

Gemeinsame Stellungnahme

**von Menschen für Tierrechte – Bundesverband der Tierversuchsgegner e.V.,
Bundesverband Tierschutz e.V. und Bund gegen Missbrauch der Tiere e.V.**
(nachfolgend „Tierschutzverbände“) zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates sowie der dazu gehörenden Anhänge

(Stand: 07.12.2023)

15.01.2024

Vorbemerkung

Die Überarbeitung der EU-Tiertransportverordnung ist für die Weiterentwicklung des europäischen Tierschutzrechtes von zentraler Bedeutung, zumal alle landwirtschaftlich gehaltenen Tiere mindestens einmal, meist sogar mehrfach in ihrem Leben transportiert werden. Jeder Transport stellt für die Tiere eine besondere physische und psychische Belastung dar, insbesondere Transporte über lange Strecken.

Der Schwerpunkt der gemeinsamen Agrarpolitik der EU ist bisher aber nicht auf den Schutz der Tiere beim Transport ausgerichtet¹. Die derzeitigen EU-Rechtsvorschriften zum Schutz der Tiere bei Transporten sind als lückenhaft und ungenügend zu bewerten. In vielen Fällen lässt sich nicht einmal die Umsetzung bestehenden Rechtes behördlich ausreichend kontrollieren. Außerdem werden die EU-Rechtsvorschriften zu Tiertransporten von den Mitgliedstaaten nicht einheitlich umgesetzt, so dass Transportunternehmen die dadurch entstehenden Schlupflöcher zu Lasten des Tierschutzes bei ihrer Transportplanung ausnutzen. Bislang werden auf EU-Ebene Daten zu Lebendtiertransporten nur fragmentarisch erfasst. Derzeit sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, Daten zu Lebendtiertransporten zu erheben und zu

¹ Europäischer Rechnungshof (2023): Lebendtiertransporte in der EU: Herausforderungen und Chancen, Analyse 03, S. 18

melden. Gemäß der aktuell gültigen EU-Transportverordnung müssen die Mitgliedstaaten ausschließlich durchgeführte Inspektionen melden.

Die erheblichen Defizite des europäischen Tiertransportrecht samt der daraus resultierenden Missstände sind der EU-Kommission hinreichend bekannt. Zum einen durch die umfassenden und belastbaren Dokumentationen von Filmemachern und Tierschutzorganisationen ebenso wie durch den Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs von 2018 über den Tierschutz in der EU, den Bericht des EU-Parlamentes zu Schiffstiertransporten sowie das wissenschaftliche Gutachten der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) vom 12. Januar 2021 über den Schutz von Tieren beim Transport.

Das mit den Missständen täglich einhergehende erhebliche Leid der Tiere beim Lebetiertransport, das aufgrund unzureichender Schutzvorschriften und mangelhaftem Vollzug in der EU entsteht, widerspricht eklatant den Verpflichtungen aus Art. 13 AEUV. Dort heißt es:

„Bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union in den Bereichen Landwirtschaft, Fischerei, Verkehr, Binnenmarkt, Forschung, technologische Entwicklung und Raumfahrt tragen die Union und die Mitgliedstaaten den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung;“

Die Tierschutzverbände begrüßen daher die von der EU nun in Angriff genommene grundlegende Überarbeitung der europäischen Schutzvorschriften für den Transport lebender Tiere im Rahmen ihrer Farm-to-Fork-Strategie.

Der vorliegende Verordnungsentwurf lässt erkennen, dass die Kommission den Vollzug innerhalb der Mitgliedsstaaten zukünftig einheitlicher gestalten will. Erkennbar wird dies bereits durch die dem Verordnungstext vorangestellten nunmehr 57 Erwägungsgründe, welche die Grundzüge der getroffenen Regelungen samt deren Ziele konkretisieren sowie die insgesamt 33 Definitionen verordnungsrelevanter Begriffe.

Festzustellen sind tierschutzrelevante Verbesserungen, u.a. hinsichtlich Transportzeiten, dem Transport bei extremen Temperaturen, dem Platzbedarf und der Anhebung des Mindestalters nicht entwöhnter Tiere. Positiv ist auch zu bewerten, dass die Verordnung die Vorgaben für den Transport von Hunden und Katzen präzisiert.

Dennon bleibt der Entwurf insgesamt hinter den Empfehlungen der EFSA und des ANIT-Ausschusses und auch hinter den in der Begründung formulierten selbstgesteckten Zielen zurück. Aus Sicht der Tierschutzverbände enttäuscht der Entwurf ausgerechnet bei zentralen Herausforderungen. So fehlt das schon seit langer Zeit von vielen Seiten geforderte Verbot des Transportes von lebenden Tieren in Tierschutz-Hochrisikostaaen gänzlich in dem Entwurf. Notwendig wären zudem eine deutlich stärkere Reglementierung von Schiffstiertransporten, bessere Schutzvorschriften für den Transport vulnerabler Tiere sowie eine absolute Beschränkung der Transportzeit lebender Tiere auf 8 Stunden, so wie es die Bürger der EU seit Jahren erwarten und fordern.

Zu den Erwägungsgründen

Grundsätzlich positiv zu werten sind die Erläuterungen dazu, dass...

