

08.04.2019

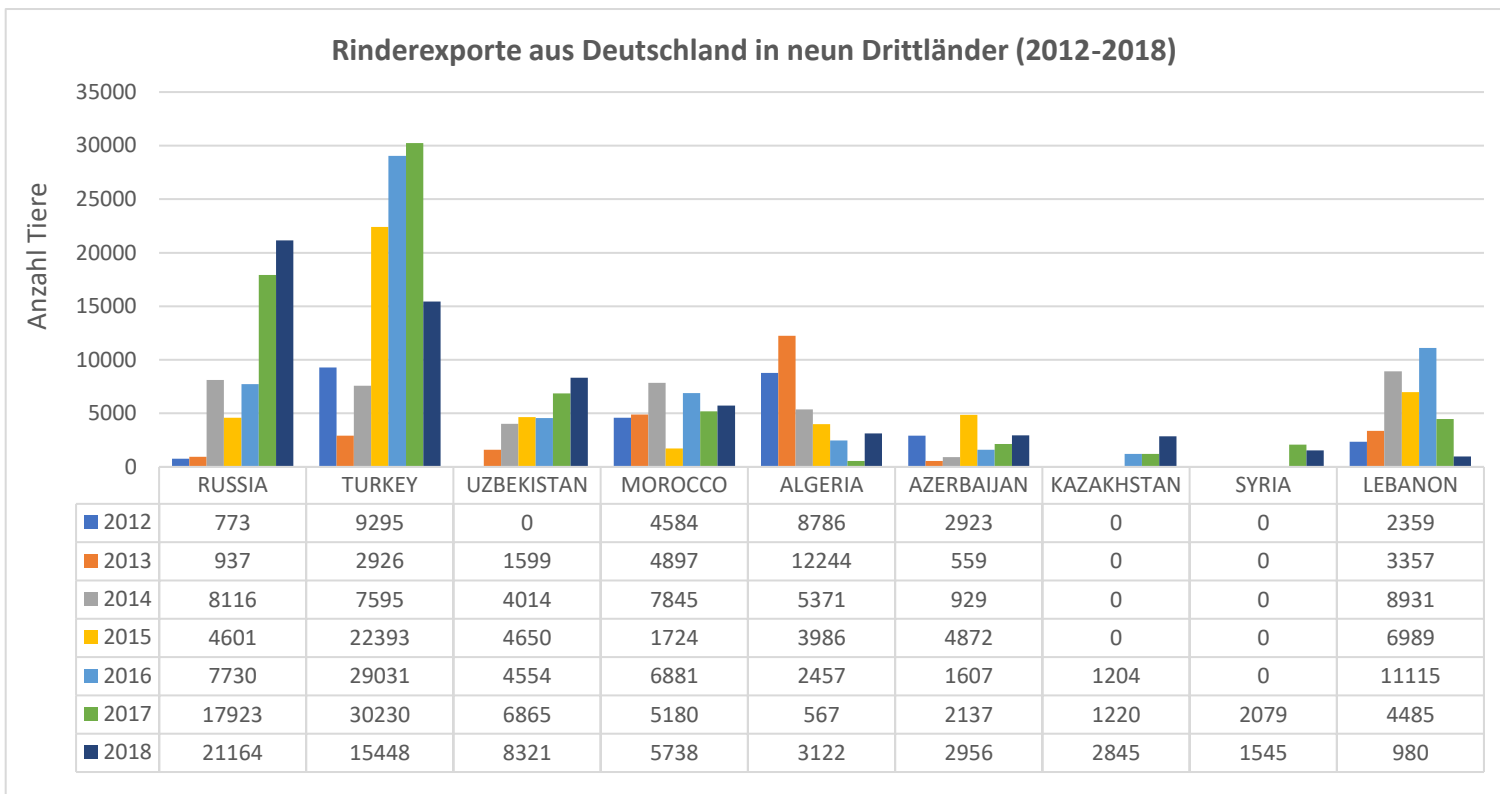
Rinderexporte aus Deutschland in Drittländer - Die Fakten

