahren Hauptabnehmer deutscher Rinder. Die Zahl der Exporte ist allerdings drastisch gesunken: von rund 30.000 Rindern in 2017 auf nur noch 2.000 Rinder im Jahr 2019. Dafür sind 2019 die Exporte nach Russland auf 30.000 Rinder angestiegen.

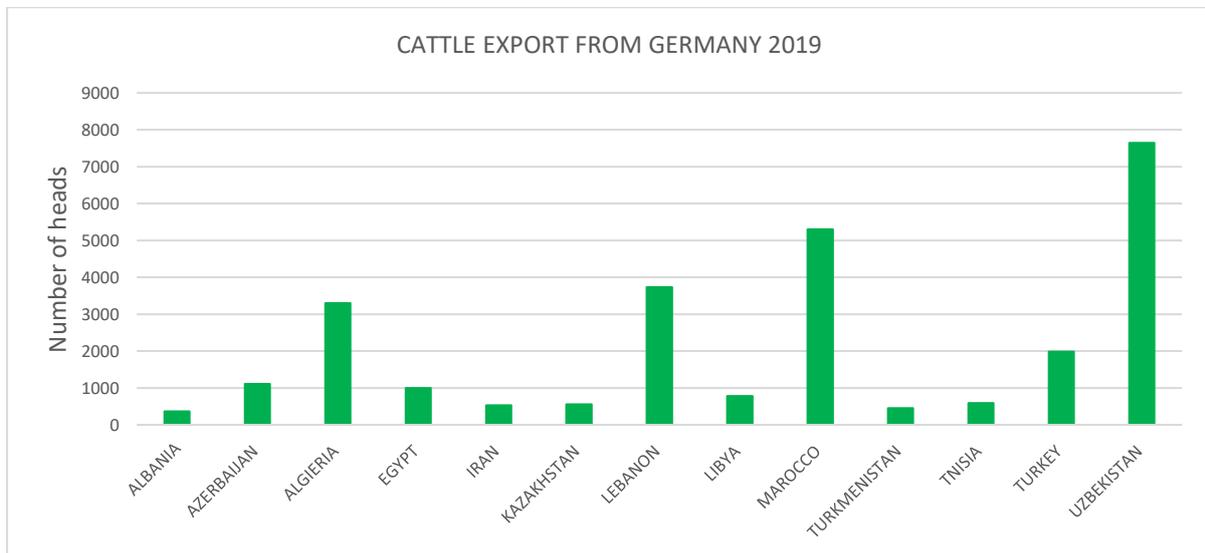


Abb.2: Rinderexporte aus Deutschland in 13 außereuropäische Länder 2019³

In den Statistiken über die Direktexporte werden aber unzählige Tiere nicht erfasst, die von Deutschland aus in andere EU-Mitgliedstaaten transportiert und von dort in Drittländer exportiert werden.

Durch unsere Berichte, die von anderen Tierschutzorganisationen und Journalisten sowie offizielle Recherchen der EU-Kommission (Audit Berichte DG (SANTE) 2017- 6109⁴, DG (SANTE) 2017-6110⁵, DG (SANTE) 2018-6447⁶, DG (SANTE) 2018-6449⁷) ist hinlänglich bekannt, dass es bei langen Transporten in bestimmte Drittländer regelmäßig zu Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 kommt.

In den Häfen fehlt die Überwachung und auf vielen Routen fehlen die infrastrukturellen Voraussetzungen, um Tiere abladen und versorgen zu können. Es fehlen Notfallpläne, um sie vor Hitze

³ TRACES 2019

⁴ Bericht der EU-Kommission DG (SANTE) 2017- 6109

⁵ Bericht der EU-Kommission DG (SANTE) 2017-6110

⁶ Bericht der EU-Kommission DG (SANTE) 2018-6447

⁷ Bericht der EU-Kommission DG (SANTE) 2018-6449

und Durst an Grenzübergängen zu schützen. Für die betroffenen Tiere ist dies häufig mit enormem Leid und Schmerzen verbunden^{8,9}.

