

Stellungnahme

zur Konsultation der EFSA bzgl. einer Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz der Tiere beim Transport

Die Bundestierärztekammer e. V. (BTK) hält eine grundsätzliche Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 für dringend geboten. Trotz guter Ansätze kann mit den Vorgaben der Verordnung ein tierschonender Transport häufig nicht sichergestellt werden. Langzeittransporte zeigen immer wieder, dass die Unwägbarkeit tierschutzwidriger Transportbedingungen mit der Dauer eines Transportes steigt. Die BTK hält nach Abwägung unterschiedlicher Interessen und dem Schutz der Tiere folgende Forderungen für geboten, wobei ausgewählte Beispiele zum Kälbertransport ausführlicher begründet werden:

1. Grundsätzlich sollte der Transport lebender Tiere wo immer möglich durch den Transport von Fleisch und Fleischprodukten bzw. Samen und Embryonen ersetzt werden.
2. Die Altersbegrenzung für „Tiere mit physiologischen Schwächen“ muss anhand veterinärmedizinischer Kriterien überarbeitet werden.
3. Transportzeiten einschließlich Zeitabstände für Tränken, Füttern und Ruhepausen müssen überarbeitet und die Möglichkeit, beliebig viele Transportintervalle aneinanderzureihen, muss begrenzt werden.
4. Verbesserungen in der Umsetzung sind erforderlich hinsichtlich der Entscheidungswege und –bedingungen zur Zulassung von Langzeittransporten.
5. Die Platzverhältnisse (Höhe etc.) sowie die Ausstattung der Fahrzeuge müssen auf der Grundlage der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse aktualisiert werden.
6. Implementierung, Durchsetzung und Sanktionierung müssen verbessert werden.

Begründung

Zu 1. Ersatz des Transports lebender Tiere

Grundsätzlich sollten Tiere so wenig wie möglich transportiert werden, da jede Verbringung von Nutztieren von Natur aus stressig ist (z. B. neue Umgebung, Vermischung mit unbekanntem Tieren) und potenzielle Auswirkungen auf ihre Gesundheit und ihr Wohlergehen hat (z. B. Verletzungen). Je länger der Transport dauert, desto größer sind die potenziellen negativen Auswirkungen. Darüber hinaus können Tiertransporte und das Mischen von Tieren aus unterschiedlichen Herkunftsbetrieben die Übertragung von Krankheiten begünstigen und sich negativ auf die Fleischqualität auswirken (z. B. mehr Wunden, stressbedingte PSE). Schließlich ist der Übergang zu kürzeren Lieferketten und weniger Transporten vorteilhaft für die Umwelt, wie in der „Farm to Fork“-Strategie anerkannt.

Der Transport von lebenden Tieren zur Schlachtung sollte so weit wie möglich durch den Transport von Schlachtkörpern ersetzt werden. Der Transport von Zuchttieren sollte durch den Einsatz moderner Zuchttechnologie (Versand von Samen und Embryonen) soweit wie möglich reduziert werden.

Zu 2. Tiere mit physiologischen Schwächen

- In **Anhang 1 Kapitel 1 Nr. 2** Verordnung (EG) Nr. 1/2005 wird festgelegt, dass verletzte Tiere und **Tiere mit physiologischen Schwächen** oder pathologischen Zuständen als nicht

transportfähig einzustufen sind. In der folgenden Aufzählung wird dazu der Transport insbesondere u. a.

- neugeborener Säugetiere, deren Nabelwunde noch nicht vollständig verheilt ist,
- weniger als drei Wochen alter Ferkel,
- weniger als eine Woche alter Lämmer und
- weniger als zehn Tage alter Kälber, es sei denn, die Tiere werden über eine Strecke von weniger als 100 km befördert,

gezählt. Eine nicht ausreichend stabile Immunlage bei Jungtieren ist veterinärmedizinisch als „physiologische Schwäche“ zu beurteilen, so dass die angegebene Altersbegrenzung einer Überarbeitung bedarf.