- unter Bezug auf die Rechtsprechung des EUGH in der Rechtssache C-424/13 die EU-Tierschutzvorschriften beim Transport nicht an den Außengrenzen der Union enden (vgl. EG 10). Allerdings bleibt im folgenden Verordnungstext unklar, wie dies in der Praxis in Nicht-EU-Ländern sichergestellt werden kann.
- ein obligatorischer Aufenthalt der Tiere sowohl am Ausgangs- als auch am Bestimmungsort vorgeschrieben werden soll, um die bedenkliche Praxis des „Sammelstellen-Hoppings“ zu verhindern (EG 18).
- Transportschiffe unter „schwarzer Flagge“ von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats für den Transport von Tieren nicht mehr zugelassen werden sollen (EG 23). Negativ zu bewerten ist jedoch, dass die Schiffe, die unter „grauer Flagge“ fahren, weiterhin zugelassen werden sollen.
- alle Straßenfahrzeuge über ein Echtzeit-Ortungssystem verfügen sollen, das ihren Standort während der gesamten Fahrt bis zur Beendigung der Fahrt an ein mit TRACES verbundenes Informationssystem übermittelt (EG 33).
- die Transportzeit zur Schlachtung nicht länger als 9 Stunden dauern soll (EG 37). Allerdings stellen die hier möglichen Ausnahmen diesen positiven Ansatz insgesamt in Frage.
- das Mindestalter und -gewicht nicht abgesetzter Tiere, ab dem sie transportiert werden dürfen, erhöht werden soll. Darüber hinaus sollten diese Tiere höchstens 8 Stunden befördert werden, es sei denn, an Bord des Transportmittels ist ein System vorhanden, das es ermöglicht, die nicht abgesetzten Tiere wirksam mit angewärmter Milch oder Milchersatz zu füttern (EG 39).
- Beförderungszeiten bei extremen Temperaturen beschränkt werden (EG 42). Allerdings sind die vorgeschlagenen Temperturgrenzen ungenügend und die Einhaltung schwer zu kontrollieren.

Kritisch zu werten sind unter anderem folgende Zielsetzungen in den Erwägungsgründen:

- Der Transport von Zootieren, von Zierfischen (EG 16) sowie von lebenden Tieren zu wissenschaftlichen Zwecken (EG 17) soll vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen werden. Ziel der EU sollte es jedoch sein, alle relevanten Tiergruppen unabhängig von deren Verwendungszweck nach grundsätzlich vergleichbaren Schutzvorschriften zu transportieren.
- Bei Schiffstiertransporten soll weiterhin die auf See verbrachte Zeit nicht als Beförderungszeit angerechnet werden (EG 41). Der Bericht des ANIT-Ausschusses des EU-Parlamentes sowie Berichte von Tierschutzorganisationen belegen jedoch ausdrücklich, dass die derzeitigen Rahmenbedingungen bei Schiffstiertransporten zu ganz erheblichen Risiken für das Tierwohl führen, so dass gerade die Beförderungszeit einen unverzichtbaren Tierschutzparameter darstellt.
- Die Betonung in den Erwägungsgründen, dass der Transport von lebenden Tieren einen wichtigen Teil der Agrar- und Lebensmittelkette darstellt und der

Warenverkehr nicht beeinträchtigt werden darf, erweckt den Eindruck, dass im Zweifelsfall Tierschutzbelange hinter wirtschaftlichen Belangen zurückstehen. Deshalb sollte in den Erwägungsgründen unmissverständlich darauf hingewiesen werden, dass bei der Abwägung von Tierschutzbelangen ein wirtschaftliches Interesse für sich genommen keinen vernünftigen Grund für eine Beeinträchtigung von Leben und Wohlbefinden eines Tieres darstellt.

Besonders kritisch zu sehen sind die Aspekte, die in den Erwägungsgründen allenfalls indirekt angesprochen werden. So gibt es zwar einen Hinweis auf die Forderung des Europäischen Parlamentes sowie des Europäischen Rechnungshofes, dass es Ziel der EU sein muss, Alternativen zum Lebendtiertransport aufzuzeigen, bspw. durch den bevorzugten Transport von Samen oder Embryonen gegenüber Zuchttieren oder den vorrangigen Transport von Schlachtkörpern und Fleisch gegenüber Schlachttieren. Diese wichtige Forderung wird jedoch nicht als eigenständiges Ziel von der EU-Kommission übernommen.

Zu Artikel 2 (Geltungsbereich)

Dass der Transport von Zierfischen und bei Direktlieferungen von aquatisch lebenden Tieren an Lebensmittelunternehmen gänzlich von der Verordnung ausgenommen werden sollen, sollte korrigiert werden. Offensichtlich besteht immer noch die Ansicht, dass die Schmerz- und Leidensfähigkeit aquatisch lebender Tiere niedriger zu bewerten seien als bei Landwirbeltieren. Eine solche Annahme ist wissenschaftlich nicht belastbar. Beim Transport von Zierfischen und bei Direktlieferungen von aquatisch lebenden Tieren an Lebensmittelunternehmen müssen zumindest die allgemeinen Schutzvorschriften des Artikels 4 der Verordnung ebenso wie für alle anderen Tiere gelten.

