

Tiertransporte – Stillstand nur in Brüssel

von Wolfgang Apel

Täglich werden etwa eine Million Tiere kreuz und quer durch Europa transportiert. Für die Schweine, Rinder, Pferde, Hühner, Puten und anderen Tiere bedeuten diese Transporte unerträgliches Leid. An diesem Schicksal hat sich in den letzten Jahren – trotz gewisser Verschärfung der Anforderungen in den gesetzlichen Regelwerken – nichts geändert! Schlimmer noch: Wird die längst überfällige Transportzeitbegrenzung jetzt nicht endlich in die neue EU-Gesetzgebung aufgenommen, wird sich an der tierschutzwidrigen Transportsituation auch in Zukunft nichts ändern! Zu Recht werden – oder besser: bleiben – Rufe nach Gesetzen laut, die den Schutz der Tiere tatsächlich gewährleisten. Während die Transporte lebender Tiere unbegrenzt weiterrollen, kommt man in Brüssel nicht vom Fleck!

Es hat sich gezeigt, dass bislang alle Bestimmungen und Bemühungen, die Belastungen der Tiere beim Transport zu reduzieren, keinen Erfolg haben: Die derzeitige Gesetzgebung gewährleistet den Tieren keinen ausreichenden Schutz.

Die Vorschriften und Regelungen, mit deren Hilfe den Qualen der Tiere entgegengewirkt werden soll, sind genauso unübersichtlich wie die Situation im Transportwesen, für das sie geschaffen wurden. 1968 wurden mit dem Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport erstmals Bestimmungen über grenzüberschreitende Transporte festgelegt und unterzeichnet (1). Darüber hinaus wurden Empfehlungen des Europarates für den Transport von Pferden, Schweinen, Rindern, Schafen, Ziegen und Geflügel erlassen (2). Hinzu kommt die Richtlinie 91/628/EWG des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport – mittlerweile mehrfach geändert und in der Fassung 95/29/EG vorliegend (3). Sie wurde zudem ergänzt durch die Verordnung des Rates mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden (4) und die Verordnung des Rates zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans (5). In Deutschland sind ferner die Tierschutztransportverordnung in der Neufassung von 1999 (6) und die Bekanntmachung der zugelassenen Aufenthaltsorte relevant (7).

Gravierende Defizite

Es ist die Unüberschaubarkeit der Transportsituation, die komplexe Regelungen erfordert und es gleichzeitig unmöglich macht, deren Einhaltung effektiv zu kontrollieren. Dies hat zur Folge, dass sich die Situation mit den Mängeln einzelner Bestimmungen exponentiell verschlechtert. Die mannigfaltigen Vorschriften, die der Entlastung der Tiere dienen sollen, bringen leider kaum Verbesserungen mit sich, und auch bei Einhaltung aller Bestimmungen sind die Belastungen für die Tiere gewaltig.

Die Ladedichten sind so hoch festgelegt, dass sich die Tiere nicht gleichzeitig hinlegen und sich nicht gegenseitig ausweichen können. Verletzungen sind vorprogrammiert. Die Anforderungen an die Belüftungssysteme reichen für einen ausreichenden Schutz vor den oft unterschiedlichsten Witterungsverhältnissen nicht aus – und vor allem Fahrten in den Süden enden für viele Tiere mit dem Hitzetod. Die unzureichende Definition der „Transportfähigkeit“ führt dazu, dass immer wieder auch kranke und verletzte Tiere transportiert werden, deren Zustand sich mit zunehmender Transportlänge zusehends verschlechtert.