Die Animal Welfare Foundation und Animals International dokumentieren seit Jahren Langzeittransporte per LKW und Schiff in außereuropäische Länder und informieren die Entscheidungsträger über die festgestellten Rechtsbrüche, wie z.B.:

- Fehlende Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 1/2005 und des EUGH – Urteils C-424/13 durch fehlende Ablademöglichkeiten (Kontrollstellen), lange Standzeiten an Grenzen und fehlende Überwachungsmöglichkeiten der Tiertransporte bis zum Bestimmungsort in Drittländern.
- Durchführung von Langzeittransporten bei extremen Temperaturen (z.B. Transporte im Januar nach Sibirien und Usbekistan, im Sommer in die Türkei).
- Black-Box Drittland: fehlende Rückmeldungen über den Transportabschnitt auf See und über den Zustand der Tiere bei Ankunft am Bestimmungsort.
- Tiertransporte auf veralteten Schiffen, die die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1/2005 nicht erfüllen und eine Gefahr für die Tiere darstellen.
- Verstöße gegen das MARPOL-Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt durch Entsorgung toter Tiere und Gülle im Mittelmeer

Animals International hat in den letzten zehn Jahren über 50 Recherchen im Nahen Osten, in Nordafrika und der Türkei durchgeführt, um die brutalen Umgangs- und Schlachtpraktiken nach Ankunft der Tiere in Importländern aufzudecken. Bei der Schlachtung wird kein Unterschied gemacht, ob es sich um Zucht-, Mast- oder Schlachttiere handelt. In den meisten dieser Länder gibt es keine Gesetze, die die Tiere vor extremer Grausamkeit schützen – wie es immer wieder im Libanon, in Ägypten und in der Türkei dokumentiert wird. Das betäubungslose Schlachten ist Routine, bei der Schlachtung auf der Straße, als auch in kleinen und größeren Schlachtbetrieben. Häufig werden Seile am Körper der Tiere angebracht, um sie (oft an einem Bein) von den Lkws zu zerren und sie zu fixieren. In manchen Schlachthäusern und Metzgereien wird den Tieren mit spitzen Werkzeugen oder Fingern in die Augen gestochen, um sie zu immobilisieren. Trotz wiederholter Bekanntmachung dieses Beweismaterials wurden 2019 von Deutschland aus über 3.700 Rinder in den Libanon, rund 2.000 Rinder in die Türkei und rund 1.000 Rinder nach Ägypten exportiert (Abb.2).

Eine flächendeckende Recherche in 90 Schlachtbetrieben in der Türkei wurde von Frau Dr. Ellen Eser im Rahmen ihrer Dissertation¹¹ durchgeführt. Fast durchweg werden dort Behandlungen beschrieben, die nach OIE – Richtlinien (OIE Terrestrial Animal Health Code – Chapter 7.5.) absolut verboten sind. In modernen Schlachtbetrieben werden routinemäßig Trip-Floor-Boxen (eine Fixiervorrichtung, um das Tier zu Fall zu bringen) eingesetzt und die Tiere bei vollem Bewusstsein am Hinterbein aufgehängt.

⁸ Animal Welfare Foundation 2017: Animal Welfare Overboard: The lack of animal protection during sea transport

⁹ Animal Welfare Foundation, Eyes on Animals, Berichte 2010-2018: Doomed Journey to Turkey, 5 reports

¹¹ Eser, Survey on the actual animal welfare situation at Turkish slaughterhouses (2012)

Diskussionsstand: Lange Transporte lebender Tiere

Drei Bundesländer hatten 2019 „Zucht“rindertransporte in 17 außereuropäische Länder gestoppt bzw. erschwert – Bayern, Schleswig-Holstein und Hessen.

Grund dafür sind konkrete Anhaltspunkte, dass Tiertransporte nicht rechtskonform durchgeführt werden und die Tiere in diesen Ländern routinemäßig unter tierquälerischen Bedingungen geschlachtet werden. Die Amtstierärztinnen und Amtstierärzte äußern Bedenken, durch Transportgenehmigungen Beihilfe zum Straftatbestand der Tierquälerei zu leisten^{12,13,14}. Obwohl die Probleme bei der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 seit Jahren bekannt sind, ist es auf nationaler, als auch auf europäischer Ebene schwierig lange Transporte zu unterbinden.

Das Europäische Parlament hat in einer Entschließung 2012¹⁵ erhebliche Mängel in der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 festgestellt und die EU-Kommission aufgefordert, die bestehende Verordnung auf die praktische Umsetzbarkeit zu überprüfen. Ferner soll die Kommission die Bestimmungen für Tiertransporte im Hinblick auf die von der Europäischen Lebensmittelbehörde (EFSA) aufgezeigten fehlenden Übereinstimmung der Rechtsvorschriften mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Tierschutz bei Transporten aktualisieren.

Der Sachstandsbericht¹⁶ des EU-Agrarausschusses deckt erhebliche Missstände bei der Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 1/2005 auf und fordert, die Einhaltung der Verordnung zu verbessern und strenger zu überwachen.