Zu Artikel 3 (Definitionen)

Nr. 1

Positiv zu werten ist, dass unter „Tiere“, nicht nur wie derzeit geregelt „Wirbeltiere“ unter die Verordnung fallen, sondern zukünftig auch die Kopffüßer und Zehnfüßkrebse, zwei biologisch sensible und sehr artenreiche Tiergruppen innerhalb der Wirbellosen.

Nr. 33

Bedenklich ist der verwendete Begriff des „*unbroken equine animal*“ (so auch entsprechend im Anhang 1, Kapitel 1 Nr. 4). Mit der unkritischen Verwendung dieses Begriffes kann der Eindruck entstehen, dass das *Horse breaking* eine vertretbare Trainings- und Ausbildungsmethode darstellt. Das *Horse breaking* ist aus Sicht des Tierschutzes jedoch abzulehnen, da das Pferd über Tage oder gar Wochen auf der Basis der negativen Verstärkung psychisch und vor allem physisch beeinträchtigt wird, um den Willen der Tiere zu brechen. Zu empfehlen wäre daher, stattdessen den neutraleren Begriff des „ungezähmten“ („*not tamed*“) Pferdes zu verwenden.

Folgende Begriffsdefinitionen sollten ergänzt werden:

- Bislang ist unpräzise, was unter „Schlachttieren“ und „Zuchttieren“ zu verstehen ist. Eine entsprechende Definition könnte die derzeit übliche Praxis beenden, dass zur Schlachtung vorgesehene Tiere als Zuchttiere umdeklariert werden, einzig um die maximal zulässige Transportzeit zu erhöhen (siehe auch Anmerkungen zu Artikel 27).
- Eingeführt werden sollte der Begriff des „Tierschutz-Hochrisikostaates“ – verbunden mit einer entsprechenden Regelung in der Verordnung, um Transporte in solche Länder zu unterbinden, in denen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Tiere (zumeist Wiederkäuer), die als Zucht-, Nutz- oder Schlachttiere dorthin transportiert werden, früher oder später unter tierquälerischen Umständen geschlachtet (geschächtet) werden.

Zu Artikel 13 (Zeugnis über die Zulassung von Tiertransportschiffen)

Zahlreiche Unglücke aus der Vergangenheit zeigen, dass von den Schiffstiertransporten große Gefahren für Mensch, Tier und Umwelt ausgehen.

Nach Art. 13 Absatz 2 d) besteht nun eine Zulassungsvoraussetzung darin, dass das Schiff unter einer Flagge mit einer Flaggenleistungsbewertung von Weiß oder Grau gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle fahren muss.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Schiffe, die unter „schwarzer Flagge“ fahren, also Schiffe mit einer hohen Risikobewertung, zukünftig keine Zulassung mehr erhalten sollen. Eine solche Beschränkung ist allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend notwendig und ausdrücklich zu begrüßen. Da dies aktuell etwa jedes zweite Schiff² betrifft (Stand 2021), sollte diese Forderung auch im laufenden Abstimmungsprozess der Verordnung nicht aufgegeben oder abgeschwächt werden.

Unabhängig davon wäre es notwendig, die Zulassung einzig auf solche Schiffe zu beschränken, die tatsächlich und nachweisbar mit einem geringen Sicherheitsrisiko (weiße Liste) bewertet wurden. Können, wie derzeit vorgeschlagen, auch Schiffe der „grauen Liste“ eine Zulassung erhalten, kann bereits aufgrund der rechtlich unscharfen Trennlinie zwischen der schwarzen und grauen Liste nicht ausgeschlossen werden, dass weiterhin Schiffe mit einem nicht verantwortbaren Sicherheitsrisiko für Mensch und Tier für Tiertransporte verwendet werden.

Da das Durchschnittsalter der EU-zugelassenen Tiertransportschiffe über 40 Jahre beträgt und nicht wenige Schiffe Schrottstatus besitzen, müssten bei Tiertransportschiffen Kontrollen der Wartung und Seetüchtigkeit mit besonderer Sorgfalt und Häufigkeit durchgeführt werden. Grundsätzlich sollte die Kontrolldichte mit steigendem Schiffsalter erhöht werden. Zudem scheint es geboten im Rahmen der

² Animal Welfare Foundation und Tierschutzbund Zürich, Juni 2021: “78 EU-approved livestock carriers”

Zulassung ein maximales Alter für Schiffe festzulegen, wenn beabsichtigt ist, diese für den Tiertransport zu verwenden.

Unabhängig davon muss die EU sicherstellen, dass die Kontrollen und die Zulassung der Schiffe in den Mitgliedsstaaten nachweislich einheitliche und hohe Standards erfüllen. Derzeit ist auffällig, dass die meisten Schiffe an den Stellen eine Zulassung erhalten haben, die offensichtlich geringere Anforderungen stellen und diese somit bevorzugt werden. So fällt beispielsweise die häufige Zulassung von Schiffen in Rumänien auf. Hier wurden in den letzten Jahren rund 60 % der EU-Tiertransportschiffe zugelassen, eine Schiffszulassung wurde in keinem Fall verweigert.

Um Korruption und Missbrauch bei der Zulassung von Schiffen für den Tiertransport zu verhindern, sollte die Prüfung der Zulassung stets zusätzlich von unabhängigen Sachverständigen begleitet werden. Außerdem sollten die Zuständigkeit und die Kompetenzen des „Animal Welfare Officers“ auf eine bestimmte Anzahl von Tieren festgelegt und begrenzt werden.

