

# **8 STUNDEN SIND MEHR ALS GENUG!**



**EUROPA FORDERT EIN ENDE DER  
LANGSTRECKENTRANSPORTE  
LEBENDER TIERE!**



**Mehr als 1 Million EU-Bürger haben die 8hours-Petition unterschrieben, und fordern somit eine Obergrenze von 8 Stunden für den Transport von Tieren, die zur Schlachtung bestimmt sind. Das Europäische Parlament hat eine Schriftliche Erklärung zur Obergrenze von 8 Stunden angenommen. Es ist Zeit, Langstreckentransporte in Europa abzuschaffen.**

# 8 Stunden sind mehr als genug!

**Autoren:** Christine Hafner, Julia Havenstein, Adolfo Sansolini

**Design:** Barbara Flammang | Go Hero! S.L.

**Foto copyright:** Animals' Angels (außer anders ausgewiesen)

Alle Rechte vorbehalten. Die Verbreitung und Reproduktion der vorliegenden Materialien zu Lehr- und anderen nicht-kommerziellen Zwecken sind durch die Herausgeber ohne jegliche vorherige schriftliche Genehmigung gestattet, unter der Bedingung einer vollumfänglichen Nennung der Quelle. Die Reproduktion zu Zwecken der Weiterveräußerung und aller kommerzieller Verwendung ohne die vorherige schriftliche Genehmigung der Herausgeber ist untersagt.

**Diesbezügliche Anfragen sind zu richten an:**

Animals' Angels – 8hours  
Rossertstrasse 8  
D-60323 Frankfurt a. Main

**oder per e-mail:**  
8hours@animals-angels.de

© Animals' Angels 2012  
[www.8hours.eu](http://www.8hours.eu)

ISBN 978-3-9814946-6-2

€ 2.00

## Christa Blanke

*Gründerin von Animals' Angels*



Seit 15 Jahren kontrolliert Animals' Angels Tiertransporte in ganz Europa. Wir haben die Brutalität aufgedeckt, mit der viele Menschen Tiere behandeln, auf Märkten und beim Transport. Wir haben die weitverbreitete Ignoranz gegenüber der einschlägigen Gesetzgebung dokumentiert und die Gesetzesbrecher vor Gericht gebracht. Wir haben mehrere tausend europäische Polizisten geschult und sie darin unterwiesen, die Einhaltung der Tiertransportgesetze durchzusetzen. Und wir haben festgestellt, dass Tierleid auf Langstreckentransporten unvermeidlich ist.

Animals' Angels setzt sich deshalb für eine Begrenzung der Transportzeit für „Nutz“tiere auf maximal 8 Stunden ein und fordert die EU-Behörden und die Behörden der Mitgliedsstaaten dazu auf, eine rechtlich verbindliche Obergrenze von 8 Stunden für alle Arten von Tiertransporten zu verabschieden. Animals' Angels spricht für viele besorgte EU-Bürger die unsere ethische Überzeugung teilen, dass alle Tiere ein Anrecht auf respektvolle Behandlung und Achtung haben und nicht aus Profitgründen bis über die Grenzen ihrer physischen Belastbarkeit ausgenutzt werden dürfen.

## Dan Jørgensen

*Dänisches Mitglied des Europäischen Parlaments*



Mitglieder des Europäischen Parlamentes haben neue EU-Regelungen gefordert, die bessere Transportbedingungen für die Millionen der Tiere gewährleisten, die jedes Jahr auf Europas Straßen zur Schlachtung transportiert werden. Es ist jedoch nichts geschehen, obwohl die vorigen für Tierschutz verantwortlichen EU-Kommissare, Markos Kyprianou (2004-2008) und Androulla Vassiliou (2008-2010), uns versprochen hatten, die entsprechenden Initiativen zu ergreifen; beide haben öffentlich vor dem Europäischen Parlament eine Überarbeitung des bestehenden Tiertransportgesetzes zugesagt, aber sie haben ihren Worten keine Taten folgen lassen. Dies ist nichts anderes als respektloses Verhalten der EU-Kommission gegenüber den gewählten Mitgliedern unseres Hauses.

Der gegenwärtige für Tierschutz verantwortliche Kommissar, John Dalli, hat vor kurzem eine Evaluierung der Tiertransportgesetzgebung veröffentlicht. Obwohl diese Evaluierung gravierende Probleme in der aktuellen Gesetzgebung aufzeigt, weigert sich der Kommissar bisher, die Gesetzgebung zu ändern.

