Tiertransporte: Gesundheitsausschuss schließt Beratungen über Volksbegehren ab

Gesundheitsminister Rauch sieht Bewegung auf EU-Ebene, Oppositionsanträge vertagt bzw. abgelehnt

In Form eines öffentlichen Hearings hat sich der Gesundheitsausschuss des Nationalrats heute mit dem Volksbegehren "Stoppt Lebendtier-Transportqual" befasst. Insgesamt 426.938 Personen hatten die Initiative unterschrieben, die darauf abzielt, Tierleid beim Schlachtviehtransport durch verfassungsgesetzliche Maßnahmen zu unterbinden. © Animal Spirit

In Form eines öffentlichen Hearings hat sich der **Gesundheitsausschuss des Nationalrats** heute mit dem **Volksbegehren** "Stoppt Lebendtier-Transportqual" befasst. Insgesamt 426.938 Personen hatten die vom niederösterreichischen FPÖ-Landesrat Gottfried Waldhäusl gestartete Initiative unterschrieben, die darauf abzielt, Tierleid beim **Schlachtviehtransport** durch verfassungsgesetzliche Maßnahmen zu unterbinden. So sollen Schlachtviehtransporte

nur noch vom landwirtschaftlichen Betrieb zu den nächstgelegenen Schlachthöfen erlaubt sein. Dies müsse europaweit gelten, darüber hinausgehende Lebendtiertransporte sollen verboten werden, fordern die Unterzeichner:innen. Auch zahlreiche Oppositionsanträge zum Thema **Tiertransporte** standen im Ausschuss zur Verhandlung, eine Mehrheit dafür gab es allerdings nicht.

Rückenstärkung erhielten die Initiator:innen des Volksbegehrens (1631 d.B.) von einem Großteil der geladenen Expert:innen, wobei diese nicht nur eine Einschränkung von Schlachtviehtransporten, sondern von Tiertransporten generell einmahnten. Vor allem der Transport junger, noch nicht entwöhnter Kälber nach Spanien stieß auf breites Unverständnis. Die "sinnlose Quälerei", die damit verbunden sei, gehe einem sehr nahe, sagte etwa **Ann-Kathrin Freude** vom **Verein gegen Tierfabriken** (VGT), die den Weg der Kälber im Sommer nachverfolgt hat. Auch die Kontrollen insgesamt halten die Expert:innen für zu lasch. Viele Transporte dürften von den Behörden eigentlich gar nicht genehmigt werden, weil von vornherein klar sei, dass die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können, hielten etwa die Tierärzte **Alexander Rabitsch** und **Erik Schmid** fest.

Vor einem gänzlichen Verbot von Lebendtiertransporten warnte dagegen **Adolf Marksteiner** von der **Landwirtschaftskammer**. Ihm zufolge sind die heimischen Auflagen ohnehin schon deutlich strenger als in anderen europäischen Staaten. Auch die letzte Novellen in diesem Bereich haben Verbesserungen gebracht. Weitere Einschränkungen könnten seiner Meinung nach die bestehende "Oligopolsituation" im **Schlachthofsektor** noch verschärfen.

Ausdrücklich für die Einleitung und Unterstützung des Volksbegehrens bedankte sich der für Tierschutzangelegenheiten zuständige Gesundheitsminister **Johannes Rauch**. Seiner Ansicht nach braucht es allerdings eine gesamteuropäische Regelung. Dafür setze er sich auch ein.

Rauch ortet dabei durchaus Bewegung in der EU. Auch bei jenen Mitgliedstaaten, die in der Vergangenheit auf der Bremse gestanden seien, sickere langsam, dass man etwas tun müsse, sagte er. Grund dafür könnte nach Meinung von Rabitsch der vom **Europäischen Parlament** eingesetzte Untersuchungsausschuss sein. Es gehe nicht darum, die **Landwirtschaft** zu verurteilen, meinte Rauch, die Landwirt:innen seien oft auch nur "Gefangene des Systems". Man benötige eine generelle Systemumstellung, etwa was die Förderpolitik betrifft.