Zum Schutz der Meere ist es dringend erforderlich, dass bereits im Rahmen der Zulassung der Schiffe die Verpflichtung besteht, dass die anfallenden Abfälle wie Gülle/Jauche sowie während der Fahrt verstorbene Tiere in den Zielhäfen ordnungsgemäß entsorgt werden und dies bei jeder Fahrt in Form von entsprechenden Entsorgungsnachweisen dokumentiert werden muss.

Derzeit ist es aus Zeit- und Kostenerwägungen üblich, dass in einiger Entfernung zur Küste vor Einfahrt in die Zielhäfen diese Abfälle im Meer entsorgt werden. Die Mengen sind dabei erheblich. Allein beim größten Tiertransportschiff mit einer Ladekapazität von 18.000 Tieren fallen bspw. nach eigenen Berechnungen beim Transport von Mastrindern pro Tag über 138 Tonnen Gülle an. Folge der bislang geduldeten Einleitung dieser Abfälle in die Meere ist eine immense und nicht zu verantwortende Belastung der Meeresgewässer. Die großen Mengen an eingeleiteten Nährstoffen verursachen eine massenhafte, teils toxische Algenblüte, die zu einem Sauerstoffmangel in den Meeren führt. Zu beobachten ist schon heute eine starke Zunahme sogenannter Todeszonen am Meeresboden sowie an den Küsten. Diese Todeszonen haben nicht nur massive negative Auswirkungen auf die marinen Lebensgemeinschaften, sondern auch auf die Fischerei und sind somit auch von wirtschaftlicher Relevanz³.

Die EU sollte daher alle Möglichkeiten ausschöpfen, um diese Form massiver Umweltverschmutzung zeitnah zu stoppen.

Verstöße gegen diese Vorgaben müssten auch hart und effektiv bestraft werden, um eine Wirkung zu erzielen. Denn bislang sind die Bußgelder bei Verstößen gegen Umweltschutzbestimmungen beziehungsweise das Strafmaß vergleichsweise gering gegenüber dem Vorteil, den der Reeder oder Charterer aus dem Verstoß zieht.

³ Der Zustand der Weltmeere ist alarmierend, wie der Bericht der Vereinten Nationen 2021 („The Second World Ocean Assessment“) feststellt.

Zu Artikel 18 (Allgemeine Pflichten für Transportunternehmer)

Gemäß Artikel 18 Nr. 2 soll der Transportunternehmer für die Transportfähigkeit der Tiere von der Verladung der Tiere am Abgangsort bis zum Entladen der Tiere am Bestimmungsort verantwortlich sein. Damit ist eine objektive und unabhängige Bewertung nicht möglich, die jedoch dringend notwendig ist, um das angestrebte Tierwohl zu gewährleisten. Daher sollte die Feststellung der Transportfähigkeit von einer unabhängigen und fachlich qualifizierten Person erfolgen. Außerdem bedarf es eindeutiger EFSA-basierter Kriterien für die Transportfähigkeit der Tiere.

Zu Artikel 27 (Fahrzeiten, Ruhezeiten, Fütterungs- und Tränkeintervalle beim Transport von ausgewachsenen Landtieren auf Straße und Schiene bei langen Transporten)

Eine Begrenzung der Beförderungszeit für Schlachttiere ist grundsätzlich zu begrüßen. Solange jedoch eine von der EU vorgegebene, rechtlich eindeutige Unterscheidung zwischen Schlacht- und Zuchttier fehlt, muss weiterhin davon ausgegangen werden, dass bei Langstreckentransporten zur Schlachtung bestimmte Tiere als Zuchttiere umdeklariert werden, was als Etikettenschwindel^{4,5} bezeichnet werden kann, aber übliche Praxis darstellt. Zudem schließt ein Transport von 9 Stunden nicht aus, dass in dieser Zeit ein Hafen erreicht werden kann und die Tiere anschließend auf ein Schiff verladen werden. Da weiterhin vorgesehen ist, dass die Beförderung auf einem Schiff nicht zur Transportzeit gezählt werden soll, wird hier ein nicht unerhebliches rechtliches Schlupfloch ermöglicht.

Aus Sicht der Tierschutzverbände sollten unabhängig von der vorgesehenen Nutzung Wiederkäuer und Schweine ausnahmslos maximal 8 Stunden transportiert werden, einschließlich der Be- und Entladezeit. Diese Forderung wurde im Übrigen im Rahmen einer EU-Petition von weit mehr als einer Million EU-Bürgern deutlich unterstützt. Für Geflügel, Kaninchen, aquatisch lebenden Tieren sowie vulnerable Tieren sowie von Tieren am Ende ihrer „Nutzung (Milchkühe, Sauen, Legehennen) sollte die maximale Transportzeit 4 Stunden nicht überschreiten. Gleichzeitig ist es dringend erforderlich, dass die Zeit der Beförderung von Tieren auf Schiffen auf die Transportzeit angerechnet wird.

Zu Artikel 42 – 45 (Kapitel IX, Sanktionen)

Die Liste der schwerwiegenden Verstöße sollte um den Transport von hochträchtigen Tieren ergänzt werden.