Wir können auf große öffentliche Unterstützung unserer Forderung zählen. Auf der Webseite [www.8hours.eu](http://www.8hours.eu) haben wir weit über eine Million Unterschriften gegen Langstreckentransporte gesammelt.

Die 8hours-Kampagne wurde von dem dänischen EU-Parlamentsabgeordneten Dan Jørgensen zusammen mit Animals' Angels, einer international agierenden Organisation, die hunderte von Fällen extremen Leidens von Tieren auf Langstreckentransporten dokumentiert hat, ins Leben gerufen. Das Ziel der Initiative ist es, das zusätzliche und absolut unnötige Leiden von "Nutz"tieren auf Langstreckentransporten zu beenden. Tiere, die zur Schlachtung bestimmt sind, dürfen nicht länger als 8 Stunden transportiert werden. Die Zielorte müssen so geplant werden, dass sie in dieser Transportzeit erreichbar sind.

**Die aktuelle EU-Gesetzgebung selbst (Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates) legt den Grundsatz fest, dass die Transportzeit von Tieren „nicht mehr als 8 Stunden betragen“ darf.** Die vorherige Gesetzgebung, Richtlinie 91/628/EWG in der geänderten Fassung, enthielt bereits denselben Grundsatz. Weshalb also ist es noch immer möglich, Langstreckentransporte durchzuführen, d.h. Transporte von über 8 Stunden? Die Antwort ist einfach: Die aktuelle ebenso wie die vorhergehende Gesetzgebung enthält viele Ausnahmeregelungen, und **Langstreckentransporte werden auf der Basis eben jener Ausnahmen durchgeführt.** Besonders erwähnenswert ist auch, dass die Zeitspanne von 8 Stunden sogar von den EU-Gesetzgebern selbst gewählt wurde. De facto definiert die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 „lange Beförderungen“ als Beförderungen, die „8 Stunden überschreiten“. Die 8hours-Kampagne zielt darauf ab, diese langen Transporte abzuschaffen und den oben beschriebenen 8Stunden-Grundsatz der Gesetzgebung wirksam werden zu lassen.

Der erste Schritt der 8hours-Kampagne war es, eine Million Unterschriften zu sammeln. Die Resonanz der EU-Bürger war überwältigend. Das Ziel wurde nicht nur erreicht, sondern wesentlich überschritten: **Bis Februar 2012 wurde die 8hours-Petition von fast 1.100.000 Menschen unterzeichnet** – entweder über die Webseite [www.8hours.eu](http://www.8hours.eu) oder auf Papierformularen.

**Mehr als eine Million EU-Bürger verlangen von den Europäischen Institutionen, dass sie endlich tätig werden und sich gegen das größte Problem bei Lebeltiertransporten einsetzen: die Transportdauer. Solange Langstreckentransporte erlaubt sind reicht die Durchsetzung der bestehenden Gesetze nicht aus, um die Tiere auf den Transportern ausreichend zu schützen.**

Die 8hours-Petition ist keine Europäische Bürgerinitiative<sup>1</sup>, da es nicht möglich gewesen wäre, eine solche rechtsverbindlich vor dem 1. April 2012 zu starten, aber sie erhielt die Unterstützung von wesentlich mehr Bürgern als dies bei der Europäischen Bürgerinitiative (EBI) notwendig gewesen wäre. Wenn die Kommission sich entschließen sollte, die Forderung der europäischen Bürger zu ignorieren, würde dies die Glaubwürdigkeit von Instrumenten wie der EBI entscheidend schädigen: Die Bürger würden noch desillusionierter werden und sich fragen, ob die EU-Institutionen sich überhaupt für ihre Belange interessieren.

Über 130 Mitglieder des Europäischen Parlamentes (MdEPs) haben ihre Unterstützung für die 8hours-Kampagne öffentlich bekundet (siehe auch [www.8hours.eu/supporters/](http://www.8hours.eu/supporters/)).

Mehr als 100 Organisationen in ganz Europa stehen hinter dieser Kampagne.

Als zweiten Schritt in der 8hours-Kampagne haben 5 Abgeordnete des EU-Parlamentes – Dan Jørgensen (S&D, Dänemark), Esther de Lange (EPP, Niederlande), Pavel Poc (S&D, Tschechische Republik), Carl Schlyter (Grüne, Schweden) und Andrea Zannoni (ALDE, Italien) – die Schriftliche Erklärung 49/2011, „zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachttieren in der Europäischen Union“ im EU-Parlament eingereicht.