Waldhäusl: Einschränkung von Tiertransporten ist auch im Sinne der Umwelt und der Konsument:innen

Eröffnet wurde die Debatte im Ausschuss durch eine einleitende Stellungnahme von Landesrat **Waldhäusl**, der von den beiden stellvertretenden Bevollmächtigten des Volksbegehrens Regina Stoll und Johannes Böck begleitet wurde. Angesichts von täglich fast vier Millionen Schlachtviehtransporten quer durch Europa, sei es wichtig, das Thema ernsthaft zu diskutieren, forderte er. Zumal es bei Tiertransporten häufig verletzte und verendete Tiere gebe und das Fleisch der Tiere "vollgestopft mit **Stresshormone**n" sei. Für Waldhäusl ist das "ein Unfug", der sofort abgestellt gehört. Auch Österreich sei Zielland solcher Transporte.

Die Initiator:innen des Volksbegehrens sehen die Chance, zumindest in Österreich sicherzustellen, dass die Tiere nur zum nächstgelegenen geeigneten **Schlachthof** transportiert werden dürfen. Das würde eine Transportzeit von maximal zwei Stunden bedeuten, hielt Waldhäusl fest. Danach könnte das Fleisch im gekühlten bzw. gefrorenen Zustand in die ganze Welt gebracht werden. Das wäre nicht nur im Sinne des Tierschutzes, sondern hätte auch für Konsument:innen durch besseres Fleisch und die Umwelt Vorteile. Auch die österreichische Landwirtschaft würde insgesamt davon profitieren, weil **Billigimporte** damit

unterbunden würden, ist Waldhäusl überzeugt. Ausdrücklich betonten Waldhäusl und der Ausschussvorsitzende Gerhard Kaniak (FPÖ), dass es beim Volksbegehren nur um Schlachtviehtransporte geht.

Freude: Trotz belegter Gesetzesverstöße passiert nichts

Ernüchtert von der bisherigen Reaktion der Politik zeigte sich Ann-Kathrin Freude vom Verein gegen Tierfabriken (VGT). Sie habe gedacht, wenn man den Entscheidungsträger:innen die Bilder von "der sinnlosen Quälerei" bei Kälbertransporten nach Spanien zeige, würde sofort gehandelt, meinte sie. Trotz dieser Bilder und zahlreicher belegter Gesetzesverstöße sei aber nichts geschehen. Laut Freude handelt es sich bei den aus Österreich exportierten Kälbern meist um männlichen Nachwuchs von Milchkühen, die nach ihrer Geburt für die Milchwirtschaft "überflüssig" seien. Die Kälber würden in weiterer Folge von Spanien oft auch in andere Länder wie dem Libanon exportiert, mit schrottreifen Schiffen. Aber auch einjährige weibliche Kälber gingen immer wieder als Zuchtrinder in den Export. Der Profit der **Rinderhaltung** sei der Politik offenbar wichtiger als die Wünsche der Bevölkerung, folgerte Freude.

Dass nur fünf Prozent der heimischen Kälber exportiert werden, wie Adolf Marksteiner, Leiter der Abteilung für Marktpolitik in der österreichischen Landwirtschaftskammer, angemerkt hatte, ist für Freude kein Argument. Zum einen handle es sich dabei immer noch um 35.000 bis 40.000 Tiere, skizzierte sie. Zum anderen sollte bei einem derart niedrigen Prozentsatz eine generelle Systemänderung nicht so schwierig sein. Schließlich sei jedes Kalb, das noch von Milch abhängig sei und exportiert werde, eines zu viel. Schärfere Kontrollen allein hält Freude für unzureichend, auch wenn ihrer Ansicht nach viele Probleme nicht existieren würden, würden die bestehenden Vorgaben "auf Punkt und Komma" eingehalten und kontrolliert. Ihrer Ansicht nach brauchen vor allem die kleinen und mittleren Betriebe im Bereich der Milchwirtschaft viel mehr Unterstützung, denn diese

würden von der Landwirtschaftskammer alleine gelassen. Einen extrem wichtigen Stellenwert habe auch die Einführung einer Herkunftskennzeichnung, damit die Konsument:innen klar erkennen können, welche Standards bei der Herstellung der Produkte eingehalten wurden. Um den Planeten zu retten, brauche es ohnehin raschere und effizientere Maßnahmen, betonte Freude, die unter anderem eine Verringerung der Steuern auf pflanzliche Milch und eine Erhöhung der Steuern auf tierische Milch vorschlug. Das grundlegende Problem liege im "fehlenden Willen" zur Umsetzung, resümierte sie.