⁴ https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/216045/Questions%20and%20Answers%20DJGT_EN.pdf

⁵ Die Deklaration von Rinder- und Schaftransporten in die genannten Staaten als Zuchtviehexporte ist ein „Etikettenschwindel“, so zutreffend Marahrens im ZDF, Sendung „Kontraste“ am 24.5.2018. Die als angebliche Zuchttiere exportierten Rinder „landen natürlich im Schlachthaus“. Dies liegt u. a. an der fehlenden Futterbasis, den fehlenden landwirtschaftlichen Strukturen, den zu hohen Außentemperaturen und der fehlenden tierärztlichen Versorgung, aber auch an den z. T. sehr hohen Fleischpreisen (näher dazu Maisack / Rabitsch ATD 4 / 2018, 209, 211).

Zu Artikel 52 (Strengere nationale Maßnahmen)

Die Beibehaltung einer Öffnungsklausel für strengere nationale Vorschriften ist zu begrüßen. Im Gegensatz zur jetzigen Regelung sollen laut Entwurf aber zukünftig strengere Maßnahmen nur zulässig sein, soweit das „*reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts*“ nicht beeinträchtigt wird. Damit werden dem Gestaltungsspielraum der Mitgliedsstaaten zugunsten des Tierschutzes rechtlich unklare Grenzen gesetzt, zumal nicht näher erläutert wird, was die EU-Kommission unter „*reibungslosem Funktionieren*“ (im Originaltext: „proper functioning“) versteht und wo der Spielraum für die Mitgliedsländer beginnt bzw. endet.

Die Tierschutzverbände empfehlen daher die Streichung des Halbsatzes in Artikel 52, Satz 1: „- sofern diese Maßnahmen das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigen“. Denn die möglicherweise hier im Raum stehende Befürchtung der Kommission hinsichtlich einer etwaigen Wettbewerbsverzerrung wäre unbegründet. In ihrem Bericht über die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Tierproduzenten (2018) stellte die Kommission bereits fest, dass Tierschutzanforderungen für die relative Kostenwettbewerbsfähigkeit gar nicht ausschlaggebend sind, sondern andere Faktoren wie etwa Lohn- und Futterkosten.

Zu ausgewählten tierschutzrelevanten Regelungen

Zu Schiffstransporten

Es ist zu bedauern, dass die EU-Kommission trotz des allgemein bekannten Ausmaßes an massiven Missständen (vgl. Bericht des ANIT-Ausschusses) ein Verbot von Schiffstiertransporten nicht ausgesprochen hat.

Völlig indiskutabel ist, dass die Beförderungsdauer auf dem Schiff nach wie vor nicht zur Transportzeit gezählt werden soll. Dies widerspricht bereits dem Erwägungsgrund 37 („*Generell deuten wissenschaftliche Erkenntnisse darauf hin, dass sich längere Fahrten negativer auf das Tierwohl auswirken als kürzere Reisen*“). Zudem ignoriert dies die Tatsache, dass Tiere teilweise über Wochen und Monate oft unter katastrophalen Bedingungen auf den Schiffen verbringen müssen. Im Falle einer Weigerung des importierenden Landes außerhalb der EU, die Tiere aufzunehmen, ist rechtlich nicht einmal ein Re-Import in die EU möglich. Unabhängig davon ist es zwingend notwendig, dass ein Tierarzt an Bord den kompletten Transport begleitet.

Zu Lebendtiertransporten in Hochrisikostaat

Aus Sicht der Tierschutzverbände sollte in der EU-Verordnung der Transport lebender Tiere (zumeist Wiederkäuer) in solche Drittländer untersagt werden, in denen die als Zucht-, Nutz- oder Schlachttiere deklarierten Tiere mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit früher oder später unter tierquälerischen Umständen geschlachtet (geschächtet) werden („Hochrisikostaat“). Mit den derzeit im Entwurf vorgeschlagenen Anforderungen an Transporte in Drittstaaten kann nicht sichergestellt werden, dass die Tiere EU-rechtskonform geschlachtet werden.

Auch die im Entwurf vorgesehenen Kontrollorgane („control bodies“) können dies nicht sicherstellen, insbesondere deshalb, da diese Personen vom Transporteur selbst benannt werden sollen. Damit ist bereits die zentrale Voraussetzung, nämlich eine unabhängige Kontrolle, nicht erfüllt. Schließlich ist davon auszugehen, dass diese Personen in einem wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zum Transporteur stehen. Aus Sicht der Tierschutzverbände kann allein ein Verbot des Transports lebender Tiere in Drittstaaten den geforderten EU-rechtskonformen Umgang mit den Tieren sicherstellen.

Ein solches Exportverbot in diese Drittländer lässt sich aus Art. 13 AEUV ableiten. *„Dem dort verankerten Unionsziel Tierschutz wohnt u. a. ein Optimierungsgebot inne. Danach müssen bei jeder Rechtshandlung – hier also bei der Abfertigung eines Tiertransports und bei der Ausstellung eines Vorlaufattestates als Voraussetzung hierfür – die Folgen, die die Rechtshandlung für die Belange des Tierschutzes voraussichtlich haben wird, ermittelt werden (und zwar nach Art, Ausmaß, Wahrscheinlichkeit sowie nach der Zahl der betroffenen Tiere und ihrer Entwicklungshöhe)“*⁶.

