



PROVIEH

respektiere leben.



SCHLACHTTIERTRANSPORTE

Inhaltsverzeichnis

Ursachen für Tiertransporte	03
Was passiert beim Beladen?	04
Wie werden die einzelnen Nutztierarten transportiert?	05
Transport bedeutet Stress	06
Werden Tiertransporte kontrolliert?	07
Entladen der Transportfahrzeuge auf dem Schlachthof	08
Forderungen für eine Verbesserung der nationalen Tiertransporte	09
Internationale Transporte	10
Ausnahmeregelung bei EU-Langzeittransporten	10
Argumente gegen länderübergreifende Langzeittransporte	10
Was muss sich ändern?	14



Ursachen für Tiertransporte

Alle Nutztiere werden am Ende ihres Stalllebens geschlachtet. Um an den Zielort Schlachthof zu gelangen, müssen sie in Fahrzeugen transportiert werden. Die überwiegende Mehrheit der Schlachtungen wird in zentralisierten und industriell geführten Schlachtbetrieben durchgeführt. Dabei sind tägliche Schlachtzahlen von 8.000 Schweinen bzw. 2.000 Rindern keine Seltenheit. Die Unterschiede in den Auszahlungspreisen der deutschen Schlachtbetriebe je kg Schlachtkörper stellen für viele Erzeuger bereits einen Anreiz dar, um ihre Tiere weiter als nötig zu transportieren. Eine weitere Ursache stellt das Überangebot an Rindfleisch innerhalb der EU dar. Um die Fleischfülle zu verringern, wird für Rinder, die in Länder außerhalb der EU verkauft werden, eine Prämie gezahlt. Dieser enorme

Bedarf an Schlachttieren und der dabei zu erzielende Gewinn führen zu einem weitgespannten Netz von Viehhandel und -verkauf sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU. Das Preisgefälle zwischen Ost und West führt dazu, dass in Osteuropa viele Schlachttiere billig eingekauft werden können. Die Folge sind umfangreiche nationale Transporte und weitreichende, teilweise kontinentübergreifende Langzeittransporte von Schlachttieren.

Unabhängig vom Transport zur Schlachtung werden viele Tiere bereits in ihrer Jugend (Babyferkel, Läufer, Mastkälber, Küken) zumindest einmal transportiert, wenn sie zur Mast bestimmt sind. Der Verkauf von Zuchttieren, Tier- und Leistungsschauen sowie Reittiere bedingen ebenfalls Tiertransporte.

Beim **Transport** von Schlachttieren werden **drei Abschnitte** unterschieden:

1. das Beladen im Erzeugerbetrieb,
2. der eigentliche Transport bzw. die Transportdurchführung und
3. das Entladen im Schlachthof.

Auch der Transport und alle damit verbundenen Vorgänge des Umgangs mit den Tieren sind Formen der Tierhaltung, bei der ebenso die artspezifischen Umweltauflagen der Nutztiere zu berücksichtigen sind! Im weitesten Sinne kann man Tiertransporte als »Stallhaltung auf Rädern« bezeichnen.

Die gesetzliche Grundlage für Tiertransporte in Deutschland bildet die:

TIERSCHUTZTRANSPORTVERORDNUNG

(TierSchTrV), vom 11. Juni 1999.

BGBL Teil 1 G5702, 1337 – 1360.

http://www.verbraucherministerium.de/tierschutz/tiertransport_vo/inhalt.htm



Transport von Hühnern

Was passiert beim Beladen?