Beispiel Kälber (siehe dazu: [Transport von Kälbern](#), Positionspapier der Bundestierärztekammer und der Tierärztlichen Vereinigung für Tierschutz):

In einem Alter von etwa 2 Lebenswochen hat die Konzentration der über das Kolostrum aufgenommenen Antikörper bereits stark abgenommen. Das eigene Immunsystem eines Kalbes ist jedoch frühestens in einem Alter nach etwa 4 Wochen hinreichend belastbar. In dieser Zeit der „immunologischen Lücke“ (3. – 4. Lebenswoche) ist kein ausreichender Immunschutz bei Kontakt zu einem breit gefächerten Erregerspektrum gegeben. **Hier scheint eine Anpassung der Altersgrenze auf mind. 4 Wochen angezeigt.**

Zu 3. Überarbeitung von Transportzeiten und Intervallen

- In **Anhang 1 Kapitel V Nr. 1 Ziffer 1.4 Buchstabe a** Verordnung (EG) Nr. 1/2005 werden die Zeitabstände für das Tränken und Füttern sowie Beförderungsdauer und Ruhezeiten festgelegt: „Kälber, Lämmer, Zickel und Fohlen, die noch nicht abgesetzt sind und mit Milch ernährt werden, sowie noch nicht abgesetzte Ferkel müssen nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden.“

Hier ist eine Überarbeitung dringend angezeigt.

Beispiel Kälber (siehe dazu: [Transport von Kälbern](#), Positionspapier der Bundestierärztekammer und der Tierärztlichen Vereinigung für Tierschutz):

Noch nicht abgesetzte / entwöhnte Kälber nehmen die für den Selbsterhalt und den Selbstaufbau erforderlichen (Fest-) Futtermittel und Wasser in den dafür notwendigen Mengen mit der Milch-, Vollmilch- (VM) oder Milchaustauscherfütterung (MAT) auf. Ihr Verdauungssystem ist entsprechend „umgestellt“, tierbasierte Indikatoren dafür sind die Ausbildung der Vormägen und eine entsprechende Kotbeschaffenheit. Von Muttertieren geführte Kälber saugen ca. 6 – 12mal täglich, um ihren Bedarf an Nährstoffen, Energie und insbesondere Proteinen zu decken. Kälber mit Gewöhnung an MilCHFutterautomaten zeigen eine ähnliche Futteraufnahmefrequenz. Durch das arttypische Verhalten der über den Tag verteilten, mehrmaligen Aufnahme kleiner Portionen wird einer Überfüllung des Labmagens vorgebeugt. Auch der Einsatz von Tränkeautomaten in Haltungsbetrieben trägt dieser Anforderung Rechnung. Eine auch häufig anzutreffende Verteilung der Tagesration auf nur zwei Mahlzeiten kann dagegen das Fassungsvermögen des Labmagens überfordern, zu Verdauungsstörungen durch Abfluss in Vormägen und/oder den Dünndarm führen und widerspricht zudem dem arttypischen Verhalten von Kälbern. Nach der Milchaufnahme findet im Labmagen jeweils die enzymatische Kaseinausfällung statt. Für diesen physiologischen Verdauungsprozess ist eine mehrstündige Ruhepause nach der Futteraufnahme notwendig, in der die Kälber meistens ruhen.

Unabhängig davon, dass es bisher keine geeigneten technischen Einrichtungen für die kontrollierte Versorgung eines jeden Kalbes auf einem Transportfahrzeug gibt, scheint es angezeigt, die **Versorgungsintervalle den physiologischen Gegebenheiten der Kälber anzupassen und ggf. den Transport nicht abgesetzter Kälber zu untersagen.**

➤ Unabhängig vom Nutzungszweck erlaubt die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 die in **Kapitel V** festgelegten **Transportintervalle** (Transportzeit, Versorgungspause, Transportzeit, Entladungspause) beliebig oft aneinander zu reihen. Eine nicht verlängerbare Transportzeit wird nur nach Ziffer 1.9 für innerstaatliche Schlachtiertransporte eingeräumt. Hier ist eine Überarbeitung angezeigt.

- Für den Transport von Tieren zum Zwecke der Schlachtung (Schlachtiertransporte) wird eine nicht verlängerbare Transportzeitbegrenzung auf max. 8 Stunden gefordert.

Es dürfte unstrittig sein, dass Tiere i. d. R. vom Erzeugerbetrieb zum Zwecke der Schlachtung transportiert werden müssen. Auch muss der Tierhalter eine Auswahl zwischen mehreren Schlachtbetrieben treffen können, um ein für seine Betriebsinteressen passendes Unternehmen zu finden.

