TVT

Tierärztliche Vereinigung für Tierschutz e.V.

Tierschutz im Brieftaubensport

Merkblatt Nr. 121

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung

2. Informationen zum Brieftaubensport
   2.1 Geschichtliches
   2.2 Zuchtziel
   2.3 Gesetzliche Grundlagen und Regelungen des Verbands
   2.4 Der Taubenschlag
   2.5 Zucht
   2.6 Grundlagen des Flugsports
   2.7 Transport zum Auflassort
   2.8 Verbandsflüge
   2.9 Weitstreckenflüge
   2.10 Tribünenflüge

3. Tierschutzprobleme
   3.1 Tiergesundheit
   3.2 Training und Vorbereitung auf den Transport
   3.3 Transport
   3.4 Tierverluste
   3.5 Ermittlung der Verlustursachen und Schlussfolgerungen
   3.6 Rückführung verflogener Tauben
   3.7 Verluste durch Greifvögel
   3.8 Hinweise für eine amtstierärztliche Überwachung

4. Literatur

5. Anlage: Checkliste Brieftaubentransporte/Distanzflüge

Tierärztliche Vereinigung für Tierschutz e.V. TVT, 2009, TVT- Bramscher Allee 5, 49565 Bramsche.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung der TVT unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen sowie die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Tierschutz im Brieftaubensport

Merkblatt Nr. 121

Erarbeitet vom Arbeitskreis 1 (Nutztiere)

Verantwortlicher Bearbeiter:
Dr. med. vet. habil. Bodo Busch

(Stand: Juli 2009)

1. Einleitung

Der Brieftaubensport hat in Deutschland eine lange Tradition und wird bundesweit von etwa 50.000 Züchtern betrieben, von denen etwa die Hälfte an Distanzflügen teilnehmen. Insgesamt werden etwa 2,5 Millionen Brieftauben gehalten. Die Dachorganisation ist der Verband Deutscher Brieftaubenzüchter e.V. (Verband) mit Sitz in Essen. Die Gliederungen des Verbands sind Regionalverbände, die sich in Reisevereinigungen und Vereine aufgliedern. Der Verband betreibt in Essen eine Taubenklinik zur Beratung aller Züchter und zur Fortbildung von Tierärzten.

Brieftauben werden ausschließlich als Sporttiere genutzt, wobei die Flugleistung das wesentliche Selektionskriterium ist. Damit ist die Verpflichtung verbunden, das Training, den Transport und den Auflass verantwortungsvoll durchzuführen, um Tierverluste zu vermeiden.

Zur Bewertung des Brieftaubensports unter dem Gesichtspunkt des Tierschutzes sind detaillierte Kenntnisse über die Haltung und Zucht, den Transport und die Distanzflüge erforderlich. Das vorliegende Merkblatt soll dazu beitragen, den Schutz der Tiere entsprechend dem Tierschutzgesetz zu sichern, sowohl Amtstierärzte als auch prakt. Tierärzte über die Besonderheiten dieses Sports zu informieren und Hinweise für ihre Betreuungs- und Überwachungstätigkeit zu geben.

2. Informationen zum Brieftaubensport

2.1 Geschichtliches

Die Stammform der Brieftaube ist die Felsentaube, die folgende Verhaltensweisen zeigt:

- Nestbau in Felsenhöhlen oder Steinbauten,
- Schwarmverhalten,
- Standorttreue.

Bereits vor Jahrtausenden wurden Haustauben unterschiedlicher Rassen in verschiedenen Gegenden der Erde (Indien, Persien, Ägypten) als Botentauben genutzt. Diese Tauben gelangten auch nach Europa (England, Belgien, Niederlande,

Deutschland) und wurden mit anderen Taubenrassen verpaart. Die planmäßige Zucht von Brieftauben begann vor über 300 Jahren.

Belgien gilt als das Ursprungsland des Brieftaubensports, hier fand 1815 der 1. Distanzflug statt. In Deutschland entwickelte sich Aachen zum Zentrum der Brieftaubenzucht. Von dort breitete sie sich zunächst an Rhein und Ruhr, aber auch in Westfalen und Norddeutschland aus. Es entstanden Reisevereine, die Distanzflüge bis zu mehr als 1000 km organisierten.

Der herausgezüchtete Typ der Brieftaube zeichnet sich durch einen harmonischen Körperbau und ein aufmerksames Wesen aus. Gute Voraussetzungen für die Flugleistung bieten die langen Flügel, die kräftig entwickelte Brustmuskulatur und die Stromlinienform des Körpers.

2.2 Zuchtziel

Der Verband hat sich das Ziel gesetzt, die Brieftaube als Kulturgut zu erhalten und den Brieftaubensport zu fördern. Dazu wurde 2007 das geltende Zuchtziel beschlossen. Eine Allround-Brieftaube soll folgende Eigenschaften haben:

- Ausgeprägter Orientierungssinn und starker Heimkehrwille bei allen Wetterlagen (Diese Forderung wird jedoch durch Auflassverbote in der Checkliste für Flugleiter bei bestimmten Witterungsbedingungen relativiert, um hohe witterungsbedingte Verluste zu vermeiden),
- körperliche Leistungsfähigkeit zur Bewältigung von Eintagesstrecken bis zu 700 km bzw. von Übernachtflügen mit einer an zwei Tagen zurückzulegenden Höchstentfernung von 1300 km (Weitstreckentaube),
- körperliche Leistungsfähigkeit zur Erlangung einer Spitzengeschwindigkeit von 130 km/h,
- schnelle physische Regenerationsfähigkeit.

Zur Erreichung des Zuchtziels werden Prüfungen in Form von Distanzflügen mit unterschiedlichen Streckenlängen durchgeführt:

- Alttauben (jährig und älter) 100-700 km
- Jungtauben (im Geburtsjahr) 80-400 km
- Weitstreckentauben bis 1150 km

Folgende Entfernungsschritte im Flugjahr wurden festgelegt:

- Kurzstrecken 100-349 km
- Mittelstrecken 301-499 km
- Weitstrecken 500-700 km
- Übernachtflüge bis zu 1150 km

Zur Bewertung des Kriteriums der Regenerationsfähigkeit wird die regelmäßige Teilnahme an Flügen im Abstand von 1 bzw. 2-3 Wochen (Verbands- bzw. Weitstreckenflüge) angestrebt.

Auf die hinsichtlich des Exterieurs geforderten Merkmale soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden, da sie für den Brieftaubensport zweitrangig sind.

2.3 Gesetzliche Grundlagen und Regelungen des Verbands

Auch für den Brieftaubensport gelten die Forderungen des Tierschutzgesetzes (TSchG) in der geltenden Fassung. In § 1 wird gefordert, das Leben und Wohlbefinden zu schützen, und verboten, einem Tier ohne vernünftigen Grund Schmerzen, Leiden oder Schaden zuzufügen. Der vernünftige Grund sollte im Sinne eines rechtfertigenden Grunds interpretiert werden..

In § 2 TSchG werden die Anforderungen an die artgemäße Tierhaltung formuliert. Für den Flugsport ist weiterhin § 3 Nr. 1 TSchG von Bedeutung: „Es ist verboten, einem Tier außer in Notfällen Leistungen abzufordern, denen es wegen seines Zustandes offensichtlich nicht gewachsen ist oder die offensichtlich seine Kräfte übersteigen“.

Die für die Distanzflüge verantwortliche Person ist der Flugleiter, der allein für den jeweiligen Flug weisungsberechtigt ist. In der Reiseordnung des Verbands (2007) sind in § 2a die Aufgaben und Pflichten des Flugleiters aufgeführt. Die vom Verband organisierte Ausbildung und Zertifizierung der Flugleiter und die Verwendung der Checkliste für die Distanzflüge sollen dazu beitragen, Fehlauflässe und damit hohe Tierverluste zu verhindern. Forderungen hinsichtlich Tiergesundheit und Einhaltung des Tierschutzgesetzes sind in § 5 der Reiseordnung aufgeführt.