Die Schriftliche Erklärung 49/2011 steht in direkter Verbindung mit der 8hours-Kampagne. Sie wurde am 15. März 2012 vom Europäischen Parlament angenommen mit den Unterschriften von über der Hälfte aller MdEPs (395) aus allen 27 Mitgliedstaaten und allen politischen Parteien. Sie „fordert die Kommission und den Rat auf, die Verordnung Nr. 1/2005 dahingehend zu überarbeiten, dass eine Beförderungsdauer von höchstens acht Stunden für Schlachttiere festgesetzt wird“.

Weitere Initiativen auf dem Weg zur Änderung der gegenwärtigen Gesetzgebung werden folgen, hin zu einer Höchsttransportdauer von 8 Stunden. Durch Nachforschungen vor Ort bei den transportierten Tieren, durch Parlamentarische Anfragen, institutionelle Kontakte und Medienreportagen wird die schreckliche Wahrheit über die Langstreckentransporte weiterhin ans Licht gebracht werden, bis diese lang überfällige Reform endlich umgesetzt wird.

Die Richtlinie des Rates 91/628/EWG, in Kraft getreten im Jahre 1993, wurde 2007 ersetzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005. Die neue Gesetzgebung betrifft den Transport von Wirbeltieren auf der Straße, auf Schienen, auf dem Wasser und in der Luft, jedoch brachte sie nur sehr geringe Verbesserungen für den Schutz der Tiere auf den Transporten. **Vor allem brachte die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht die dringend nötigen Verbesserungen im Hinblick auf die Transportdauer und den Platzbedarf der Tiere. Tatsache ist, dass die Verordnung den kommerziellen Transport lebender Tiere, darunter auch solcher, die zu Schlachtzwecken transportiert werden, noch immer erlaubt, und das über weite und sehr weite Strecken durch Europa und in Drittländer.**

Derzeit dürfen Pferde, andere Equiden und Schweine für 24 Stunden transportiert werden, dann müssen sie eine Pause von 24 Stunden einlegen, danach dürfen sie für weitere 24 Stunden transportiert werden, und so fort; Rinder, Schafe und Ziegen dürfen für 14 Stunden transportiert werden, sollen dann 1 Stunde Rast (an Bord des Transporters) erhalten, bevor sie dann weitere 14 Stunden transportiert werden dürfen, dann

24 Stunden Pause, dann weitere 14 Stunden Transport, und so weiter; nicht entwöhnte Kälber, Lämmer, Fohlen und Ferkel dürfen 9 Stunden transportiert werden, müssen dann (an Bord des Transporters) 1 Stunde pausieren, können dann weitere 9 Stunden transportiert werden, müssen dann 24 Stunden Pause erhalten und dürfen dann weiter transportiert werden. **Diese Zyklen können unendlich lange fortgesetzt werden.**

Obwohl die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 bereits klar formuliert, dass die Transportdauer für Tiere „nicht mehr als 8 Stunden betragen“ darf, und die vorige Gesetzgebung, Richtlinie 91/628/EWG, geändert durch Richtlinie 95/29/EG, bereits denselben Grundsatz beinhaltete, ermöglichen die vielen seitenweise aufgeführten Ausnahmeregelungen weiterhin den Langstreckentransport von Tieren. **Es ist Zeit, diesen Ausnahmen ein Ende zu machen und den 8-Stunden-Grundsatz einzuhalten, der vom EU-Gesetzgeber bereits vor fast 20 Jahren festgelegt wurde!**

**Das Europäische Parlament hat bereits in den Jahren 2001<sup>2</sup> und 2003<sup>3</sup> eine Beschränkung der Transportdauer auf 8 Stunden gefordert.**

## Pferde, andere Equiden und Schweine:



## Rinder, Schafe und Ziegen:



## Nicht entwöhnte Kälber, Lämmer, Fohlen und Ferkel:



## Kaninchen und Geflügel:



Diese Zyklen können unendlich lange fortgesetzt werden!

# Der Vertrag von Lissabon erfordert ein Verbot von Langstreckentransporten

Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) trat als Teil des Lissaboner Vertrages am 1. Dezember 2009 in Kraft, nachdem er durch alle 27 Mitgliedsstaaten ratifiziert wurde. Er stellt einen der beiden Gründungsverträge der Europäischen Union dar.

