

Stellungnahme EU-Tierschutz- transportverordnung

Entwurf der EU-Durchführungsverordnung „on the protection of animals during transport and related operations, amending Council Regulation (EC) No 1255/97 and repealing Council Regulation (EC) No 1/2005“

I. Einleitung

Zucht- und Schlachttiertransporte sind sowohl in Deutschland als auch in den EU-Mitgliedstaaten notwendig, um Tiere zwischen tierhaltenden Betrieben zu verbringen. Die Trennung von Produktionsverfahren hat seinen Hintergrund in der Spezialisierung der Betriebe nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Verringerung der Verbreitung von Krankheiten und Tierseuchen. Weiter haben sich spezialisierte Schlachtstätten in den letzten Jahrzehnten etabliert, die die hohen spezifischen Anforderungen an Hygiene- und Umweltauflagen sowie dem Tierwohl Rechnung tragen können. Auch zu diesen Betrieben ist ein Tiertransport notwendig. In Abhängigkeit der Lage des tierhaltenden Betriebes und des aufnehmenden Betriebes werden heute Tiere in der sogenannten Kurzstrecke (bis zu 8 Stunden inkl. Ver- und Entladung) oder mit speziellen sogenannten Typ 2 Fahrzeugen in der Langstrecke (über 8 Stunden) gefahren. Wobei für letztere die Voraussetzungen deutlich umfangreicher sind im Vergleich zur Kurzstrecke.

Der Export von Zuchttieren dient dem genetischen Austausch sowie Aufbau von Nutztierpopulationen in Ländern, die den züchterischen Fortschritt bis dato nicht mittragen können oder auf dem bestehenden Niveau aufbauen möchten. Zuchttiere werden innerhalb der EU gehandelt aber auch in Drittländern wertgeschätzt. Sofern die Möglichkeit besteht, werden Spermaportionen exportiert. Dies ist allerdings bei weitem nicht ausreichend, gleiches gilt für den Embryotransfer. Der Export von Schlachttieren aus Deutschland in Drittländer ist seit vielen Jahren nicht mehr existent. Allerdings werden zu einem deutlich späteren Zeitpunkt ehemalige Zuchttiere der Schlachtung und damit Verwertung des Fleisches für den menschlichen Verzehr zugeführt. Der Deutsche Raiffeisenverband engagiert sich gerne weiterhin beim Wissenstransfer in Drittländer, um die Bedingungen bei der Schlachtung zu verbessern.

Die deutschen Vieh-Vermarktungsgenossenschaften haben sich in wissenschaftlichen Projekten sowie privatwirtschaftlichen Aktivitäten engagiert, um das Wohl der Tiere beim Transportprozess zu verbessern. Gleichzeitig aber auch um die Arbeitsbedingungen für Fahrer und Mitarbeiter zu verbessern und die Arbeitsplatzsicherheit einzuhalten. Die Anzahl an Beanstandungen von Tiertransporten ist in Bezug auf alle Transporte sehr gering, dies bestätigt z.B. auch das Audit der EU-Kommission aus dem Jahr 2017. Dennoch sind diese Verstöße Anlass gewesen, um die Prozesse kritisch zu hinterfragen und besser zu gestalten. So haben die Vieh-Vermarktungsgenossenschaften die Übersetzung der Praxisleitfäden zur Bestimmung der Transportfähigkeit von Rindern und Schweinen eigenständig und weit vor der EU-Kommission übernommen. Diese oder ähnliche Leitfäden sind heute auf jedem genossenschaftlichen LKW zu finden. Gleichzeitig war der Inhalt Grundlage für Schulungen von Landwirten und Mitarbeitern von Viehvermarktungsgenossenschaften.

Deshalb sehen wir die spezielle Aus- und Weiterbildung weiterhin als wichtiges Element an, um „Verbesserungen“ aus der Praxis schnell zu erkennen aber auch das Wissen zu transportieren. Das Know-how der täglich mit den Tieren agierenden Personen muss genauso genutzt werden, wie wissenschaftliche Expertise. Eine generelle Verurteilung und Verdächtigung dieses Personenkreises, nicht gesetzeskonform zu handeln, wird dieser Berufsgruppen und dem täglichen Arbeiten nicht gerecht.

