



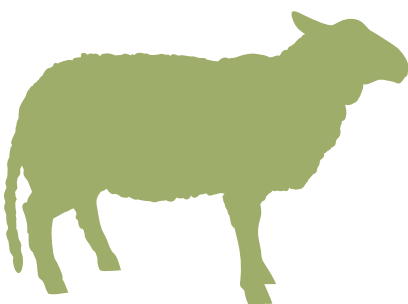
Position von **VIER PFOTEN** – Stiftung für Tierschutz

LEBENDTIERTRANSPORTE

(Stand: September 2020)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Problembeschreibung	3
2. Aktuelle Situation in Deutschland	4
2.1 Tierschutzrechtliche Hochrisikostaaten	5
2.2. Schlacht- und Zuchtrinder	5
3. Aktuelle Situation in der Europäischen Union	6
4. VIER PFOTEN FORDERUNGEN	7
4.1 Verbot von Transporten lebender Tiere in Drittstaaten und Begrenzung der Transportdauer	7
4.2 Transportverbot für nicht abgesetzte Jungtiere	8
4.3 Digitalisierung	8
4.4. Lösungsansätze für ein Ende von Tiertransporten	9



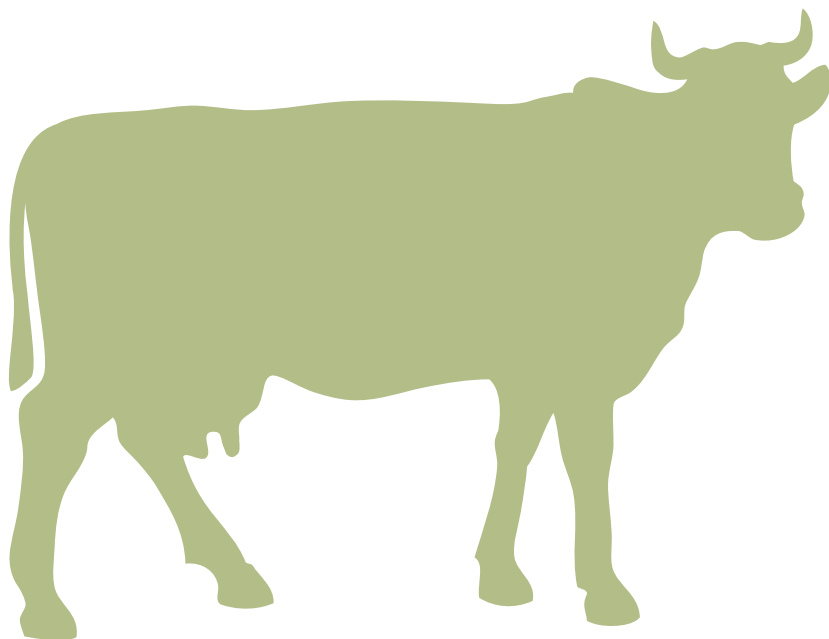
1. PROBLEMBESCHREIBUNG

Jährlich werden über eine Milliarde Geflügel und 37 Millionen lebende Rinder, Schweine, Schafe, Ziegen und Pferde grenzüberschreitend innerhalb der Europäischen Union (EU) sowie in und aus Drittstaaten transportiert.

