

Vlhf- Stellungnahme

**zur Selbstbefassung des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
zum Antrag der AfD am 16.04.2019 „Gesetzliche Regelungen, Probleme und
Verbesserungen bei der Abfertigung von Tiertransporten in andere Bundesländer,
die EU und EFTA-Staaten.**

22. März 2021

Der Verband der Landwirte mit handwerklicher Fleischverarbeitung, vlhf, ist ein bundesweiter Verband, der sich um die besonderen Anliegen von Landwirten mit eigener Schlachtung und Fleischverarbeitung kümmert. Ich vertrete diesen vor zehn Jahren gegründeten Verband als Vorsitzende und Geschäftsführerin und möchte mich herzlich bedanken, dass wir aufgefordert wurden, zum Thema Tiertransporte Stellung zu beziehen.

Ihr Kernanliegen ist die Verbesserung der seit Jahren bekannten und mehr als unbefriedigenden Situation der Nutztiere auf Langstreckentransporten – innerhalb Deutschlands, der EU und in Drittstaaten. Wir können Sie in diesem Kernanliegen diese Situation im Sinne der Tiere zu verbessern nur unterstützen. Zu den von Ihnen vorgelegten Fragen der Kontrolle und Überwachung dieser Transporte können wir keine Expertise abgeben.

Expertise abgeben können wir jedoch zur Frage, wie Lebendtiertransporte von Schlachttieren ganz vermieden werden können. Wir haben uns in den letzten Jahren für eine solche Lösung stark gemacht und Erfahrungen gewonnen. Möglich wird eine solche Vermeidung durch die Entkoppelung des Schlachtprozesses: Die Betäubung und die Entblutung, also das Töten des Tieres, finden räumlich gesehen auf dem Haltungsbetrieb statt. Das getötete Tier wird anschließend zum stationären Teil der EU-zugelassenen Schlachtstätte gefahren und dort erfolgen die weiteren Schlachtschritte (Enthäuten, Ausweiden, Zerteilen, Kühlen).

Eine solche Entkoppelung gibt es bereits und ist als Ausnahmegenehmigung, seit 2011, im deutschen Recht (TierLMHV) verankert. Ganzjährig im Freien lebende Rinder können auf Antrag auf der Weide und aus dem Herdenverband heraus mit Kugelschuss betäubt, anschließend entblutet werden und dann tot in den Schlachthof verbracht werden.

Unser Verband hat in den vergangenen Jahren an der Entwicklung eines Verfahrens mitgewirkt, das es ermöglicht, auch Rinder, die nicht ganzjährig auf der Weide stehen (und auch Schweine) auf dem Haltungsbetrieb zu töten. Die Betäubung und Tötung durch Blutentzug des Tieres erfolgen auf dem Haltungsbetrieb unter Zuhilfenahme einer mobilen Schlachteinheit, die ihrerseits Teil eines EU-zugelassenen stationären Schlachtbetriebes ist. Wir haben ein solches Verfahren und einen abgesicherten rechtlichen Rahmen zusammen mit Landwirten, Metzgern, und vor allem den Zulassungs- und Bewilligungsbehörden in Hessen entwickelt. .

Demnächst wird es einen sicheren europaweit gültigen Rechtsweg dafür geben: 2020 hat die EU-Kommission eine Rechtsänderung der VO (EU) 853/2004 vorgelegt, die einen einheitlichen Rechtsrahmen für das Schlachten im Haltungsbetrieb vorgibt: demnach dürfen künftig, natürlich nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde, bis zu drei Rinder, sechs Schweine pro Haltungsbetrieb auf diese Weise mobil geschlachtet werden. Inzwischen erreichen uns sehr

Vorstand

Dr. Andrea Fink-Keßler
(Vorsitzende)
Hans-Jürgen Müller
Jörg Kaiser

vlhf-Geschäftsstelle

Tischbeinstr. 112
34121 Kassel
tel 0561. 81 64 25 76
fax 0561. 28 889 52
info@biofleischhandwerk.de
www.biofleischhandwerk.de

Eingetragen im
Vereinsregister beim
Amtsgericht Eschwege

viele Anfragen, nicht nur von Landwirten sondern auch von Metzgern, die auf ein solches Verfahren umstellen wollen. Die bis zu 100 Prozent höheren Schlachtkosten amortisieren sich jedoch nur durch entsprechende Preiserhöhungen für die Endkunden – was, so die Auskunft direktvermarktender Landwirte, kein Problem für sie darstellt.

ABER – ist das eine Alternative zu den aktuellen Langzeittransporten? NEIN!

Zum einen, weil viele Langzeittransporte durchgeführt werden um Zuchtvieh, zur Weitermast bestimmte Kälber und Abmelkkühe, an Orte zu bringen, wo die Haltung billiger durchgeführt werden kann. Dann gibt es Schlachtviehtransporte an Orte außerhalb Europas, in denen Schlachtverfahren durchgeführt werden können, die innerhalb der EU nicht möglich sind.

Weitere Langzeittransporte sind getrieben von den geringeren Schlachtkosten bei den wenigen großen industriell betriebenen zentralen Schlachthöfen. Die Transportkosten fallen demgegenüber nicht ins Gewicht.

Aber wir haben auch innerhalb von Deutschland Langzeittransporte, weil Schlachtstätten vor Ort fehlen. Denn: Treiber des Strukturwandels wie der Langstreckentransporte ist der Preiswettbewerb auf dem Fleischmarkt und er wird angetrieben von der Globalisierung des Fleischmarktes und von der zunehmenden Dominanz der Diskonter im Frischfleischgeschäft. Höhere Stückkosten der kommunalen, genossenschaftlichen wie privaten, mittelständischen Schlachtbetriebe und vor allem der selbstschlachtenden Metzgereien haben den Strukturwandel beschleunigt. Viele Regionen Deutschlands verfügen nicht mehr über ausreichende Schlachtkapazitäten für das vor Ort aufgezogene Vieh. Die Konzentration auf der Ebene der Schlachtung korrespondiert mit einer hohen Konzentration der abnehmenden Hand, des Handels. Dieser fordert große Chargen, hat eigene Zerlege- und Verarbeitungswerke aufgebaut. 50 % des Frischfleisches geht heute über die SB-Theken der Diskonter. Preislich kann hier kein Mittelständler mithalten, aber auch nicht in der Gewährleistung der erforderlichen Haltbarkeitszeiten und Verpackung.

Die Corona-Pandemie hat das Bewußtsein für diese globalen Lieferketten und ihrer Fragilität erhöht. Re-Regionalisierung ist nun gefordert und die Politik erhofft sich, neben dem Verbot von Werkverträgen in der Fleischindustrie, über Förderprogramme für Schlachtbetriebe deren Erhalt und Modernisierung zu ermöglichen. Damit würden auch längere Lebendtiertransporte reduziert. Aber greift das? Große Absatzstrukturen benötigen große Erfassungs- und Verarbeitungsmengen. Der Mittelstand hat nicht umsonst die Segel gestrichen.

Damit eine solche Re-Regionalisierung des Schlachtens erfolgreich sein kann, bedarf es einer Re-Regionalisierung des Absatzes von Fleisch. Doch dies muss gemeinsam mit den Schlacht- und Zerlegestätten aufgebaut werden: Großküchen der Region könnten Abnehmer werden, wenn der politische Wille dazu gegeben wäre.

Erst dann könnte die teilmobile Schlachtung aus der Nische der Direktvermarkter raus und in regionale Märkte hinein – und damit auch für mehr als nur bislang wenige Tiere, die Lebendtiertransporte vermeidbar machen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.