



Stand Oktober 2018

Hintergrundinformationen: Tiertransporte

In der Raste 10
53129 Bonn
Tel: 0228/60496-0
Fax: 0228/60496-40

E-Mail:
bg@tierschutzbund.de

Internet:
www.tierschutzbund.de

Aktuelle Situation

Lebende Rinder, Schweine, Schafe und Ziegen werden immer noch quer durch Europa und weit über die Grenzen der Europäischen Union hinaus transportiert. Häufig liegen große Entfernungen zwischen Aufzucht-, Mast- und Schlachtbetrieb. Zwei Wochen alte Kälber werden beispielsweise von Deutschland aus zur Mast nach Spanien transportiert.

Mit dem Wachsen der EU wurden die Transportstrecken immer länger. 17 Millionen Transporte, etwa zehn Prozent aller Transporte innerhalb der EU, sind Langstreckentransporte, die die Dauer von acht Stunden überschreiten. Transporte, die über die Grenzen der EU hinausführen, kommen noch hinzu.

Es gibt keine Begrenzung für die absolute Transportdauer und für die Länge der Transportstrecke.

2017 wurden folgende Tiere transportiert:

Innerhalb Deutschlands zur Schlachtung

53,4 Millionen	Schweine
3,7 Millionen	Rinder
300.000	Kälber
1,9 Millionen	Schafe und Ziegen

Von Deutschland aus in andere Länder Europas (EU und Nicht-EU) zur Zucht und Mast

2,8 Millionen	Schweine
---------------	----------

Von Deutschland aus in andere EU Länder zur Zucht und Mast

59.000	Rinder
680.000	Kälber

Von Deutschland aus in andere EU Länder zur Schlachtung

630.000	Schweine
5.100	Rinder
7.000	Kälber

Hinzu kommen Tiere, die in Drittländer außerhalb der EU transportiert wurden. Diese Transporte dauern oft Tage, die Strecken betragen mehrere tausend Kilometer. Rechtsvorschriften wie sie die EU zu Transport und Schlachtung erlassen hat, gibt es dort nicht. Die Bestimmung, dass die EU-Verordnung eingehalten werden muss bis der Zielort erreicht ist, wird in der Praxis nicht beachtet. Vielfach gibt es im Ausland gar keine Gesetze zum Tierschutz und Tierschutz spielt auch im Vergleich zur Situation in Deutschland keine Rolle. Die Schlachtung findet in vielen Drittländern unter grausamsten Bedingungen statt.

Deutschland exportierte 2017 dennoch 81.000 als Zuchttiere deklarierte Rinder in Drittstaaten (z. B. Nordafrika, Türkei, Russland). Die EU insgesamt lieferte rund 800.000 Rinder in Drittländer. Da sie den Bedingungen in den entsprechenden Ländern nicht

gewachsen sind, landen auch die als Zuchttiere verkauften Rinder eher früher als später auf dem Schlachthof. Neben Rindern und Schweinen werden auch Schafe und Ziegen quer durch Europa und in Drittstaaten transportiert. Hinzu kommen Millionen Geflügeltiere.

Alle Tiere leiden unter einem Transport – auch dann, wenn die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Je länger der Transport dauert, je weniger Platz die Tiere haben und je extremer die Witterungsbedingungen sind, umso größer wird die Belastung für die Tiere.

Die aktuelle politische Diskussion

Die Bestimmungen der EU-Transport-Verordnung reichen nicht aus, um den Schutz der Tiere beim Transport zu gewährleisten. Außerdem werden sie zu oft nicht eingehalten. Besonders dramatisch sind die Zustände – bekanntermaßen seit Jahren – bei Langstreckentransporten in Drittländer. Dies wurde beispielsweise im Herbst 2017 und im Frühjahr 2018 in Fernsehdokumentationen gezeigt und in Augenzeugenberichten bestätigt.¹