Tiertransporte verursachen massive Tierschutzprobleme durch ungeeignete Fahrzeuge, zu lange Transportzeiten und die sehr schlechten Transportbedingungen. Eng zusammengepfercht stehen die Tiere tage- und wochenlang in LKWs oder an Bord von längst ausgedienten Schiffen. Sie leiden unter enormer Hitze oder Kälte, Durst, Hunger, Stress und Angst. Seit Jahrzehnten werden immer wieder Missstände auf den Transporten dokumentiert. Tiere werden verletzt, verdursten, verhungern oder sterben völlig entkräftet. Schwangere Rinder werden über Wochen in 6000 km entfernte Länder transportiert, immer wieder erleiden sie Frühgeburten. Rinder, die nicht mehr laufen können, werden von einem Kran, an nur einem Bein hängend, von Bord der Schiffe gehievt. Tausende Schweine, Kälber, Schafe und Geflügeltiere verdursten jedes Jahr auf den langen Transporten: Tränken laufen leer oder die Tiere können sie nicht erreichen, weil sie eng zusammengedrängt stehen. Viele sterben auch den Hitzetod, weil die Belüftung auf den Fahrzeugen völlig unzureichend ist. Im Winter sterben unzählige Tiere – besonders Geflügel – den Kältetod, weil der Fahrtwind die Tiere erfrieren lässt. Lange Transporte mit einer Dauer von über acht Stunden sind aus Sicht des Tierschutzes besonders grausam und nicht tiergerecht durchführbar (z.B. 300 Stunden bis nach Tadschikistan oder 280 Stunden bis nach Ägypten).

In den aus Deutschland angefahrenen Zielländern erwarten die Tiere zudem sehr grausame Schlachtmethoden, die in krassem Widerspruch zu den in Deutschland und der EU geltenden tierschutzrechtlichen Vorgaben stehen. Den Tieren werden die Augen ausgestochen, die Beine zusammengebunden, die Sehnen durchtrennt und sie werden ohne Betäubung getötet.

Die bisherigen gesetzlichen Regelungen auf nationaler und europäischer Ebene sind viel zu lasch und schützen die Tiere nicht auf diesen grausamen Transporten.



2. AKTUELLE SITUATION IN DEUTSCHLAND

Aus Deutschland wurden im Jahr 2019 fast 70.000 Rinder in weit entfernte Drittländer exportiert.¹
In 2018 wurden ebenfalls rund 70.000 Schweine in Drittstaaten exportiert.²

Nicht abgesetzte Kälber werden innerhalb der EU beispielsweise zuerst nach Spanien transportiert, um nach einigen Monaten der Mast, ebenfalls weiter in Drittländer exportiert zu werden. Auch innerhalb der EU werden sehr viele Tiere transportiert, beispielsweise ausgediente Legehennen in die Niederlande oder nach Polen, um sie dort günstig zu schlachten. In Deutschland gilt sowohl die EU- als auch die nationale Tierschutztransportverordnung.³ Für die Einhaltung der Tierschutzvorgaben bei Tiertransporten sind sowohl die Organisatoren und Transporteure als auch die Veterinärbehörden zuständig. Die Veterinärämter der Landkreise müssen alle Tiertransporte über acht Stunden genehmigen und davor prüfen, ob die Transportplanung bis ins Zielland den Vorgaben der EU-Tiertransportverordnung entspricht.

Trotzdem werden immer wieder systematisch rechtswidrige Transporte genehmigt. Dabei spielen unter anderem fehlende oder sehr mangelhafte Versorgungsstationen entlang der Route und fehlende Pausen eine Rolle. Aufgrund zahlreicher Berichte über tierschutzwidrige Zustände während des Transports und bei der Schlachtung im Drittland, haben einige Veterinärämter Transporte nicht mehr genehmigt, da sie sich wegen Beihilfe zur Tierquälerei strafbar machen würden, wenn sie in Kenntnis der Transport-, Haltungs- und Schlachtbedingungen Genehmigungen zum Tiertransport erteilen.⁴

Im Juni 2020 hat VIER PFOTEN in diesem Zusammenhang 21 Strafanzeigen in Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen gestellt. In vielen Fällen wurden bereits Ermittlungen aufgenommen gegen die verantwortlichen Organisatoren, Transporteure und Veterinärämter wegen des Verdachts auf Beihilfe zur Tierquälerei gemäß § 17 Nr. 2a) und Nr. 2b) Tierschutzgesetz und §27 StGB sowie Verstoß gegen die Einhaltung der EU-Tiertransportverordnung. Aufgrund der anhaltenden medialen Berichterstattungen über rechtswidrige Transporte haben mittlerweile alle in Drittländer exportierenden Bundesländer durch einen Erlass die Transporte deutlich erschwert und damit überwiegend vorläufig gestoppt (Stand September 2020).