Das Europäische Parlament stimmte diesem Bericht im Februar 2019¹⁷ mit einem Beschluss zu. Als Grundlage für den EU-Export lebender Tiere in Drittländer fordert das EU-Parlament den Abschluss bilateraler Abkommen in denen Tierschutzstandards festgelegt werden, um die Einhaltung europäischer Tierschutzbestimmungen außerhalb der EU sicherzustellen. Gelingt dies nicht, müssten Tiertransporte verboten werden. Darüber hinaus sollte die EU-Kommission Strategien entwickeln, um den Transport lebender Tiere überflüssig zu machen, z. B. durch den Handel mit Fleisch, Tierkörpern, Sperma und Embryonen sowie eine regionale Verarbeitung. Das ist ein klarer Auftrag an die EU-Kommission und vor allem an die Mitgliedstaaten.

Der Rat der Europäischen Union sieht einen verbesserten Tierschutz als integralen Bestandteil einer nachhaltigen Tierproduktion¹⁸ und verweist in seinen Schlussfolgerungen vom Dezember 2019, in seinen Erwägungsgründen u.a. auf:

- die gemeinsame Erklärung Dänemarks, Deutschlands und der Niederlande zum Tierschutz vom 14. Dezember 2014¹⁹ mit Änderungsvorschlägen für die Verordnung (EU) Nr. 1/2005
- den Sachstandsbericht des EU-Agrarausschusses
- die Forderungen des Europäischen Parlaments vom Februar 2019

¹² Christoph Maisack/ Alexander Rabitsch, 04.2018: Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten, Amtstierärztlicher Dienst

¹³ Rechtsgutachten zur Frage der Untersagung grenzüberschreitender Tiertransporte in Drittstaaten der Rechtsanwältin Günther (Hamburg) vom 18. Februar 2019

¹⁴ Zur Strafbarkeit von Amtstierärzten wegen Beihilfe zur Tierquälerei [...], Prof. Dr. Jens Bülte, Uni Mannheim

¹⁵ Entschließung des Europäischen Parlaments zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031(INI))

¹⁶ Report on the implementation of Council Regulation No 1/2005 on the protection of animals during transport within and outside the EU (2018/2110(INI))

¹⁷ P8_TA(2019)0132, Europäisches Parlament 14.02.2019 zur Durchführung der Verordnung EU Nr. 1/2005

¹⁸ Rat der Europäischen Union, Beratungsergebnisse 14975/19

¹⁹ 16923/1/14 REV 1

Unsere Forderungen

Der europäische Handel mit lebenden, fühlenden Tieren ist weder akzeptabel noch zukunftsfähig. Zu hoch ist der Preis für die Tiere, die Steuerzahler und die Umwelt, zu groß ist die Gefahr der Verbreitung von Tierseuchen und Zoonosen. Wir benötigen jetzt eine Wende in der EU-Agrarpolitik, hin zu einer tier- und umweltfreundlicheren Landwirtschaft. Die hohe Spezialisierung in der Tierzucht und Haltung sowie die Überproduktion von Tieren für den Export lebender Tiere muss abgebaut werden.

Wir fordern Bundesministerin Julia Klöckner auf, sich

- gemäß der o.g. gemeinsamen Erklärung vom Dezember 2014, für eine Revision der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 einzusetzen, die u.a. eine Verkürzung von Transportzeiten und eine drastische Einschränkung des sogenannten „Sammelstellen-Hopping“ beinhaltet.
- auf EU-Ebene für klare Regelungen zum Transport nicht abgesetzter Tiere stark zu machen. Dies basierend auf dem Handbuch Tiertransporte²⁰, welches die grundsätzlichen Voraussetzungen für lange Transporte (Anhang 1, Kap.V, Abs.1.3. der Verordnung (EG) Nr. 1/2005) nicht abgesetzter Kälber, nicht für gegeben hält.
- national für Alternativen für die Kälber aus der Milchproduktion einzusetzen.
- sich für eine strikte Umsetzung der EU-Verordnung 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport und des EUGH-Urteils C-424 /13 stark zu machen.
- im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft für die Einhaltung des EU-Vertrags (AEUV)²¹ stark zu machen, in denen die Union und die Mitgliedstaaten sich in Artikel 13 verpflichtet haben: „Bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union in den Bereichen Landwirtschaft, Fischerei, Verkehr.[...] **tragen die Union und die Mitgliedstaaten den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung.**[...]“.

Wir sind der Auffassung, dass der Export lebender Tiere und deren grausame Schlachtung in Drittländern, nicht mit den Werten der Europäischen Union vereinbar sind.

²⁰ Handbuch Tiertransporte mit Vollzugshinweisen zur VO (EG) Nr.1/2005

²¹ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, 2012/C 326/01