Hintergrund

Eine Amtstierärztin aus Bayern hat im April 2012 die Genehmigung eines Transportes von Zuchtrindern nach Usbekistan verweigert. Der Grund: die im Fahrtenbuch gemachten Angaben enthielten keine wirklichkeitsnahen Angaben zu Entlademöglichkeiten für die Tiere in Drittländern. Der Rechtsstreit ging bis zum Europäischen Gerichtshof und führte 2015 zu dem Grundsatzurteil C-424/13. Das Urteil besagt, dass der in der Verordnung (EU) 1/2005 vorgesehene Schutz von Tieren beim Transport nicht an den Außengrenzen der Europäischen Union endet und gab damit der Amtstierärztin Recht.

Sieben Jahre danach ist der Status Quo derselbe, die Entlademöglichkeiten in Drittländern fehlen und damit auch weiterhin die Grundlage für eine rechtskonforme Abwicklung dieser Tiertransporte.

Deutschland hat 2013 rund 33.000 Rinder in außereuropäische Drittstaaten exportiert, im Jahr 2018 mehr als das Doppelte, insgesamt 68.790 Rinder. Im Zeitraum 2012 bis 2018 waren die bedeutendsten Importländer für sogenannte Zuchtrinder die Türkei, Russland, Libanon, Usbekistan, Marokko, Algerien, Kasachstan und Aserbaidschan. Ebenfalls wurden Rinder nach Kuwait, Ägypten, Tadschikistan, Lybien und in den Irak ausgeführt und 2017/18 nach Syrien.



Quelle: Eurostat

Das Plenum des Bundestags hatte im Oktober 2018 Anträge der Grünen und der FDP zu einem vorübergehenden Stopp von Drittlandexporten abgelehnt. Die Anträge hatten nach einem Fachgespräch im Agrarausschuss des Bundestags keine Mehrheit gefunden. Die Grünen forderten in ihrem Antrag u.a. ein Aussetzen der Transporte solange die Vorgaben der EU-Tiertransport-Verordnung nicht eingehalten werden, und auch die FDP forderte die Einhaltung der rechtlichen Mindeststandards bei Transport und Schlachtung.

Vor kurzem haben drei Bundesländer Zuchtrindertransporte in bestimmte außereuropäische Länder gestoppt bzw. erschwert – Bayern, Schleswig-Holstein und Hessen. Grund dafür sind konkrete Anhaltspunkte, dass die Transporte nicht rechtskonform durchgeführt werden und die Tiere in diesen Ländern routinemäßig unter tierquälerischen Bedingungen geschlachtet werden.

Ganz konkret haben die Amtstierärztinnen und Amtstierärzte Bedenken, durch Transportgenehmigungen gemäß Art. 14 der Verordnung (EU) Nr. 1/2005 bzw. durch die Ausstellung tierseuchenrechtlicher Vorzeugnisse Beihilfe zum Straftatbestand der Tierquälerei zu leisten^{1,2,3}. Amtstierärztinnen und Amtstierärzte sind aufgrund §16a TierSchG i.V.m. Art.20a GG und §1 TierSchG „Beschützergaranten“ für das Wohl der Tiere und die Einhaltung des Tierschutzrechts und als solche verpflichtet, gegen tierschutzrechtswidrige Handlungen vorzugehen, d.h. sie müssen handeln, wenn in ihrem Zuständigkeitsbereich Verstöße gegen Tierschutzrecht begangen wurden, noch werden oder bevorstehen⁴.

Auch der Sachstandsbericht⁵ des EU-Agrarausschusses deckt erhebliche Missstände bei der Umsetzung der EU-Verordnung 1/2005 auf und fordert, die Einhaltung der Verordnung zu verbessern und strenger zu überwachen. Das Europäische Parlament hat diesem Bericht im Februar 2019 mit einem Beschluss zugestimmt. Für Tiertransporte in Drittländer fordert das EU-Parlament, bilaterale Abkommen abzuschließen, um die Tierschutzstandards denen der EU anzugleichen bzw. um die Einhaltung der Bestimmungen außerhalb der EU sicherzustellen. Gelänge dies nicht, müssten die Transporte 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 die Mitgliedstaaten.