Verschiedene Politiker forderten daraufhin ein Ende dieser Transporte in Drittländer. Sowohl die Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen als auch die der FDP stellten im Januar Anträge im Agrarausschuss des Bundestages: Die FDP forderte, Tiertransporte in Staaten außerhalb Europas, die die europäischen Mindeststandards nicht einhalten, zu unterbinden. Die Grünen forderten ein Moratorium für Transporte in Nicht-EU-Staaten solange die Einhaltung der EU-Verordnung 1/2005 nicht gewährleistet sei und eine Transportzeitbegrenzung für internationale Transporte auf acht Stunden. In der Ausschusssitzung zeichnete sich bereits ab, dass beide Anträge keine Mehrheit erhalten würden. Man einigte sich darauf, Experten zu einem öffentlichen Fachgespräch einzuladen. Die CDU erklärte in einer Pressemitteilung, sie lehne Exporte von Schlachttieren aus der EU in Drittstaaten ab und setze sich auf EU-Ebene für ein Ende dieser Transporte ein. Weitere Aktivitäten blieben jedoch aus.

Insbesondere an der Hauptroute – der Grenze von Bulgarien in die Türkei – kommt es regelmäßig zu langen Wartezeiten, teilweise zu tagelangen, ohne dass die Tiere versorgt werden oder die LKW auch nur im Schatten warten können.

Ende April 2018 sprach die Agrarministerkonferenz (AMK) sich daher – auf Antrag Baden-Württembergs – dafür aus, dass Maßnahmen zur Sicherstellung einer bevorzugten und kurzfristigen Rund-um-die-Uhr-Abfertigung der Tiertransporte an den EU-Außengrenzen zu Drittländern getroffen werden, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. Solange kein EU-weites Verbot für den Export von lebenden Tieren zur Schlachtung gültig sei, sollten von Deutschland aus Lebendtransporte von Schlachttieren in Drittländer (außer Norwegen und Schweiz) nur durchgeführt werden, wenn sichergestellt sei, dass diese nach Maßgabe der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EUGH) tierschutzgerecht möglich seien. Die Agrarminister und Senatoren der Bundesländer baten das BMEL, in Zusammenarbeit mit den Ländern kurzfristig Vorschläge für ein Moratorium zu erarbeiten, das den zuständigen Veterinärbehörden einen rechtssicheren und einheitlichen Vollzug in diesem Bereich ermöglichen würde.² Nun müsste ein Antrag an den Bundesrat folgen – mit der Aufforderung an die Bundesregierung, in der EU entsprechend aktiv zu werden.

¹ ZDF Dokumentation 37 Grad, ausgestrahlt am 21.11.2017: Geheimsache Tiertransporte – Wenn Gesetze nicht schützen, www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-geheimsache-tiertransporte-100.html und Lebendtiertransporte in Drittstaaten – Gespräch mit Dokumentarfilmer Manfred Karremann am 16.02.2018 im Notizbuch in Bayern 2.

² Ergebnisprotokoll der Agrarministerkonferenz am 27.04.2018 in Münster

Im Juni 2018 fand das öffentliche Fachgespräch statt, das der Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft des Bundestages zum Thema „Tiertransporte außerhalb der EU“ organisiert hatte. Der Deutsche Tierschutzbund und zwei weitere sachkundige Tierärzte sprachen sich nachdrücklich dafür aus, diese Transporte zu verbieten.

Das Medienecho war groß. Dennoch ist von Seiten der Bundesregierung seither keine Initiative zur Beendigung der Transporte zu verzeichnen. Bundeslandwirtschaftsministerin Klöckner verweist darauf, dass Deutschland die EU-Kommission bereits 2014 aufgefordert habe, die EU-Verordnung so zu ändern, dass der Tierschutz besonders in Bezug auf Fütterung und Pausenzeiten gewährleistet sei. Eine generelle Ablehnung von Transporten zu Schlachtzwecken sei vom europäischen Verordnungstext nicht gedeckt und die Einzelfallprüfung der Transportplanung vor Abfahrt obliege den zuständigen Landesbehörden.³ Gleichzeitig will Deutschland nach Aussage der Ministerin Klöckner Vorreiter beim Tierwohl werden.⁴

EU-Kommissar Andriukaitis antwortete im August 2018 auf eine parlamentarische Anfrage, es werde kein Ausfuhrverbot für lebende Tiere aus der EU in Drittstaaten geben. Es liege in der Verantwortung der Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass die Verordnung bis zum Bestimmungsort ordnungsgemäß angewandt werde.