¹ Abfrage der Europäischen Kommission zu aus Deutschland abgehenden Drittlandexporten von Rindern 2019.

² Fisser, Dirk (2019): So viele Tiere wurden 2018 lebend ins EU-Ausland exportiert. In Neue Osnabrücker Zeitung. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y32vpphy>.

³ VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 und Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV)

⁴ Maisack, Christoph & Rabitsch, Alexander (2019): Tiertransporte in außereuropäische Drittstaaten. Plausibilitätsprüfung und Genehmigung nach Tiertransportverordnung. In: Deutsches Tierärzteblatt, [4] 67. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/yy2rtzel> und Bülte, Jens (2020): Zur Strafbarkeit von Tierärzten wegen Beihilfe zur Tierquälerei durch Mitwirkung an Tiertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikostaaaten durch Erteilung von Stempeln nach Art. 14 Abs. 1 VO (EU) Nr.1/2005 und Erteilung von Vorlaufattesten nach §§8, 12 Binnenmarkt-Tierseuchenschutzverordnung (BmTierSSchV). Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/yyezgxp>.

2. AKTUELLE SITUATION IN DEUTSCHLAND

2.1 TIERSCHUTZRECHTLICHE HOCHRISIKOSTAATEN

Als tierschutzrechtliche Hochrisikostaaen gelten Länder, bei denen die Wahrscheinlichkeit, dass dorthin transportierte Tiere in tierqualerischer Weise behandelt und unter tierqualerischen Methoden geschlachtet werden, sehr hoch ist. Hinzu kommt, dass es in den Drittländern und auf dem Weg dahin keine zertifizierten Versorgungsstellen gibt, die EU-Standards entsprechen und somit eine Versorgung der Tiere in den vorgeschriebenen Pausenintervallen nicht gewährleistet werden kann. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz hat 2019 als erstes Bundesland eine Liste von 17 Staaten erarbeitet, bei denen „erhebliche Zweifel“ bestehen, dass die geltenden Tierschutzstandards durchgehend beim Transport bis zum Zielort der Tiere eingehalten werden: Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan und Usbekistan.⁵

Es gibt inzwischen unzählige Dokumentationen, die beweisen, dass die Tiere nicht nur während des Transports, sondern auch am Zielort schlimmsten Qualen ausgesetzt sind. Die Methoden zur Ruhigstellung der Tiere sowie die Totungsmethoden sind unvorstellbar grausam und entsprechen nicht den international geltenden Standards der Weltorganisation für Tiergesundheit (engl.: World Organisation for Animal Health, kurz: OIE).⁶ Die Tötungen erfolgen ohne Betäubung, mit Schnitten in den Hals. Die Tiere werden an den Beinen zusammengebunden, ihnen werden Sehnen durchtrennt und in die Augen gegriffen, um sie wehrlos zu machen. Der Todeskampf dauert für die Tiere minutenlang, sogar bis zu einer halben Stunde wurde dokumentiert.⁷ Alle Tierschutz-Hochrisikostaaen, in die Tiere von Deutschland aus exportiert werden, sind Mitglied der OIE und müssen die Tierschutzstandards einhalten. Tierschutz-Kontrollen zur Einhaltung der OIE-Standards fehlen gänzlich. Die genannten Methoden sind selbstverständlich auch nicht mit dem deutschen Tierschutzgesetz vereinbar.