Die Mär vom „Zucht“rind

Seit 2017 exportiert Deutschland zu 99 % sogenannte „Zucht“rinder in Drittländer. Fast alle diese Tiere sind tragende Rinder, die meisten trennen nur noch wenige Wochen von ihrem Abkalbetermin. Sie sollen möglichst schnell nach Ankunft am Bestimmungsort kalben und Milch geben.

In der öffentlichen Diskussion wird häufig behauptet, Schlachttiere würden als Zuchttiere deklariert und in den Zielländern direkt geschlachtet. Nach unseren Informationen ist dies nicht der Fall.

Dennoch ist die Bezeichnung Zuchtrind für die überwiegende Zahl der Rinder falsch, impliziert sie doch, dass dieses Tier für den Aufbau einer Zuchtpopulation herangezogen wird. Ein Herdenaufbau scheint in vielen Drittländern nicht stattzufinden, sonst ist nicht zu erklären, warum bereits seit zwanzig Jahren

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

² Rechtsgutachten zur Frage der Untersagung grenzüberschreitender Tiertransporte in Drittstaaten der Rechtsanwälte Günther (Hamburg) vom 18. Februar 2019

³ Zur Strafbarkeit von Amtstierärzten wegen Beihilfe zur Tierquälerei [...], Prof. Dr. Jens Bülte, Uni Mannheim

⁴ Rolf Kemper, Sept.2006: Die Garantienstellung der Amtstierärztinnen und Amtstierärzte im Tierschutz

⁵ 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))

hunderttausende von sogenannten Zuchtrindern aus Deutschland und anderen EU-Mitgliedstaaten in den Libanon, nach Marokko, Algerien und seit fast 10 Jahren in die Türkei transportiert werden.

Der Bundesverband Rind und Schwein e.V. (BRS) erklärte das im Fachgespräch des Agrarausschusses damit, dass der Milchviehsektor in diesen Ländern von starken Schwankungen geprägt ist. Betriebe werden aufgegeben, weil die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben ist. Dann gibt es irgendwann wieder Förderprogramme, die Anreize schaffen, erneut „Zucht“tiere zu importieren. Mit einem nachhaltigen Herdenaufbau hat das aber nichts zu tun.

Auch in der Türkei wird der Aufbau einer Milchrinderpopulation staatlich gefördert, aber trotz jahrelanger „Zucht“rinderimporte ist kein entsprechender Anstieg der Population gelungen⁶.

Der USDA Turkey Livestock Annual Report 2018 schreibt dazu: „The vast majority of cattle in Turkey are for milk production. The National Milk Council sets the raw milk base price and has been doing so since 2013. To take the higher production costs into account, they recently raised the price that farmers should be receiving for milk, but the increase is reportedly not considered high enough to cover increased costs. For these reasons, because feeding dairy animals is so expensive and meat prices are high, the sector has concerns that the dairy cattle population may decrease“.

Im März 2019 haben wir in der Region Lüleburgaz / Kırklareli große, leerstehende milcherzeugende Betriebe vorgefunden⁷, die zuvor bis zu 2.000 Milchkühe hielten. In diese Region wurden in den letzten drei Jahren tausende von „Zucht“rindern aus Deutschland transportiert, aber von einem Herdenaufbau gibt es hier keine Spur. In Interviews wurde uns mitgeteilt, die Kühe seien nicht in andere Betriebe verkauft, sondern geschlachtet worden. Trotz Subventionen des türkischen Agrarministeriums liegt der Rohmilch-Preis in der Türkei zurzeit bei nur 1,95 TL/Liter, die Produktionskosten durch importiertes Futter liegen durch die aktuelle Inflation weit darüber. Bei einem Rindfleischpreis ab 9 Euro/kg lohnt es sich, eine Milchkuh nach einer Laktationsperiode zu schlachten. Dies spiegelt sich in den hohen Zahlen geschlachteter Kühe wieder.