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

Die EU-Gesetzgebung mit Kontrollen und Regulation im Generellen wurde in den letzten Jahren zugunsten risikobasierter Ansätze und damit einer Fokussierung auf tatsächliche Schwachstellen abgelöst. Der vorgelegte Verordnungsentwurf lässt diesen Ansatz gänzlich vermissen. Eine neue Beantragung von Zulassungen spätestens alle fünf Jahre erhöht den administrativen Aufwand behördlich als auch privatwirtschaftlich und steht in keinem ausgewogenen Aufwand-Nutzen-Verhältnis. Bereits heute gibt es diese Kontrolloptionen, diese wurden aber bis dato behördlich nicht umfänglich genutzt. Dieser Punkt wird bereits im Jahr 2011 in Verbindung mit der Evaluierung der Verordnung (EU) 1/2005 als wesentlicher Kritikpunkt angeführt. Die behördliche Kontrollfunktion im Sinne „Kontrolle der Kontrolle“ wird nicht verbessert durch die Bereitstellung aller Transportdaten im TRACES-System. Die Verantwortung der rechtmäßigen Durchführung obliegt dem Lebensmittelunternehmer. Eine pauschale Speicherung der Daten über Zeiträume von fünf bzw. sechs Jahren sind deutlich zu lang. Bei Verstößen ist ausschließlich ein zeitnahes behördliches Handeln im Sinne des Tierwohls sinnhaft. Das Wohl der Tiere beim Transport kann nur zeitnah beeinflusst werden. Im Verdachtsfall sowie bei routinemäßigen Kontrollen kann bereits heute die zuständige Behörde Daten für diese Zwecke einsehen. Die Überarbeitung der Tierschutztransportverordnung geht nur sehr begrenzt auf die Anforderungen einzelner Tierarten bzw. dem Alter von Tieren ein. In der Praxis kollidieren diese Vorgaben mit einer praxistauglichen Umsetzung. Deshalb bedarf es einer Nachbesserung, um die Anforderungen besser abbilden, aber auch gleichzeitig diese in der Praxis umsetzen zu können.

In der Folgenabschätzung werden der jährliche Kostenaufwand je Person auf 2,81 – 14,09 € geschätzt. Diese Aufwandsschätzung berücksichtigt unseres Erachtens nicht, dass die Anzahl an Rindertransporten aufgrund der Vorgaben für Platz und Widerristfreiheit um zwei Drittel erhöht wird. Ebenso bleibt unberücksichtigt, dass Sammeltransporte und Transporte mit einer Sammelstelle zukünftig vollständig anders strukturiert werden müssen. Die Wartezeit von mindestens einer Woche am Bestimmungsort/Sammelstelle sowie den dort deutlich höheren Kapazitäten und Arbeitsaufwendungen ist in der Kalkulation nicht ausreichend Rechnung getragen. In Deutschland sind die meisten Kälber- und Schlachtrindertransporte Sammeltransporte. Gleiches gilt für Schlachtsauen und für Ferkelpartien von kleinstrukturierten Sauenbetrieben.

Weiter sind Kennzahlen in der Begründung nicht nachvollziehbar. Die Transportdauer beispielsweise ist nach aktueller Regelung auf acht Stunden für die Kurzstrecke begrenzt, alles darüber sind Langstreckentransporte. Eine Fixierung auf neun Stunden ist aktuell nicht vorgesehen. Auf der aktuellen Datenbasis sind neun Stunden Beförderung keine Grenze, deshalb auf der aktuellen Datenlage so gut wie nicht auswertbar. Da Sammelstellen kein Bestimmungsort sind und gleichzeitig Tiere am Bestimmungsort mindestens 1 Woche vor dem nächsten Transport gehalten werden müssen, hat die Begrenzung von Schlachtiertransporten insbesondere bei Schlachtrindern und -kühen sowie Schlachtsauen erhebliche Auswirkungen. Dieser Umstand bleibt in der Begründung (S. 10 f.) völlig unberücksichtigt. Die Zahl von 1,4 % der Schlachtrinder und 0,2 % der Schweine ist viel zu gering eingestuft. Gleiches gilt für die Zuchttiere.

Der Transportstress wird unter Punkt 37, S. 30 bei kurzen Beförderungen als weniger belastend angegeben. Insgesamt ist die Studienlage zu Stressfaktoren beim Tiertransport sehr gering. Untersuchungen zeigen z.B., dass Ver- und Entladung zu einem Anstieg von Stresswerten führen. Insgesamt ist die Verfügbarkeit von aussagekräftigen aktuellen Studien aus unserer Sicht nicht gegeben. Hier besteht zwingender Forschungsbedarf.