Im Agrarausschuss des Bundestages wurden die Anträge der FDP-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (s.o.) am 26.09.2018 mit den Stimmen der CDU/CSU und der SPD abgelehnt.⁵ Mit einer Novellierung der EU-Transport-Verordnung ist somit vorerst nicht zu rechnen.

Im Oktober 2018 veröffentlichte der European Parliamentary Research Service einen Bericht zur Umsetzung der Transport-Verordnung.⁶ Dieser Bericht basiert auf Auswertungen von Literatur, Auditberichten, TRACES-Daten und Berichten von Beteiligten. In dem Report wird festgestellt, dass es zu Verbesserungen in der Umsetzung der Verordnung gekommen sei, dass aber noch erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestünden. Die meisten dokumentierten Verstöße gegen die Transport-Verordnung beträfen den Transport von eigentlich nicht transportfähigen Tieren. Weiter wird die Aussage getroffen, es sei schwierig zu beurteilen, ob z. B. die Begrenzung der Transportzeit auf acht Stunden oder die Befolgung der EFSA Empfehlungen Vorteile für den Tierschutz bringen würden. Eine bessere Umsetzung der Verordnung zu erreichen, sei das hauptsächliche Anliegen verschiedener Beteiligter und der Europäischen Kommission – nicht die Überarbeitung der bestehenden Verordnung. Eine Aufforderung, die Vorgaben der Transport-Verordnung zu verschärfen, enthält der Bericht nicht.

Der Agrarausschuss des Europäischen Parlamentes wird selber noch einen Bericht zur Umsetzung der Transport-Verordnung vorlegen. In diesen werden die Erkenntnisse des European Parliamentary Research Service einfließen, bzw. diesen Bericht wird der Ausschuss voraussichtlich als Grundlage verwenden. Insofern ist nicht zu erwarten, dass es von Seiten der EU zu einer Verbesserung der Rechtsvorschriften – insbesondere zu Transportdauer, Platzangebot, Temperaturregelungen oder dem Transport nicht abgesetzter Jungtiere – kommen wird.

³ Stuttgarter Zeitung vom 27.06.2018, Interview mit Julia Klöckner: „Die Kuh geht selbständig in den Melkstand“

⁴ BMEL Pressemeldung Nr. 60 vom 19.06.2018

⁵ Top agrar online 26.09.2018: Groko lehnt Initiativen der Opposition zu Tiertransporten ab

⁶ Regulation (EC) NO 1/2005 on the protection of animals during transport and related operations, European Implementation assessment, Study, European Parliamentary Research Service, Okt. 2018

Abgesehen von Tierschutzgründen sprechen auch seuchenhygienische Argumente gegen die Fortführung der Langstreckentransporte. Diese Transporte begünstigen das Verschleppen von Krankheitserregern über weite Strecken. Auf den Versorgungsstationen, in denen Tiere aus verschiedensten Ländern untergebracht werden, ist das Ansteckungsrisiko besonders hoch.

Rechtslage

Europa

Die Bedingungen, unter denen Tiere transportiert werden dürfen, sind in der EU-Transportverordnung 1/2005 geregelt. Sie ist seit Januar 2007 gültig und in allen EU-Mitgliedstaaten rechtskräftig.