Einheit	Jahr	Erwachsenes Rind	Ochs und Stier	Ochse	Stier	Kuh	Färse
Tausend Tiere	2015	453,27	19,48	0,80	18,68	348,39	85,40
	2016	333,97	21,37	1,23	20,14	259,04	53,56
	2017	261,61	18,39	0,92	17,48	203,40	39,82

Quelle: EUROSTAT- Schlachtungen Türkei

Die Aufzucht von Jungrindern zur sogenannten Remontierung im Milchviehbetrieb ist teuer, auch in Deutschland. Viele Indizien sprechen dafür, dass es gerade in Ländern mit hohen Futtermittelkosten rentabler ist, immer wieder tragende Rinder einzukaufen, statt eine eigene Nachzucht zu betreiben.

Das Geschäftsmodell heißt: Abmelken und nicht Nachzucht!

Die meisten sogenannten „Zucht“rinder sind aus diesen Gründen als NutZRinder zu bezeichnen, weil sie lediglich zur Produktion von Milch von diesen Ländern importiert werden.

⁶ USDA Livestock Annual Report Turkey 2018

⁷ Animal Welfare Foundation: 2019.03.01._EXT_Dairy Farms in Lüleburgaz/ Kırklareli region Turkey

Tiertransporte in Drittstaaten

Die Tiertransporte in Drittstaaten werden überwiegend per LKW oder Schiff durchgeführt. Die EU-Gesetzgebung sieht dabei kein generelles Verbot tage- und wochenlanger Tiertransporte vor. Allerdings stellte der Europäische Gerichtshof im Grundsatzurteil C-424/13 klar, dass „die Genehmigung eines Transports [...] durch die zuständige Behörde des Versandorts [...] voraussetzt, [...] dass der Organisator des Transports ein Fahrtenbuch vorlegt, das wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass die Bestimmungen der Verordnung auch für den außerhalb der Union stattfindenden Beförderungsabschnitt eingehalten werden“. Der Behörde stehe dabei insbesondere auch ein weiter Ermessensspielraum zu, um „Unwägbarkeiten, die eine zum Teil in Drittländern stattfindende lange Beförderung mit sich bringt, angemessen Rechnung zu tragen“.⁸

Durch unsere Berichte, die von anderen Tierschutzorganisationen und Journalisten sowie offizielle Recherchen der EU-Kommission (Audit Berichte DG (SANTE) 2017- 6109⁹, DG (SANTE) 2017-6110¹⁰, DG (SANTE) 2018-6447¹¹, DG (SANTE) 2018-6449¹²) ist hinlänglich bekannt, dass es bei langen Transporten in bestimmte Drittländer regelmäßig zu Verstößen gegen die Verordnung (EC) 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 und Durst an Grenzübergängen zu schützen. Für die betroffenen Tiere ist dies häufig mit enormen Leiden und Schmerzen verbunden^{13,14}.

Beobachtungen zu systematischen Verstößen beim Transport

Die Animal Welfare Foundation dokumentiert seit Jahren Langzeittransporte per LKW und Schiff in außereuropäische Länder und informiert die Entscheidungsträger über die festgestellten Probleme, wie:

- **Fehlende Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 1/2005 und des EUGH – Urteils C-424/13 durch fehlende Ablademöglichkeiten (Kontrollstellen) und Überwachung der Tiertransporte in Drittländern.**
- **Tiertransporte finden seit Jahren auf Routen mit bekannten Tierschutzproblemen statt (lange Standzeiten an der bulgarisch-türkischen Grenze, tierschutzwidrige Entladepraktiken und Weitertransport auf ungeeigneten Fahrzeugen in einigen Drittländern).**
- **Langzeittransporte werden bei extremen Temperaturen durchgeführt.**
- **Black-Box Drittland: fehlende Informationen über den Zustand der Tiere bei Ankunft am Bestimmungsort.**
- **Schiffstransporte auf veralteten Schiffen, ohne jegliche Informationen zum Transport auf See, ohne zugelassene Transportunternehmer.**