Der Deutsche Raiffeisenverband und seine Mitgliedsunternehmen sehen in der vorgelegten Fassung einen Entwurf, der weder dem Tier beim Transport, dem Ansatz der Entbürokratisierung noch der Verbesserung der behördlichen Zusammenarbeit gerecht wird. Wir sehen an vielen Stellen der Ausarbeitung erheblichen Nachbesserungsbedarf und lehnen deshalb den vorgelegten Entwurf ab. Vielmehr wäre dem Prozess dienlich gewesen, wenn alle EU-Mitgliedstaaten die aktuell gültigen Vorgaben der Verordnung (EU) 1/2005 umsetzen und Behörden sich im Sinne der Verordnung austauschen und zusammenarbeiten würden.

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

II. Anmerkungen zu einzelnen Regelungen

Transportdauer ohne Sammlung ergänzend definieren

Die Transportdauer sollte zwischen Sammeltransporten und Transporten mit einer Ver- und Entladungsstelle differenziert werden. Ruhige und „druckfreie“ Ver- und Entladung von Nutz- und Schlachttieren bedarf unterschiedlicher Zeitfenster in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten, sowie äußeren Rahmenbedingungen wie z.B. der Temperatur. Deshalb sollte die Definition für „journey“ (Artikel 3 Abs. 4) nur die tatsächliche Fahrzeit beinhalten, nicht aber die Ver- und Entladung gemäß dieses Formulierungsvorschlags: *„Journey means the movement of animals starting after loading and stopping before unloading, if there is only one place of departure and one place of destination“*. Diese Anpassung ist auch in Artikel 3 Nr. 25 vorzunehmen.

Definition für Sammelstelle wie bisher belassen

Sammelstellen sind für den Transport von Kälbern, Nutz- und Schlachtrindern sowie Schlachtsauen essenziell. Die Eingrenzung auf 100 km Distanz ist praxisfern. Zum einen wäre die Distanzmessung mittels Radius, um die Sammelstelle in der Praxis besser umzusetzen und zu prüfen. Weiter ist die Festlegung auf 100 km nicht nachvollziehbar, insbesondere auf dem Argument des Tierwohls. Bezüglich der Definition der Sammelstelle schlagen wir vor, die neue Formulierung aus Artikel 3 Abs. 2b abzuändern und die bisherige Formulierung gemäß Artikel 2b zu belassen: *„assembly centres’ means places such as holdings, collection centres and markets, at which domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species originating from different holdings are grouped together to form consignments“*.

Sammelstellen sind zukünftig kein Bestimmungsort und wenn doch, sind die Tiere mindestens sieben Tage dort zu halten, bevor der nächste Transport durchgeführt werden darf. Wenn die Wartezeit auf den Sammelstellen zukünftig in die Beförderung inkludiert werden muss, bedeutet dies, dass kleine und mittlere landwirtschaftliche Strukturen künftig keinen, einen sehr begrenzten oder nur mit deutlich höheren Transportkosten verbundenen Zugang zu den Märkten haben. Das Tierwohl wird hier nicht durch eine Wartezeit von sieben Tagen herbeigeführt, sondern durch Einhaltung von Standards der Sammelstellen. EU-Verladestellen sind bereits heute durch ein Veterinäramt in Deutschland zugelassen und erfüllen Standards, die dem Tierwohl zuträglich. Grundlage sind zum einen die veterinärrechtlichen Vorgaben gemäß der Richtlinie 64/432 EWG und der BmTierSSchV. Diese könnte eine einheitliche Basis aller Sammelstellen darstellen. Ein Transport nach einer deutlich geringeren Wartezeit von wenigen Stunden bei guter Versorgung der Tiere mit Futter und Wasser, ist in den heutigen Strukturen zwingend notwendig.

Speziell beim Weiterverkauf von Kälbern hat sich die Zusammenstellung der Kälberpartien nach Alter und Gewicht der Tiere zu homogenen Partien als tierwohlfördernd für die weiteren Haltungsabschnitte erwiesen. Der größte Teil der Milchviehbetriebe kann dieser Anforderung aufgrund einer zu geringen Anzahl an Tieren zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht nachkommen. Die Mastkälberaufzucht erfolgt heute in spezialisierten Betrieben, die auf die Bedürfnisse dieser Tiere speziell konzipiert sind.