Ein solches Exportverbot entspräche auch einer konsequenten Umsetzung des EuGH-Urteil C-424/13, welches die Einhaltung der EU-Tierschutzvorschriften bis zum Endbestimmungsort, auch in einem Drittland, vorschreibt; da in diesen Ländern keine oder keine geeigneten Versorgungsstationen vorhanden sind.

Zum Transport nicht-entwöhnter Tiere

Zwar ist vorgesehen, das Mindestalter für Transporte sehr junger Tiere anzuheben. Der aktuelle Vorschlag ist aber ungenügend, um diese sensible Tiergruppe effektiv zu schützen.

So ist beispielsweise der Transport von jungen Kälbern bereits ab der 5. Woche aus verschiedenen Gründen abzulehnen. Veterinärmedizinische Untersuchungen bestätigen übereinstimmend, dass die „immunologische Lücke“ frühestens in der 8. Lebenswoche geschlossen wird und die allermeisten Kälber erst ab der 12. Lebenswoche über eine ausreichende aktive Immunität verfügen, um eine Infektion bekämpfen zu können.

Diese Tatsache ist auch deshalb entscheidend, da in der gängigen Milchrinderpraxis nicht-abgesetzte Kälber, die noch auf Milchnahrung angewiesen sind, an Händler verkauft und zu Sammelstellen gebracht werden. Dort kommen sie in direkten Kontakt zu anderen Kälbern aus unterschiedlichen Herkunftsbetrieben. Da die Tiere zu diesem Zeitpunkt noch kein hinreichend funktionierendes Immunsystem haben, ist dies mit gesundheitlichen Belastungen und Risiken verbunden.

Darüber hinaus ist der EU-Kommission seit langem bekannt, dass Transporte nicht-abgesetzter Kälber auf Transporten, die eine Tränkung an Bord erforderlich machen, rechtskonform nicht möglich sind, zumal für Kälber ein der Physiologie und den Verhaltensansprüchen genügendes, den zweiphasigen Saugakt ermöglichendes

⁶ Maisack/Rabitsch (2020): Transporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaen gehen weiter. ATD Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, 27. Jahrgang – 1 / 2020, 37-46

„automatisches“ Versorgungssystem, wie in der Verordnung gefordert, bisher weder für Elektrolyt- oder für Milchaustauschertränken noch für ihre Temperierung zur Verfügung steht. Eine reine Wassertränke wird den Ansprüchen von Kälbern auf langen Transporten nicht gerecht, auch droht hier die Gefahr der Wasserintoxikation. Ein Tränken mit Elektrolytlösung kann nicht als „Fütterung“ gewertet werden, da der Nährstoffgehalt nicht für die Bedarfsdeckung ausreicht⁷.

Daher fordern die Tierschutzverbände, Tiere frühestens dann zu transportieren, wenn sie abgesetzt und nicht mehr auf Milchnahrung angewiesen sind.

Die Tierschutzverbände empfehlen daher ein Mindestalter für den Transport von 12 Wochen für Kälber, Schafe und Ziegen, sowie 6 Wochen für Kaninchen und 30 Tagen für Ferkel.

Zum Transport trächtiger Tiere

Der Entwurf sieht vor, dass Tiere bis zu einer Trächtigkeit von 80% transportiert werden dürfen. Belastungen, welche insbesondere ein Transport darstellt, können Tiere im letzten Schwangerschaftsdrittel nur begrenzt verkraften. Dadurch erhöht sich auch die Wahrscheinlichkeit für Fehlgeburten. Ein Transport von Tieren in diesem Trächtigkeitsstadium sollte daher nicht stattfinden. Allenfalls verantwortbar erscheint ein Transport von Tieren im ersten Schwangerschaftsdrittel.

Zu Langstreckentransporten

Die zeitliche Begrenzung von Transporten in der Verordnung ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings weichen die genannten maximalen Transportzeiten deutlich von den Forderungen der europäischen Bürger ab, Tiere generell maximal 8 Stunden zu transportieren. So sieht der Entwurf vor, dass nicht zur Schlachtung bestimmte Rinder, Schweine und Schafe zweimal 21 Stunden mit einer dazwischenliegenden 24-stündigen Abladepause in einer Versorgungsstation (21+24+21) transportiert werden dürfen. Zudem sollen Verstöße gegen diese Regelung nur dann als „ernsthaft“ sanktioniert werden, wenn diese Zeit um 30% überschritten wird.

Aus Sicht der Tierschutzverbände sollte die Transportzeit für Rinder, Schweine und Schafe 8 Stunden in keinem Fall überschreiten.

Auch bei der Begrenzung der Transportzeit für Geflügel sollten die geplanten Regelungen nachgeschärft werden, da insbesondere der praxisübliche Transport in Hockhaltung in niedrigen Kisten eine erhebliche Belastung darstellt.

So bestätigt ein 2021 erstelltes Sachverständigengutachten der Universität Leipzig, dass bspw. die Mortalität bei Masthähnchen steigt, wenn der Transport länger als 4

⁷ Seit 2019 klagt die Geschäftsstelle Baden-Württemberg des bmt gegen lange Kälbertransporte von Bad Waldsee in Richtung Spanien vor dem Verwaltungsgericht. Ein endgültiges Urteil steht hier noch aus. Zudem hatte der bmt eine entsprechende Bundestagspetition 2023 eingereicht (Pet 4-20-10-7873-025088).