Am Verladetag, der nicht der Schlachttag sein muss, werden die Tiere aus ihrer gewohnten Stallumgebung herausgerissen und mit völlig neuen Umweltreizen (Sonneneinstrahlung, Geräusche, Wind, Niederschläge, Temperaturen) konfrontiert. Um diese Belastung zu verringern, erfolgt das Beladen überwiegend in den frühen Morgenstunden. Da der Schlachttermin eingehalten werden soll und das Transportfahrzeug schon für den nächsten Transport gebucht ist, stehen Stallpersonal und Fahrer unter Zeitdruck. Diese Nervosität überträgt sich schnell auf die Tiere, die aber Zeit benötigen, um sich an die neue Situation anzupassen. Läuft ein Tier nicht schnell genug, werden sogenannte Treibhilfen eingesetzt, darunter auch die schmerzhaften Elektrotreibstäbe. Um auf das Fahrzeug zu gelangen, müssen Schweine wie Rinder bereits im Stall ansteigende, oft veraltete und nicht trittsichere Laderampen erklimmen, die außerdem mit der Ladefläche des Fahrzeuges nicht in einer Ebene verlaufen.

Besonders die in hohen Besatzdichten bewegungsarm gehaltenen Schweine sind von derartigen Prozeduren körperlich überfordert. Verletzungen der Gliedmaßen und Kreislaufzusammenbrüche sind oft die Folge. Um den Stall vollständig zu leeren und alle Tiere mit Gewinn zu vermarkten, versuchen einige Mäster auch verletzte und kranke Tiere mit zu verladen, falls der Fahrer diesen Vorgang nicht bemerkt. Geflügel wird überwiegend mit der Hand gefangen, an den Beinen ergriffen und zu mehreren Tieren in Transportbehälter gesteckt. Aufgrund der Angst- und Schreckzustände, die dabei bei den Vögeln entstehen, erfolgt dieser Vorgang im abgedunkelten Stall bei blauem Kunstlicht. Zum Einsatz kommen auch nicht weniger stressarme, mechanische Sammelmaschinen, von denen die Vögel ergriffen und in die Transportbehälter verteilt werden. Bei einigen Modellen kommt es dabei zu vermehrten Verletzungen in Form von Knochenbrüchen. Das Beladen wird derzeit nicht kontrolliert.



»schlachtreife« Mastschweine

Wie werden die einzelnen Nutztierarten transportiert?

Der Straßentransport im Lkw stellt mit über 90% die häufigste Transportform dar. Obwohl beim Schienentransport geringere Verluste unter den Tieren entstehen, wird diese Form kaum noch angewandt. Der Transport per Schiff ist in Europa - im weltweiten Vergleich - mit 2% sehr gering, stellt aber eine hohe Belastung für die Tiere dar. Lufttransporte betreffen überwiegend Zuchttiere.

Der Transport von **Schweinen** ist - von den technischen Gegebenheiten her betrachtet - die am weitesten dem ökonomischen Wettbewerb unterworfenen Transportform, die dadurch auch zu

einer Vielzahl von tierschutzrelevanten Problemen führt. So werden Schweine überwiegend in doppelstöckigen Spezialfahrzeugen (auch 3 Etagen sind möglich) mit absenkbaren Böden in enggedrängten und durch Gitter abgetrennten Gruppen von bis zu 10 Tieren transportiert. Pro Fahrzeug (mit Anhänger) können so bis zu 250 und mehr Schweine transportiert werden.

Rinder werden am Halfter angebunden und je sechs Rinder voneinander getrennt in einstöckigen Spezialfahrzeugen transportiert. Dabei müssen hornlose und hörnertragende Tiere voneinander getrennt werden. Bei Bullen darf die Höhe des Laderaums vom Widerrist (höchster Punkt der Wirbelsäule) gemessen nicht über 50 cm betragen, damit ein gegenseitiges Bespringen vermieden wird. Der Transport von Kälbern erfolgt in Gruppen von bis zu 15 Tieren.

Pferde werden angebunden nebeneinander transportiert. Um Verletzungen durch Ausschlagen mit den Hinterbeinen vorzubeugen, sind ihnen vor dem Transport die Hufeisen abzunehmen. Eine Begrenzung zwischen den Tieren würde Verletzungen durch Beißen und bei schlechter Fahrweise vermeiden helfen.