In § 3 Nr. 1b TSchG wird verboten, „an einem Tier bei sportlichen Wettkämpfen oder ähnlichen Veranstaltungen Dopingmittel anzuwenden“. Dazu ist in der Reiseordnung des Verbands (§ 25a) gefordert, dass nur Tiere gesetzt werden, die nicht gedopt sind. Weiterhin existiert eine Verordnung des Verbands zur Durchführung von Dopingkontrollen (2007) mit näheren Ausführungen zu § 25 a der Reiseordnung.

Im Brieftaubensport ist weiterhin § 3 Nr. 3 TSchG zu berücksichtigen, der verbietet, „ein im Haus, Betrieb oder sonst in der Obhut des Menschen gehaltenes Tier auszusetzen oder es zurückzulassen, um sich seiner zu entledigen oder sich der Halter- oder Betreuerpflicht zu entziehen“. Daraus ist für den Züchter eindeutig die Pflicht abzuleiten, verflogene Tauben zurückzuholen. Die Zugeflogenen-Regelung (2007) und die Bestimmung von Vertrauenspersonen der Regionalverbände und Reisevereinigungen, bundesweit sind das etwa 600, an die verflogene Tauben gemeldet werden sollen, die dann den Rücktransport organisieren, schafft die Voraussetzungen zur Rückführung. Es existiert ein spezielles Flugblatt mit Hinweisen, wie beim Auffinden einer Brieftaube zu verfahren ist. Entsprechend der Verbandssatzung mussten ursprünglich nur die auf Flügen gesetzten Tauben einen Ring mit der Telefonnummer des Züchters tragen. Auf der Mitgliederversammlung vom 15. 01. 2009 wurde eine Kennzeichnungspflicht für alle Brieftauben beschlossen, wonach diese mindestens mit der Telefon-Nummer des Eigentümers gekennzeichnet sein müssen. Damit soll die Rückführung verflogener Tauben erleichtert werden.

In den Vorschriften für Halter von Kabinenexpressen (2007) wird auf allgemeine Regelungen zum Straßenverkehr hingewiesen.

Nach § 26 der Viehverkehrsverordnung i. d. gelt. Fassung müssen Taubenhalter ihren Bestand dem zuständigen Veterinäramt melden. Es wird jedoch nicht die Rasse der Tauben erfasst, deshalb haben die Veterinärämter keine Kenntnis über die Brieftaubenbestände in ihrem Verantwortungsbereich.

Da Brieftauben tierseuchenrechtlich nicht als Geflügel, sondern als sonstige Vögel gelten, müssen sie bei Ausbruch der Vogelgrippe nicht getötet werden.

2.4 Der Taubenschlag

Der Schlag muss den Tauben einen adäquaten Lebensraum mit geeigneten Nistplätzen bieten. Der Raum muss hell sein, wozu große Fenster und ein weißer Anstrich beitragen. Zusätzliche Dachfenster sind zur zeitweisen Belüftung vorteilhaft. Die Schläge können zu ebener Erde (Gartenschläge) oder als Dachschläge gebaut werden. Von entscheidender Bedeutung ist das Raumklima. Die Luftfeuchte soll nicht über 60% betragen und keine Staubentwicklung vorhanden sein. Die Besatzdichte sollte bei 4 Alttauben/Jährige je 1m² bzw. 2 m^3 liegen, bei Jungtauben um die Hälfte niedriger. Für den Boden werden zwei Varianten praktiziert. Einmal wird auf Einstreu verzichtet, zum anderen eine Matte aus Erbsenstroh und grobem Rindenmulch (frei von Schimmelpilzen und Pflanzenschutzmitteln!) verwendet, die in größeren Abständen ausgewechselt wird. Die Zeitabstände zwischen den Reinigungen werden durch das Stallklima bestimmt.

Da Tauben nicht kälteempfindlich sind, können sie in nicht wärmegedämmten, aber zugfreien Schlägen gehalten werden. Durch ausreichende Lüftungsmöglichkeiten und/oder Sonnenschutz (Jalousien, Windbrechnetze u. a.) ist ein Wärmestau in Perioden extrem hoher Außentemperaturen zu verhindern. Die Raumhöhe soll 2,25 m nicht übersteigen, andererseits die aufrechte Haltung des Betreuers ermöglichen. Die Gesamtfläche großer Schläge ist durch Gitter- oder Lattenwände aufzuteilen. Diese verhindern gegenüber festen Trennwänden eine Verschlechterung des Klimas und bieten eine bessere Übersicht. Bei der zeitweiligen Trennung der Geschlechter müssen die Zwischenwände jedoch die gegenseitige Sicht verhindern.

Tauben müssen die Möglichkeit zur Beobachtung der Umgebung haben, um unterschiedliche Formen der Bewölkung, aber auch Greifvögel kennenzulernen. Durch grobmaschige Gitter an den Fenstern und kleine Volieren am Ausflug wird ihnen das ermöglicht. Wenn der Freiflug zur Vermeidung von Verlusten durch Greifvögel nur stark eingeschränkt oder gänzlich unmöglich ist, sollte ein Ausgleich durch geräumige Volieren geschaffen werden. Freiflug gewähren viele Züchter von Mitte März bis Mitte Oktober.

Die Inneneinrichtung besteht in den Zuchtschlägen aus regalartig angeordneten Nistzellen für ein Paar mit 2 Abteilen nebeneinander oder hintereinander. Die offene Zelle dient zum Anflug, während die geschlossene Vorderfront der anderen bzw. die hintere Lage den Brutplatz schützt. An Witwerschläge sind die gleichen Anforderungen zu stellen. Überzählige Sitzmöglichkeiten führen zu Kämpfen um diese. In Reiseschlägen genügen regalartige Einzelplätze. Um die Jungtauben an den Schlag zu gewöhnen, müssen in den Jungtierschlägen besonders attraktive Sitzplätze in Überzahl (etwa 10%) vorhanden sein. Sie können ebenfalls regalartig, jedoch ohne Verschlussgitter, angeordnet sein.

Zur Wasserversorgung werden hochgestellte Stülp- oder Rinnentränken verwendet, die regelmäßig zu reinigen sind. Das Futter wird in Trögen auf dem Boden oder auf Futtertischen verabreicht, die durch Bügel davor geschützt werden, dass die Tiere sie

verschmutzen. Es ist auch üblich, das Futter für Jungtauben auf den Boden zu streuen, damit sie die schlagspezifischen Keime aufnehmen und eine Immunität bilden können.

Dem Wohlbefinden der Tauben dient das Baden, wozu ihnen in Abhängigkeit von den Umgebungstemperaturen ein- oder mehrmalig in der Woche flache Behälter mit Wasser (bis zu 8 cm Wassertiefe) auf Flachdächern oder zu ebener Erde bereitzustellen sind.

2.5 Zucht

Tauben erreichen ein Alter bis zu 20 Jahren und sind 10 -15 Jahre fruchtbar. Sie werden mit einem Partner verpaart, mit dem sie dann mindestens eine Zuchtsaison zusammen bleiben. Zur Begrenzung der Nachkommen und zur Teilnahme an Distanzflügen werden die Paare jedoch meist nach 1-3 Bruten getrennt. Das Gelege besteht aus 2 Eiern, die Brutdauer beträgt 17 - 18 Tage, die Nestlingsphase 21 - 25 Tage.

Die Selektion der Zuchttiere erfolgt in erster Linie nach der Abstammung, der Flugleistung und dem dafür erforderlichen Körperbau. Dabei werden entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen an die Flugleistung bei den Verbands- und Weitstreckenflügen zwei unterschiedliche Zuchtrichtungen verfolgt.