Die Abholung vor allem von Rindern ist oft nur mit kleinen Lkws möglich, da die örtlichen Bedingungen keine Anfahrt mit großen spezialisierten Fahrzeugen erlaubt. Kleine Fahrzeuge sind heute am Markt nicht verfügbar, die z.B. die Voraussetzungen für einen längeren Kälbertransport erfüllen. Dies ist auch nicht zwingend notwendig, da die Fütterung der Tiere auf der Sammelstelle nach der Sammlung erfolgen kann.

Ergänzung Artikel 4. Nr. 2e um Anforderungen aus Annex I

In Artikel 4 Abs. 2e ist der ergänzende Verweis auf die Anforderungen zum Treiben von Tieren in Annex I, Chapter III hilfreich.

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

TRACES zielgerichteter ausgestalten – Steuerung und Lenkung von Fahrten muss den Unternehmen/Transporteuren obliegen

Die Dokumentation jeder Fahrt (Kurz- sowie Langstrecke) mit Echtzeitdaten in TRACES führt zu einem unverhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand. Gleichzeitig ist der Nutzen für die Behörde als gering einzuschätzen. Bereits heute ist jeder Tiertransport zu dokumentieren und die Daten sind aufzubewahren. Behörden können bei Kontrollen die Dokumentation einsehen und damit auch rückwirkend Verstöße ahnden. Deshalb bedarf es keiner Dokumentation dieser Daten in TRACES.

Viehvermarktungs-genossenschaften haben einen Großteil ihrer Fahrzeuge mit GPS-Log-Systeme ausgestattet und nutzen diese für eine „Echtzeitlogistiksteuerung“. Kennen allerdings weitere Rahmenbedingungen, um z.B. Verzögerungen einschätzen zu können. Eine Echtzeitverfolgung von Tiertransporten bedeutet für jede zuständige Behörde, dass in ihrem Zuständigkeitsbereich auch entsprechend Personal vorgehalten werden muss. Da bereits heute die Nachverfolgung und Dokumentation von Daten gegeben ist, im Verdachtsfall diese der zuständigen Behörde auszuhändigen sind, ist eine Dokumentation aller Transporte in TRACES abzulehnen. Ausgenommen davon sind die bisherigen gesetzlich verpflichtenden Dokumentationen in TRACES aller grenzüberschreitenden Transporte, um den Anforderungen zum Tierseuchenmanagement genüge zu tragen.

Zulassung von Unternehmen („organisier“ und „transporter“) und Verlängerung von Genehmigungen – Befristung aufheben

Gemäß Artikel 5, 6, 9 und 12 ist die Zulassung von Transportunternehmen bzw. Transportmitteln befristet bis zu 5 Jahren gültig. Im Sinne des bürokratischen Aufwandes sollten Zertifikate einmalig beantragt werden und dann ihre Gültigkeit erhalten. Nur bei berechtigten Begründungen und Verstößen gegen die rechtlichen Grundlagen sind Zulassungen temporär auszusetzen oder ggf. gänzlich zu entziehen. Weiter sind bundeseinheitliche Vorgaben zu hinterlegen.

Die Frist für die Behebung aller Mängel von vier Wochen ist in Abhängigkeit des Mangels nicht verhältnismäßig. Die Frist von 4 Wochen sollte gemäß Artikel 6 Abs. 4 Absatz 4 auf tierschutzrelevante Mängel begrenzt werden. Weiter ist die Mitteilung innerhalb von 5 Werktagen an die zuständige Behörde ebenfalls sehr kurzgefasst. Hier sollte eine Frist von 14 Tagen (oder 10 Werktagen) als übliche Bearbeitungszeit hinterlegt werden (vgl. Artikel 9 Abs. 5 und Artikel 12 Abs. 5).

Deutschlandweite einheitliche Vorgehensweise bei Drittlandexporten

Im Sinne der Wettbewerbsgleichheit sollte nicht die zuständige Behörde gemäß Artikel 6 Abs. 2 die Zulassung für Drittlandexporte erteilen, sondern deutschlandweit ein einheitlicher Rahmen dafür geschaffen werden. Der Export von Zuchttieren in Drittländer darf national nicht beschnitten werden. Es sind auch zukünftig ausreichend Abfertigungsstellen im Bundesgebiet einzurichten (vgl. Artikel 39).

