

Ist das Schlachttiertransitverbot genagelt?

Referat von Barbara Marty Kälin, alt Nationalrätin, anlässlich der 12. Nutztiertagung „Brennpunkt Tiertransporte“ des Schweizer Tierschutz STS vom 17.09.2009 in Olten

«Ist das Schlachttiertransitverbot genagelt» lautete der Titel meines Referats. Und um die Antwort gleich vorwegzunehmen: Ich weiss es nicht. Warum das so ist und welche verschlungenen Wege ein parlamentarischer Vorstoss geht, bis er in der Wirklichkeit ankommt und umgesetzt werden kann, werde ich Ihnen in der folgenden Viertelstunde darzulegen versuchen.

Auslöser war die Revision des Tierschutzgesetzes aufgrund der Tierschutz-Initiative des Schweizer Tierschutz STS. Der Initiative sollte ein Gegenvorschlag gegenüber gestellt werden, um eine Volksabstimmung möglichst zu vermeiden; allerdings waren seit geraumer Zeit auch im Parlament verschiedene Vorstösse hängig, das in die Jahre gekommene Tierschutzgesetz zu revidieren, aufgrund derer der Bundesrat einen Entwurf ausgearbeitet hatte. Eine Vorlage wird zuerst einem Rat und einer vorberatenden Kommission zugeteilt. Im vorliegenden Fall war das die Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Ständerats, die sich üblicherweise mit Kultur, (Hochschul-)Bildung und Wissenschaft auseinandersetzt und nicht sonderlich erbaut war, sich auch mit Tierschutz beschäftigen zu müssen. Entsprechend kurz fielen die Beratungen in der WBK-S aus, die im wesentlichen die Vorlage des Bundesrats übernahm und nach Zustimmung des Ständerats das Geschäft «Tierschutzgesetz» an die Schwesterkommission im Nationalrat weiterreichte. Auch die WBK-N diskutiert lieber über Kultur und Wissenschaft, auch sie hatte in der Annahme, das sei eine gut vorbereitete und problemlose Vorlage, für das Tierschutzgesetz lediglich einen halben Nachmittag für die Beratung vorgesehen.

Ich war damals Präsidentin der Umwelt- und Energiekommission UREK und nicht Mitglied der WBK, aber mein Fraktionskollege Franco Cavalli hat mir seinen Platz in der WBK für alle Tierschutzgeschäfte überlassen. Und damit dauerten die Beratungen in der WBK ziemlich viel länger. Nicht weil ich so viel rede, sondern weil ich einen ganzen Haufen Anträge eingereicht hatte, die Vorlage von Bundesrat und Ständerat im Interesse der Tiere zu verbessern. Die Kommissionspräsidentin hat mir denn auch im Plenum vorgeworfen, ich hätte mein «Gastrecht stark strapaziert». Das ist natürlich Unsinn, auch ein Ersatzmitglied ist in einer Kommission ein vollwertiges und antragsberechtigtes Mitglied, aber es hat halt ihre Sitzungsplanung über den Haufen geworfen.

Bei all den Anträgen war auch ein Antrag, internationale Schlachttiertransporte auf Gesetzesstufe zu verbieten, dabei - wie auch der Antrag, allen Tieren regelmässigen Auslauf ins Freie zu gewähren und die Transportzeit zu begrenzen. Darüber wurde diskutiert wie an einem orientalischen Basar – eine Stunde, drei Stunden, fünf Stunden, sechs Stunden, acht Stunden – bis man sich schliesslich auf die heute im Gesetz verankerten sechs Stunden Fahrzeit einigen konnte. (Trotzdem hat der damalige Bundesrat Deiss sich nicht entblödet zu fragen, ob er dann seinen Dackel nicht mehr in die Ferien mitnehmen könne...). Die anderen beiden Anträge fanden keine Mehrheit, auch im Plenum nicht.