2.2. SCHLACHT- UND ZUCHTRINDER

Deutschland transportiert jährlich ca. 70.000 als Zuchttiere deklarierte Rinder in Drittstaaten. Dabei handelt es sich in der Regel um trächtige Zuchtfarsen – also Rinder, die das erste Mal tragend sind. Auf den Transporten kommt es immer wieder zu Frühgeburten. Die Tiere werden angeblich zum Aufbau eigener Zuchtpopulationen genutzt. Trotz der vielen Exporte gibt es jedoch nach wie vor keine nennenswerten Populationen in den Zielländern. Vielmehr werden die Tiere meist nach der Geburt ihres Kalbes für eine Laktationsphase genutzt und anschließend ohne Betäubung geschlachtet. Selbst wenn die Tiere nicht nach kurzer Zeit getötet würden, wäre ein Aufbau mit den in Deutschland gezüchteten Hochleistungsrindern nicht zielführend. Die in Deutschland zur Milchproduktion gehaltenen Rinder benötigen spezielle Kraftfutergaben und viel Wasser, um die immensen Milchmengen zu produzieren. Die Tiere sind zudem nicht an die in der Regel heißen klimatischen Bedingungen in den Zielländern angepasst und wurden auch nicht daraufhin gezüchtet. Ein Populationsaufbau mit diesen Rassen ist daher nicht möglich.⁸ Es handelt sich also nicht in dem Sinne um Zuchtrinder, wie dies angegeben wird, sondern in Wahrheit um Rinder, die nur kurze Zeit genutzt und dann geschlachtet werden – dies ist eindeutig als Etikettenschwindel zu bezeichnen.

⁵ Bayerisches Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz [2019]: Tiertransporte in Drittstaaten. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y3j5b6kg>.

⁶ World Organisation for Animal Health: Slaughter of animals (Chapter 7.5.). Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y52o6wcn>.

⁷ Maisack, Christoph & Rabitsch, Alexander (2020): Transporte von Rindern und Schafe in Tierschutz-Hochrisikostaaen gehen weiter. In: Amtstierarztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle. 27. Jahrgang – 1/2020. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y48rsbfj>

⁸ Wirths, Frigga (2020): Landerbeispieleverstarken Zweifel an Zuchtrinderexporten. In: Deutsches Tierärzteblatt, [8] 68. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y3hyhttg>.

3. AKTUELLE SITUATION IN DER EUROPÄISCHEN UNION

Seit 2007 gilt die EU-Tierschutz-Transportverordnung (VO (EG) 1/2005) für den Schutz von Tieren beim Transport. Dabei wird zwischen Transporten unter und über acht Stunden unterschieden. Alle Transporte, die länger als acht Stunden dauern, gelten als Langstreckentransporte. Bei diesen Transporten gelten besondere Vorgaben. Die Transportfahrzeuge und -schiffe müssen bestimmte Anforderungen an die Ausstattung erfüllen, es müssen Pausenzeiten eingehalten und der gesamte Transportverlauf mit einem Navigationssystem dokumentiert werden. In einem Urteil von 2015 hat der Europäische Gerichtshof zudem konstatiert, dass diese Vorgaben auch über die EU-Grenzen bis zum Zielort hinaus gelten.⁹ Sofern gewisse Voraussetzungen am Fahrzeug erfüllt sind, ist es erlaubt, die Tiere mit entsprechenden Pausen tage- bis wochenlang zu transportieren.¹⁰ Die Ruhezeiten werden jedoch in der Regel nicht wie vorgeschrieben eingehalten, weil entweder gar keine oder keine den vorgeschriebenen EU-Standards entsprechenden Versorgungsstationen außerhalb der EU existieren. Im Februar 2019 wurde beispielsweise ein Transport von trächtigen Rindern vom Emstand bis nach Usbekistan (6.000 km) von der Tierschutzorganisation Animals Angels dokumentiert. Die Tiere waren neun Tage (205 Stunden) unterwegs und standen die letzten fünf Tage (118 Stunden) durchgehend auf dem LKW, ohne abgeladen und versorgt zu werden.¹¹

Auch offizielle Berichte der EU-Institutionen bestätigen gravierende Tierschutzmängel auf dem Land -und Seeweg.¹² Aufgrund andauernder und nachweislicher Verstöße gegen die EU-Tiertransportverordnung, stimmte das EU-Parlament im Juni 2020 für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zu Tiertransporten.