In vielen Mitgliedstaaten dürften geeignete Schlachtbetriebe, die innerhalb eines üblichen Versorgungsintervalls von 8–10 Stunden erreicht werden können, dem Tierhalter zur Auswahl stehen. Der Transport von Fleisch ist auch über weite Strecken möglich. Mit tierischen Produkten, auch mit speziellen, weniger hochwertigen Tierkörperanteilen, kann erfolgreich gehandelt werden.

- Für lebende Tiere wird, soweit wie möglich, ein EU-weites Exportverbot in Drittländer (außer Norwegen, Schweiz und Großbritannien) gefordert.

Die Tiere befinden sich oft mehrere Tage – mit Unterbrechung in den Kontrollstellen – auf einem Transportfahrzeug.

Die erwartete durchschnittliche Transportdauer nach einer Traces-Auswertung für Rindertransporte von Deutschland nach Usbekistan wird mit 111,4 Stunden, nach Marokko mit 115,4 oder in die Türkei mit 91,5 Stunden angegeben.

Für den Transport von **Zuchttieren** wird häufig der Aufbau eines leistungsfähigeren Tierbestandes in einem Drittland als Begründung angegeben. Die bekannte hohe Beeinträchtigung des Wohlergehens der transportierten Rinder verlangt eine objektive Prüfung, ob diese Zielsetzung nicht mit anderen züchterischen Maßnahmen erreicht werden kann. Zudem ist der Erfolg der jetzigen züchterischen Maßnahmen in Drittländern zu hinterfragen. So werden Rinderexporte aus Deutschland in die Türkei z. B. seit den 1970er Jahren durchgeführt, ein Zeitraum, der den Aufbau einer Landeszucht ermöglichen sollte!

➤ Nach **Anhang I Kap. V Nr. 1.8.** darf die Beförderungsdauer gemäß den Nummern 1.3, 1.4 und 1.7 Buchstabe b) – insbesondere unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsortes – im Interesse der Tiere um zwei Stunden verlängert werden.

Gemäß der Europaratsempfehlung ist es niemals im Sinne der Tiere, diese zwei Stunden extra grundsätzlich in die Transportplanung mit einzubeziehen. Diese sind dazu gedacht, Unwägbarkeiten wie Stau, Unfall, Fahrzeugschaden, Wetterunbilden abzumildern, wenn der Weg von Verzögerungsort bis zum Bestimmungsort kürzer ist als zu einer Versorgungsstation.

Die Erfahrung zeigt, dass Organisatoren diese zwei Stunden häufig von vorneherein einplanen und damit die maximale Transportdauer um zwei Stunden verlängern (z.B. nicht abgesetzte Kälber nicht maximal $9+1+9=19$ h Fahrt, sondern 21h; oder Rinder nicht $14+1+14=29$ h sondern 31h!)

Im Sinne der Tiere und entsprechend der Europaratsempfehlung muss in der Verordnung unmissverständlich klargestellt werden, dass die maximale Transportdauer nur in Ausnahmefällen überschritten werden darf. Ein Überschreiten ist keinesfalls in der Transportplanung vorzusehen.

Zu 4. Verbesserungen in der Umsetzung

Sollte der Export lebender Tiere weiterhin zwingend notwendig sein, müssen mindestens die Entscheidungswege und -bedingungen zur Zulassung dieser Transporte geändert werden.

Die Anhörungen im ANIT-Ausschuss haben sehr deutlich gemacht, dass die einzelne Vor-Ort-Behörde mit den ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten die umfassende Vorab-Prüfung der Transportbedingungen nicht mit der gebotenen Sicherheit durchführen kann. Das gilt insbesondere für die Plausibilitätsprüfung des Transportplanes.

Mindestens sind für Drittlandexporte von Zucht- und Nutztieren – falls die Notwendigkeit des Transportes überhaupt gegeben ist – vorab eine Überprüfung und Bewertung

- auf das Vorhandensein einer Infrastruktur, die eine tiergerechte Haltung, Fütterung und ggf. tierärztliche Versorgung dauerhaft sicherstellt,
- der Einhaltung mindestens der OIE-Standards in der Tierhaltung und zur Schlachtung am Bestimmungsort und
- bei Zuchttieren eines geeigneten Herdenaufbauprogramms im Drittland

durch eine übergeordnete Behörde vorzusehen. Zusätzlich ist eine vollständige **Zertifizierung** möglicher Transportrouten durch unabhängige Experten bis zum Bestimmungsort im Drittland vorzunehmen. Dazu gehört insbesondere auch eine Verifizierung der Versorgungsstationen. Die Einstellung der verifizierten Informationen in einer Datenbank, die den Amtstierärzten vor Ort zur Verfügung gestellt wird, ist notwendig.