Geflügel (Broiler, Suppenhühner, Enten, Gänse und Puten) wird gruppenweise in Transportkäfige aus Kunststoff geladen und diese Käfige werden zu mehreren Etagen übereinander auf Fahrzeuge gestapelt. Um ein Übereinanderklettern in den Käfigen zu verhindern, geht die Höhe der Käfige nicht über die Schulterhöhe der Tiere hinaus. Besonders anfällig ist Geflügel gegenüber Hitzestress. Deshalb darf der Transport nicht länger als acht Stunden andauern. Für den Transport von Straußen gibt es keine Spezialfahrzeuge. Als »optimale« Variante werden daher Pferdeanhänger empfohlen.



Knochenbrüche als Folge unsachgemäßen Transports

Transport bedeutet Stress

06

Ein Transport ist für jedes Tier ein neues und einschneidendes Erlebnis in seinem Leben. Unter den spezifischen Transportbedingungen werden Tiere mit einer Vielzahl an Belastungsfaktoren (Stressoren) konfrontiert, für die sie keine Erfahrungswerte und Anpassungsmöglichkeiten besitzen.

Ungewohnte Vorgänge sind:

- die Trennung von den Buchtengenossen und der gewohnten Stallumgebung,
- die körperlichen Belastungen während des Be- und Entladens,
- eingeschränkte Bewegungsmöglichkeiten im Fahrzeugraum (zu hohe Beladedichte),
- das Zusammentreffen mit unbekanntem Artgenossen ohne Ausweichmöglichkeiten,
- neue Umweltreize (Fahrzeugbewegungen, Vibrationen, Lärm, Innen- und Außenklima)
- sowie die fehlende Futter- und Wasseraufnahme zu den gewohnten Tageszeiten.

Ein weiterer Einflussfaktor ist die Fahrweise:

- Einhaltung einer einheitlichen Geschwindigkeit,
- Streckenauswahl (Fahrbahnzustand, Staugefahr, Ampelstopps, Bremsen),
- und der technische Zustand des Fahrzeugs (Bereifung, Bremsen, Lüftung, Federung).



viele überleben nicht

Sterblichkeit von Schweinen beim Transport zur Schlachtung in EU-Ländern

(nach verschiedenen Quellen).

Land	Sterblichkeit (%)	Land	Sterblichkeit (%)
Dänemark	0,015 – 0,03	Portugal	0,16
Großbritannien	0,06 – 0,10	Niederlande	0,16
Italien	0,10	Belgien	0,3
Spanien	0,15 – 0,22	Deutschland	0,5 *

* Entspricht bei jährlich 40 Mill. Schlachtschweinen 200.000 verendeten Schweinen.

Warum sind Schweine auf dem Transport besonders stressanfällig?

Das durch die Zucht veränderte Hausschwein zeichnet sich durch ein niedriges relatives Herzgewicht und geringes Blutvolumen aus. Aufgrund der fehlenden Schweißdrüsen sind die Wärmeabgabemechanismen schwach ausgeprägt. Die Erregungsschwelle des Zentralnervensystems ist niedrig und die Darm-Blut-Schranke kann infolge Stress leicht durch Keime überwunden werden. Der normale Toleranzbereich der Herzfrequenz liegt zwischen 80 und 220 Schlägen/Minute. Werden 220 - 240 Herzschläge überschritten (z.B. Be- und Entladen), kommt es zu Änderungen im Herzrhythmus und später zum Herzstillstand. Schweine reagieren darauf mit Hinlegen oder wenn sie sich im Laufen befinden, mit Stehenbleiben. Stressempfindliche Schweine zeichnen sich außerdem durch Veränderungen in der Skelettmuskulatur aus. Die Sauerstoffverfügbarkeit ist demzufolge begrenzt. Treten Belastungen auf, die das Tier zu kompensieren versucht, erhöht sich die Herzfrequenz und gleichzeitig steigt der Blutdruck. Stressbelastung kann bei einzelnen Tieren bis zum Tod führen. Die höchsten Sterblichkeitsraten bei Schweinetransporten treten in Deutschland auf.