Rabitsch ortet "zu laxe Kontrollen"

Unterstrichen wurden die Ausführungen Freudes von den beiden Tierärzten Alexander Rabitsch und Erik Schmid. Rabitsch, lange Jahre Tiertransport-Inspektor für das Land Kärnten, meinte, er habe nirgends so viele Transporte von lahmen Tieren wie in Spanien gesehen. Aber auch anderorts gebe es bei Tiertransporten viel Tierleid. So komme es selbst in amtlich zugelassenen Transportfahrzeugen immer wieder vor, dass sich die Tiere einklemmen. In diesem Sinn kommt man nach Meinung von Rabitsch an einer Änderung der aus dem Jahr 2005 stammenden **EU-Tiertransportverordnung** nicht vorbei. Zwar sei schon seit Jahren die Rede davon, dass sich etwas ändern müsse, sagte er, bisher sei aber nichts geschehen. Erst durch den Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlaments ist ihm zufolge einiges in Bewegung geraten. Handlungsbedarf sieht er sowohl bei der Transportdauer und der Ladedichte als auch beim Transportalter.

Als kleinen Fortschritt sieht Rabitsch, dass für den Transport von Kälbern seit der letzten Tierschutznovelle in Österreich ein Mindestalter von drei Wochen – statt bisher zwei Wochen – gilt. Es wäre aber ein Mindestalter von fünf Wochen angebracht, unterstrich er. Zudem könnte man seiner Ansicht nach vorhandene technologische Verfahren in der Spermaproduktion dafür nutzen, männliche Kälber erst gar nicht zu zeugen. Was die Kontrollen betrifft, hob Rabitsch hervor, dass Österreich bei

internationalen Transporten immer wieder umfahren werde, weil hier häufiger als in anderen Ländern kontrolliert würde. Allerdings sieht er auch hierzulande große Lücken. So würden in den meisten Bundesländern nur die Papiere kontrolliert, ohne nach dem Befinden der Tiere zu schauen. Zudem sei, etwa bei Tiertransporten von Europa nach Zentralasien und in die ehemaligen Sowjetrepubliken von Vornherein klar, dass die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können. Trotzdem würden diese Transporte bewilligt.

Schmid plädiert für Kennzeichnung tierischer Lebensmittel

Auch dem ehemaligen Vorarlberger **Amtstierarzt** Erik Schmid ist dieser Umstand ein Dorn im Auge. So ist für ihn etwa offensichtlich, dass man junge, noch nicht entwöhnte Kälber bei einem Transport von Österreich nach Spanien nicht ordnungsgemäß tränken könne. Auch angenommene Durchschnittsgeschwindigkeiten von 80 km/h für Transportfahrzeuge seien realitätsfremd. Schmid forderte von Gesundheitsminister Johannes Rauch daher eine Anweisung, dass Transporte mit offensichtlichen Plausibilitätsmängeln nicht abgefertigt werden dürfen. Es wäre schon viel gewonnen, wenn die EU-Verordnung verfassungskonform auf Punkt und Beistrich umgesetzt würde, stimmte er Freude zu. Dabei müssten aber auch die Amtstierärzt:innen unterstützt werden.

In Richtung der Initiator:innen des Volksbegehrens hielt Schmid fest, dass sich die Probleme nicht auf Schlachtviehtransporte beschränkten, wie das Beispiel der Kälber zeige. Neben Langstreckentransporten von nichtentwöhnten Kälbern hält er auch Drittlandexporte von Zuchtrindern für ein Problem. Man könnte seiner Meinung nach stattdessen Samen oder Embryonen transportieren. Überdies plädierte er dafür, Kälber grundsätzlich nicht mehr einen Tag nach der Geburt von der Mutter wegzubringen, sondern das System auf eine "muttergebundene Kälberhaltung" umzustellen.

Ein zentraler Punkt ist für Schmid außerdem die notwendige **Kennzeichnung tierischer Lebensmittel** nach dem Vorbild von Eiern. Das könnte man in Österreich unabhängig von der EU machen, gab er zu bedenken. Nötig wäre dabei aber die Einbeziehung der Gastronomie, vor allem was Kälber betrifft. Gleichzeitig gelte es, die Konsument:innen "ins Boot zu bringen" und ihnen zu verdeutlichen, dass weißes Kalbfleisch von kranken Kälbern mit Blutanämie komme.