Im zweiten Halbjahr 2020 hat Deutschland den Vorsitz der EU-Ratspräsidentschaft. Bundesministerin für Ernährung und Landwirtschaft Julia Klöckner muss das Thema Tiertransporte im Agrarrat mit den Ministerkolleginnen und -kollegen aus den Mitgliedstaaten umfassend beraten.

Besonderer Fokus muss auf den Alternativen für die langen Tiertransporte liegen. Die Reduktion der Tierzahlen, regionale Maststrukturen, geeignete Schlachtstrukturen und der Transport von Zuchtsamen oder von Fleisch anstelle lebender Tiere müssen mit aller Kraft gefördert werden. Am Ende der Ratspräsidentschaft sollte die Bundesministerin Schlussfolgerungen mit konkreten Handlungsempfehlungen gegenüber der Europäischen Kommission für eine Verbesserung der EU-Tierschutztransportverordnung 1/2005 formulieren, die Tiere vor grausamen Tiertransporten schützen. Ein EU-weiter Exportstopp von Lebeltieren in Drittstaaten ist unabdingbar.



⁹ Europäischer Gerichtshof (2015): „URTEIL DES GERICHTSHOFS vom 23. April 2015, Vorlage zur Vorabentscheidung – Landwirtschaft – Verordnung (EG) Nr. 1/2005 – Schutz von Tieren beim Transport – Lange Beförderung von einem Mitgliedstaat in ein Drittland – Art. 14 Abs. 1. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/yaeve7so>.

¹⁰ Die folgenden Transportabschnitte können wiederholt werden, wenn die Tiere entladen, gefüttert und getränkt werden und 24 Stunden Ruhezeit haben: Schweine (24 Stunden Transport bei ständigem Zugang zu Trinkwasser), Pferde (24 Stunden Transport mit Tränke alle acht Stunden), Rinder, Schafe und Ziegen (14 Stunden Transport, dann eine Stunde Ruhezeit mit Tränke, dann 14 Stunden Transport).

¹¹ Theile, Merlind (2019): „Jenseits der Schmerzgrenze“, erschienen auf ZEIT Online am 27.02.2019. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y4pu7ccn>.

¹² Europäische Kommission (2019). DG Health and Food Safety. Overview Report. Welfare of animals exported by Sea. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/yxp3muez> und Europäisches Parlament (2019): Bericht über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU, [2018/2110(INI)]. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/yhh9rdcy>.

4. VIER PFOTEN FORDERUNGEN

Die jahrzehntelangen Dokumentationen über massive Verstöße bei Tiertransporten und grausame Schlachtbedingungen in den Zielländern müssen endlich konkrete Änderungen herbeiführen. Deutschland, das sich selbst als Vorreiter im Tierschutz bezeichnet, muss auf nationaler Ebene, aber auch auf EU-Ebene dringend tätig werden.

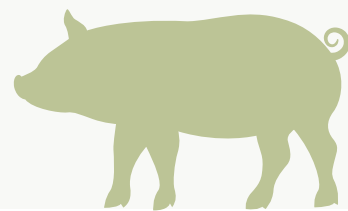
4.1 VERBOT VON TRANSPORTEN LEBENDER TIERE IN DRITTSTAATEN UND BEGRENZUNG DER TRANSPORTDAUER

Langstreckentransporte über acht Stunden müssen aus tierschutzrechtlichen Gründen verboten werden. Bereits in der EU-Tiertransportverordnung 1/2005 wurde festgehalten, dass aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren auf ein Mindestmaß begrenzt werden sollten. Da jedoch die Verordnung nachweislich nicht eingehalten und der Tierschutz systematisch ignoriert wird, ist ein Verbot unerlässlich.