Bereits im Jahr 2000 bestätigte ein Bericht der EU-Kommission erhebliche Missstände beim Transport lebender Tiere. Daraufhin wurde die geltende Gesetzgebung – die 1995 in Kraft getretene EU-Richtlinie 95/92 – überarbeitet.

Allerdings gestalteten sich die Verhandlungen über eine neue Verordnung sehr schwierig. Die Vertreter der Mitgliedstaaten konnten sich in den aus Tierschutzsicht sensiblen Punkten Ladedichte, Transportzeiten und zulässige Temperaturen nicht einigen. Daher entschied man, die Verhandlungen zu diesen strittigen Problembereichen auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben und die alten Regelungen aus dem Jahr 1995 zu übernehmen – obwohl diese Bestimmungen dem Bericht der EU-Kommission zufolge nicht ausreichend waren. Das EU-Parlament hatte z. B. schon 1993 eine Begrenzung der Transportzeit auf acht Stunden gefordert und bereits damals hatten acht Millionen Bürger dieses Anliegen mit ihrer Unterschrift unterstützt.

Die seit dem Jahr 2007 gültige EU-Tiertransportverordnung wurde nur in den Bestimmungen novelliert, zu denen man damals ein Einvernehmen erreichen konnte. Die strittigen Fragen wurden nicht überarbeitet. Angekündigte Nachbesserungen wurden immer wieder verschoben.

Somit gelten genau diejenigen Regelungen, die ursprünglich – da als ungenügend erkannt – Anlass für die Novellierung der EU Richtlinie 95/97 waren, seit 1995 unverändert weiter.

Die Neuerungen der Transportverordnung 1/2005 zielten – neben wenigen Verschärfungen – in erster Linie auf eine verbesserte Durchsetzung der Gesetzgebung ab. So wurden die Bestimmungen in einer unmittelbar bindenden EU-Verordnung erlassen – statt wie zuvor in einer Richtlinie. Ferner wurden strengere Anforderungen an Registrierung, Zulassung, Verantwortlichkeiten und Sachkunde im Transportgeschehen beschlossen. Auch schreibt die Verordnung die Ausstattung von Transportfahrzeugen mit Navigationssystemen vor. Trotzdem bleiben diese Vorgaben der europäischen Gesetzgebung nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, ohne die eigentlichen Probleme zu beheben.

Einem Mastschwein von 100 Kilogramm Körpergewicht beispielsweise steht eine Fläche von nur knapp einem halben Quadratmeter zur Verfügung. Das Tier darf bei Temperaturen zwischen 0 °C und 35 °C 24 Stunden lang ununterbrochen transportiert werden. Ausgewachsene Rinder müssen mit einem Platzangebot von je eineinhalb Quadratmetern auskommen. Auf der geringen Fläche können nicht alle Tiere gleichzeitig liegen.

Laut Gesetz darf man Rinder bei Temperaturen bis zu 35 °C 29 Stunden lang befördern, bevor sie das erste Mal abgeladen werden müssen. Dabei weiß man, dass Rinder versuchen, so lange sie Kraft haben, zu stehen und die Bewegungen des Fahrzeugs auszubalancieren – obwohl das eine extreme Belastung für sie darstellt. Nach einer Versorgungs- und Ruhepause von 24 Stunden darf der Transport für die nächsten 29 Stunden fortgesetzt werden. Die Intervalle von Transport und Pause dürfen beliebig oft wiederholt werden. Schweine darf man 24 Stunden lang bei Temperaturen zwischen 0 und 35°C ununterbrochen lang transportieren.

Eine Studie der EU-Generaldirektion für Gesundheit (DG Sanco) aus dem Jahr 2011 bewertete die EU-Transportverordnung und kam zu dem Schluss, dass nur eine einheitliche Umsetzung der Verordnung und eine einheitliche Ahndung von Verstößen in allen Mitgliedsländern den Tierschutz verbessern könnten.