In Deutschland durchgeführte Kontrollen von Tiertransporten nach Mitteilung der zuständigen obersten Landesbehörden

(Tierschutzbericht BMVEL, 2003).

Kontrollform*	Zahl der Kontrollen
Transportmittel und Tiere während des Transports auf der Straße	11.254
Transportmittel und Tiere bei der Ankunft am Bestimmungsort	360.324
Transportmittel und Tiere auf Märkten, an Versandorten sowie an Aufenthalts- und Umladeorten	89.312
Kontrollen der Angaben auf den Begleitdokumenten	175.706

* Festgestellt wurden 39 aufgelistete Mängel (z.B. Überladung, Überschreitung der Transportzeit, Mängel bei der Belüftung, tierschutzwidrige Verwendung von Treibhilfen, mangelnde Versorgung, Fahrzeugmängel, unzureichende Einstreu).

Werden Tiertransporte kontrolliert?

08

Nach der TierSchTrV (§41) kann die zuständige Behörde Transporte jederzeit anhalten. Die Kontrollen zur **Einhaltung der Transportbestimmungen** sind allerdings überall mangelhaft, Verstöße werden selten geahndet.

Die Kontrolle des eigentlichen Transports auf der Wegstrecke zwischen Erzeugerbetrieb und Schlachthof erfolgt derzeit durch die Polizei entlang der Straßen bei Routinekontrollen des LKW-Verkehrs oder bei spezifischen Verdachtsmomenten. Kontrolliert wird aber überwiegend der technische Zustand des Fahrzeugs unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit. Den kontrollierenden Beamten fehlt es oft an Kenntnissen und Erfahrungen sowie an Motivation, um den Zustand der Tiere beurteilen zu können.

Es fehlt ebenfalls auch eine neutrale **Kontrolle** bei der Ankunft des Transportfahrzeugs am **Schlachthof**. Dabei könnten die verschiedensten Zustände, die sowohl das Transportfahrzeug als auch die Tiere betreffen, überprüft werden. Derzeit geschieht dies oft halbherzig durch den zuständigen Veterinär. Durch »Wegsehen« wird ein Großteil von verletzten und transportgeschwächten Tieren nicht - wie vorgeschrieben - separiert oder sofort getötet, sondern zusammen mit dem Rest in den Ruhestall verbracht. Der dann folgende Treibweg zur Betäubung stellt für derartig laufbehinderte Tiere eine enorme Tortur dar.



Schaf auf der Verloaderampe

Entladen der Transportfahrzeuge im Schlachthof

Der Vorgang des Entladens wird allgemein als belastend für alle Tiere eingestuft. Dafür sind verschiedene Faktoren verantwortlich:

Stehen im Bereich vor der Verloaderampe Transportfahrzeuge mit Tieren, die auf ihre Entladung warten und die Rampe ist noch durch bereits entladene Fahrzeuge blockiert, so sehen sich Fahrer, Schlachthofpersonal und kontrollierender Tierarzt dem Zwang ausgesetzt, die Abfertigung der Fahrzeuge zu forcieren. Diese **logistischen Mängel** führen grundsätzlich zu Belastungen der Tiere, die sich durch Hitze und Kälte während der Wartezeit noch verstärken können.

Zwar sind die **Neigungswinkel der Entlade-rampen** für alle Tierarten gesetzlich vorgeschrieben, aber trotzdem bleibt die Bewältigung einer abwärts geneigten Ebene für Schweine und Rinder eine enorme physiologische Belastung. Außerdem benötigen zumindest die ersten Tiere Zeit, um sich zu orientieren. Bei den heutigen technischen Möglichkeiten, die an einigen Schlachthöfen durchaus angewandt werden, muss das Entladen in einer Ebene grundsätzlich zur Pflicht erhoben werden.