Die Politik muss Tiertransporte in Drittstaaten umgehend aussetzen und Lebewanderausporte in Drittstaaten verbieten. Die Gesetzgebung der EU-Tierschutztransportverordnung ist so zu ändern, dass Langstreckentransporte nicht mehr möglich sind. Geflügeltiere sollten maximal vier Stunden transportiert werden. Die längst überfällige Überarbeitung wurde von der Europäischen Kommission im Mai 2020 im Rahmen der Farm to Fork-Strategie angekündigt. Die tierschutzwidrigen Zustände müssen durch die Revision des EU-Rechts beendet werden. Die Bundesregierung muss dies aktiv mitgestalten und vorantreiben. Andernfalls muss sie zumindest national voranschreiten. Die Deutsche Juristische Gesellschaft für Tierschutzrecht hat 2019 festgestellt, dass der Bundesgesetzgeber, wenn er „krasse Tierquälereien“ verhindern und das Staatsziel Tierschutz ernstnehmen will, ein Exportverbot lebender Tiere von Deutschland ausgehend auf den Weg bringen kann und muss. Das EU-Recht und die

Tierschutztransportverordnung stehen einem nationalen Verbot nicht entgegen. Letztere regelt zudem nur das „Wie“ und nicht das „Ob“ eines Transports. Richtig ist, dass ein Verbot als Ausfuhrbeschränkung im Sinne von Art. 35 AEUV zu qualifizieren wäre, was grundsätzlich verboten ist. Ausnahmen im Sinne von Art. 36 AEUV sind jedoch unter anderem aus Gründen der Tiergesundheit möglich.¹³ Transporte innerhalb Deutschlands sollten zudem auf vier Stunden reduziert werden. Der Weg vom Landwirtschaftsbetrieb bis zum nächstgelegenen geeigneten Schlachthof sollte so kurz wie möglich sein.



¹³ Deutsche Juristische Gesellschaft für Tierschutzrecht e.V. (2019): „Stellungnahme zu aktuellen juristischen Problemen im Zusammenhang mit Rindertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikoländer“.

4. VIER PFOTEN FORDERUNGEN

4.2 TRANSPORTVERBOT FÜR NICHT ABGESETZTE JUNGTIERE

Laut der derzeit gültigen EU-Tierschutztransport-Verordnung dürfen junge, nicht entwöhnte Tiere, die noch auf Flüssignahrung angewiesen sind, über lange Strecken transportiert werden. Kälber werden im Alter von zwei Wochen auf 19-stündige Fahrten ins Ausland exportiert. Nur eine einstündige Pause nach neun Stunden Fahrzeit ist vorgesehen, auf der die Tiere mit Wasser und nötigenfalls Futter versorgt werden sollen. Danach darf es für weitere neun Stunden weitergehen. Jungtiere benötigen jedoch häufige kleine Mahlzeiten. Eine Versorgung auf den Transporten ist nicht möglich. Bisher gibt es keine Transportfahrzeuge, die eine Ausstattung haben, die die Milchtränke von Jungtieren ermöglicht. Nicht einmal die Wasserversorgung der Tiere ist sichergestellt, weil die Fahrzeuge für ausgewachsene Rinder ausgelegt sind. Kälber kommen weder an die Tränken, noch haben sie vorher gelernt, diese zu bedienen. Aus diesem Grund leiden Jungtiere wie Kälber, aber auch Lämmer Hunger und Durst bei diesen Transporten, immer wieder sterben dabei zahlreiche Tiere.

Jährlich werden ca. 650.000 Kälber von Deutschland ausgehend in andere EU-Länder exportiert, davon rund 65.000 nach Spanien. Von Spanien aus werden sie, nach einigen Monaten der Mast, dann wiederum in Drittländer exportiert.¹⁴ VIER PFOTEN fordert deswegen ein Verbot für den Transport nicht abgesetzter Jungtiere.