Petrović: Tierschutzorganisationen in Kontrollgremien einbeziehen

Die ehemalige Grünen-Chefin **Madeleine Petrović** und nunmehrige Präsidentin des Tierschutzvereins "**Tierschutz Austria**" bekräftigte die Notwendigkeit, das Thema Tiertransporte auf europäische Ebene zu bringen. Zudem plädierte sie für die Einbeziehung der Tierschutzbewegung in Kontrollgremien und eine intensivere Kooperation zwischen Landwirtschaft und Tierschutzorganisationen. Überall dort, wo dies bereits passiere, habe man schon einiges erreichen können, betonte sie. Als Beispiel nannte Petrović die **Geflügelwirtschaft** und hier insbesondere die **Kennzeichnung von Eiern**, wo es eine gute Zusammenarbeit mit der **AMA** gebe.

Den Transport von drei Wochen alten Kälbern qualifizierte Petrović als "bodenlose **Tierquälerei**". Man müsse einmal erleben, wie das sei, wenn einige Tiere noch brüllen und andere nur noch wimmern, führte sie aus. Einige Dinge müssten einfach gesetzlich verboten werden. Zudem drängte auch Petrović auf klarere Vorgaben für Amtstierärzt:innen bezüglich der Plausibilitätskontrollen bei Tiertransporten. Ebenso können ihrer Meinung nach die Berücksichtigung des Tierwohls bei öffentlichen Beschaffungen, etwa in Spitälern oder Kasernen, mehr Hof- und Weideschlachtungen sowie die Kennzeichnung von Fleisch nach regionalen und Tierhaltungskriterien wichtige Beiträge sein, um Tierleid in der Nutztierhaltung zu verringern. Generell seien die tierischen Produkte ihrer Meinung nach zu

billig. Kritik übte sie an der Politik mancher Handelsketten, die teils gerichtlich gegen Tierschutzorganisationen vorgehen würden.

Marksteiner: Einschränkung von Schlachtviehtransporten könnte Oligopolsituation verschärfen

Adolf Marksteiner, Leiter der Abteilung für Marktpolitik in der österreichischen Landwirtschaftskammer, gab zu bedenken, dass Österreich den EU-Kontext nicht außer Acht lassen dürfe. Schließlich gehe es um den freien Warenverkehr. Österreich habe keine Möglichkeit, Einfuhren aus Drittstaaten zu verbieten.

Zudem würden die österreichischen Vorgaben ohnehin über die Tiertransportverordnung der EU hinausgehen, machte Marksteiner geltend. So gebe es etwa zahlreiche Auflagen, was Langstreckentransporte betrifft. Unter anderem müsse nachträglich dokumentiert werden, wie die Tiertransporte abgelaufen seien, bevor ein weiterer Transport genehmigt werde. Zudem habe man bei Kälbern das Mindesttransportalter zuletzt von zwei auf drei Wochen verlängert. Ab 2025 sei ein Mindestalter von vier Wochen vorgesehen, wenn die Tiere aus gesunden Beständen kommen. Auch müssten Ruhezeiten eingehalten werden, Schlachttier- und Masttiertransporte in Drittstaaten seien generell verboten. Das werde ohnehin noch "zu spannenden Diskussionen" auf europäischer Ebene führen, glaubt Marksteiner, da viele Länder derartige Vorgaben nicht kennen.

Der Landwirtschaftsexperte hob überdies hervor, dass der Großteil der exportierten Kälber nach Deutschland und Italien gehe und bei den Transporten hohe Standards vorgeschrieben seien. So seien Tiertransportfahrzeuge hoch technologisierte Fahrzeuge, die u.a. mit Kameras und Tränkmöglichkeiten ausgestattet seien. Auch die heimischen Kontrollen gehören Marksteiner zufolge zu den strengsten in Europa, was auch der

Grund sei, warum Österreich bei vielen internationalen Tiertransporten umfahren werde.

Skeptisch ist Marksteiner auch, was die Forderung des Volksbegehrens nach einer deutlichen Einschränkung von Schlachtviehtransporten betrifft. Würde man nur noch die Schlachtung im nächstgelegenen geeigneten Schlachthof erlauben, könnte das die aktuelle "Oligopolsituation" im Bereich der Schlachthöfe noch verstärken, warnte er. Schließlich würden in Österreich fünf Schlachtbetriebe sowohl bei Rindern als auch bei Schweinen mehr als 80% des Schlachtvolumens abdecken.