Um die Tiere schneller zum Verlassen des Fahrzeuges zu bewegen, werden **Treibhilfen** (Klatschen, Stöcke und Elektrotreibstöcke) eingesetzt. Der Umfang ihres Einsatzes stellt immer wieder einen Hauptkritikpunkt dar. Erfolgt das Entladen in einer Ebene und die Tiere erhalten genügend Zeit, um sich beim Verlassen des Fahrzeugs zu orientieren, genügt eine Klatsche ausschließlich für die Tiere, die das Laufen verweigern. Der Einsatz des Elektrotreibstabes beim Entladen gilt - aufgrund seiner für das Tier schmerzhaften Wirkung - allgemein als überholt. Es fehlt allerdings immer noch die gesetzliche Bestätigung in Form eines Verbots.

Besonders bei Rindern werden oft tierschutzwidrige Zwangsmaßnahmen (z.B. Umdrehen des Schwanzes) angewandt, um die Tiere in Bewegung zu setzen.

Forderungen für eine Verbesserung der nationalen Transporte

10

Logistik

- deutliche Zeitbegrenzung für nationale Transporte (nicht über vier Stunden)
- Aufbau eines Netzes von regionalen Schlachthöfen
- regelmäßige Schulungen der Fahrer
- keine Transporte über 25°C bzw. unter -15°C Außentemperatur

Kontrolle

- einheitliches, effektives und neutrales Kontrollsystem
- Einsatz von geschultem, staatlichem Kontrollpersonal
- Die Ergebnisse der Auswertung von Fahrtenschreibern (auch die Einführung einer Videoüberwachung wäre denkbar) können in einer Lieferantenkartei dokumentiert werden und als Kriterium für eine

regelmäßige Beurteilung des Spediteurs dienen.

- Einführung von Strafmaßnahmen bei tierschutzwidriger Fahrweise (riskante Überholmanöver, Geschwindigkeitsübertretungen)

Ausstattung der Fahrzeuge

Glaubt man den Herstellern von Transportfahrzeugen, so entsprechen diese den Normen für artgemäße Tierhaltung und es wird mit der Berücksichtigung der Belange des Tierschutzes geradezu geworben. Beim Studium der Werbeschriften reduzieren sich diese Aussagen aber auf einen rutschfesten Boden und Verarbeitungsmaterialien, die eine Verletzungsgefahr (Kanten, Ecken u. a.) ausschließen. Diese Anforderungen sind allerdings Mindeststandard und in der Tierhaltung hinlänglich bekannt.



*Kälber
werden entladen*

Deshalb ist es notwendig, auch weitere Anforderungen zu berücksichtigen:

- die Mindesthöhe bis zur Fahrzeugdecke beträgt 25 cm ab Widerristhöhe der Tiere
- Begrenzung von Schweinetransportern auf zwei Etagen
- Luftfederung aller Achsen
- Einführung von Berieselungsanlagen für Sommertransporte
- serienmäßiger Einbau von Ventilatoren in alle Fahrzeuge
- Möglichkeit der Kontrolle aller Tiere auf der Lade- fläche (durchgehender Kontrollgang auf der Lade- fläche)
- die Ladedichte für Schweine muss so bemessen sein, dass allen Tieren ein gleichzeitiges Liegen ermöglicht wird
- saugfähige und an die Jahreszeit angepasste Einstreu
- Unterteilungsmöglichkeiten für Rinder und Pferde

- funktionierende und für alle Tiere erreichbare Tränken

Daraus ergibt sich ein rigoroses Verbot von Transport- fahrzeugen mit mangelhafter Ausstattung. Es wäre wünschenswert, dass bei Tiertransportern die Aspekte der Tiergerechtigkeit in die Routine des TÜV übernommen werden.