Nach gültigem EU-Recht können Tiere unbegrenzt in Europa und über die Grenzen hinaus transportiert werden: Statt eines definitiven Zeitlimits für internationale Lebendtiertransporte sind als einziges Zugeständnis an die Tiere lediglich

Pausenintervalle vorgeschrieben – je nach Tierart nach 24- bis 29-stündiger Transportzeit 24 Stunden Pause an einer zugelassenen Versorgungsstation. Diese Ruhezeiten sind im Anschluss an die langen und ermüdenden Transportzeiten unverzichtbar. Dabei muss aber auch bedacht werden, dass das Anfahren der Versorgungsstationen mitunter zu einer weiteren Verlängerung der Transportzeit führt. Wenn die Tiere angekommen sind, müssen sie aufgestellt werden, da eine adäquate Versorgung und Erholung auf den Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann. Das erneute Ab- und Aufladen bedeutet für die Tiere zusätzlichen enormen Stress und birgt ein hohes Verletzungsrisiko. Zudem besteht an diesen „Umschlagplätzen“ die unmittelbare Gefahr der Verbreitung von Krankheiten und Seuchen.

Transporte über mehrere Ländergrenzen hinweg, uneinheitliche Zuständigkeiten und mangelnde Kommunikation zwischen den Behörden und den Mitgliedsstaaten machen effiziente Kontrollen sowie die Ahndung und Bestrafung von Verstößen unmöglich. Diese sind aber dringend notwendig, um die Transporteure an die lückenlose Einhaltung der Gesetze zu binden. Es bleibt zu viel Raum zur Umgehung der Vorschriften.

Solange der Rubel rollt ...

Der freie Warenverkehr und der freie Wettbewerb sind seit jeher die Gründe, für die dieses Leid von Millionen von Tieren jährlich in Kauf genommen wird. Geburt, Aufzucht, Mast und Schlachtung erfolgen jeweils an den Orten, an denen dies am billigsten ist. Daran haben sich ganze Produktionsketten adaptiert. In irischen Mastanlagen werden beispielsweise Schweine für spanische Schlachthöfe produziert. Das Acht-Stunden-Limit würde das Aus für solche Produktionsketten und somit für tausende Arbeitsplätze bedeuten. Ein wiederholter Versuch mit verschärften Gesetzen und Kontrollen scheint da zumutbarer.

Es ist die jahrelang verfehlte Agrarpolitik, die die Spezialisierung der Betriebe und die Zentralisierung der Schlachthöfe vorangetrieben hat; eine Agrarpolitik, die auch den Export von Rindern in Drittländer mit großzügigen Subventionen zum lukrativen Geschäft macht und damit Langzeittransporte forciert. Im Zeitraum vom Juli 2001 bis Ende Juni 2002 beliefen sich die Exporterstattungen für lebende Tiere – trotz Kürzung – auf über 53 Millionen Euro. Blutige Gelder, die der Förderung regionaler Strukturen ebenso hätten dienen können wie der Subvention von Kühlketten.

Wie abstrus der wirtschaftliche Faktor – der die Langzeittransporte erst so richtig ins Rollen bringt – wirklich ist, zeigt folgendes Beispiel: Im Jahr 2000 wurden gut 118.000 lebende Rinder aus Drittstaaten nach Deutschland importiert und im Gegenzug etwa gleich viele (etwa 116.000) in Drittstaaten – subventioniert – exportiert (8). Auch bei Einhaltung sämtlicher Tierschutzbestimmungen bleibt hier die Frage nach dem Sinn dieser tagelangen Strapazen.

Misstände und Handlungsbedarf hinreichend bekannt

Auch im Bericht der EU-Kommission über den Schutz von Tieren beim Transport (9) – das richtungsweisende Dokument, aufgrund dessen die bestehende EU-Gesetzgebung überarbeitet wird – werden die erheblichen Tierschutzprobleme insbesondere bei Langzeittransporten unmissverständlich dargelegt. Lang erwartet wurde dieser Bericht im Dezember 2000 veröffentlicht. Er basiert auf den Kontrollberichten der Mitgliedsstaaten und des Lebensmittel- und Veterinärämtes sowie nicht zuletzt auf den Dokumentationen und Beschwerden der NROs (Nichtregierungsorganisationen), wie zum Beispiel denen des Deutschen Tierschutzbundes und seiner europäischen Dachorganisation, der Eurogroup for Animal Welfare.