Parteien sehen in verschiedenen Bereichen Handlungsbedarf

Auch ÖVP-Abgeordneter **Klaus Lindinger** machte geltend, dass Österreich eines der strengsten Tierschutzgesetze in Europa bzw. weltweit habe. Die Zustände in Österreich seien nicht so wie in vielen anderen EU-Ländern, sagte er.

Nach Meinung der anderen Fraktionen ist dennoch "viel zu tun", wie etwa SPÖ-Tierschutzsprecher **Dietmar Keck** erklärte. So wertete **Gabriele Heinisch-Hosek** (SPÖ) die jüngste **Tierschutznovelle** als unzureichend und zeigte sich überzeugt, dass Österreich auch ohne Novellierung der EU-Verordnung Verbesserungen erreichen könnte. Konkret mahnte sie etwa verschärfte Kontrollen ein. Keck hinterfragte, inwieweit es tatsächlich notwendig sei, eine große Anzahl von Tieren ins Ausland zu transportieren.

Seitens der Grünen hielt **Faika El-Nagashi** fest, dass sich die Position der Grünen von der ihres Koalitionspartners unterscheide. Ihr zufolge gilt es, sich dem Problem über eine Systemveränderung anzunähern und nicht über kleine Maßnahmen. So plädierte sie etwa dafür, **pflanzliche Ernährung** zu fördern. Die hohe Zahl von Unterschriften zeigt laut El-Nagashi jedenfalls, dass der Bevölkerung das Thema Tierschutz über ideologische Parteigrenzen hinweg ein Anliegen

sei.

Auch NEOS-Abgeordnete **Katharina Werner** ortet einen fraktionsübergreifenden Wunsch, Tierleid bei Transporten zu reduzieren. In diesem Sinn drängte sie auf stärkere Kontrollen. Zudem bedauerte Werner, dass es trotz einer Entschließung des Nationalrats nach wie vor keinen Gesetzesvorschlag für stressfreie Weideschlachtungen gebe.

FPÖ-Abgeordneter Peter Schmiedlechner unterstrich, dass es im Volksbegehren einzig und allein um Schlachtviehtransporte gehe. Auch nach Österreich importierte Tiere würden oft tausende Kilometer transportiert. Kälber mit drei Wochen würden hingegen nicht geschlachtet, sondern kämen in einen Mastbetrieb. Eine Verbesserung könnte seiner Meinung nach die Unterstützung kleiner Schlachthöfe bringen.

Rauch verweist auf Verbesserungen hin und kündigt Nachschärfungen bei den Kontrollen an

Gesundheitsminister **Rauch** machte geltend, dass die jüngste Tierschutznovelle einige Verbesserungen wie ein Exportverbot von Mast- und Schlachtrindern in Drittstaaten gebracht habe. Er räumte aber ein, dass die bisher gesetzten Schritte nicht reichen würden. Es brauche eine Systemumstellung und schärfere Strafen, erklärte er. Schließlich habe die Art der Tierhaltung auch Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen. Es werden bald Vorschläge präsentiert, wie der Vollzug der Kontrollen verbessert werden könne, kündigte der Ressortchef an, der Nachschärfungen bei Plausibilitäts- und Lenkerkontrollen für notwendig hält. Auch der Einführung eines klaren Herkunftskennzeichnungssystems stand er positiv gegenüber, die Gespräche mit dem Handel seien am Laufen. Neben dem Ausnutzen von nationalen Spielräumen sollten Allianzen auf europäischer Ebene vor allem mit jenen Ländern gesucht werden, die in diesen Fragen etwas vorantreiben wollen. Was

die Transformation der heimischen Landwirtschaftspolitik angeht, so müsste man bei der Gestaltung der Förderungen ansetzen, regte Rauch an.

In seinem Abschlussstatement zeigte sich Gottfried Waldhäusl einerseits erfreut darüber, dass die meisten Redner:innen ein Umdenken im System für notwendig erachten. Nun brauche es auch den entsprechenden Mut zur Veränderung. Andererseits sei aber sehr enttäuschend, wenn ein Experte "Tiere als Ware" bezeichne; dies sein ein Schlag ins Gesicht der vielen Unterstützer:innen des Volksbegehrens. Es sei auch nicht richtig, wenn behauptet werde, dass die meisten Anliegen des Volksbegehrens durch die Gesetzesnovellen im Juli schon umgesetzt wurden.