Die selektierten Tiere werden geschlachtet, überwiegend im eigenen Haushalt verbraucht. Mit Arzneimitteln (Antibiotika, Chemotherapeutika) behandelte Tiere dürfen jedoch erst nach der vorgeschriebenen Wartefrist zur menschlichen Ernährung verwendet werden.

2.6 Grundlagen des Flugsports

Das stärkste Motiv der Tauben zur Rückkehr in die heimatlichen Schläge liegt in der genetisch fixierten Schlagtreue.

Eine wichtige Rolle spielt bei Distanzflügen neben der Gesundheit und Kondition der Tiere ihre Erfahrung. Dazu ist erforderlich, den Jungtauben 1 - 3 Wochen nach dem Absetzen die Möglichkeit zum regelmäßigen Freiflug zu geben, damit sie beim „Ziehen“ die Flugfähigkeit, ihr Reaktions- und Orientierungsvermögen trainieren. Besonders wichtig ist weiterhin die Gewöhnung der Jungtauben an den Aufenthalt in den Transportbehältern (Kassetten), an die Fahrten und an die Trinkwasseraufnahme im Transportfahrzeug. Dazu dienen zunächst Aufenthalte über Nacht, dann Auflässe in geringer Entfernung von den Heimatschlägen, gefolgt von Trainingsflügen mit zunehmender Streckenlänge. Dabei lernen sie den Flug im Schwarm in Richtung ihrer Schläge. Die Tierverluste auf Distanzflügen verringern sich im Verlauf der Flugsaison, was auf eine zunehmende Erfahrung der Tauben und den Muskelaufbau zurückzuführen ist.

Die Fluggeschwindigkeit der Brieftauben ist vom Wind abhängig:

- Windstille: ca. 80 km/h,
- Gegenwind: 60 - 75 km/h,
- Rückenwind: 100 -130 km/h.

Distanzflüge werden mit unterschiedlichen Bedingungen von unterschiedlichen Startern durchgeführt:

- Verbandsflüge durch Reisevereinigungen und Transportgemeinschaften,
- Weitstreckenflüge durch Weitstreckenklubs,
- Tribünenflüge durch private Veranstalter.

Jährige und Alttauben werden in der Flugsaison von April bis Juli in mehreren Flügen eingesetzt, die Jungtauben des laufenden Jahres von August bis Mitte September. Die Flüge werden überwiegend an den Wochenenden durchgeführt, die besten Tiere mit Preisen ausgezeichnet und in Preislisten veröffentlicht. Auszeichnungen (mehrere Meisterschaften, Medaillen u.a.) werden auf Verbands-, Regionalverbands-, Reisevereinigungs- und Vereinsebene nach jährlich festgelegten Vergabebedingungen vergeben.

2.7 Transport zum Auflassort

Brieftauben werden in Spezialfahrzeugen (Kabinenexpress) in Kassetten (Boxen, Körben) zum Auflassort befördert, die im Besitz der jeweiligen Reisevereinigung oder von Transportgemeinschaften sind.

In der Transportrichtlinie des Verbands (2008) werden folgende Anforderungen gestellt:

Kabinenexpresse (alte und neue Fahrzeuge) müssen so beschaffen, betrieben und gewartet werden, dass Leiden und Verletzungen der Tauben beim Einsetzen, Betreuen, Versorgen, Transportieren und Auflassen vermieden werden. Sie müssen

folgenden technischen Mindestanforderungen genügen:

- amtlich zugelassen, versichert und transportsicher im Sinne der StVO,
- die geschlossenen Flächen der Fahrzeuge (Dach, Wände) müssen den technischen Vorschriften für Tiertransporte entsprechend gedämmt und möglichst mit hellem Außenanstrich versehen sein,
- es muss eine lufttechnische Anlage vorhanden sein, die auch bei nicht laufendem Fahrzeugmotor über Batteriebetrieb funktioniert (Zwangslüftung), bei Ausfall der Batterie muss Handbetrieb möglich sein
- wetterabhängig muss eine Querlüftung bei Standzeiten möglich sein,
- natürliche Belichtung durch Plexiglasplatten, bei Dunkelheit eine batteriebetriebene Innenbeleuchtung ,
- Bordbuch und Fahrtenschreiber, soweit gesetzlich gefordert,
- Beschriftung mit dem Namen der Reisevereinigung, der Flug- oder Transportgemeinschaft,
- kapazitätsgerechter Wasserbehälter mit einer hydraulischen Pumpanlage oder unter dem Dach gelegen,
- Wasserrinnen, die leicht zu reinigen sind,

- Abflusssystem zur schnellen Entleerung der Wasserrinnen nach jedem Tränken,
- Temperaturmesstechnik zur Überwachung der Innentemperatur,
- die Kassetten müssen so beschaffen sein, dass es zu keinen Verletzungen der Tauben kommen kann.

Jeder Kabinenexpress ist mit einer speziellen Bedienungsanleitung auszustatten, die insbesondere die klimatischen Erfordernisse, wie Kontrolle der Innentemperatur, die Zu- und Abluft (Sauerstoff), sowie die Transportpausen und Tränkung regelt. Sie beinhaltet weiterhin alle Arbeitsschritte der Versorgung während des Transports bis zum Start der Tauben, auch die bei Übernachtungen erforderlichen Maßnahmen.

Der Transport stellt für die Tiere eine Belastung dar, verursacht durch die Trennung von der gewohnten Umgebung, vom Betreuer und den Artgenossen. Deshalb müssen die Transportbedingungen optimal gestaltet werden. Wichtig ist eine Gewöhnung der Tauben an die beim Transport herrschenden Bedingungen, was besonders für Jungtauben von entscheidender Bedeutung für zukünftige Flüge ist. Sie müssen insbesondere die Kassetten und die Vorrichtungen zur Wasserversorgung kennen und nutzen lernen.

Das Einsetzen in den Kabinenexpress erfolgt gegen Abend, damit die Fahrt in den Nachtstunden vor sich gehen kann. Es kann an einer Einsatzstelle erfolgen, zu der die Tauben von den Züchtern gebracht werden. Diese individuellen Transporte müssen die gleichen Anforderungen hinsichtlich Besatzdichte, Temperatur und Sauerstoffzufuhr wie der eigentliche Transport erfüllen. Wird dies nicht berücksichtigt, gehen die Tiere mit einem Handicap auf die Reise. Werden Tiere an auseinanderliegenden Orten eingesetzt, verlängert sich für viele Tiere die Fahrt im Kabinenexpress. Es muss das Bestreben sein, die eigentliche Transportdauer möglichst kurz zu halten und den Tauben vor dem Auflass am Morgen eine Ruhephase zur Erholung und Tränkwasseraufnahme von mindestens 60 Minuten zu gewähren.

In modernen Fahrzeugen bestehen die Kassetten (etwa 100 x 80 cm) aus Aluminiumblech und Plexiglas und sind einzeln herauszuziehen, was die Reinigung und Desinfektion wesentlich erleichtert. Eine Unterlage aus Wellpappe sorgt für einen sicheren Stand der Tiere und ist nach jedem Flug zu entsorgen. Die Höhe der Boxen muss 23 – 25 cm betragen. Das Einsetzen der Tauben erfolgt einzeln von außen durch eine schmale Klappe, der Flugstart durch eine Klappe über die gesamte Breite der Kassette. Die maximale Besatzstärke im Kabinenexpress wird auf den ersten Distanzflügen der Saison erreicht, nimmt dann zunehmend ab, weil die Zahl der gesetzten Tauben zurück geht. Dies ist teilweise auf Flugverluste zurückzuführen, aber vor allem auf die Praxis, dass wenig erfolgreiche Tauben, aber auch Jährige zur Schonung nicht wieder gesetzt werden.