⁸ Entscheidung zum Tiertransportrecht der Landesrechtsanwaltschaft Bayern vom 06.05.2015

⁹ Bericht der Kommission DG (SANTE) 2017- 6109

¹⁰ Bericht der EU Kommission DG (SANTE) 2017-6110

¹¹ Bericht der EU Kommission DG (SANTE) 2018-6447

¹² Bericht der EU Kommission DG (SANTE) 2018-6449

¹³ Animal Welfare Foundation 2017: Animal Welfare Overboard: The lack of animal protection during sea transport

¹⁴ Animal Welfare Foundation, Eyes on Animals, Berichte 2010-2018: Doomed Journey to Turkey, 5 reports

Die letzten offiziellen Rückmeldungen zur Durchführung der Transporte und zum Zustand der Tiere kommen von den EU-Außengrenzen, obwohl die Tiere nach Passieren dieser Grenzen noch tagelang und über tausende von Kilometern in den Transportfahrzeugen ¹⁵ oder in Schiffen verbleiben. Zum Transportabschnitt außerhalb der EU gibt es keine gesicherten Informationen zu zertifizierten Abladestellen, zur Anzahl verletzter oder toter Tiere bei Ankunft am Bestimmungsort.

Die Dokumentation und Weiterleitung dieser Informationen liegt alleine in der Hand der Wirtschaftsbeteiligten bzw. des Fahrers, wie man der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Grünen entnehmen kann ¹⁹. Nach Informationen von Tiertransportfahrern führt der Transporteur kranke und tote Tiere nicht im Fahrtenbuch auf, er meldet sie seiner Versicherung. Es gibt nur dann Rückmeldungen von Behörden in Drittländern, wenn die Anzahl der toten Tiere den Verdacht auf eine (Infektions-) Krankheit nahelegt.

Bei Transporten über den Seeweg endet die Nachvollziehbarkeit des Transportes in der Regel im EU-Hafen, wenn das Tier vom LKW auf das Schiff geladen wird. Unsere Recherche ¹³ ergab bei acht von neun zugelassenen Tiertransportschiffen erhebliche Mängel.

Die Schiffe hatten ein durchschnittliches Alter von 40 Jahren und sind umgebaute Fähr- oder Frachtschiffe, deren Design wenig angepasst an Verhalten und Ansprüche der Tiere ist, z.B. durch fehlende senkrechte Begrenzung der Pferche, enge und rechte Winkel in den Treibgängen, zahlreiche Verletzungsgefahren, etc¹³.

Der Bundesverband Rind und Schwein e.V. manipuliert die Öffentliche Meinung und Politik gezielt mit Falschaussagen. Angesprochen auf die Belastung tragender Rinder während Transporten bei extrem heißen Temperaturen, zitierte die BRS-Geschäftsführerin im Fachgespräch des Agrarausschusses wissenschaftliche Gutachten von Prof. Hartung und Dr. Marahrens mehrfach falsch. Die Tiere könnten demnach solche Temperaturbedingungen kompensieren. Dazu äußerte sich Dr. Michael Marahrens (TVT) wie folgt: *„Bei diesen Untersuchungen, die im ersten Teilversuch auf einem Rundkurs in Deutschland stattfanden, im zweiten während Rindertransporten nach Murcia in Spanien, haben wir relevante Temperaturen wie die an der türkischen Grenze gar nicht angetroffen.“*

Fakt ist, dass die Exporteure im Juli und August 2018 insgesamt 58 Transporte¹⁶ mit hochtragenden Rindern in die Türkei geschickt haben, bei Temperaturen weit über 30 °C. Auch im Winter 2018 (Januar bis 15. März 2018¹⁷) wurden über 2.000 Rinder in 70 Transporten trotz vorhergesagter Temperaturen von minus 10 bis minus 25 °C nach Russland, Kasachstan und Usbekistan transportiert.