Im März 2012 wurde im EU-Parlament die 8hours-Kampagne abgeschlossen. Die Mehrheit der Abgeordneten stimmte damals einer Resolution zu, die eine Begrenzung der Transportzeit von Schlachttieren auf acht Stunden und eine Überarbeitung der Transportverordnung forderte. Damit war dies eine offizielle Forderung des Parlaments. Auch mehr als eine Million Bürger der EU hatten die Forderung in einer Unterschriftenaktion unterzeichnet. Im Juni 2012 wurden die Unterschriften dem zuständigen EU-Kommissar überreicht. Er stellte bei der Überreichung der Unterschriften eine Überarbeitung der geltenden Gesetzgebung in Aussicht, bei der auch die Transportzeiten berücksichtigt werden sollten. Geschehen ist nichts.

Im Jahr 2014 forderten die Regierungen von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark die EU Kommission auf, die Transport-Verordnung zu überarbeiten. Sie kritisierten vor allem Mängel bei Transportdauer, Versorgungspausen, Platzangebot und Deckenhöhe. Der Antrag fand keine Zustimmung.

Im Jahr 2015 entschied der EUGH, dass Transporte, die innerhalb der EU beginnen, so zu planen seien, dass sie den Anforderungen der Verordnung bis zum Endbestimmungsort im Zielland entsprechen.⁷ Dieses Urteil bestätigt die eigentlich eindeutigen Angaben der Verordnung. Langstreckentransporte müssen vor der Fahrt bei der zuständigen Veterinärbehörde durch den Entsender angemeldet werden. Die Behörde prüft dabei, ob zu erwarten ist, dass die Transportvorschriften eingehalten werden. Bei Transporten in Drittstaaten, in denen es z. B. keine Versorgungsstationen gibt, kann die Verordnung nicht umgesetzt werden. Somit hätten die zuständigen Amtstierärzte die Möglichkeit, diese Transporte abzulehnen. Bei konsequenter Befolgung der Vorschriften müsste die Behörde die Genehmigung der Transporte sogar ablehnen. In der Praxis geschieht das nicht bzw. nur in Ausnahmefällen. Langstreckentransporte in Drittstaaten finden weiterhin statt, obwohl bekannt ist, dass die EU-Vorschriften nicht beachtet werden und die Tiere leiden.

Im Jahr 2017 wurde ein Antrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt, in dem die Regierung aufgefordert wurde, sich in der EU erneut für eine Begrenzung der Schlachttiertransporte auf acht Stunden auszusprechen und sich für eine Revision der Verordnung einzusetzen.

Im Januar 2017 beschloss die EU-Kommission eine Plattform Tierschutz zu gründen. Deren erstes Treffen fand im Juni 2017 statt. Hier sprechen Vertreter der Wirtschaft, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Wissenschaft und der europäischen Gesundheitsbehörde (EFSA) über aktuelle Tierschutzanliegen. In der Untergruppe, die sich um

⁷ Gerichtshof der Europäischen Union, Pressemitteilung Nr. 53/15 vom 23.05.2015: „Der im Unionsrecht vorgesehene Schutz von Tieren beim Transport endet nicht an den Außengrenzen der Union“

Tiertransporte kümmern will, ist der Deutsche Tierschutzbund über seine europäische Dachorganisation Eurogroup for Animals vertreten. Die EU-Tierschutzplattform soll Lösungswege erarbeiten, um die bestehende EU-Gesetzgebung zu konkretisieren und korrekt umzusetzen. Grundsätzliche Änderungen an der bestehenden – aus Sicht des Tierschutzes unzureichenden – Gesetzgebung kann sie nicht herbeiführen.