Das war der Grund, weshalb ich im Frühling 2007 eine Parlamentarische Initiative einreichte, die internationalen Schlachttiertransporte auf Schweizer Strassen zu verbieten. Auslöser war die beabsichtigte Änderung der EDAV, der «Verordnung über die Ein-, Durch- und Ausfuhr von Tieren und Tierprodukten», die der Bundesrat während der Sommerpause in die Vernehmlassung geschickt und aus der er das dort festgehaltene Transitverbot klammheimlich entfernt hatte, wohl in der Hoffnung, keiner würde es merken.

Meine Parlamentarische Initiative (Palv) (*Wortlauf siehe Folie 1 am Textende*) trat nun ihren langen Weg an. Ich zeige Ihnen das im Schema mit der Chronologie (*Folie 2 am Textende*).

Aktuell haben beide Kommissionen sowie der Nationalrat der Initiative Folge gegeben. Es ist jetzt an der Kommission des Erstrats, also der WBK-N, einen Entwurf auszuarbeiten. Das Geschäft war eigentlich an der Sitzung vom 28. August traktandiert, wurde aber leider nicht behandelt. Die nächste Sitzung findet am 15./16. Oktober statt. Ob die Schlachttiertransporte dann allerdings erneut traktandiert werden oder erst an der Novembersitzung an die Reihe kommen, ist noch offen.

Aber eigentlich muss die WBK nicht mehr viel Arbeit investieren: Ich habe die Palv als ausformulierten Gesetzestext eingereicht, dem die vorberatenden Kommissionen wie auch der Nationalrat ohne Änderung zugestimmt haben. Sie kann sich also darauf beschränken, diesen Text als ausformulierten Entwurf den Räten zu unterbreiten, worauf der Bundesrat den Zeitpunkt der Gesetzesänderung bekannt geben kann. Natürlich gäbe es auch da noch Hürden – es könnte beispielsweise jemand das Referendum ergreifen und eine Volksabstimmung verlangen. Oder die Räte könnten in der zweiten Abstimmung ablehnen – das weiss man leider nie so genau. Bei diesem Geschäft bin ich allerdings zuversichtlich, dass das Parlament bei seinen Beschlüssen bleibt, und zwar aus drei Gründen:

1. Hierzulande sind derartige Transporte verboten und daher in der Öffentlichkeit auch nicht bekannt. Es wäre mit massiven Protesten aus der Bevölkerung zu rechnen, wenn auf den Schweizer Strassen künftig internationale Schlachttiertransits in drei- bis vierstöckigen Lastwagen unterwegs wären, gefüllt bis unters Dach mit Schafen oder Schweinen, seit Tagen unterwegs, meist ohne Futter und Wasser und mehr tot als lebendig. Noch schlimmer sind Transporte von Pferden, die aus dem Baltikum oder aus Rumänien zur Schlachtung in Sizilien bestimmt sind und die mit gebrochenen Beinen unter ihren Artgenossen liegen. *Rund 30 Millionen Rinder, Schweine und Schafe werden europaweit über extreme Distanzen von 1'500 bis 2'500 km verschoben. Beispielsweise Kälber von Deutschland nach Sardinien oder Spanien (50-70h), Schafe von Holland nach Griechenland (57h), Ferkel von Holland und Deutschland nach Spanien und Italien (40-70h) oder Pferde von Polen, die vorher aus dem Baltikum und Weissrussland herangekarrt wurden, nach Italien (2'000km). Schlachtrinder werden quer durch Europa verfrachtet und in Sète in Südfrankreich in den nahen Osten verschifft – eine achttägige Odyssee unter erbärmlichsten Bedingungen. Rund 2 Mio Tiere gehen auf dem Transport qualvoll zugrunde, besonders Schafe und Pferde brechen die Beine, aber auch bei modernen Hochleistungskühen, die zeitlebens kaum gelaufen sind, «brechen die Knochen wie Glas», wie es ein deutscher Schlachthofbetreiber ausdrückt.* Das Parlament hat im neuen Tierschutzgesetz die Transportzeit auf sechs Stunden beschränkt – es wäre verheerend, wenn mit der Zulassung internationaler Schlachttiertransits durch unser Land diese Zeit für ausländische Chauffeure verzehnfacht würde, während sich die inländischen Transporteure an die sechs Stunden Fahrzeit halten müssten.
2. Das Verbot internationaler Schlachttiertransporte gehört ins Tierschutzgesetz und nicht nur in eine Verordnung, weil nur das Gesetz EU-Recht gegenüber durchgesetzt werden kann. Eine Verankerung im Tierschutzgesetz ist EU-konform; weder das Landwirtschaftsabkommen, dessen Ziel die Liberalisierung des Handels mit Agrarerzeugnissen ist noch das Güterverkehrsabkommen, in dem der Tierschutz nicht einmal ansatzweise erwähnt wird, stehen einem Transitverbot aus tierschützerischen Gründen entgegen. Kommt dazu, dass die Schweiz im Unterschied zum EU-Raum bei Schweinen und Rindern seit vielen Jahren praktisch seuchenfrei ist; bei der gefürchteten Maul- und Klauenseuche seit 30 Jahren. Der verheerende Ausbruch dieser Seuche im Jahr 2001 in England wurde über Tiertransporte verbreitet, vorerst in Grossbritannien, anschliessend gelangte sie nach Holland. Die grässlichen Bilder der brennenden Rinder gingen um die Welt. Die Ausbreitung der Vogelgrippe folgte ebenfalls den Routen der Geflügeltransporte und nicht den Zugvögeln. Krankheiten wie Enzootische Pneumonie EP,