Zu den am häufigsten festgestellten und attestierten Misständen zählen illegale Routenpläne, ungeeignete Fahrzeuge (vor allem hinsichtlich der Belüftung), Nichteinhaltung der Ruhezeiten, Fahrlässigkeit und unsachgemäßer Umgang mit den Tieren, der Transport nicht transportfähiger Tiere und Überladung. Bestätigt wird auch, dass die Komplexität der langen Transportkette, der mangelnde Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten und die unterschiedliche Auslegung der Transport-Richtlinie innerhalb der Gemeinschaft zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Ahndung und Bestrafung von Verstößen führen. Dabei hebt der Bericht den geringen Stellenwert hervor, den die Umsetzung der Richtlinie in bestimmten Mitgliedsstaaten hat. Gegen einige Mitgliedsstaaten wurden Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. In Spanien, Belgien und insbesondere in Griechenland bestehen bis heute noch Defizite in der Umsetzung.

Das Dokument der Kommission zeigt den dringenden Handlungsbedarf auf, die Verbesserungsvorschläge bleiben jedoch oberflächlich: Sie beschränken sich im Grundsatz auf die korrekte Um-

setzung der bestehenden Vorschriften, intensivere Kontrollen und verbesserten Informationsaustausch in den Mitgliedsstaaten sowie die Anwendung der gemeinschaftlichen Vorschriften auch auf Drittländer. Bezüglich der Transportzeit legt sich die Kommission nicht fest und verweist schließlich auf eine Abklärung mit dem Wissenschaftlichen Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz.

Im März 2002 wurde nun der Bericht des Wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz (SCAHAW) über den Schutz von Tieren beim Transport angenommen (10), der der EU-Kommission als wissenschaftlicher Hintergrund und als Grundlage für die Überarbeitung der Transport-Richtlinie dienen soll.

Viele Empfehlungen des SCAHAW entsprechen den Forderungen, die Tierschützer seit langem zur Verbesserung des Schutzes der Tiere beim Transport einfordern (siehe Kasten).

In seiner abschließenden Empfehlung stellt der Wissenschaftliche Ausschuss fest, dass das Befinden von Tieren, die nicht an die Transportsituation gewöhnt sind, in den ersten Stunden des Transportes signifikant schlechter ist als bei Tieren, die mit der Situation entsprechend vertraut sind. Abhängig von Tierart und Kondition des einzelnen Tieres findet zwar eine gewisse Adaptation statt, jedoch verschlechtert sich das Befinden des Tieres wieder mit zunehmender Transportlänge. Daher empfiehlt der Ausschuss, den Transport solcher Tiere soweit möglich zu vermeiden und die Transportzeiten so kurz wie möglich zu halten. Diese Empfehlung betrifft im Grunde alle landwirtschaftlich genutzten Tiere, die in ihrem kurzen Leben völlig unvorbereitet die meist sehr langen und überflüssigen Höllenfahrten durchstehen müssen.

Trotzdem ist der SCAHAW zu vorsichtig, um sich für eine klare Transportzeitbegrenzung auszusprechen und legt lediglich Empfehlungen für Pausenintervalle fest. Er lässt aber in einer weiteren Empfehlung durchscheinen, dass es „besser wäre“ Schlachtiertransporte zu vermeiden, die länger als bis zur ersten Ruhezeit dauern. Damit hätte das Leid von Schlachtschweinen beispielsweise, den Empfehlungen des Ausschusses zufolge, nach acht Stunden ein Ende!