Be- und Entladen

- Kontrolle des Beladens im Mastbetrieb und neutrale externe Kontrolle des Entladens durch die Veterinärbehörden im Schlachthof
- generelles Verbot von elektrischen Treibhilfen
- sofortiges Entladen bei Ankunft im Schlachthof
- kein Zeitdruck, das heißt: Die Transportzeit beginnt mit dem Start des Fahrzeugs und endet bei der Ankunft an der Entladerampe des Schlachthofs (Ausnahme Sammeltransporte).
- vorhandener Transportwagen zur Bergung trans- portgeschädigter bzw. verletzter Tiere vom Fahrzeug

Die deutsche Ausfuhr von Schlachtvieh

(nach Statistisches Bundesamt, BMVEL).

Zielort	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 ¹⁾
Schlachtrinder (Stck.)							
in der EU	258.287	204.921	154.375	184.826	203.321	131.091	96.559
Drittländer	139.439	193.786	122.488	102.712	75.473	78.042	76.204
Schlachtschweine (Stck.)							
Insgesamt ²⁾	95.914	61.326	159.678	190.010	396.637	545.278	394.319

¹⁾ Vorläufig. ²⁾ Drittländer vernachlässigbar.

Internationale Transporte

Ausnahmeregelungen bei EU-Langzeittransporten

Laut Beschluss der EU-Kommission werden ab dem 3. Februar 2003 für den Transport von männlichen Rindern, die in Drittländer exportiert werden, keine Subventionen mehr gezahlt. Dieser Umstand sowie die Verschärfung der Transportbestimmungen, verbunden mit strengeren Kontrollen ist zwar zu begrüßen, aber das Gesamtergebnis bleibt trotzdem unbefriedigend. Denn gerade für die besonders problematischen Transporte in den Libanon und nach Ägypten – den wichtigsten Importeuren für deutsche Rinder – wurden Ausnahmeregelungen getroffen und somit ist der Großteil der Rindertransporte immer noch möglich. Ägypten führt zwar – aus Angst vor BSE – derzeit keine Rinder mehr ein, aber allein im Libanon wurden 2002 rund 100 000 Rinder aus Frankreich, Irland und Deutschland geschächtet. Auch die Reduzierung der Anzahl kontrollierender Tierärzte und die Tierrasthöfe, die eher den Stress durch unangepasstes Ent- und Beladen erhöhen, als dass sie ihrer Aufgabe - »Erholung« der Tiere - gerecht werden, sind neue bzw. bisher ungelöste Probleme.

Argumente gegen länderübergreifende Langzeittransporte

Der Transport lebender Tiere über die Ländergrenzen hinweg ist ein Hauptfaktor für die schnelle Verbreitung ansteckender Tierkrankheiten. Die EU-Regelungen der letzten Jahre führten zum Bankrott für viele regionale und kommunale Schlachthöfe. So wurden Anfang der 90er Jahre – vor allem in Ostdeutschland – neue Großschlachthöfe errichtet und alle kommunalen Schlachthöfe geschlossen. Die Kapazität der vorhandenen deutschen Schlachthöfe wird jedoch durch die eigene Erzeugung nicht ausgelastet. Dies und der Wettkampf um jeden Cent bei den Auszahlungspreisen führen zu einer ungeheuren Menge an Schlachtviehtransportern, die sich auf bundesdeutschen und europäischen Straßen bewegen. Die Auswirkungen auf die Umwelt und den Straßenverkehr sind enorm. Dieser Zustand wird durch Subventionszahlungen aus Steuermitteln noch unterstützt, mit deren Hilfe Ausfuhren in Länder außerhalb der EU (in den Statistiken als Drittländer bezeichnet) gefördert werden. Hinzu kommt, dass bestehende Transportrichtlinien zum Schutz der Tiere auf Ferntransporten im Allgemeinen ignoriert werden, um einen größtmöglichen Gewinn zu erzielen. So leiden die Tiere durch zu hohe Besatzdichten und fehlende Klimatisierung