Deutschland

Mit dem Inkrafttreten der EU-Transportverordnung 2007 wurde die bis dahin gültige deutsche Tiertransportverordnung an die Bestimmungen des EU-Rechts angepasst. Für innerstaatliche Tiertransporte räumt die europäische Transportverordnung den Mitgliedstaaten explizit die Möglichkeit ein, strengere Maßnahmen zu ergreifen, die den besseren Schutz der Tiere bezwecken. Diese Gelegenheit, die innerdeutschen Tiertransporte mit strengen Bestimmungen in der deutschen Transportverordnung auf ein aus Tierschutzsicht akzeptables Niveau zu verschärfen, hat die deutsche Bundesregierung unter dem damaligen Landwirtschaftsminister Horst Seehofer (CSU) jedoch nicht genutzt. Im Gegenteil: Es wurden sogar Ausnahmeregelungen genutzt, um Tierschutzbestimmungen weiter herunterzuschrauben.

Die alte deutsche Tiertransportverordnung schrieb beispielsweise vor, dass die Ladedichte reduziert werden müsse, wenn während des Transportes Außentemperaturen von mehr als 25 °C zu erwarten sind. Diese wichtige Vorgabe wurde in die neue deutsche Verordnung nicht übernommen. Auch dürfen der 2008 beschlossenen deutschen Tierschutztransportverordnung (TierSchTrV)⁸ zufolge Tiere innerhalb Deutschlands bis zu zwölf Stunden lang transportiert werden, ohne dass die für Langzeittransporte ab einer Dauer von acht Stunden eigentlich vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt werden müssen.

Aus der Sicht des Tierschutzes ist es völlig unverständlich, Transportunternehmen von diesen Anforderungen an den Tierschutz zu entbinden und gleichzeitig die Transportzeit zu verlängern. Es ist nicht einzusehen, warum man die Chance nicht genutzt hat, in der nationalen Tiertransportverordnung für Transportzeiten, Platzangebot und Temperatur strengere Regelungen vorzuschreiben, als sie in der EU-Transportverordnung vorgesehen sind. Das war ein unnötiger Rückschritt für den Tierschutz – vor allem vor dem Hintergrund, dass die EU damals längst wusste, dass die Anforderungen nicht ausreichen, um die Tiere zu schützen.

Forderungen des Deutschen Tierschutzbundes zu Tiertransporten

- Die EU-Tiertransportverordnung und die deutsche TierSchTrV müssen novelliert werden, besonders hinsichtlich der Vorgaben zu Platzangebot, Pausenzeiten und Temperaturen.
- Solange die Verordnungen noch nicht überarbeitet wurden, muss zumindest gewährleistet sein, dass deren Bestimmungen eingehalten werden.
- Es müssen entsprechend häufige Kontrollen stattfinden, Verstöße müssen konsequent geahndet werden (dafür bedarf es eines Sanktionskataloges), es muss mehr Personal eingestellt werden – und dies gilt gleichermaßen für Transporte, die in Deutschland starten, als auch für solche, die Deutschland als Transitland durchfahren.
- Sind die vorgelegten Unterlagen zu Fahrtstrecken, Fahrzeiten und Versorgungsstationen nicht plausibel, dürfen Transporte nicht abgefertigt werden.

⁸ Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV)

- Nicht abgesetzte Kälber, Lämmer und Zicklein dürfen maximal acht Stunden lang transportiert werden.
- Rinder dürfen nicht in Doppelstocktransportern transportiert werden.
- Der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten muss verbessert werden, Vollzug und Sanktionen müssen vereinheitlicht werden.
- Transporte in Drittstaaten, die nicht einmal die OIE-Standards⁹ zu Transport und Schlachtung einhalten, dürfen nicht mehr zulässig sein – auch nicht für Zuchttiere.
- Bei internationalen Transporten sind die Transportzeiten auf maximal acht Stunden zu beschränken. Anstelle von lebenden Tieren kann man Fleisch, bei Zuchttieren Sperma exportieren.
- Nationale Transporte sollten die Dauer von vier Stunden nicht überschreiten.

⁹ In der World Organisation for Animal Health (OIE) haben sich viele Länder, auch EU-Drittstaaten, auf verhältnismäßig niedrige Standards geeinigt (www.oie.int) Doch nicht einmal diese werden eingehalten.