Gemäß Artikel 13 AEUV sind Tiere fühlende Wesen, deren Wohlergehen bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union in vollem Umfang Rechnung getragen werden muss. Der Vertrag von Lissabon bestätigt einmal mehr das Bekenntnis der Europäischen Union zum Tierschutz und schreibt eine ausdrückliche Verpflichtung zum Tierschutz in der EU-Gesetzgebung vor. Das bedeutet, dass die Politik der EU und ihrer Mitgliedsstaaten dem Tierschutz in vollem Umfang gerecht werden muss, u.a. in den Bereichen Landwirtschaft, Verkehr und Binnenmarkt.

Jedoch wird dieses selbst erklärte Ziel weitestgehenden Tierschutzes in der Europäischen Gesetzgebung, die den Schutz von „Nutz“tieren betrifft, nach wie vor allzu oft vernachlässigt. Die EU-Gesetzgebung zum Schutz von „Nutz“tieren läßt regelmäßig die so genannten „Fünf Freiheiten“ außer Acht, die als Basis der EU-Tierschutzpolitik gelten:

- ▶ Freiheit von Hunger und Durst
- ▶ Freiheit von Unbehagen
- ▶ Freiheit von Schmerzen, Verletzungen und Krankheiten

- ▶ Freiheit zum Ausleben natürlicher Verhaltensweisen
- ▶ Freiheit von Angst und Leid

Die EU-Gesetzgebung zum Schutz von Tieren beim Transport ist wahrscheinlich die umstrittenste Gesetzgebung diesbezüglich – Tiertransporte sind ein Thema, das EU-Bürgern große Sorgen bereitet. Die europäische Tierschutztransport-Verordnung erlaubt noch immer kommerzielle Tiertransporte über sehr lange Strecken durch ganz Europa und in Drittländer. Und das, obwohl wissenschaftliche Erkenntnisse und empirische Untersuchungen genug überzeugende Beweise dafür geliefert haben, dass Tiere auf Langstreckentransporten leiden, und dass überdies Tierleid auf Langstreckentransporten unvermeidlich ist. Auf Langstreckentransporten werden die Fünf Freiheiten regelmäßig verletzt.

**Sollte die EU weiterhin kommerzielle Langstreckentransporte von Tieren erlauben, so stellt dies eine Verletzung von Artikel 13 des AEUV dar.**

Umfangreiche Dokumentationen der Animals' Angels-Inspektoren zeigen das Leid der Tiere auf Langstreckentransporten und können unter [8hours@animals-angels.de](http://8hours@animals-angels.de) angefordert werden.

Die fünf EU-Parlamentsmitglieder, die die Schriftliche Erklärung 49/2011 auf den Weg gebracht hatten, in Straßburg am Tag der Annahme der Schriftlichen Erklärung: Andrea Zannoni, Dan Jørgensen, Esther de Lange, Carl Schlyter, Pavel Poc (Foto: Klara Subrtova)



# Zwangsläufiges Tierleid auf Langstreckentransporten

Es ist unmöglich, angemessene Tierschutzstandards auf Langstreckentransporten zu erreichen, aufgrund von Faktoren, welche – in der Praxis – unvermeidbar sind. Zu diesen Faktoren gehören, u.a.:

## Leiden, durch Verletzungen und Schmerz

Regelmäßig verletzen sich Tiere auf Langstreckentransporten. Dies hat verschiedene Gründe:

- ▶ Tiere klemmen sich mit den Beinen zwischen der Seitenwand des Transporters und dem Boden der Ladeebene ein
- ▶ Tiere klemmen sich zwischen den Trennwänden und dem Boden des Transportfahrzeugs ein
- ▶ Rinder verfangen sich mit ihren Hörnern in den Lüftungsschlitzen
- ▶ Liegende Tiere werden von stehenden Tieren getreten und verletzt

- ▶ Bei Tierarten wie Schweinen oder Pferden, bei welchen Stress schnell zu Kämpfen führt, kommen Verletzungen ebenfalls sehr häufig vor
- ▶ Tiere verlieren das Gleichgewicht im fahrenden Transporter (verursacht durch Bremsen, Kurven, Berge, usw.)
- ▶ Usw.

Meistens ist es nicht möglich, verletzte Tiere während des Transports zu behandeln und oft bleiben Verletzungen bis zur Ankunft am Bestimmungsort unentdeckt.