Pferde auf einem Rasthof

in den Fahrzeugen. Die vorgeschriebenen Ruhepausen der Fahrer stimmen nicht mit denen der Tiere überein, deshalb werden letztere oft weggelassen. Ebenso wird mit den gesetzlich festgelegten Fütterungs- und Tränkzeiten der Tiere verfahren. Auf den Transportrouten sind außerdem viel zu wenig Rasthöfe für Tiertransporter vorhanden und bei den bestehenden treten enorme Mängel in der Ausstattung und beim Umgang mit den Tieren auf. Diese seit längerem bekannte Situation und die mangelnde Kontrolltätigkeit

sprechen gegen Aufenthalte von Schlachttieren in Rasthöfen und somit für eine Transportzeitverkürzung.

Dasselbe gilt für die Verladung in Seehäfen, die – wie regelmäßig festgestellt wurde – ohne Rücksicht auf die Schlachttiere erfolgte und erfolgt. Dabei wurden die Seile der Verladekräne an den Hörnern und Extremitäten der Rinder befestigt und diese vom Kai ins Schiff gehoben. Laufen die Tiere nicht schnell genug, werden sie mit Gegenständen jeder Art geschlagen. Dabei kommt es zu enormen Verletzungen der Tiere (Knochenbrüche). Bei den sich anschließenden Schiffstransporten sind zu hohe Ladedichten an der Tagesordnung. Das gilt auch für Rindertransporte von den Mittelmeerinseln aufs europäische Festland. Eine Wasserversorgung vor dem Schiffstransport oder während der Überfahrt ist oft

ebenfalls nicht gewährleistet. Letztendlich führt der Lebendtransport von Rindern in islamische Länder zur Schächtung der Tiere. Zwar gibt es erste Beispiele, bei denen die Tiere vor dem Schächtschnitt betäubt werden, aber das sind noch Ausnahmen und dies trifft keinesfalls auf die Mehrheit zu. Während des Schächtens entstehen für die Tiere erhebliche Leiden. Diese Vorgänge müssen generell verändert werden, da der Mensch seiner moralischen Verantwortung gegenüber dem Tier in keiner Weise gerecht wird.

Die einfachste Lösung ist der Transport von Fleisch (Rinderhälften). Dafür muss allerdings in den Empfängerländern - mit Unterstützung der EU (Umwidmung der Transportsubventionen) - ein funktionierendes System von Kühlhäusern errichtet und entsprechende Transportfahrzeuge angeschafft werden.



internationale Proteste

Auch die Verbraucherinnen und Verbraucher sind gefragt:

Erkundigen Sie sich beim Fleischkauf nach Herkunft und Haltung der Tiere. Diese Angaben sind Grundwissen der Verkäufer. Wer diese Angaben nicht machen kann bzw. will, sollte nicht der Verkäufer Ihrer Wahl sein. Bedenken Sie, dass Fleisch von in Deutschland geschlachteten Importtieren immer vorangegangene Tiertransporte bedeutet. Die beste Wahl sind Ihnen bekannte Bauern oder Fleischer mit eigener Schlachtung und Vermarktung, oder Fleisch, das in Ihrer Region erzeugt wurde. Diese Vorgehensweise erscheint auf den ersten Blick mit Mühen verbunden und die Direktvermarktung bedingt auch einen höheren Preis – aber Sie betreiben durch dieses Kaufverhalten Tierschutz und können einen Beitrag zur Reduzierung von Tiertransporten leisten!

Was muss sich ändern?

Begrenzung der Transportzeit auf acht Stunden

Ende September 2002 sprachen sich immerhin die Agrarminister von neun EU-Ländern für diese Forderung aus. Irland, Frankreich und die anderen Mittelmeerländer sind strikt dagegen. Da allerdings der Wissenschaftliche EU-Ausschuss für Tierschutzfragen gegen solche Bestimmungen auftritt und ein Vorschlag somit wahrscheinlich über Jahre blockiert würde, lehnt EU-Verbraucherkommissar David Byrne im April 2003 eine Transportzeit- und Streckenbegrenzung ab. **PROVIEH** – Verein gegen tierquälerische Massentierhaltung e.V. wird weiterhin eine Transportzeitbeschränkung von vier Stunden fordern.

einheitliches und verstärktes Kontrollsystem für Transporte und Spediteure innerhalb der EU mit geschultem Personal

Bei dieser Forderung waren sich alle Minister einig. Wir warten auf den Vorschlag von EU-Verbraucherkommissar David Byrne, der diesen »sehr bald« erarbeiten wollte.