In der Tauben –Transportrichtlinie des Verbands wird folgender Platzbedarf pro Taube empfohlen, der über den Anforderungen der Tierschutztransportverordnung liegt:

Alttauben und Jährige		
	< 400 km	> 400 km
Vögel	370 cm²	420 cm²
Weibchen	340 cm²	380 cm²
Jungtauben		
	< 200 km	> 200 km
	340 cm²	380 cm²

Moderne Transportfahrzeuge haben einen Mittelgang mit Oberlichtfenstern und Dachluken mit beidseitig angeordneten Boxenreihen, die in bis zu 10 Etagen angeordnet sind. Durch den Tageslichteinfall bzw. elektrische Beleuchtung wird gesichert, dass alle Tiere die Tränke sehen können. Fahrzeuge älteren Baujahrs ohne Mittelgang sind mit elektrischer Beleuchtung nachzurüsten. Es sollte jedoch das Ziel sein, diese Fahrzeuge durch moderne zu ersetzen, die gleichzeitig eine größere Kapazität haben, die u.U. durch mehrere Reisevereinigungen auszulasten ist. Mit der Erhöhung der Tierzahl je Transport wäre verbunden, dass sich nach dem Auflass ein größerer Schwarm bildet, der größere Sicherheit beim Flug bietet.

Die Belüftung des Innenraums ist für die Sauerstoffversorgung der Insassen besonders wichtig. Dazu dient eine Zwangsbelüftung, die sichert, dass jede einzelne Box durch ein effektives System der Be- und Entlüftung erreicht wird. Das ist besonders in Standzeiten und bei extrem hohen Außentemperaturen wichtig. Während der Standzeiten ist einer Aufheizung des Innenraums bei hohen Außentemperaturen und hoher Besatzstärke durch Aufziehen der Rollläden entgegenzuwirken, ggf. auch bei entsprechenden Witterungsverhältnissen während der Fahrt durch eine Querentlüftung über wenig geöffnete Rollläden.

Zum Start werden die Arretierungen gelöst, dann die Rollläden runtergefahren. Danach werden sie auf beiden Seiten gleichzeitig in dem Tempo hochgezogen, dass die Tiere einer Etage nach der anderen starten können. Dies geschieht in wenigen Sekunden, sodass die Tauben eines Auflasses einen Schwarm bilden.

Eine besondere Rolle spielt das Bedienpersonal. Deshalb dürfen nur eingewiesene zuverlässige Fahrer, Beifahrer und Taubenbetreuer die Transporte durchführen. Über die entsprechenden Einweisungen ist ein Nachweis auszustellen. Sie sind für die fachgerechte Versorgung und Betreuung der Tauben während der gesamten Transportzeit verantwortlich.

Mit Beginn der Fahrt zum Auflassort unterstehen Fahrer und Begleiter dem Flugleiter. Allein dieser ist beim Transport von der Einsatzstelle bis zum Auflassort gegenüber dem Fahrer und Taubenbetreuer weisungsberechtigt.

2.8 Verbandsflüge

Die Mehrzahl der Distanzflüge werden von den Regionalverbänden, Reisevereinigungen und Transportgemeinschaften des Verbands organisiert und finden an Wochenenden statt. Die Tauben werden in der Nacht zum Auflassort gefahren.

Voraussetzung für einen erfolgreichen Flug ist die Gewöhnung an die während des Transports herrschenden Bedingungen und ein ausreichendes Flugtraining durch regelmäßigen Freiflug und Trainingsflüge mit zunehmenden Entfernungen (z.B.15, 30, 45 km), die individuell von den Züchtern, jedoch möglichst auch in den Kabinenexpressen durchgeführt und dokumentiert werden sollten. Auch jährige Tauben sollen an Trainingsflügen teilnehmen.

Für die einzelnen Verbandsauszeichnungen werden Vergabebedingungen beschlossen, die von Jahr zu Jahr Differenzen aufweisen können, in denen die Zahl der erforderlichen Wertungsflüge und die Distanzen angegeben sind. Alle über ein Jahr alten Tauben (Allround) fliegen in der Zeit von April bis Juli Strecken von 150-600 km. Sie können in der Reisezeit 12-14 Flüge unterschiedlicher Länge an aufeinanderfolgenden Wochenenden absolvieren.

Für Jungtauben, die von Juli bis September 4 - 6 mal aufgelassen werden, ist bei den Distanzflügen eine von Flug zu Flug steigende Entfernung von etwa 80 bis 400 km üblich.

Die Vorbereitung und Organisation der Distanzflüge obliegt einem Flugleiter, der eine hohe Verantwortung trägt. Er muss zur Ausbildung einen speziellen Kurs besuchen und erhält ein Zertifikat des Verbands. Zu seinen Aufgaben gehört die Vorbereitung und Kontrolle des Transports, der 1000 - 20000 Tauben /Flug umfassen kann. Er erteilt die Genehmigung zum Auflass vom Heimatort aus, ist verpflichtet, nach der Checkliste des Verbands zu handeln und ein Auflassprotokoll zu führen. Dieses beinhaltet im Teil 1, der bereits vor der Reise auszufüllen ist, in 24 Punkten u. a. Angaben zu den für einzelne Aufgaben verantwortlichen Personen, Kontaktleuten an der Strecke, erforderlichen Genehmigungen, Reiseplan und wichtigen Telefonnummern. In Teil 2 (39 Punkte) sind vor Abfahrt u.a. zu prüfen und zu dokumentieren:

- Großwetterlage,
- Wettervorhersage,
- erforderliche Veränderung von Auflassort und/oder –zeit,
- Wasser- und Futtervorräte.

Weiterhin ist eine Abstimmung mit dem Fahrer erforderlich sowie Abruf und Ausdruck des Wetterberichts des Verbands an den zwei zurückliegenden Tagen und am Vorabend des Auflasstages sowie die Anmeldung bei den Kontaktleuten, am Auflasstag erneutes Abrufen und Ausdrucken des Wetterberichts, Informationen über örtliche Wetterlagen von den Kontaktleuten, Auflassprotokoll, mehrfache Kontaktaufnahme mit dem Fahrer oder Begleiter während der Fahrt und bei Erreichen des Auflassorts, insbesondere mit Abfrage über den Startplatz und herrschende Wetterbedingungen, vor der Startfreigabe, Beschreibung der Situation vor Ort, Festlegung der geplanten Auflasszeit und voraussichtliche Flugzeit, Zeitpunkt der Freigabe und Auflassprotokoll.

Nach der Checkliste ist ein Auflass verboten:

- bei aktuellen Temperaturen > 30° C (Alttauben) bzw. >28° C (Jungtauben) und gleichzeitigem Gegenwind,
- bei geschlossener Wolkendecke,
- bei Sicht < 5 km.

Aber auch bei Dauerregen und bei Temperaturen über 30 bzw. 28° C ohne Gegenwind sollte kein Auflass erfolgen.

Bei gewissenhafter Abarbeitung der in der Checkliste aufgeführten Punkte ist eine gewisse Sicherheit für den Flug gegeben. Jedoch kann es dennoch zu unvorhergesehenen Störungen (Witterungsumschwung, Gegenflüge, Querflüge) kommen, die ein Ansteigen der Tierverluste zur Folge haben.

Für alle Flüge der Reisevereinigungen sind im Internet unter www.brieftaube.de aktuelle Meldungen veröffentlicht, wie Zeit und Ort des Auflasses, Flugkilometer, Konkursdauer, Zahl der Züchter und der Tiere, nicht jedoch die Flugverluste.

2.9 Weitstreckenflüge

Weitstreckenflüge werden von etwa 2000 Züchtern durchgeführt, die in regionalen Weitstreckenclubs organisiert sind. Die eingesetzten Tauben sind auf die erforderliche Flugleistung selektiert und unterscheiden sich im Körperbau von den auf den Verbandsflügen eingesetzten Tieren. Für die Vorbereitung der Flüge, den Transport und den Auflass gelten die Anforderungen des Verbands.