Aus- und Weiterbildung im Umgang mit Tieren bei Verladung und Transport

In Deutschland ist bereits heute ein Sachkundenachweis Tiertransport zu erbringen. Diese Ausbildung obliegt i.d.R. privatwirtschaftlichen Unternehmen. Die Aus- als auch Weiterbildung sollte auch zukünftig Dienstleistern mit einem entsprechenden Know-how obliegen und bundeseinheitlich ausgestaltet sein. Weiter sind bestehende Sachkundenachweise Tiertransport anzuerkennen und dies im Gesetz mittels Übergangsregelung zu fixieren. Eine Fortbildung sollte zukünftig zweistufig aufgebaut werden und sowohl eine einmalige Ausbildung als auch eine kontinuierliche Fortbildung umfassen. Eine Dokumentation der Aus- und Weiterbildung sollte den Unternehmen sowie den betreffenden Personen obliegen. Eine Vorlage des Zertifikats ist nur auf Verlangen der Behörde auszuhändigen. Eine zentrale digitale Dokumentation gemäß Artikel 38 aller Ausbildungszertifikate ist unverhältnismäßig und lehnen wir deshalb ab. Artikel 10 könnte in Verbindung mit Artikel 37 und 38 zusammengefasst werden. In Verbindung mit

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

den Vorgaben aus Annex I Chapter III sollte bei der Aus- und Weiterbildung von Fahrern auch die Fahrweise verankert werden. Dies ist bereits heute Gegenstand der Sachkunde.

Mitarbeiter ohne Aus- und Weiterbildung sollten die Möglichkeit erhalten, in den sensiblen Bereichen zumindest mit einer Übergangsfrist zu arbeiten, vorausgesetzt, eine Person mit entsprechendem Sachkundenachweis ist zugegen (z.B. u.a. Artikel 22 Abs. 2a).

Anwesenheit eines Tierarztes bei Ver- und Entladung praxisfern sowie Dokumentation nur im Bedarfsfall

Gemäß Artikel 17 Abs. 2 und Artikel 25 Abs. 3 sollte ein Tierarzt bei der Ver- und Entladung anwesend sein. Diese Forderung widerspricht den Vorgaben der Verordnung 1099/2009. Diese gibt vor, dass an der Laderampe/Wartestall im Schlachtbetrieb (Rind und Schwein) mindestens ein Tierschutzbeauftragter anwesend ist. Diese Person muss qualifiziert sein, aber nicht über die Ausbildung als Tierarzt verfügen. Der Verweis zu der Verordnung ist in Artikel 25 zu ergänzen. Der Tierhalter als auch der Fahrer sind aufgrund ihrer Ausbildung, aber auch Zusatzausbildung (Sachkunde), in der Lage die Transportfähigkeit von Tieren zu beurteilen. In kritischen Fällen können, die in der Einleitung erwähnten, teilweise gebildeten oder mit Grafiken ausgestalteten Praxisleitfäden zur Hilfe genommen werden bzw. ergänzend ein Tierarzt zu Rate gezogen werden. Ein Tierhalter ist sonst auch befähigt, den Zustand von Tieren zu beurteilen und ggf. Unterstützung z.B. ergänzend durch einen Tierarzt zu holen. Des Weiteren ist die Verfügbarkeit von Tierärzten nicht gegeben, um jede Ver- und Entladung zu begleiten.

Weiter sollte darauf verzichtet werden, fachlich gut durchgeführte Transporte jeweils ergänzend zu dokumentieren (Artikel 25 Abs. 3). Nur auffällige Transporte z.B. bei Tierverletzungen sollten ergänzend in der Dokumentation vermerkt werden. Dies könnte auch durch den aufnehmenden Betrieb erfolgen bzw. erfolgt bereits heute. Eine zentrale Dokumentation in TRACES ist auch an dieser Stelle abzulehnen. Diese Information ist im Bedarfsfall z.B. bei Kontrollen durch Behörden einsehbar. Die doppelte Dokumentation von unauffälligen Transportpartien erhöht den bürokratischen Aufwand, ohne einen Effekt im Sinne des Gesetzes zu erzielen.