4.3 DIGITALISIERUNG

Kein Tiertransport darf ohne genaue Dokumentation der Planung des Transports bzw. Dokumentation des Transports durchgeführt werden. Die genaue Rekonstruktion der Transporte und deren tierschutzgemäße Durchführung lässt sich bei Tiertransporten, die länger als acht Stunden dauern, durch die Anforderung der TRACES-Dokumente (engl.: Trade Control und Expert System), des Fahrtenbuchs des Fahrzeugführers sowie der Navigationsdaten des Transporters durch die für die Abfertigung zuständige Behörde vornehmen. Da die genannten Datenbereiche aber nicht miteinander verknüpft sind und der Zugang zu den Daten streng eingeschränkt ist, ist die Datenerfassung uneinheitlich und intransparent. Daher ist es möglich, dass regelmäßig rechtswidrige Transporte genehmigt werden, die gemäß EU-Verordnung 1/2005 nicht genehmigt werden dürften.

Dass Behörden häufig nicht nachvollziehen können, was tatsächlich mit den Tieren passiert, zeigt beispielsweise ein zufällig aufgedeckter Fall von 30 Zuchtrindern, die im Mai 2019 aus Bayern in die Slowakei gebracht wurden. Die Slowakei war hier als Zielland des Transports angegeben. Vier Tage später lud in der spanischen Hafenstadt Tarragona ein Frachter die 30 Rinder ein und brachte sie auf dem Seeweg nach Libyen – einer der 17 Drittstaaten, für die Bayern aus Tierschutzgründen einen Exportstopp verhängt hat.

Damit Rechtswidrigkeiten aufgedeckt und geahndet werden können, braucht es absolute Transparenz. VIER PFOTEN fordert daher eine verpflichtende Informationssammlung zu allen Transporten in einer gemeinsamen EU-weiten digitalen Datenbank sowie die Verpflichtung der Offenlegung und ständiger Zugang zu sämtlichen Transportdaten in der Datenbank für Institutionen, Genehmigungsbehörden und deren fachvorgesetzten Instanzen.

¹⁴ Karremann, Manfred (2019): „Tiertransporte grenzenlos“. Dokumentation 37 Grad. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/y5dr35o3>.

4. VIER PFOTEN FORDERUNGEN

4.4. LÖSUNGSANSÄTZE FÜR EIN ENDE VON TIERTRANSPORTEN

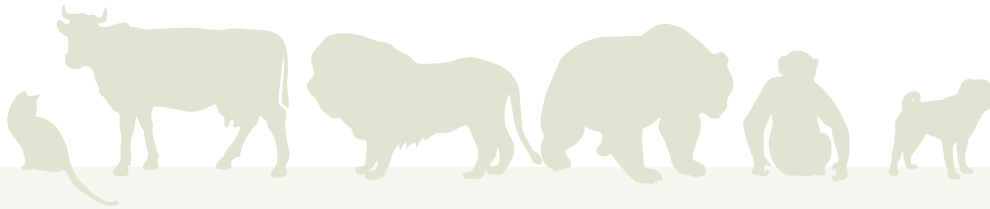
Bei grenzüberschreitenden Tiertransporten sollte grundsätzlich und wann immer möglich der Transport von Fleisch den Lebendtiertransporten vorgezogen werden: Diese Ansicht vertritt nach außen auch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft.¹⁵ Zuchttierexporte sollten durch den Export von Genmaterial wie Zuchtsamen ersetzt werden. Regionale, in Drittländern heimische Rassen können beispielsweise mit dem genetischen Material deutscher Holsteinrinder gekreuzt werden. Die entstehenden Kreuzungstiere sind besser an lokale Gegebenheiten und Lebensbedingungen angepasst als deutsche Hochleistungsrinder, die in die entsprechenden Länder exportiert werden. **Um Alternativen zu Lebendtiertransporten und Lösungen voranzubringen, braucht es einen grundlegenden Strukturwandel.**

Innerhalb Deutschlands muss die Transportzeit auf ein Minimum begrenzt und regionale Lösungen zur Schlachtung etabliert werden. Anstelle einer Marktkonzentration auf einzelne große Schlachtbetriebe sollte ein dezentrales Netz aus Schlachteinrichtungen etabliert werden. Dieses würde gewährleisten, dass die Tiere am nächstgelegenen geeigneten Ort geschlachtet werden. Eine Möglichkeit dafür wäre die Vereinfachung der Weideschlachtung, bei der die Tiere, ohne überhaupt transportiert zu werden, direkt vor Ort getötet werden. Hierbei ist allerdings aus Tierschutzsicht zu berücksichtigen, dass die Tiere auch hier betäubt werden müssen, um sie vor Angst und Schmerzen zu bewahren. In jedem Fall sollten die Tiere am nächstgelegenen, geeigneten Schlachthof getötet werden und jeder zusätzliche und unnötige Kilometer muss verboten werden.