Für den Transport von Zuchttieren muss der Nachweis über ein Herdenaufbauprogramm zur Voraussetzung werden. Der Zuchteinsatz der importierten Tiere muss dokumentiert und durch regelmäßige Audits einer unabhängigen Stelle überprüft werden.

Zu 5. Platzverhältnisse und Zulassung der Fahrzeuge

Zusätzlich ist eine Überarbeitung in folgenden Punkten notwendig:

- Verbesserung der Transportbedingungen z. B. zur Höhe über der Ladefläche. Die Höhe muss so gewählt werden, dass genügend Freiraum über den Tieren vorhanden ist, um eine Luftzirkulation zu ermöglichen und Verletzungen zu vermeiden.
- Ausstattung der Fahrzeuge, z. B. mit für die transportierten Tiere tatsächlich geeigneten Tränkvorrichtungen. Eine Zentralisierung der Zulassung der Transportfahrzeuge sollte angestrebt werden.

Eine wichtige Voraussetzung für die Abfertigung langer Transporte durch die zuständige Behörde ist die Verwendung der dafür zugelassenen Transportfahrzeuge. Die Zulassung erfolgt durch die zuständige (lokale) Behörde, in der Regel Veterinärbehörde. Diese sind mit der Überprüfung der technischen Aspekte der Normerfüllung, z. B. der Ventilationsanlage, in der Regel überfordert, wie in den Anhörungen des ANIT-Ausschusses deutlich dargelegt wurde.

Ein weiteres, gravierendes Problem stellt die Zulassung von Transportschiffen dar, in die die Tiere in der Regel für den Transport über das Mittelmeer verladen werden. Auch hierfür gibt es keinen gemeinsamen Kriterien- und Standardkatalog mit EU-weiter Gültigkeit. Den zulassenden Behörden wurde von der Kommission in einem kürzlich erschienenen Bericht mangelnde Expertise nicht nur für die Zulassung von Schiffen bescheinigt, sondern auch für den Betrieb des Verladehafens. Beide Aspekte führen zu gravierenden Tierschutzproblemen.

Sowohl für die Zulassung von Straßenfahrzeugen für den langen Transport von Tieren als auch die Zulassung von Transportschiffen müssen EU-weite Standardanforderungen an die technische Ausstattung und den tierschutzgerechten Betrieb festgelegt werden.

Zu 6. Implementierung, Durchsetzung und Sanktionierung

Ein gemeinsames Sanktionssystem und Strafen gelten für die gleichen Arten von Verstößen. Die Anzahl und der Umfang der Kontrollen sind von Mitgliedsstaat zu Mitgliedsstaat unterschiedlich. Es wurde oft vorgeschlagen, dass ein stärker harmonisiertes Sanktionssystem sinnvoll sein könnte.

Darüber hinaus könnte eine verbesserte grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Kommunikation und Nachverfolgung von Sanktionen die Durchsetzung der Verordnung verbessern.

Die Durchsetzung sollte in Bezug auf die Kontrolle der Fahrtplanung, die Überprüfung der Fahrzeiten, Inspektionen während der Verladung und an den Kontrollstellen, eine engere länderübergreifende Zusammenarbeit und die Schulung aller beteiligten Personen verbessert werden.

Wenn die technischen Anforderungen nicht eingehalten werden können, darf ein Transport nicht durchgeführt werden. Das gilt in jedem Mitgliedsstaat und muss konsequent eingehalten werden. Darüber hinaus muss im Fall des Transports nicht transportfähiger Tiere eine zwingende Sanktionierung vorgesehen werden.

Berlin, den 07. Juni 2021

Die Bundestierärztekammer ist eine Arbeitsgemeinschaft der 17 Landes-/Tierärztekammern in Deutschland. Sie vertritt die Belange aller rund 43.000 Tierärztinnen und Tierärzte, Praktiker, Amtsveterinäre, Wissenschaftler und Tierärzte in anderen Berufszweigen, gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit auf Bundes- und EU-Ebene.