Actinobactillose ARP, Schnüffelkrankheit oder Porcines respiratorisches und reproduktives Syndrom PRRS, wie sie bei Schweinen in Deutschland und Österreich häufig vorkommen, wurden in der Schweiz mit viel Geld erfolgreich ausgeremmt. Die Gefahr einer erneuten Einschleppung derartiger Tierseuchen wäre bei einer Zulassung internationaler Schlachtiertransporte erheblich, die Kosten dafür müssten die Bauern oder die SteuerzahlerInnen tragen. Aus diesem Grund unterstützen auch Suisseporcs, Gallosuisse und der Bauernverband ein Verbot internationaler Schlachtiertransits.

3. Verschiedene Kantone haben sich mit dem gleichen Anliegen an den Bund gewandt: Baselland und Baselstadt, Bern, Luzern, Zürich und St.Gallen haben Standes-initiativen gegen die unsäglichen Schlachtiertransporte eingereicht. Die Initiative aus dem Kanton Bern ist zur Zeit im Parlament hängig, die Initiative aus dem Kanton Zürich ist innert kürzester Zeit mit einer sehr grossen Anzahl Unterschriften zustande gekommen. Die Bevölkerung will diese Transporte nicht, die Kantone wollen sie auch nicht, sie widersprechen auch dem Verlagerungsziel im Güterverkehr.

Das Parlament hat in der letzten Legislatur im Tierschutzgesetz die Vorschriften für inländische Tiertransporte festgelegt: maximale Transportzeit sechs Stunden, Aus- und Weiterbildung für das Personal, Mindestgrössen der Transportfahrzeuge. Mit der Zulassung internationaler Tiertransporte quer durch unser Land würden alle diese tierfreundlichen Bemühungen auf einen Schlag ausgehebelt, ohne irgendeinen Nutzen für die geschundenen Tiere, deren Transport kaum verkürzt würde.

Ich gehe deshalb davon aus, dass das Parlament seinen Entscheid nicht umstossen wird – bleibt nur die Frage, wann die entsprechende Änderung des Tierschutzgesetzes in Kraft treten wird.

Folie 1

Palv 07.417 Schlachtiertransporte

- Das Tierschutzgesetz ist wie folgt zu ändern:
- Art. 15 Titel *Fahrzeit und Ausbildung des Personals*
- Art. 15a Titel *Internationale Tiertransporte*
- Abs. 1 Die Zollstellen überprüfen die Ein- und Ausfuhr von Tieren auf die Einhaltung der eidgenössischen Tierschutzgesetzgebung und der internationalen Tierschutzvorschriften, namentlich des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren auf internationalen Transporten.
- Abs. 2 Tiere, die zur Schlachtung bestimmt sind, dürfen nicht lebend durch die Schweiz geführt werden.**

Folie 2