Stunden dauert.⁸ Ebenso wird in diesem Gutachten empfohlen, eine Wartezeit von 2 Stunden am Schlachthof nicht zu überschreiten. Daraus ergibt sich eine maximale Transportzeit für Geflügel von 6 Stunden.

Überkopffangen von Geflügel und Kaninchen (Anh. I Kap. III Nr. 3.1)

Die Zulassung des Überkopffangens von Geflügeltieren oder Kaninchen ist als Fangmethode (weiterhin) abzulehnen, da dadurch der Schweregrad des Stresses und das Verletzungsrisiko (ausgerenkte Gelenke, Frakturen in Beinen oder Flügeln und Prellungen) im Vergleich zum Fangen der Tiere in aufrechter Position deutlich erhöht wird. Die EFSA empfiehlt folgerichtig, die Tiere körpernah und in aufrechter Position zu tragen⁹

Elektrotreiber (vgl. Anhang 1, Kapitel III, Nr. 3.2)

Die Nutzung von Elektrotreibern soll dem Entwurf nach weiterhin erlaubt bleiben. Der Einsatz von Elektroschocks verursacht jedoch unnötige Schmerzen und Stress und sollte zum Schutz der Tiere generell untersagt sein. Zudem lässt sich die im Entwurf vorgesehene Dauer und Häufigkeit bei der Anwendung der Geräte in der Praxis nicht kontrollieren. Die Tierschutzverbände empfehlen, dass ausschließlich tierschonendere Methoden zugelassen werden, bspw. der Einsatz von Treibbrettern, selbst wenn dies im Einzelfall dazu führt, dass die Verladung länger dauert oder mehr Personal benötigt wird.

Versorgungsstationen im Drittland (vgl. Art. 33, Art. 34)

Versorgungsstationen in Drittländern sollen dem Entwurf zufolge zukünftig von einem Kontrollorgan, das jedoch vom Organisator bestimmt werden darf, zertifiziert und kontrolliert werden. Damit ist zu befürchten, dass sich an den vorhandenen Missständen wenig ändert. Denn gerade bei der Angabe von geeigneten Versorgungsstationen in Drittländern im Rahmen der Transportplanung wurden bislang durch den Organisator häufig falsche Angaben gemacht, teilweise existierten die Stationen nicht einmal. Daher ist es erforderlich, dass diese wichtige Aufgabe an ein unabhängiges EU-Kontrollorgan übertragen wird. Dazu muss die Möglichkeit gegeben sein, diese Einrichtungen jederzeit zu betreten und zu kontrollieren. Verweigert das Drittland die Betretung durch das Kontrollorgan, sollte der Transport von Tieren in diese Länder ausgeschlossen werden.

Zu Temperaturgrenzen (vgl. Art. 31)

⁸ https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/2022-11/gutachten_gefluegeltransport_final_2021_1.pdf

⁹ <https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-domestic-birds-transported-containers>

Bereits in verschiedenen Erwägungsgründen wird auf die hohe Bedeutung der Temperaturen für das Tierwohl beim Transport hingewiesen. Daher ist eine Festlegung von Temperaturgrenzen zwingend notwendig.

Die Tierschutzverbände begrüßen, dass die vorgegebenen Transporttemperaturen auch für kurze Transportzeiten gelten.

Allerdings werden im Entwurf nicht die für die Tiere tatsächlich relevanten Innentemperaturen im Fahrzeug herangezogen, sondern die Außentemperaturen. In Erwägungsgrund 42 wird dies wie folgt begründet:

„Die Messung der Innentemperatur während der Fahrt hat sich als schwierig erwiesen und ermöglicht es nicht, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Die Einhaltung von Temperaturgrenzen innerhalb eines Fahrzeugs ist schwierig, da sie von vielen Faktoren abhängt, einschließlich der Luftfeuchtigkeit und des Platzangebots an Bord. Der Transport von Tieren in klimatisierten Lastwagen ist kostspielig und wahrscheinlich nicht nachhaltig.“

Die Begründung überzeugt nicht. Diese stützt sich darauf, dass der Transport von Tieren in klimatisierten Fahrzeugen zu kostspielig sei. Damit werden wichtige Tierschutzbelange wirtschaftlichen Interessen untergeordnet. Überzeugen kann dieses Argument auch deshalb nicht, da Klimaanlage in Straßenverkehrsfahrzeugen heute weltweit standardmäßig eingebaut werden, die nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftfeuchte regeln. Der Einbau in großen LKWs mag aufwendig und teuer sein, ist aber technisch möglich.

In den derzeitigen Fahrzeugen ohne Klimaanlage bestehen für den Fahrzeugführer auf der Strecke bei Extremtemperaturen so gut wie keine Möglichkeiten, den Schutz der Tiere sicherzustellen.