Damit der Strukturwandel gelingen kann, muss die EU ihre gesamte Förderpolitik umstellen. Es darf nicht mehr nach dem Gießkannenprinzip gefördert werden, sondern Förderungen müssen an eine Reduktion der Tierbestände gekoppelt werden. Die exportorientierte Fleischwirtschaft muss zurück zu lokalen und regionalen Strukturen finden und sich auf lokale Aufzucht, Mastung und Schlachtung fokussieren. Die starke globale Exportorientierung und Konzentration auf einige wenige Mega-Betriebe muss beendet werden.



¹⁵ Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (2019): „Tiertransporte in Drittländer“. Online abrufbar unter URL: <https://tinyurl.com/yb4uyjs3>.



ÜBER VIER PFOTEN

VIER PFOTEN erkennt Missstände, rettet Tiere in Not und beschützt sie – diesem Grundsatz fühlt sich die globale Tierschutzorganisation VIER PFOTEN seit mehr als 30 Jahren verpflichtet. VIER PFOTEN hilft weltweit Wild-, Heim- und Nutztieren, die unter katastrophalen Bedingungen gehalten werden.

So setzt sich VIER PFOTEN zum Beispiel für Bären und Großkatzen ein, bringt sie in eigenen Schutzzentren unter und kümmert sich weltweit um Streunerkatzen und -hunde. Außerdem ist VIER PFOTEN in Katastrophengebieten und Kriegsgebieten im Einsatz, um Tiere zu retten und führt Aufklärungskampagnen durch, damit die Haltungsbedingungen für Nutztiere wie Hühner, Schweine und Rinder langfristig verbessert werden.

VIER PFOTEN konzentriert sich auf Tiere, die unter direktem menschlichem Einfluss stehen: Nutztiere, Heimtiere aber auch Wildtiere, die unter unangemessenen Bedingungen gehalten werden.

Seit Heli Dugler VIER PFOTEN 1988 in Österreich gegründet hat, ist die gemeinnützige Organisation zu einer globalen Tierschutzstiftung herangewachsen mit Niederlassungen in Australien, Österreich, Belgien, Bulgarien, Deutschland, Ungarn, im Kosovo, den Niederlanden, Südafrika, der Schweiz, Thailand, der Ukraine, im Vereinigten Königreich, den USA und Vietnam. Die Arbeit von VIER PFOTEN basiert auf gründlicher Recherche und wissenschaftlicher Fachkompetenz sowie auf umfangreicher Lobbyarbeit auf nationaler und internationaler Ebene. Ziel der Kampagnen, Projekte und Aufklärungsarbeit ist es, die Öffentlichkeit über Tierleid zu informieren und langfristige, gesetzlich verankerte Verbesserungen für die Tiere zu erreichen.



Tierschutz.
Weltweit.

VIER PFOTEN – Stiftung für Tierschutz

Schomburgstraße 120, 22767 Hamburg

Tel +49 40 399 249-0

Fax +49 40 399 249-99

Mail office@vier-pfoten.de

vier-pfoten.de

[facebook.com/4pfoten](https://www.facebook.com/4pfoten)

twitter.com/VIERPFOTEN

[youtube.com/4pfoten](https://www.youtube.com/4pfoten)

[instagram.com/vierpfoten_stiftung](https://www.instagram.com/vierpfoten_stiftung)

www.pinterest.de/fourpawsint

Spendenkonto:

IBAN DE30 2001 0020 0745 9192 02

BIC PBNKDEFFXXX