Zeitliche Begrenzung von Nutz- und Schlachtiertransporten flexibler gestalten

Die Begrenzung von Schlachtiertransporten auf neun Stunden inkl. Ver- und Entladung ist aufgrund der geografischen Lage von tierhaltenden Betrieben und spezialisierten Schlachtstätten in Teilen Deutschlands eine nicht einhaltbare Zeitgrenze. Deshalb ist an dieser Stelle die Anpassung der Definition von Transporten mit einer Ver- und Entladestelle notwendig. Nach der erforderlichen Definition sollte die „Fahrzeit“ auf neun Stunden begrenzt sein. Weiter sollte die Kopplung der Anforderungen an längere Transporte mit den Anforderungen an die Fahrzeuge beibehalten werden. Die sogenannten Typ 2 Fahrzeuge bieten die Möglichkeit der Gabe von Wasser und Futter, aber auch mehr Möglichkeiten in der aktiven Klimasteuerung durch Temperatursensoren und aktive Lüftungssysteme. Es ist nicht verständlich, warum in der Neugestaltung der Verordnung keine Differenzierung mehr von den Fahrzeugen vorgenommen wurde. Eine jeweilige individuelle Entscheidung durch die zuständige Behörde für Schlachtiertransporte mit einer Transportdauer über neun Stunden darf nicht dazu führen, dass den Betrieben mögliche Vermarktungswege aufgrund der Transportzeit verschlossen werden. Weiterhin sind z.B. mobile Schlachtstätten keine wirkliche Alternative für das Betäuben und Töten von Schlachtieren. Auch in diesem Fall ist der Schlachtkörper in einem vorgegebenen Zeitfenster in einem „Schlacht- und Zerlegebetrieb“ anzuliefern.

Langstreckentransporte von Nutztieren sind anhand der Tierart unterschiedlich zu gestalten. So ist das Abladen von Zuchtschweinen aufgrund der hohen Hygienestandards in der Praxis nicht umsetzbar. Nur der Verbleib der Tiere auf dem LKW mit ausreichend Platz, Futter- und Wasserversorgung kann diese Anforderung einhalten. Deshalb sollte bei Transporten mit einem hohen Biosicherheitsstandard die Ausnahme gemäß Artikel 27 Abs. 6 ebenfalls gelten. Beim Transport von Zuchtrindern vorgegebene zeitliche Begrenzung ist das Verbringen aus Deutschland in alle EU-Mitgliedstaaten nicht mehr möglich. Auch innerhalb der EU aber auch darüber hinaus sollte dies weiter möglich

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

sein. Insbesondere die in Deutschland darauf spezialisierten Spediteure haben keinen Anlass zur Beanstandung. Dies gibt das Audit der EU-Kommission von Langstreckentransporten aus dem Jahr 2017 wieder.

Das Transportalter von Kälbern wurde in Deutschland bereits zum 1. Januar 2023 von 14 Tagen auf 28 Tage angehoben. Milchviehhalter haben die Kapazitäten für die Haltung von Kälbern angepasst. Die in der Verordnung vorgesehene Erhöhung auf 35 Tage (vgl. Annex I, Chapter I, Nr. 1h) ist abzulehnen und der nationalen Vorgabe von 28 Tagen anzupassen. Eine erneute, innerhalb eines kurzfristigen Zeitraums vorzunehmende Anpassung ist für die Tierhalter unverhältnismäßig. Weiterhin ist die Versorgung der Kälber beim Transport streng bezüglich der einzuhaltenden Vorgaben geregelt. Es gibt praxistaugliche Versorgungsmöglichkeiten von Kälbern wie z.B. der Gabe von Elektrolytflüssigkeit. Hier sind die Vorgaben den technischen Möglichkeiten anzupassen.

Weiter ist die Verknüpfung des Lebendtiergewichts bei Ferkeln und längeren Transporten nicht umsetzbar. Vielmehr sollte dies an eine ausreichende Säugezeit von mindestens 21 oder 24 Tagen geknüpft werden. Die Durchschnittsgewichte sind bei den sogenannten Babyferkeln an verschiedene Faktoren geknüpft. Die Fitness der Tiere wird aber im Wesentlichen durch die Dauer der Säugezeit bestimmt. Deshalb sollte in Annex I, Chapter I, Nr. 2b die 10 kg Lebendgewicht in 24 Tage durchschnittliche Säugezeit abgeändert werden.