**Je länger der Transport dauert, desto länger leiden die Tiere unter Verletzungen und Schmerzen.**



## Langstreckentransport, 2011

Animals' Angels beobachtet einen Bullen auf der obersten Etage eines Transportfahrzeuges, dessen Huf in der Seitenwand festgeklemmt ist. Es ist dem Tier nicht möglich, sich zu befreien. Nach Aufforderung durch Animals' Angels gelingt es dem Fahrer, den Bullen zu befreien. Jedoch kann das Tier auch weiterhin nicht aufstehen. Es hat starken Speichelfluss und erscheint apathisch. 7 Stunden später hat der Transporter seine Reise noch immer nicht fortgesetzt. Die Distanz bis zum Zielort beträgt noch immer ca. 1.000 km, was einer geschätzten Transportzeit von mindestens 14 weiteren Stunden entspricht. Es muss an-

gemerkt werden, dass das hier beobachtete Transportfahrzeug ein modernes Standardfahrzeug war, wie es allgemein zu Tiertransportzwecken genutzt wird. In der Praxis passiert es regelmäßig, dass Tiere mit den Beinen eingeklemmt werden, wenn die hydraulischen Ladeebenen der Fahrzeuge bewegt werden, hauptsächlich während der Verladung. Natürlich kann dieses Problem sowohl bei Langstreckentransporten als auch bei Kurzstreckentransporten auftreten, aber die Folgen sind bei langen Transporten weitaus gravierender, ganz einfach deshalb, weil die Tiere für einen weitaus längeren Zeitraum leiden müssen.

## Leiden durch Durst und Dehydration

Verordnung (EG) Nr. 1/2005 schreibt vor, dass ein Fahrzeug, das für Transporte von über 8 Stunden verwendet wird, über ein Wassersystem und Tränkevorrichtungen verfügen muss. Die Tränkevorrichtungen müssen laut Gesetz so konstruiert und positioniert sein, dass sie für alle Tiere an Bord des Fahrzeuges geeignet und zugänglich sind. Das Ziel dieser Bestimmung ist es, sicher zu stellen, dass zumindest die grundlegenden Wasserbedürfnisse der Tiere gedeckt sind. Die Beobachtungen durch Animals' Angels-Inspektoren vor Ort auf den Straßen belegen jedoch, dass diesen Vorschriften häufig nicht entsprochen wird - unter anderem werden in der Praxis **Tränkesysteme** vorgefunden, die:

- ▶ schlichtweg nicht funktionieren
- ▶ außerhalb der Reichweite der Tiere sind

- ▶ so verschmutzt sind, dass die Tiere sie nicht nutzen können
- ▶ von den Tieren nicht bedient werden können, da die Tiere nicht an die Vorrichtungen gewöhnt sind und deshalb nicht wissen, wie sie sie benutzen sollen
- ▶ zu wenige Tränkevorrichtungen aufweisen für die Zahl der Tiere auf dem Transporter
- ▶ aufgrund niedriger Außentemperaturen eingefroren sind
- ▶ an einen Wassertank angeschlossen sind, dessen Kapazität nicht ausreicht, um dem gesteigerten Bedürfnis der Tiere nach Wasser während des Transports, besonders bei hohen Temperaturen, gerecht zu werden
- ▶ nicht erreichbar sind für die meisten Tiere aufgrund der hohen Ladedichte und der daraus resultierenden geringen Bewegungsfreiheit

**Je länger der Transport dauert, desto länger leiden die Tiere unter Durst und Dehydration.**



### Langstreckentransport, 2009

Die Tränken sind für die Schweine unerreichbar. Der Fahrer hatte die hydraulischen Ladeebenen des Transporters so platziert, dass sich die Tränken parallel zum Seitengerüst des Fahrzeugs befanden - deshalb hatten die Schweine keinen Zugang zum Wasser. Das Fahrzeug legte eine Strecke von ca. 1.250 km zurück, was einer geschätzten Transportzeit von mindestens 18 Stunden entspricht. Die Nichterreichbarkeit der Tränken stellt ein Problem dar, das in der Praxis bei Langstreckentransporten immer wieder vorkommt. Die Ladeebenen der meisten für Langstreckentransporte genutzten Fahrzeuge sind beweglich, um das Verladen und Entladen zu vereinfachen und um die Raumhöhe der Tierart anpassen zu können. Es gibt keine Garantie dafür, dass die Fahrer während des Verladens die Ladeebenen so platzieren, dass die Tiere Zugang zu den Tränken haben. Während diese Tatsache bei Kurzstreckentransporten keine großen Folgen hat (da hier normalerweise keine Notwendigkeit zur Tränkung besteht), sind die Folgen bei Langstreckentransporten gravierend.