Aus Sicht der Tierschutzverbände sollten (weiterhin) die Innentemperaturen im Fahrzeug als rechtlich verbindlicher Bezugspunkt gelten, wann, wie oder wie lange die Tiere transportiert werden. Dies hat den Vorteil, dass die Temperatur dort gemessen wird, wo sich die Tiere tatsächlich aufhalten. Die Ermittlung der Außentemperatur ist zwar behördlich deutlich einfacher, da diese Daten über die Wetterdienste abgerufen werden können. Allerdings ist die Aussagekraft von Außentemperaturen nur bedingt geeignet, da die Temperaturen im Fahrzeuginnen gerade in den Sommermonaten erheblich höher sein können, abhängig unter anderem von der Besatzdichte und der Luftfeuchte.

Die Tierschutzverbände empfehlen, die von der EFSA ermittelten Temperaturgrenzen innerhalb der Fahrzeuge zu übernehmen. So wird das kritische Limit für Rinder innerhalb des Fahrzeugs auf 25°C festgelegt, abhängig von der Luftfeuchtigkeit. Für Kaninchen empfiehlt die EFSA bspw. einen maximalen Temperatur-Luftfeuchtigkeitsindex (THI) von 27,8.

Auch bei Geflügel führen Temperaturen über 25 °C zu Hitzestress. In Verbindung mit Luftfeuchtigkeit versagen bei Geflügel ab 30°C die biologischen Kompensationsmechanismen. Da sich die Fahrzeuge bei Sonneneinstrahlung schnell aufheizen, können kritische Bereiche bereits im Frühjahr erreicht werden. Eine

Ventilation ist in Containern im Regelfall nicht möglich. Deswegen dürfen Transporte grundsätzlich nur bei Außentemperaturen zwischen 5 bis 25° Celsius stattfinden.

Die im Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Temperaturgrenzen bei Kälte sind ebenfalls unzureichend, insbesondere deshalb, da hier keine untere Temperaturgrenze gesetzt wird, sondern bei Fahrten unter minus 5 Grad nur eine Beschränkung der Fahrzeit auf max. 9 Stunden. Dies bedeutet, dass Tiere bis zu 9 Stunden selbst bei Temperaturen jenseits von minus 20 Grad transportiert werden könnten, was völlig indiskutabel wäre.

Aus diesen Gründen müssen sich die tolerierbaren Temperaturgrenzen beim Transport grundsätzlich am Tierwohl orientieren und zwischen 5°C und 25°C innerhalb der Fahrzeuge liegen.

Unabhängig davon sollten die von der EFSA für verschiedene Tiergruppen (Kaninchen, ausgediente Legehennen, laktierende Kühe) empfohlenen tierartspezifischen Temperaturgrenzen übernommen werden. Diese müssen festlegen, welche Anforderungen an die Kühlung des Transportfahrzeugs gestellt werden, wie hoch die Besatzdichte sein darf, zu welchen Tageszeiten Transporte erfolgen dürfen und welche zusätzlichen Kühlungsmaßnahmen bei Be- und Entladen erforderlich sind. Anhaltspunkte dazu finden sich im Handbuch Tiertransporte (LAG Tierschutz der VMK der Länder) und in den Niedersächsischen Hitzemerklättern.

Zum Platzbedarf (Vgl. Kap III, Kap. VII)

Angesichts des natürlichen Bewegungsbedürfnisses der Tiere, das auch die Möglichkeit einschließen muss, dass sich alle Tiere gleichzeitig während der Fahrt gefahrlos ablegen bzw. wieder aufstehen, sind die vorgeschlagenen Minimalflächen als völlig unzureichend zu bewerten.

Beispiele (Straßentransport)

	Gewicht (kg)	VO 1/2005 Anh I (m ²)	Verordnungsentwurf Anhang I Kap. VII (m ²)
Zuchtkälber	55	0,3 – 0,4	0,46
Mittelgroße Rinder	325	0,95-1,30	1,61
Schafe, geschoren	Über 55	>0,3	0,5
Schweine	50	0,35	0,37
Schweine	100	0,51	0,58

Da zudem ein Unterschreiten dieser Mindestvorgaben erst dann als „ernsthaft“ sanktioniert werden soll (vgl. Art. 44), wenn weniger als 80 Prozent der Vorgaben (Fläche und Höhe) umgesetzt werden, werden die geplanten Flächenerhöhungen in der Praxis möglicherweise ins Leere laufen.

Zu bedauern ist, dass auch die vertikale Höhe der Stellplätze (bspw. bei Rindern mit einem Widerrist von 1,50 Meter beträgt die zusätzliche vertikale Höhe 21 cm)

unzureichend ist, um eine ausreichende Luftzirkulation der Tiere zu gewährleisten, insbesondere bei Fahrzeugen mit ausschließlich natürlicher Belüftung.

Aus Sicht der Tierschutzverbände sollte die vertikale Höhe bei (unbehornten) Rindern, Schweinen und Schafen mindestens 50 cm über dem Widerrist des höchsten Tieres liegen.

Zudem sollten Rinder ab 6 Monate nicht auf mehreren Ebenen transportiert werden.

Auch die Flächenangaben für Geflügel sind unzureichend. Nicht nachvollziehbar ist, dass Tiere mit besonders schlechter Befiederung auf geringerer Fläche transportiert werden können. Denn eine schlechte Befiederung ist eher als Anzeichen zu werten, dass die Tiere mit größerer Sorgfalt, also auch mit besserem Platzangebot transportiert werden müssten.