Bis heute haben Schleswig-Holstein und Hessen keine realistischen Angaben zu Kontrollstellen (Ablade- und Versorgungsmöglichkeiten für die Tiere) in Drittstaaten erhalten. Dazu teilte die Geschäftsführerin des BRS im Agrarausschuss mit, dass Notfallpläne greifen und Tiere im Fahrzeug versorgt würden, wenn Stallungen in Drittländern nicht adäquat seien. Mangels Kontrollstellen außerhalb der EU werden diese Notfallversorgungen offensichtlich seit vielen Jahren routinemäßig durchgeführt. Die Überprüfung einer Adresse für eine 24 – stündige Abladung und Versorgung im „Animal Feeding Point“ in Samara/ Russland hat z.B. ein Gebäude in der Innenstadt von Samara gezeigt, an dem eine Abladung von Rindern sicherlich nicht möglich ist.

¹⁵ Animals' Angels: 20190213-22, Transport of pregnant heifers from Germany to Uzbekistan

¹⁶ Brief BMEL an die EU Kommission vom 07.02.2019

¹⁷ Informationen der EU-Grenzkontrollstelle Koroszczyń/ Polen

Die Zuchtverbände versprechen zwar in ihren Stellungnahmen die rechtskonforme Abwicklung der Tiertransporte, bislang fehlt aber jegliche Information zu Versorgungsställen in Drittländern.

Viel zu häufig scheint für die Exporteure (Zuchtverbände und Händler) bei der Beauftragung eines Transportes der niedrige Preis entscheidend zu sein und es werden Billig-Transporteure beauftragt. In einer Antwort der Bundesregierung¹⁹ auf eine Kleine Anfrage der Grünen wird deutlich, dass sich 78% der offiziell erfassten Beanstandungen bei Tiertransporten auf Transportunternehmen mit Sitz im Ausland beziehen. Der Sitz im Ausland macht es auch den deutschen Behörden schwer bis unmöglich an die elektronisch erfassten Transportdaten zu kommen. Oftmals geben bekannte Zuchtverbände die komplette Organisation des Tiertransports an dubiose Forwarding - Agencies ab, die ihren Sitz außerhalb der Europäischen Union haben und rechtlich kaum belangt werden können.

Wie sind einerseits die durch NGOs und Behörden bekannt gemachten Risiken und andererseits die fehlenden Informationen, zur gesetzeskonformen Umsetzung von Tiertransporten in Drittstaaten, mit dem Grundgedanken der Verordnung 1/2005 zu vereinbaren? Artikel 3 beinhaltet den in der Möglichkeitsform formulierten Satz, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten.

Schlachtung in Drittstaaten

In der Agrarausschuss-Sitzung im Juni 2018 behauptete die Geschäftsführerin des BRS, es gäbe vorbildliche Schlachtbetriebe in der Türkei und in Marokko. Leider gibt es dazu keine überprüfbaren Fakten oder auch nur Angaben zu diesen Betrieben.

In der Türkei beobachten wir seit 2013 gemeinsam mit Eyes on Animals die grausame Behandlung von Schlachttieren, aktuell im Februar 2019²⁰. 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. Eine flächendeckende Recherche in 90 Schlachtbetrieben wurde von Frau Dr. Ellen Eser im Rahmen ihrer Dissertation²¹ durchgeführt. Fast durchweg werden dort Behandlungen beschrieben, die nach OIE – Richtlinien (OIE Terrestrial Animal Health Code – Chapter 7.5.) absolut verboten sind.

Bei den dokumentierten Schlachtmethoden handelt es sich um routinemäßig praktizierte Schlachtmethoden in kleinen sowie in großen Schlachtbetrieben (z.B. Karantina/ Beirut-Libanon, Bassatin/ Kairo-Ägypten, Kazan/ Ankara-Türkei), in Marokko und Tunesien²²

Der EuGH sagt zum rituellen betäubungslosen Schlachten (EuGH, Urt. v. 26. Februar 2019, C-497/17, juris Rn. 48-50): „Die Praxis der rituellen Schlachtung ohne vorherige Betäubung <ist> ... nicht geeignet, Schmerzen, Stress oder Leiden des Tieres genauso wirksam zu mildern wie eine Schlachtung, der eine Betäubung vorausgeht.“ Diese ist gem. Art. 2 Buchstabe (f) i. V. mit Erwägungsgrund Nr. 20 der Verordnung (EG) Nr. 1099/2009 „erforderlich, um beim Tier eine Wahrnehmungs- und Empfindungslosigkeit herbeizuführen, mit der sein Leiden erheblich verringert werden kann.“