Unter Berücksichtigung dieser Berichte überarbeitet die EU-Kommission derzeit die gesetzlichen Vorgaben. Dennoch ist es sehr unwahrscheinlich, dass der neue Gesetzesentwurf die dringend notwendigen Veränderungen mit sich bringen wird, indem Tiertransporte drastisch verringert und in ihrer Transportzeit begrenzt werden. Eine weitere Verschärfung der derzeit gültigen Regelungen

ist zwar zu erwarten und auch unerlässlich, aber da sich gezeigt hat, dass schon Umsetzung und Kontrolle der gültigen Vorschriften erfolglos blieben, sind Verbesserungen der Transportsituation für lebende Tiere in naher Zukunft damit nicht zu erwarten. Insbesondere vor dem beängstigenden Hintergrund, dass der für den Tierschutz zuständige EU-Kommissar David Byrne im Umgang mit den Mitgliedsstaaten, die das Gemeinschaftsrecht missachten, auf „Milde und Konsens“ plädiert sowie keine Veranlassung für eine Streichung der Exporterstattungen für Rinder sieht (11).

Tierschutz beim Transport

Wichtige Empfehlungen des Wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz (SCAHAW)

- Der Transport von Tieren, die daran nicht gewöhnt sind, sollte grundsätzlich vermieden werden oder so kurz wie möglich sein.
- Neue Definition der Transportfähigkeit.
- Definition der Transportzeit: vom Aufladen des ersten Tieres bis zum Abladen des letzten Tieres.
- Jedes Tier muss sich ohne großes Risiko, von seinen Artgenossen verletzt zu werden, hinlegen und wieder aufstehen können.
- Auf dem Fahrzeug muss die einwandfreie Kontrolle jedes Tieres und Zugang zu diesem gewährleistet sein.
- Verbot der elektrischen Treibhilfen.
- Zertifizierter Sachkundenachweis für die Transportbegleiter.

Eine Lösung: die Transportzeitbegrenzung

Es ist eine Tatsache, dass die tierschutzwidrigen Umstände mit steigender Transportlänge eklatant zunehmen. Ferner ist die Begrenzung der Transportzeit unentbehrlich für die Schaffung einer übersichtlichen Transportsituation. Das derzeit bestehende umfangreiche und doch ineffiziente Regelwerk könnte deutlich vereinfacht werden, wodurch insbesondere die aufwändigen Pausenregelungen und Routenpläne, die letztendlich kaum Verbesserungen mit sich bringen und deren Einhaltung nahezu unkontrollierbar ist, überflüssig würden.

Darüber, dass die Begrenzung der Transportzeit neben der Intensivierung des Vollzuges der Vorschriften und Kontrollen sowie der Streichung der Exporterstattungen eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport einnimmt, besteht ein breiter Konsens. Es sind Forderungen, mit denen die Tierschützer nicht alleine dastehen.

Auch der Bundesrat hat in seinem Beschluss vom 22. Juni 2001 festgestellt, dass es der Europäischen Union bisher nicht gelungen ist, den Langstreckentransport von Schlachttieren wirksam einzudämmen, und hat die Bundesregierung erneut aufgefordert, mit Nachdruck auf eine umgehende Abschaffung der EU-Exporterstattungen für lebende Schlachttiere hinzuwirken. Zudem spricht sich der Bundesrat – neben der Einführung eines verbesserten Kontrollsystems – für eine Begrenzung von Tiertransporten auf vier Stunden aus (12).

Die Vereinigung europäischer Tierärzte (FVE – Federation of Veterinarians of Europe) unterstützt in ihrem Positionspapier zu Lebendtiertransporten die Forderungen, Schlachttiere nur zum nächst gelegenen Schlachthof zu transportieren, Langzeittransporte durch den Transport von Schlachtkörpern zu ersetzen und innerhalb der EU die Exporterstattungen für lebende Tiere neu zu überdenken (13).