Für die Teilnahme an Weitstreckenflügen werden folgende Voraussetzungen bei den Tauben gefordert:

- spezielle Zuchtrichtung,
- optimales Vorbereitungstraining.

Für die Weitstreckentauben stellen die Anforderungen der Verbandsflüge keine Probleme dar, während andererseits die ausschließlich auf Verbandsflügen gesetzten den Anforderungen der Weitstreckenflüge nicht gewachsen sind.

Die Tiere müssen in der Lage sein, ohne hohen Verlust an Körpermasse etwa 10 Std. nonstop zu fliegen und nachfolgend kurze Erholungszeiten zu haben.

Rechtzeitig vor der Flugsaison werden Flugpläne der Weitstreckenclubs mit den Auflassterminen und –orten veröffentlicht, um jedem Mitglied die Möglichkeit zu geben, sich und seine Tauben darauf vorzubereiten..

Die Vorbereitung der Jungtauben erfolgt durch Trainingsflüge, die im Zeitraum Juli bis September in ausreichender Zahl organisiert werden und so die Möglichkeit bieten, bis zu 9 zu absolvieren. Dabei erhöht sich die Entfernung in Schritten bis auf 400 km. Die Tauben lernen so die Bedingungen während des Transports, bei Auflass und Flug kennen, um im darauf folgenden Jahr als Jährige auf Weitstreckenflügen eingesetzt zu werden.

Die Trainingsflüge für die Jährigen und Alttauben beginnen im Zeitraum April bis Juli nach entsprechender Gewöhnung an den Transport mit Distanzen von etwa 50 km

und steigern sich bis auf über 400 km. Sie sollten 5-6 Trainingsflüge absolvieren, nach denen eine Ruhezeit von 2-3 Wochen eingeschaltet wird. Danach werden sie auf einen Weitstreckenflug geschickt. Wenn der Züchter nach einer Aufbauphase von wiederum 2-3 Wochen befindet, dass eine Taube in guter Verfassung ist, kann sie auf einem weiteren Flug gesetzt werden. Maximal werden 1 – 3 Weitstreckenflüge/Jahr absolviert.

Wegen der größeren Entfernungen erhöht sich auch die Transportzeit, die bis zu 20 Stunden dauern kann. Besonders wichtig ist deshalb die Gewöhnung der Tiere an den Transport. Die Entscheidung zum Auflass muss unter Beachtung der in den Durchflugsgebieten herrschenden bzw. zu erwartenden Witterungsbedingungen besonders verantwortungsvoll erfolgen, um Verluste zu vermeiden.

Die Verluste auf Weitstreckenflügen werden als gering angegeben, als Ursachen Greifvogelverluste und Unfälle.

2.10 Tribünenflüge

In Europa, aber besonders in China, USA und Südafrika, werden sog. Tribünenflüge (One loft races) veranstaltet. Dazu werden Jungtauben mehrerer Züchter dem jeweiligen Veranstalter innerhalb eines bestimmten Zeitraums übergeben und gehen damit in dessen Besitz über. Voraussetzung ist, dass alle Tiere über einen ausreichenden Impfschutz (Paramyxovirose, Salmonellose) verfügen. Es ist eine Startgebühr/Tier zu zahlen, die zwischen 80.- und 500.- € liegen kann. Die Tierzahl schwankt in Deutschland zwischen 100 und 2000 Tieren. Der Veranstalter führt Trainings- und Vorflüge durch und schließlich den Wertungsflug, der von vielen Züchtern und Interessenten besucht wird und vielfach den Charakter eines Volksfests hat. Die Züchter der Siegertiere und der Platzierten erhalten Geld- oder Sachpreise, die sehr hoch sein können. Die Tiere werden nach dem Wertungsflug entsprechend ihrer Platzierung versteigert bzw. verkauft. Die Distanz führt in Deutschland meist über 250 - 450 km. Distanzflüge über 50 - 120 km werden auch als „Sprint-Derby“ bezeichnet. Dagegen sind in Portugal, China und Texas Entfernungen von 450-650 km üblich.

Nur wenn Haltung, Training und Auflass der Tauben verantwortungsvoll durchgeführt werden, sind Tribünenflüge in Deutschland nicht zu beanstanden. Doch fehlt dazu derzeit jegliche Kontrolle.

3. Tierschutzprobleme

Da keine offiziellen Angaben des Verbands über die Tierverluste bei Distanzflügen vorliegen, ergeben sich Möglichkeiten zur Spekulation, die diesen Sport ins Abseits stellen. Von den Taubenzüchtern werden Verlustraten von bis zu 10%/Jahr angegeben. Dies entspräche etwa den Zahlen, die in einem Gutachten von Krautwald-Junghanns (2004) auf der Grundlage einer Befragung mit 5-20 % angegeben werden, wobei der Hauptanteil (54%) deutlich unter 10 % lag.

Die Flugleistung und damit die Verlustrate ist von folgenden Faktoren abhängig, die durch den Züchter bzw. Auflassleiter beeinflusst werden können:

- Klinische Gesundheit des Bestands,
- ausreichendes Training und Vorbereitung auf den Transport,

- schonender Transport,
- Auflass nur bei geeigneten Witterungsbedingungen am Auflassort und auf der Flugstrecke.

3.1 Tiergesundheit

Grundvoraussetzung für den Brieftaubensport ist, dass sowohl zur Zucht als auch zu Distanzflügen gesunde Tiere eingesetzt werden. Deshalb haben hygienische Maßnahmen, wie regelmäßige Reinigung und Desinfektion der Schläge und Gerätschaften, prophylaktische Parasitenbekämpfung und Schutzimpfungen eine besondere Bedeutung. Es müssen unbedingt Schutzimpfungen des gesamten Bestands, also auch der Jungtiere, gegen Paramyxovirose durchgeführt werden. Da eine belastungsfähige Immunität bei Jungtauben, die zu Tribünenflügen geschickt werden, häufig noch nicht erreicht ist, sind diese zunächst für 2 Wochen ab Einstellung der letzten Tauben in Quarantäne zu halten, bevor sie in größere Gruppen überführt werden.

In jüngster Zeit sind zahlreiche Bestände von einer Jungtierkrankheit (Circovirus, E. coli) betroffen, was zu Todesfällen führen, aber insbesondere verspätete Trainingsflüge nach sich ziehen kann. Dies wiederum kann zu erhöhten Tierverlusten bei den anschließenden Distanzflügen führen.

Bei den Tribünenflügen werden Tiere aus unterschiedlichen Beständen in einem Schlag zusammengestellt, wodurch es zu einer Einschleppung von Krankheitserregern und einer Ansteckung gesunder Tiere kommen kann. Dazu kommt der Stress der Umgewöhnung in eine neue Umgebung mit unbekannten Artgenossen. Dies kann zu einer Schwächung der Tiere und zur Verschlechterung des Gesundheitszustands führen, was dann den Trainingsbeginn verzögern und ein unzureichendes Training nach sich ziehen kann. Da der Termin des Wertungsflugs fest steht, ist eine Verlängerung der Trainingszeit nicht immer möglich. Deshalb ist eine Begrenzung der Aufnahmezeit auf maximal 4 Wochen zu fordern, um einen einheitlichen Gesundheitsstatus und termingerechten Trainingsbeginn zu erreichen.

3.2 Training und Vorbereitung auf den Transport

Hohe Verluste können bei Distanzflügen auftreten, wenn von den Tieren Leistungen gefordert wurden, denen sie nicht gewachsen sind. Dies kann durch einen schlechten Gesundheitszustand, ein unzureichendes Training, Mängel beim Transport oder durch einen Auflass bei ungünstigen Witterungsbedingungen verursacht sein. Somit läge ein Verstoß gegen § 3 Nr. 1 TSchG vor, der in den Verantwortungsbereich des Züchters, Transporteurs oder Auflassleiters fallen würde. Aber auch nicht vorhersehbare ungünstige Witterungsverhältnisse können die Verluste erhöhen.