Opposition will höhere Strafen und mehr Kontrollen bei Lebendtiertransporten

Die SPÖ hat schon vor längerer Zeit Anträge eingebracht, die auf Verschärfungen beim Tiertransport abzielten. Diese im März 2021 vertagten Initiativen enthielten Forderungen nach einer Erhöhung der Mindeststrafen bei Verwaltungsübertretungen (338/A), einer Einschränkung des Transports von Nutztieren über maximal eine EU-Grenze hinweg sowie einem Verbot des Verkaufs oder Transports von Tieren in Drittstaaten, in denen nicht das europäische Tierschutzniveau eingehalten wird (339/A(E)). Ein weiterer Antrag befasste sich mit den Tiertransportkontrollen, die auf Basis eines jährlich vom Gesundheitsminister erstellten Plans durchgeführt werden (340/A(E)). Dietmar Keck regte diesbezüglich an, dass die Mindestzahl an Kontrollen von Lebendtiertransporten am Transportweg um 100% erhöht wird. Voraussetzung dafür sei aber eine ausreichende Anzahl an Amtstierärzten, gibt er zu bedenken. Während diese Anliegen abermals vertagt wurden, blieb der SPÖ-Entschließungsantrag betreffend die gänzliche Untersagung von Tiertransporten in Drittstaaten in der Minderheit. Darin enthalten war etwa auch die Forderung, wonach Transporte nur zum nächstgelegenen Schlachthof oder

über eine einzige EU-Mitgliedsstaatsgrenze hinweg erlaubt werden sollen (343/A(E)). Nach Ansicht des Abgeordneten **Martin Litschauer** (Grüne) sei diese Lösung nicht ideal, da etwa bei Transporten aus Vorarlberg "schnell mal zwei Grenzen" überquert werden müssen. Außerdem sei nicht sichergestellt, dass der nächstgelegene Schlachthof immer auch der passende sei, da es z.B. bei der Verarbeitung von Biofleisch andere Anforderungen gebe.

Auf Missstände im Bereich des Tiertransports machen auch die NEOS im Rahmen von zwei Entschließungsanträgen aufmerksam, die ebenfalls vertagt wurden. Konkret plädiert **Fiona Fiedler** (NEOS) dafür, dass bei Transporten zum nächstgelegenen Schlachthof 300 Kilometer nicht überschritten werden und die Fahrtzeiten ab der Ladung des ersten Tieres maximal acht Stunden bzw. bei Geflügel nur vier Stunden betragen dürfen (764/A(E)). Außerdem müssten die Kontrollen intensiviert und die möglichen Strafen deutlich angehoben werden (765/A(E)). Laut aktuellem Tierschutzbericht seien nämlich im Jahr 2018 insgesamt 1.450 Verstöße festgestellt, aber nur 20% davon strafrechtlich belangt worden.

Die Vertreter:innen der Regierungsfraktionen gaben grundsätzlich zu bedenken, dass sowohl das Tierschutz- als auch das Tiertransportgesetz erst im Juli novelliert wurden. Man sollte daher nun eine gewisse Zeit abwarten und beobachten, wie sich die Änderungen in der Praxis auswirken würden. Abgeordneter Dietmar Keck (SPÖ) konnte die Begründung für die Vertagungen nicht nachzuvollziehen, da noch immer keine Mindeststrafen im Tiertransportgesetz festgeschrieben seien. Immer wieder sei es die ÖVP, die verhindere, dass in Sachen Tierwohl etwas weitergehe.

Abgeordneter **Peter Schmiedlechner** (FPÖ) erkundigte sich danach, welche Rolle die EU-Schlachthof-Verordnung spiele und warum das Budget im Ressort für die Bereiche Veterinärmedizin, Lebensmittel und Gentechnik um 30% gekürzt werde.

Bundesminister Johannes Rauch stellte gegenüber FPÖ-Mandatar Schmiedlechner fest, dass es sinnvoll sei, die Hygieneregelungen zu verschärfen. Ähnliches gelte für die Strafbestimmungen, wobei diese bis zum Entzug der Zulassung reichen könnten. Für die Kontrollen seien wiederum die Länder zuständig, bei denen sich jedoch bei einer Ausweitung der Kontrollen die Personalfrage stelle. Was die Anmerkungen zum Budget betrifft, so werde es keine Kürzungen geben, versicherte der Minister, die Ausgaben seien durch Rücklagen gedeckt.

Besuchen Sie uns auf: fleischundco.at