Das Europäische Parlament hat im November 2001 die Kommission und den Rat aufgefordert, kurzfristig Änderungsvorschläge zu den geltenden Regelungen für den Schutz von Tieren beim Transport zu unterbreiten. Dabei sollen die folgenden, für den Tierschutz zentralen Punkte berücksichtigt werden (14):

- Begrenzung der Transportdauer von Rindern, Pferden, Schafen, Ziegen und Schweinen auf maximal acht Stunden bzw. 500 Kilometer, sofern diese nicht spezifisch für Zucht- oder Sportzwecke bestimmt und registriert sind.
- Vermehrte Kontrollen des Lebensmittel- und Veterinärwesens im Hinblick auf die Durchführung der Bestimmungen durch die Mitgliedsstaaten.
- Die Mitgliedsstaaten in die Pflicht der korrekten Um- und Durchsetzung der Vorschriften zu nehmen.
- Die Regionalisierung der Produktionsketten.
- Streichung der Exporterstattungen für lebende Schlachttiere.

Europa – weiter auf dem Standstreifen?

Am 23. September 2002 trafen sich die Landwirtschaftsminister, die schließlich über die neue Gesetzgebung entscheiden werden, in Brüssel zu einer offenen Debatte zum Thema Tiertransporte. Unter dem Vorsitz der dänischen Präsidentschaft standen als Hauptthemen die Transportzeitbegrenzung und die Möglichkeiten effektiverer Kontrollen zur Aussprache (15). Dass die Mehrheit der Länder die Forderungen nach Festlegung einer maximalen Transportdauer unterstützte, war leider nicht mehr als ein erfreuliches Signal. Die Gegenstimmen von Frankreich, Italien, Spanien, Irland, Griechenland und Portugal sind noch zu gewichtig, um dem Ziel entscheidend näher zu kommen.

Auch der deutsche Staatssekretär des Bundesministeriums für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, Matthias Berninger, sprach sich in dieser Debatte für eine zeitliche Begrenzung von Tiertransporten bei gleichzeitiger Verbesserung der Transportbedingungen und strengeren, EU-weit harmonisierten Kontrollen aus.

Berninger untermauerte damit den Kurs der Verbraucherministerin Renate Künast, eine drastische Transportzeitbegrenzung herbeizuführen. Dabei gehen deren Forderungen noch viel weiter: „Mein Fernziel ist die Begrenzung der Transportdauer auf maximal 4 Stunden“ (16). Ein Ziel, das auch die Tierschützer herbeisehnen! Doch zuvor gilt es den harten Kampf gegen den Widerstand einzelner Interessengruppen für das Erreichen des Etappenziels – Acht-Stunden-Limit für internationale Tiertransporte – zu gewinnen.

Nationale Bemühungen, höheren Ansprüchen an Tierschutzstandards gerecht zu werden, unterliegen dem starren Korsett der europäischen Gesetzgebung. Dies zeigt sich besonders deutlich am Beispiel Österreich: Dort mussten ehemals Transporte nach maximal sechs Stunden beendet werden. Der Europäische Gerichtshof erklärte die österreichischen Bestimmungen für nicht zulässig, weil diese im internationalen Transport ein „Hindernis für den freien Warenverkehr“ darstellten (17). Österreich musste die unzureichenden Regelungen der EU übernehmen, nach denen bei zwischenstaatlichen Tiertransporten Pausen erst nach acht Stunden gewährleistet werden müssen. Tierschutzwirksame Regelungen müssen daher insbesondere auf europäischer Ebene durchgesetzt werden, um den Spielraum auch für nationale Ansprüche deutlich zu vergrößern.

Der Deutsche Tierschutzbund wird sich gemeinsam mit seinen europäischen Partnern massiv

dafür einsetzen, dass das Gesetzgebungsverfahren zur Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport nicht zu einer formalen Angelegenheit wird, sondern durch Aufnahme einer Transportzeitbegrenzung einen entscheidenden Schritt voran kommt. Über die Notwendigkeit dieses Schrittes besteht ein breiter Konsens. Dass rein wirtschaftliche Interessen nicht weiter über das Wohlergehen unserer Mitgeschöpfe gestellt werden dürfen, müssen auch die Staaten der Gemeinschaft begreifen, die ein Vorankommen bislang blockierten. Es sind vor allem auch die Bürger Europas, die ein Ende der Leidenswege erwarten. Brüssel muss endlich vom Fleck kommen und die grausamen Tiertransporte stoppen (18)!