Der Züchter schafft durch die Vorbereitung der Tiere auf den Transport und die Distanzflüge die Grundlage für erfolgreiche Flüge. Dazu gehört regelmäßiger Freiflug, die Gewöhnung an den Transportbehälter (Kassette), das Transportfahrzeug und die Transportbedingungen sowie ein systematisches Training mit steigenden Distanzen.

Für Jungtauben muss der erste Schritt die Gewöhnung an die Kassette sein, in welche die Tiere mehrmals für eine Nacht gesetzt werden. Dazu werden 15 -17 Tauben in eine Kassette gesetzt. Als nächstes folgt eine Fahrt zur Gewöhnung an die Fahrzeuggeräusche und –bewegungen. Die Jungtauben gewöhnen sich so an den unge-

wohnten Aufenthalt und erlernen, das lebensnotwendige Wasser im Kabinenexpress aufzunehmen, haben so weniger Stress und gewinnen Sicherheit für das Reisen. Es schließen sich dann die Trainingsflüge der Jungtauben, Jährigen und Alttauben an, die systematisch mit steigenden Entfernungen durchzuführen sind. Sie können durch den Züchter individuell durchgeführt werden, sind aber durch Trainingsflüge nach Transport im Kabinenexpress zu ergänzen, die den bei den Distanzflügen herrschenden Bedingungen besser entsprechen.

Entscheidenden Einfluss auf die Höhe der Flugverluste hat der Flugleiter. Er muss alle in der Checkliste geforderten Daten, insbesondere hinsichtlich des Wetters entlang der gesamten Flugstrecke, erfassen und dokumentieren, seine Entscheidungen zu Auflass, Verkürzung der Flugstrecke oder Auflassverbot begründen. Wenn dies nicht gewissenhaft und nachweisbar geschieht, liegt der Verdacht nahe, dass der Auflass entgegen geltender Vorschriften erfolgte.

Hinsichtlich der Vorbereitung durch die Züchter besteht derzeit keine Möglichkeit der Kontrolle. Deshalb sollte eine verbindliche Trainingsordnung durch den Verband erlassen werden, die eine Dokumentation der Gewöhnung an die Transportfahrzeuge und der Trainingsflüge fordert.

Entscheidendes Selektionsmerkmal für die Zuchtauslese ist die erfolgreiche Absolvierung der Distanzflüge, möglichst mit Erringung von Preisen. Im Interesse des Tierschutzes ist jedoch bereits während der Vorbereitungszeit und auch nach den ersten Flügen dafür zu sorgen, dass Tauben, die wiederholt mäßige Leistungen gezeigt haben und nicht den Anforderungen entsprechen, nicht mehr zu Flügen gesetzt werden.

Häufig kritisierte Varianten der Distanzflüge sind die Nest- und die Witwermethode. Bei ersterer wird einer der Partner auf die Reise geschickt, während der andere die Versorgung der Nestjungen übernimmt. Meist wird nur 1 Ei zur Brut gelassen, um die Belastung der fütternden Taube zu reduzieren. Bei der Witwermethode werden getrennt lebende Partner für kurze Zeit zusammengeführt und dann bei einem Flug eingesetzt. Bei einer häufig praktizierten Variante der Witwermethode werden die Tiere beider Geschlechter während der gesamten Flugsaison getrennt gehalten, es wird mit ihnen nicht gezüchtet. So wird zusätzlich zum genetisch bedingten Heimkehrwillen das arteigene Verhalten infolge der Paarbindung ausgenutzt.

3.3 Transport

Wissenschaftliche Untersuchungen beim Transport ergaben, dass das Wohlbefinden und die Kondition der Tauben in dem Maße abnimmt, wie die zur Verfügung gestellte Fläche pro Taube verringert wird. Bei Tauben, die im Kabinenexpress nicht ans Wasser gelangen, kommt es zu verminderter Wärmeabgabe und zu Gewichtsverlusten als Folge einer lebensgefährlichen Austrocknung. Bei beengten Platzverhältnissen ist außerdem mit Stress, Bissverletzungen und einem Anstieg der Innentemperatur auf bis zu 35°C zu rechnen, was zu einer Erhöhung der Flugverluste führen kann. Nach 4 – 6 Stunden Transportdauer sollte deshalb eine Pause eingelegt werden, in denen den Tieren Trinkwasser angeboten wird.

Nach dem Transport oder einem mehrstündigem Aufenthalt in unzureichend belüfteten und überhitzten Fahrzeugen kommt es außer zu einer Schwächung der Tauben zu einer Störung des Orientierungsvermögens mit der Folge verlängerter Flugzeiten.

Auch dies ist ein Grund, Fahrzeuge älteren Datums zu ersetzen und Transportpausen mit Tränkung und zusätzlicher Frischluftzufuhr durch Hochziehen der Jalousien einzulegen.

3.4 Witterungsbedingungen am Auflassort und auf der Flugstrecke

Einen entscheidenden Einfluss auf Verluste bei Distanzflügen haben sowohl bei Jung- als auch bei Alttauben ungünstige Witterungsbedingungen, wie vollständig bedeckter Himmel, starker Gegenwind oder Hitze beim Auflass und/oder während des Flugs. Werden die Tauben durch Witterungseinflüsse gezwungen, ihre Flughöhe zu verringern, steigt die Gefahr von Verletzungen durch Hochspannungsleitungen, Antennen, Drähte und Gehölze, in deren Folge sie das Opfer von Beutegreifern werden. Die strikte Einhaltung der in der Checkliste aufgeführten Startbedingungen kann diese Verluste minimieren, jedoch nicht völlig verhindern. Zudem ist als Mangel im geltenden Regelwerk des Verbands anzusehen, dass Flüge bei extremer Hitze nicht generell untersagt sind, sondern nur bei gleichzeitigem Gegenwind. Es gibt zudem in diesem Fall keine konkreten Vorgaben über die zulässige Windgeschwindigkeit. Die subjektive Beurteilung kann zu einer Fehleinschätzung und erhöhten Flugverlusten führen. Erschöpfte Tauben schließen sich zum Teil anderen Schwärmen an oder suchen fremde Schläge auf.

Bei den Tribünenflügen werden die Zahl der Trainingsflüge und deren Distanzen vom Veranstalter festgelegt. Eine geringe Anzahl mit kurzen Distanzen führt häufig zu hohen Tierverlusten bei den Endflügen. Zudem erfolgt der Auflass zu den Wertungsflügen häufig bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, weil sie als Veranstaltung mit einem hohen Unterhaltungswert und finanziellem Hintergrund veranstaltet werden, vielfach mit Bierzelt und Musikkapelle. Diese Flüge sind abzulehnen, wenn hohe Verluste billigend in Kauf genommen werden und ein überwiegend kommerzielles Interesse vorliegt.

Tauben, die aus unterschiedlichen Gründen den Flug abbrechen, erreichen den Heimatschlag im günstigsten Fall verspätet. Häufig landen sie in fremden Schlägen, sterben infolge Hunger und Durst, werden Opfer von Beutegreifern und Kraftfahrzeugen oder ertrinken. Brieftauben sind auf ein spezielles Futter konditioniert, können deshalb nicht als Stadttauben überleben, die zu „Allesfressern“ geworden sind. Deshalb ist die Behauptung falsch, dass Brieftauben die Populationen der Stadttauben in größerem Umfang vermehren. Schon der Vergleich des Typs von Stadt- und Brieftauben zeigt erhebliche Unterschiede, die sich besonders deutlich in der Schnabelform zeigen. Nur wenn geeignete Dachböden oder Schläge vorhanden sind, kann es in Einzelfällen zur Bildung kleinerer Gruppen kommen.