¹⁹ BMEL, Antwort auf Kleine Anfrage Bündnis 90/Die Grünen, 29.06.2018

²⁰ Eyes on Animals, Febr 2019, Schlachthof Yalova/Türkei: <https://www.youtube.com/watch?v=37KO-tCyY8w>

²¹ Eser, Survey on the actual animal welfare situation at Turkish slaughterhouses (2012)

²² Animals International, 2017: Videomaterial zur Schlachtung in Marokko und Tunesien

Es gibt für die von mehreren Bundesländern gelisteten Drittländer belastbare Berichte und Videos über tierquälerische Schlachtmethode, bisher jedoch keine nachprüfbar Hinweise auf Schlachtungen ohne die vorhergehenden tierquälerischen Fixiermethoden vor der Schächtung.

Schlussfolgerungen

Auf vielen Routen können Tiertransporte nicht rechtskonform durchgeführt werden und deshalb ist ein Exportstopp von Rindern schon lange überfällig.

Durch die Auswertung der elektronischen Daten eines Transportes ist es den Behörden schon seit Jahren möglich, sich über Geoposition und Temperatur im Fahrzeug zu informieren. Die regelmäßige Überprüfung dieser Daten hätte schon lange zu Zweifeln an der gesetzmäßigen Durchführung dieser Transporte führen müssen. Leider sind der Zugang und die Überprüfung dieser Daten bisher nur in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Sachsen per Erlass geregelt worden.

Die Bundesregierung verweist bei kritischen Fragen¹⁹ im Hinblick auf die reale Transportdauer und die Überprüfbarkeit der Einhaltung der Tierschutzbestimmungen im Drittland gerne auf die für die Umsetzung der Verordnung zuständigen Bundesländer. Die Agrarminister der Bundesländer haben aber bereits bei der Agrarministerkonferenz im April 2018 das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) aufgefordert, sich für eine bundeseinheitliche Regelung und Klarheit über die Transportabschnitte außerhalb der EU einzusetzen. Passiert ist nichts und Ministerin Klöckner spricht immer noch von einem überstürzten Handeln der betreffenden Bundesländer, die gehandelt haben.

In der Praxis verlagert sich jetzt die Quarantäne und Abfertigung der Rinder in Bundesländer und Landkreise, in denen die Prüfung der Transportplanung- und Abwicklung unproblematisch ist. Die gerichtlich eingeklagten Vorlaufatteste machen das möglich.

Wir fordern deshalb alle Bundesländer auf, sich dem Exportstopp anzuschließen und auf eine einheitliche Lösung zu drängen.

Die Ministerin ist aufgefordert, die Bundesländer bei ihrem Versuch zu unterstützen, endlich die EU-Verordnung 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport und das entsprechende Urteil C-424 /13 des EUGH umzusetzen. Dabei ist ein Exportstopp für bestimmte Drittländer dringend notwendig, weil es dort keine Infrastruktur gibt, die eine Umsetzung geltenden EU-Rechts möglich macht.

Dies ist ebenfalls der Handlungsauftrag des Europäischen Parlaments vom Februar 2019²³ an die Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Berichte/ Videomaterial:

Die Bundesländer Bayern und Hessen haben alle öffentlich verfügbaren Quellen zur Tierschutzsituation bei Transport und Schlachtung recherchiert und für die gelisteten Drittländer zusammengestellt.

Für weitere Informationen, Berichte und Videomaterial stehen wir sowie die anderen genannten Tierschutzorganisationen zur Verfügung.

Kontakt Animal Welfare Foundation: Iris Baumgärtner, iris@animal-welfare-foundation.org, Tel. 0151-40448750

²³ Europäisches Parlament 14.02.2019 zur Durchführung der Verordnung EU Nr. 1/2005