Literatur

- (1) Europäisches Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport vom 13. Dezember 1968.
- (2) Empfehlung R (87) 17 des Ministerkomitees an die Mitgliedsstaaten für den Transport von Pferden vom 17. September 1987; Empfehlung R (88) 15 des Ministerkomitees an die Mitgliedsstaaten für den Transport von Schweinen vom 22. September 1988; Empfehlung Nr. R (90) 1 des Ministerkomitees an die Mitgliedsstaaten für den Transport von Rindern vom 15. Januar 1990; Empfehlung R (90) 5 des Ministerkomitees an die Mitgliedsstaaten für den Transport von Schafen und Ziegen vom 21. Februar 1990; Empfehlung R (90) 6 des Ministerkomitees an die Mitgliedsstaaten für den Transport von Geflügel vom 21. Februar 1990.
- (3) Richtlinie 91/628/EWG des Rates (in der Fassung der Richtlinie 95/29/EG) über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG.
- (4) Verordnung (EG) Nr. 411/98 des Rates mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden.
- (5) Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zu Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans.
- (6) Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport (Tierschutztransportverordnung) in der Neufassung vom 11. Juni 1999 (BGBl 1999 I Nr. 31).
- (7) Bekanntmachung der nach Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zugelassenen Aufenthaltsorte.
- (8) Die Zahlen zu den Exporterstattungen und den Langzeittransporten nach Auskunft des Bundesministeriums für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft vom 15. Mai 2002 und 5. August 2002.
- (9) Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 6. Dezember 2000 über die Erfahrungen der Mitgliedsstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG zum Schutz der Tiere beim Transport; (COM (2000) 809).
- (10) Bericht des Wissenschaftlichen Ausschusses „Tiergesundheit und Tierschutz“ vom 11. März 2002 über den Schutz von Tieren beim Transport (Einzelheiten in Bezug auf Pferde, Schweine, Schafe und Rinder).
- (11) Vgl. dazu: Dietrich de Frenne: Byrne will Ausfuhrerstattungen beibehalten – Milde gegenüber Mitgliedsstaaten. In: Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, 9. Jahrgang, I/2002.
- (12) Drucksache 325/01 (Beschluss).
- (13) Federation of Veterinarians of Europe (FVE), Transport of live animals, Position paper, FVE/01/043 - 18.05.01 – final.
- (14) Albert Jan Maat: Bericht über den Bericht der Kommission über die Erfahrungen der Mitgliedsstaaten, die seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG zum Schutz der Tiere beim Transport gesammelt wurden, (COM (2000) 809 – C5-0189/2001 – 2001/2085 (COS)).
- (15) Rat der Europäischen Union, Vermerk des Vorsitzes: Memorandum über den Schutz von Tieren beim Transport, vom 04. September 2002, 11699/02, AGRILEG 165.
- (16) „Tiertransporte auf 4 Stunden begrenzen“, Interview mit Renate Künast. In: TierBILD, April 2002, S. 10.
- (17) EuGH, Urteil vom 11. Mai 1999, Aktenzeichen C-350/97.
- (18) In den Jahren 2002 und 2003 führt der Deutsche Tierschutzbund eine groß angelegte, bundesweite Kampagne gegen Tiertransporte durch (im Verbund mit Tierschutzorganisationen der anderen europäischen Länder). Laufend aktualisierte Informationen hierzu unter: www.tierschutzbund.de.

Autor

Wolfgang Apel, Präsident des Deutschen Tierschutzbundes.

Baumschulallee 15
53115 Bonn
www.tierschutzbund.de