3.5 Ermittlung der Verlustursachen und Schlussfolgerungen

Die im Internet veröffentlichten Preislisten eines jeden Fluges enthalten Daten über die Flugleistung der gewerteten Tauben. Es ist jedoch nicht möglich, die Zahl der insgesamt aufgelassenen und der heimgekehrten Tauben zu vergleichen, aus der die Verlustrate zu errechnen wäre. Erschwerend käme hinzu, dass die an den folgenden Tagen heimkehrenden und die in fremden Schlägen gelandeten Tiere nicht erfasst werden. Die Auswertung der Tierverluste auf Distanzflügen und die Analyse der möglichen Ursachen würde jedoch Mängel in der Vorbereitung der Tiere, menschliches Fehlverhalten beim Transport oder/und Auflass aufdecken, aus denen Schlussfolge-

rungen für zukünftige Flüge zu ziehen wären. Es ist eine der dringlichsten Aufgaben des Verband, eine Regelung zur Verlustratenerfassung jedes Flugs einzuführen.

Jeder Flug mit erhöhten Tierverlusten muss durch die Auflassleiter analysiert werden, um daraus Konsequenzen für folgende Flüge abzuleiten. Es ist zunächst zu klären, ob die Checkliste des Verbands vollständig abgearbeitet wurde oder ob Mängel festgestellt wurden Dazu wären die Auflassleiter durch den Verband zu verpflichten. Es wäre überlegenswert, ob eine Kontrolle der Checkliste bei besonders verlustreichen Flügen nicht durch eine unabhängige Gruppe von 3 Verbandsmitgliedern erfolgen sollte. Weiterhin sollte festgelegt werden, dass die zertifizierten Auflassleiter, aber auch die Fahrer und Transportbegleiter in regelmäßigen Abständen an Schulungen teilnehmen, worüber ein Nachweis auszustellen ist. Auch eine zentrale Auswertung der verlustreichen Flüge wäre erforderlich, um auf der Grundlage umfassender Daten festgestellte Mängel bei den nachfolgenden Flügen abzustellen. Dadurch könnten die Auflassleiter in ihrer verantwortungsvollen Funktion wirksam unterstützt werden.

Es ist möglich, aus der für jeden Flug veröffentlichten Konkursdauer, der Zeit, in der das erste Drittel der gestarteten Tauben den heimatlichen Schlag erreicht, Schlüsse auf erschwerte Flugbedingungen zu ziehen, die mit höheren Tierverlusten verbunden sind. Die Konkursdauer liegt bei kurzen Flügen (100 - 349 km) bei 10 - 20, bei mittleren (300 - 499 km) bei 10 – 45 und bei längeren Flügen (500 - 700 km) bei 60 - 70 min. Durch das für die Flugleiterschulung zuständige Vorstandsmitglied des Verbands werden bei Flügen mit überhöhter Konkursdauer von den zuständigen Flugleitern Begründungen eingefordert, die bisher jedoch nicht wissenschaftlich ausgewertet wurden.

Eine nicht erfolgte Koordination der Auflassplätze kann dazu führen, dass mehrere Taubenschwärme aus unterschiedlichen oder gar entgegengesetzten Richtungen zusammentreffen. Dies kann zu erheblichen Störungen des Flugverhaltens und daraus resultierenden Tierverlusten führen. Diese Gefahr besteht auch in grenznahen Regionen. Daraus ergibt sich die Forderung, die Auflassplätze national und international abzustimmen. Das Ziel muss sein, deren Zahl zu reduzieren und die am besten geeigneten stärker zu nutzen. Entsprechend § 2b der Reiseordnung des Verbands sollen Flüge innerhalb Deutschlands nur von zertifizierten Auflassplätzen starten. Eine Arbeitsgruppe des Verbands arbeitet an der Zertifizierung von Auflassplätzen mit dem Ziel, die Zahl dieser Plätze zugunsten zentraler Auflassplätze zu reduzieren und dadurch die Qualität der Auflässe zu verbessern. Es liegt bereits eine erste Liste nicht zertifizierter Auflassplätze mit der Angabe alternativer zertifizierter Plätze vor, die weiter vervollständigt wird. Ab 2010 werden nur die Flüge gewertet, die von zertifizierten Auflassplätzen gestartet wurden.

Da Tribünenflüge nicht in Verantwortung des Verbands, sondern von Privatpersonen durchgeführt werden, unterliegen sie nicht den Regelungen des Verbands. Da außerdem wirtschaftliche Interessen eine große Rolle spielen, kann es zu Verstößen gegen das Tierschutzgesetz und hohen Tierverlusten kommen. Daraus ist die dringende Forderung nach einer amtstierärztlichen Überwachung der Tribünenflüge abzuleiten.

3.6 Rückführung verflogener Tauben

Wenn verflogene Tauben in fremden Schlägen landen, fliegen sie vielfach nach einigen Tagen der Erholung zielstrebig zu ihrem Heimatschlag. Brieftauben sind an ih-

rem Fußring mit dem Herkunftsland, für Deutschland steht DV, und einer mehrstelligen Zahl zu erkennen: Vereinsnummer(fängt immer mit 0 an) – Geburtsjahr – fortlaufende Nummer. Jede auf einem Flug gesetzte Brieftaube hat außerdem einen zweiten Ring mit einer computertauglichen Nummer, auf den die Telefon-Nr. des Züchters aufgeklebt ist, um ihn direkt zu benachrichtigen. Der Züchter ist verpflichtet, das Tier wieder in seinen Besitz zu nehmen. Ein Problem ist jedoch, dass einige Züchter nicht an der Rücknahme von Tauben interessiert sind, die nicht in die Wertung gekommen sind, oder wegen der Gefahr der Einschleppung von Krankheitserregern aus fremden Schlägen oder hoher Versandkosten. Die genannten Gründe sind ethisch und rechtlich nicht haltbar, zumal wenn den Züchter oder die Reisevereinigung ein Mitverschulden trifft, etwa wegen nicht ausreichenden Trainings oder Auflass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen. Dies ist eindeutig als Verstoß gegen § 3 Nr. 3 TSchG zu werten, in dem es heißt: „Es ist verboten, ein im Haus, Betrieb oder sonst in der Obhut des Menschen befindliches Tier auszusetzen“. Entsprechend § 18 Abs. 1 Nr. 4 TSchG ist dies als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Ist der Besitzer nicht zu erreichen, sollte eine Meldung an den Verband Deutscher Brieftaubenzüchter (0201 8 72 24 259) erfolgen, der die Rückholung durch einen regionalen Vertrauensmann veranlasst. Unter www.brieftaube.de kann man auch in dem Button „Verirrte Tauben“ nach Eingabe der eigenen Postleitzahl einen Vertrauensmann in der Nähe erfahren, der zur Abholung der Taube verpflichtet ist. Im Verbandsorgan „Die Brieftaube“ werden laufend die Ringnummern zugeflogener Tauben und die Anschriften der Melder veröffentlicht.

3.7 Verluste durch Greifvögel

Verluste durch Greifvögel treten überwiegend beim Freiflug in Schlagnähe, weniger bei Distanzflügen auf. Diese Gefahr besteht besonders vor und während ihrer Jungvogelaufzucht. Als Gegenmaßnahme kann eine Begrenzung der Flugzeit auf die Perioden versucht werden, in denen die Greifvögel weniger aktiv sind. Dazu ist eine genaue Beobachtung ihres Verhaltens im Tagesverlauf Voraussetzung. Nur in begründeten Einzelfällen ist ein Abschuss durch einen Jagdberechtigten möglich. Da die Greifvögel in konstanten Territorien leben, kommt es jedoch nach dem Abschuss zur Einwanderung von Artgenossen, womit in kurzer Zeit der alte Zustand wiederhergestellt wird. In keinem Fall sollte der Züchter versuchen, das Problem mit Hilfe von Fallen, Fangeisen, Fangkörben, Gift oder mit Eisenspitzen gespickten Tierkadavern zu lösen, da dies auf Grund des geltenden Jagdrechts als Straftat zu werten ist. Wenn ein Freiflug nicht möglich, muss ein Ausgleich durch geräumige Volieren geschaffen werden.