- **keine kommerziellen Transporte von lebenden Tieren in Drittländer**
- **Streichung der Subventionen für den Export von Schlacht- und Zuchtrindern**
- **Verringerung der Ladedichten**
- **Verbot des Elektrotreibstabes beim Be- und Entladen**
- **Ausbildung für Fahrer und Spediteure mit anschließender Prüfung**
- **verbesserte Ausstattung der Transportfahrzeuge**



Über PROVIEH

Größer – schneller – billiger: Unter diesem Motto der Agrarindustrie leiden heute rund 150 Millionen Nutztiere in deutschen Ställen. Ob Schwein, Rind oder Legehennen, ob Pute, Kaninchen oder Ente - sie werden verstümmelt, in enge Ställe gepfercht und mit Medikamenten vollgepumpt.

Der Verein gegen tierquälerische Massentierhaltung e.V. (VgtM) - **PROVIEH** kämpft seit den frühen 70er-Jahren für eine artgemäße Haltung unserer Mitgeschöpfe. Selbst in der Tradition der bäuerlichen Landwirtschaft verwurzelt, verstehen wir uns als Anwalt der landwirtschaftlichen Nutztiere. Wir fordern unter anderem:

- Berücksichtigung art eigener Bedürfnisse in der Tierhaltung: Nicht die Tiere müssen sich der Stalltechnik anpassen, sondern die Haltung den natürlichen Bedürfnissen der Tiere.
- Verbot von Qualzuchten und Turbomast.
- Verbot von Antibiotika und Hormonen im Tierfutter zur Leistungssteigerung
- Schonender und schmerzfreier Transport zum nächstgelegenen Schlachthof (Regionalisierung von Schlachthöfen)
- Umsetzung der bestehenden Vorschriften des Tierschutzgesetzes vor dem Hintergrund des im Grundgesetz verankerten Staatsziels Tierschutz
- Anpassung bestehender Haltungsverordnungen bzw. Erlass neuer Verordnungen für alle Nutztierarten. Dabei müssen die natürlichen Bedürfnisse der Tiere im Vordergrund stehen und nicht mehr ausschließlich die wirtschaftlichen Interessen der Halter.

Der VgtM - **PROVIEH** informiert über die wahren Zustände bei der Tierhaltung und die Folgen für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Und wir zeigen Ihnen Alternativen.

Lernen Sie uns kennen! Mehr über unsere Arbeit lesen Sie in unserer Broschüre »respektiere leben« und im Internet unter www.provieh.de.



PROVIEH

Verein gegen tierquälereiische Massentierhaltung e.V.

Küterstraße 7-9 | 24103 Kiel
Telefon. 04 31 . 2 48 28-0 | Fax. 04 31 . 2 48 28-29
info@provieh.de | www.provieh.de

Spendenkonten

Postbank Hamburg
Konto. 385 801 200 | BLZ 200 100 20

Kieler Volksbank e.G.
Konto. 54 299 306 | BLZ 210 900 07

Mitglied im:



PROVIEH

Verein gegen tierquälereiische Massentierhaltung e.V.
ist behördlich als gemeinnützig und besonders
förderungswürdig anerkannt. Beiträge und Spenden
sind steuerlich abzugsfähig.



UZ 14/10114 Nordisches Umweltzeichen

Bildnachweise

Titel: VgtM
Seite 9/11: Animals' Angels

Seite 4/5/6/7: VgtM
Seite 13: tierschutz-medienarchiv.de