Rindertransporte haben zu viel Platz und sind damit gefährdet

Annex I, Chapter III, Nr. 6.1 in Verbindung mit Annex VII Nr. 2 gibt Vorgaben zur Widerristhöhe bei Rindern und den Platzbedarf vor. Aktuell gültige Rechtsvorgaben für den Platzbedarf bei Nutz- und Schlachttiertransporten, geben ergänzend zum minimalen Platzbedarf auch Vorgaben für die maximale Fläche an, jeweils bezogen auf die Tierart und dem Lebendgewicht der Tiere. Diese Vorgaben reduzieren die Verletzungsgefahr von Tieren. Gleiches gilt für die Widerristfreiheit bei Rindern. Zu viel Kopf- bzw. Widerristfreiheit erhöht die Gefahr, dass Tiere durch sogenanntes Aufsteigen zu Fall kommen und sich bzw. Artgenossen dabei verletzen. In der nationalen behördlichen Vorgabe wurde die Widerristfreiheit angepasst und dadurch die teilweise vorzufindenden Schäden insbesondere bei Schlachtrindern sehr stark reduziert. Deshalb sollten die Vorgaben aus dem nationalen behördlichen Handbuch Tiertransporte mit 20 cm über dem höchsten Punkt der Rückenlinie in die Verordnung als Vorgabe übernommen werden. Weiter sollte auch zukünftig ein maximaler Platzbedarf je Tierart in Abhängigkeit des Körpergewichts angegeben werden, um Tiertransporte sicher zu gestalten.

Ein gesteigerter Platzbedarf von plus 20 % bei hohen Außentemperaturen würde sich mit den Vorgaben zum Platzbedarf negativ auf die Tiere auswirken, da diese zu viel Platz hätten und die Fahrbewegungen zu stark selbständig ausbalancieren müssten. Der Platzbedarf bei Rindern ist zu reduzieren, um einen sicheren Transport zu garantieren. Auch hier sind die bestehenden nationalen behördlichen Vorgaben als Maßstab heranzuziehen.

Durch Platz- und Widerristvorgaben ist der Transport im Doppelstock bei Rindern nicht mehr möglich. In Verbindung mit den Platzvorgaben reduziert sich die Anzahl von Rindern je Transport um bis zu ein Drittel. In der Begründung (S. 10) wird angeführt, dass damit insgesamt vernachlässigbare Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen zu erwarten sind. Bezogen auf den einzelnen Transport ist die Aussage richtig, da Transportgewichte reduziert werden. Allerdings sind anstelle eines Transports drei notwendig. Damit steigt insgesamt die Belastung für die Umwelt durch höhere Treibhausgasemissionen. Des Weiteren werden mehr Fahrzeuge und Fahrer benötigt, um den gleichen Umfang an Rindern transportieren zu können. Dies erhöht die Transportkosten je Tier um mehr als zwei Drittel. Abgesehen davon ist es bereits heute schwierig, ausreichend Personal im Transportgewerbe zu finden.

Tiertransporte bei Extremtemperaturen bedürfen einer Nachbesserung

Deutschland hat zum Sommer 2022 den Transport von Schlachttieren an Hitzetagen (über 30 °C Außentemperatur) auf viereinhalb Stunden begrenzt (journey). Allerdings hat der Ordnungsgeber davon abgesehen, Transporte ausschließlich in die „Nachtstunden“ zu verlagern. Deutschland blickt nach zwei Sommern auf sehr gute Erfahrungen

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

auf diese Regelung bei Hitzetransporten zurück. Deshalb sollte diese praktische Erfahrung mit der Umsetzung in die EU-Verordnung 1:1 übernommen werden.

Temperaturmodelle sind in Abhängigkeit der Wetterlage nicht immer exakt, dies gilt auch für die Temperaturvorhersagen. Die Verordnung gibt aktuell keine Aussage darüber, welche Modellvorhersagen für die Planung von Nutz- und Schlachttiertransporten heranzuziehen sind. Hier bedarf es einer Konkretisierung. Des Weiteren existieren bereits heute technische Lösungen wie die Wasserkühlung, die die Temperatur im Innenraum um bis zu fünf Grad Celsius reduzieren kann. Dieser bzw. zukünftiger technischer Fortschritt wird vollständig außer Acht gelassen. Auch in diesem Zusammenhang bedarf es einer Anpassung des Rechtstextes.