3.8 Hinweise für eine amtstierärztliche Überwachung

Für eine amtstierärztliche Überwachung des Brieftaubensports als Verbands- und Weitstreckenflüge nach dem Tierschutzgesetz besteht nach derzeitigem Recht keine Pflicht. Ein amtstierärztliches Eingreifen ist erst bei Vorliegen eines Verstoßes gegen das Tierschutzgesetz möglich, also nachträglich. Dagegen wäre für die Veranstalter von Tribünenflügen entsprechend § 11 Abs. 1 Nr. 2 TSchG eine Erlaubnis der zuständigen Behörde erforderlich, da sie „Tiere für andere in einem Tierheim oder in einer ähnlichen Einrichtung halten“. Dadurch wäre eine Überwachung von Haltung, Training und Distanzflügen möglich.

Nach der Viehverkehrsverordnung sind Taubenhalter verpflichtet, ihre Bestände den zuständigen Veterinärämtern zu melden. Es wäre möglich, durch gezielte Abfrage bei diesen Meldungen die Brieftaubenbestände zu erfassen. Dadurch könnte vor Beginn der Reisesaison mit den Reisevereinigungen Kontakt aufgenommen werden. Dann wäre beispielsweise eine Kontrolle der Kabinenexpresse vor dem ersten Flug im Jahr möglich. In jeder Reisevereinigung existieren Jahresflugpläne mit den Terminen der Flüge, die im Verlauf von 4 Monaten im Wochenabstand durchgeführt werden. Aus diesen Plänen sind die Auflassorte und die Entfernungen ersichtlich. Aus den Preislisten einer Flugsaison ist zu ersehen, ob die im Flugplan angeführten Distanzen eingehalten wurden, nicht jedoch die Flugverluste. Abweichungen vom Flugplan (Streckenverkürzung) sind erforderlich, wenn ungünstige Witterungsbedingungen vorliegen. Daraus wären Termine für die amtstierärztliche Überwachung abzuleiten.

Es gibt in einigen Bundesländern Bemühungen, durch Runderlasse der zuständigen Ministerien eine Überwachung zu sichern, die zunächst die Tribünenflüge betreffen könnte. Diese sind wegen der beschriebenen Besonderheiten häufig mit höheren Verlustraten verbunden, wären wegen der geringen Zahl (bundesweit <20) mit vertretbarem Aufwand zu überwachen.

Die zuständigen Amtstierärzte sollten sich in die Vorbereitung und Überwachung der Tribünenflüge einschalten, ggf. konkrete Auflagen erteilen und deren Einhaltung kontrollieren:

- Dauer der Quarantäne,
- Begrenzung der Aufnahmezeit auf maximal 4 Wochen, um einen einheitlichen Gesundheits- und Trainingsstatus zu erreichen,
- Begrenzung der Tierzahl,
- fachtierärztliche Überwachung des Bestands von der Aufnahme bis zum Wertungsflug,
- Festlegung der Zahl und Entfernung der Trainingsflüge,
- Dokumentation der Trainings- und Vorflüge (Datum, Entfernung, Witterung, Zahl der gestarteten und der rückgekehrten Tiere),
- Mitwirkung eines zertifizierten Auflassleiters,
- Kontrolle der Checklisten auf vollständige Ausfüllung,
- Kontrolle der Transportfahrzeuge, wobei besonders auf die Beleuchtung, Klimatisierung und Reinigung zu achten ist.

Eine amtstierärztliche Genehmigung von Tribünenflügen wäre von der Einhaltung der geforderten Bedingungen abhängig zu machen. Insbesondere die Flugverluste und deren kritische Auswertung sind zu berücksichtigen. Bei erheblichen und wiederholten Verstößen gegen das Tierschutzgesetz sind Tribünenflüge zu untersagen.

4. Literatur

Dorn, F. K.: Flugsport mit Reisetauben, Erster Band, Rasse und Zucht, Deutscher Bauernverlag 1953

Radei, J.: Beitrag zur Arbeitsgruppe III „Tauben im Sport“: Reisetaubensport, Protokolldienst 17/2000, Evangelische Akad. Bad Boll, 184-186

Warzecha, M.: Beitrag zur Arbeitsgruppe III „Tauben im Sport“: Schutz von Leben und Gesundheit, Protokolldienst 17/2000, Evangelische Akad. Bad Boll, 187-193

Warzecha, M.: Taubensport und Tierschutz, Dtsch. tierärztl. Wschr. 11 , 2007, 108 - 113

Tierschutzgesetz in der geltenden Fassung v. 18. Mai 2006

Viehverkehrs-Verordnung in der geltenden Fassung vom 27. Juli 1999

Regelungen des Verbands, veröffentlicht in „Die Brieftaube“ Nr. 11/07:
Vergabebedingungen (S. 383-391)
Reiseordnung (392-397)
Verordnung über die Durchführung von Dopingkontrollen (404-405)
Vorschriften für Halter von Kabinenexpressen (412-416)
Zugeflogenen-Regelung (417-418)

5. Anlage: Checkliste Brieftaubentransporte/Distanzflüge

Datum:

Ort:

Reisevereinigung:

Flugleiter, Betreuer und Fahrer: Name, Anschrift, Tel.-Nr.

Anlass der Überprüfung: Saisonbeginn, besondere Wetterlage, besonderer Anlass

Fahrzeug

Typ und Bauweise: Material, Mittelgang, Wärmedämmung,

Lüftung: Einlassrohr > 10 cm, Durchsatz (30 m 3/min), Thermometer, Thermostatsteuerung

Wasser- und Futterversorgung: Kapazität Wassertank, Füllung, Tränkrinnen, Fahrzeugnivellierung, Futtervorrat

Beleuchtung: natürliches Licht, Kunstlicht vorhanden, funktionsfähig

Kassetten: Fläche, Höhe (23-25 cm), Material, Sauberkeit, Vorgaben zum Besatz

Flugplanung: Teilnehmer, Tierzahl, Einsetzstellen, Checkliste des Flugleiters, Streckenplanung, berechnete Fahrtdauer, Transportpausen, Verladebeginn und –ende, Auflassort und -zeit, Massenstart oder Einzelstart

Witterung am Abflugort:

Werden Sie Mitglied in der

Tierärztlichen Vereinigung für Tierschutz e.V.

Die Tierärztliche Vereinigung für Tierschutz wurde im Jahre 1985 gegründet, um der Schutzbedürftigkeit des Tieres in allen Bereichen und Belangen Rechnung zu tragen. Gerade der Tierarzt mit seinem besonderen Sachverstand und seiner Tierbezogenheit ist gefordert, wenn es gilt, Tierschutzaufgaben kompetent wahrzunehmen. Dieses geschieht in Arbeitskreisen der TVT, die zu speziellen Fragenkomplexen Stellung nehmen.

Jede Tierärztin und jeder Tierarzt sowie alle immatrikulierten Studenten der Veterinärmedizin können Mitglied werden. Der Mitgliedsbeitrag beträgt € 40 jährlich für Studenten und Ruheständler 20 €.

Durch Ihren Beitritt stärken Sie die Arbeit der TVT und damit das Ansehen der Tierärzte als Tierschützer. Unser Leitspruch lautet:

„Im Zweifel für das Tier."

Weitere Informationen und ein Beitrittsformular erhalten Sie bei der

Geschäftsstelle der TVT e. V.
Bramscher Allee 5
49565 Bramsche
Tel.: (0 54 68) 92 51 56
Fax: (0 54 68) 92 51 57
E-mail: geschaeftsstelle@tierschutz-tvt.de
www.tierschutz-tvt.de