

**Friedrich-Carl Wodarz zu TOP 8:**

## **Lebendschlachtviehtransporte**

1991 konnte die entsetzte deutsche Öffentlichkeit am Fernseher mitverfolgen, wie ein schwer verletzter Bulle mit einem Verladekran, an einem Seil hängend, in ein Schiff verladen wurde. Diese grausame Quälerei fand im kroatischen Hafen Rasa statt. Es folgten eine erregte öffentliche Debatte und Versprechen von allen politischen Seiten, Abhilfe zu schaffen, und es wurde eine neue „EU-Richtlinie über den Schutz von Tieren beim Transport“ erlassen.

Im November 2000 im selben Hafen, fast dieselben Bilder.

Jene Tiere haben nach diesen unerträglichen Verladepraktiken noch eine mehrtägige Reise in völlig unzureichenden Seelenverkäufern z. B. in den Libanon vor sich. Auf dieser Reise werden noch weitere Tiere verdursten oder sich gegenseitig erdrücken. Vor ihnen lag jedoch schon ein tagelanger Transport z. B. aus Husum, oftmals ohne ausreichenden Platz auf dem LKW oder Bahnwaggons. Oftmals entgegen der geltenden EU-Richtlinie ohne die vorgeschriebenen Ruhezeiten, ohne Wasser, ohne Futter.

Natürlich werden jetzt einige unter Ihnen sagen, dass ich übertreibe, doch beziehe ich mich nicht auf sensationshungrige Presseberichte, sondern auf den „Bericht der Kommission an den Rat und das europäische Parlament über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie gesammelt wurden.“ Selbst dieser in

einer distanzierten Bürokratensprache geschriebene Bericht spricht von einem „brutalen“ und „unsachgemäßen“ Umgang mit Tieren. (S.13)

Dabei ist die EU der eigentliche Mitverursacher dieser täglichen Tierquälerei. Jedes Stück Lebewiehe, das zum Transport in Schlachthäuser sog. Drittländer, in diesem Fall meist arabischer Staaten, bestimmt ist, wird mit einer satten Prämie aus steuerfinanzierten EU-Mitteln subventioniert.

Im Laufe des Jahres 2000 wurden ca. 23.000 Stück Lebewiehe aus Schleswig-Holstein exportiert. Das bedeutet ein Prämienvolumen von ca. 8,4 Mio. DM. Jeder Landwirt erhält für den Export von Lebendbullen eine Sonderprämie von 313 DM pro Tier zuzüglich einer Schlachtprämie von 52,80 DM pro Tier.

Im Jahre 1995 zahlte die EU für die Ausfuhr von über 660.000 Rindern 571 Mio. DM. Seit dieser Zeit haben die Exporte ständig zugenommen.

Hier kann also eine Menge Geld mit dem Export von Lebendschlachtwiehe verdient werden. Das ist der eigentliche Motor für die von mir geschilderten Quälereien. Ohne derartige Subventionen wären diese Transporte nicht so lukrativ. Und seien Sie gewiss: In dieser Minute leiden und sterben Schlachttiere auf der Fahrt zu einem Verladehafen oder Schlachthof auf deutschen Straßen - nicht mit Duldung, aber mit Wissen deutscher und europäischer Behörden.

Auf dem Verladebahnhof Husum der deutschen Bahn konnte der Tierschutzbund eklatante Mängel bei der Versorgung der Tiere feststellen (mangelhafte Tränken, keine richtige Lüftung, abgeteilt mit Holzpaletten, *Du und das Tier, Heft 1/2001, S. 8*)

Die Liste der entdeckten Verstöße gegen die bestehenden Gesetze könnte ich beliebig lang fortsetzen. Ich erspare es Ihnen.

Die bestehende EU - Richtlinie muss als völlig unzureichend bezeichnet werden:

- Nicht alle Mitgliedstaaten haben die Richtlinie umgesetzt
- Illegale Transporte sind an der Tagesordnung

- Versorgungs- und Ruheintervalle werden nicht eingehalten, Tränkebescheinigungen werden gefälscht
- nicht nur in den Verladehäfen ist die tierärztliche Kontrolle völlig unzureichend
- Kontrollen finden im Binnenmarkt so gut wie nicht statt
- die mangelhafte Auslastung der „Versorgungsstationen“ lässt darauf schließen, dass die vorgeschriebenen Ruhepausen für die Tiere nicht eingehalten werden.

Ich freue mich, dass wir uns in diesem Hause auf eine so breite Mehrheit für den vorliegenden Antrag berufen können. Wir wollen die finanziellen Anreize für diese quälenden Transporte abschaffen. Wir können auch weiterhin Fleisch für die arabischen Märkte liefern. Die moslemischen Schlachtvorschriften lassen sich durchaus mit dem deutschen Tierschutzrecht vereinbaren.

Mit den frei werdenden Mitteln sollte der Ausbau von örtlichen Schlachtkapazitäten und der Aufbau von geschlossenen Kühlketten, auch in den arabischen Ländern, gefördert werden. Lebendschlachtvieh darf nicht länger als vier Stunden transportiert werden. Kurzfristig müssen effektivere Kontrollen in allen Phasen des Transportes erfolgen, und bei Verstößen gegen die bestehenden Gesetze muss eine konsequentere strafrechtliche Verfolgung praktiziert werden.