Temperaturen von 0 Grad Celsius bis minus 5 Grad Celsius sind für Tiere beim Transport unproblematisch. Der Vorschlag LKWs einzuhüllen ist in der Praxis nicht umsetzbar. Hierbei sollte es ausreichend sein, die Lüftungsklappen zu verschließen. Es bedarf deshalb einer sprachlichen Anpassung (vgl. Artikel 31 Nr. 2a). Die Abwärme der Tiere sorgt rasch für einen deutlichen Anstieg der Innenraumtemperatur. Das Know-how des Fahrers bezüglich einer zielgerichteten Klimasteuerung hat sich in der Praxis als wesentliches Kriterium für tierschutzgerechte Transporte erwiesen. Aus diesem Grund sind die Maßnahmen bei niedrigen Temperaturen in Aus- und Weiterbildung der Fahrer zu berücksichtigen. Zudem spielt das Einstreumaterial und Frostschutzmittel ebenfalls eine entscheidende Rolle.

Pausenzeiten sind nicht der Beförderung zuzurechnen

Bei Ro-Ro-Beförderungen wird die Beförderungszeit auf dem Schiff der Beförderungsdauer nicht zugerechnet. Begründet wird dies, dass die Lkws auf dem Schiff ruhig stehen. Dies gilt nicht, wenn gemäß Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer eine verpflichtende Pause spätestens nach 4,5 Stunden Fahrzeit einlegen muss. In diesem Fall stehe der Lkw ruhiger als auf einem Ro-Ro-Schiff. Pausenzeiten und Zeiten auf dem Schiff sollten dementsprechend gleichbehandelt werden.

Dokumentationsverpflichtungen werden deutlich erhöht – Bürokratieabbau ist zwingend notwendig

Die Dokumentationsverpflichtungen werden mit den Vorgaben der Verordnung erhöht und führen in Teilen zu Doppeldokumentationen aufgrund der Erstellung von Begleitdokumenten, Lieferscheinen, Rinderpässen etc. Dies gilt insbesondere in Verbindung mit der Dokumentation von Informationen im Fahrtenbuch unabhängig des Bestimmungsorts im Drittland und Dauer des Transports. Die wesentlichen Informationen des Fahrtenbuchs enthält der Lieferschein. Weiter sind Informationen aus den Dokumentationsverpflichtungen doppelt in unterschiedlichen Vorgaben für jede Fahrt einzugeben. Auch an dieser Stelle ist abzuwägen, ob die Aufmerksamkeit der handelnden Personen nicht besser auf die Versorgung der Tiere, anstatt auf die Dokumentation zu konzentrieren ist. Dokumentationsverpflichtungen können durch technische Lösungen unterstützt werden, aber auch dann ist dafür noch ein nicht unerheblicher Zeitaufwand zu fixieren.

Tiere, die beim Transport zu Schaden kommen bzw. verenden, werden bereits heute dokumentiert, nicht zuletzt aus der Notwendigkeit heraus, dass dies für den Zweck der Abrechnung dokumentiert werden muss. Weiterhin gibt es z. B. Dokumentationsverpflichtungen von Schlachtbetrieben z. B. über tote Tiere während des Transports. Weiter ist festzuhalten, dass die Anzahl z. B. von Schlachttieren, die tot am Schlachthof angeliefert werden, im Promillebereich liegt.

Stellungnahme EU-Tierschutztransportverordnung

III. Über den DRV

Der DRV vertritt die Interessen der genossenschaftlich orientierten Unternehmen der deutschen Agrar- und Ernährungswirtschaft. Als wichtiges Glied der Wertschöpfungskette Lebensmittel erzielen die 1.729 DRV-Mitgliedsunternehmen in der Erzeugung, im Handel und in der Verarbeitung von pflanzlichen und tierischen Erzeugnissen mit rund 92.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 68,0 Mrd. Euro. Landwirte, Gärtner und Winzer sind die Mitglieder und damit Eigentümer der Genossenschaften.

Der DRV ist registrierter Interessenvertreter im Sinne des Lobbyregistergesetzes (Registernr.: R001376) und hat den Verhaltenskodex des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung akzeptiert.