### Langstreckentransport, 2009

Tränken für Schafe, verdreckt und durch Exkrememente verstopft, so dass die Schafe sie während dieses Langstreckentransports nicht nutzen konnten. Der Transporter legte eine Strecke von ca. 1.974 km zurück, was einer Transportzeit von mindestens 28 Stunden entspricht. Dies ist ein praktisches Problem, welches bei Langstreckentransporten inhärent vorhanden ist. In der Praxis gibt es keine Garantie dafür, dass die Fahrer während des Transports die Tränken regelmäßig kontrollieren und säubern. Zudem sind die Tränken oft so angebracht, dass es von außen unmöglich ist, sie angemessen zu erreichen und zu reinigen. Während diese Tatsache bei Kurzstreckentransporten keine großen Folgen hat (da hier normalerweise keine Notwendigkeit zur Tränkung besteht), sind die Folgen bei Langstreckentransporten gravierend.

## Hunger: Nicht entwöhnte Tiere können an Bord des Fahrzeugs nicht angemessen versorgt werden

Verordnung (EG) Nr. 1/2005 legt fest, dass nicht entwöhnte Tiere zwischen zwei Transportphasen von jeweils 9 Stunden mit angemessener Flüssignahrung versorgt werden. In der Praxis betrifft dies hauptsächlich nicht entwöhnte Kälber, da diese Tiere in großer Anzahl über lange Strecken transportiert werden. Es ist jedoch unmöglich, nicht entwöhnte Kälber an Bord eines Fahrzeuges angemessen zu versorgen: Sie können die für gewöhnlich in den Transportern befindlichen Tränken (Beißnippel) nicht ordentlich bedienen; die für Kälber angemessene Flüssignahrung kann in herkömmlichen Tränksystemen nicht verwendet werden; die Flüssigkeit unterwegs zu erwärmen, wie es für diese Tierart nötig wäre, ist auf den gewöhnlichen Fahrzeugen ebenfalls nicht möglich; vor allem jedoch müsste jedes Tier einzeln von Hand gefüttert werden – nur so könnte garantiert werden, dass tatsächlich jedes Tier trinkt und dass jedes Tier die angemessene Menge an Flüssigkeit zu sich nimmt (zu viel oder zu wenig Flüssigkeit kann bei nicht entwöhnten Kälbern zu gefährlichen gesundheitlichen Folgen führen). Diese Einzeltränkung von Hand

ist jedoch an Bord eines Transporters aus praktischen Gründen völlig unmöglich.

Die Konsequenz: **Nicht entwöhnte Tiere leiden auf Langstreckentransporten regelmäßig unter Futter- bzw. Flüssigkeitsentzug<sup>4</sup>.**

Der technische Report „Project to develop animal welfare risk assessment guidelines on transport“, der 2009 für die **Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA)** erstellt wurde, bietet hierfür die wissenschaftliche Grundlage, indem er bestätigt: „Während des Transports ist es technisch unmöglich, Kälber an Bord des Fahrzeugs mit Milch oder Milchaustauschern zu füttern“<sup>5</sup>.

Und tatsächlich stellte Animals' Angels bei allen Transporten von nicht entwöhnten Kälbern, die kontrolliert wurden, und bei welchen das Tränksystem untersucht wurde, fest, dass die **Tränksysteme für nicht entwöhnte Kälber ungeeignet** waren.

**Je länger die Fahrt dauert, desto gravierender wird das Problem.**



### Langstreckentransport, 2009

200 nicht entwöhnte Kälber im Alter von 4 – 6 Wochen wurden über eine Strecke von ca. 2.550 km von Nord-Ost Europa nach Süd-West Europa transportiert, obwohl allgemein bekannt ist, dass es technisch unmöglich ist, nicht entwöhnte Kälber an Bord eines Transporters mit der adäquaten Flüssignahrung zu versorgen (wie es durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgeschrieben wäre).



### Langstreckentransport, 2011

Diese nicht entwöhnten Kälber waren weniger als 4 Wochen alt und wurden auf Langstrecke transportiert, obwohl allgemein bekannt ist, dass es technisch unmöglich ist, nicht entwöhnte Kälber an Bord eines Transporters mit der adäquaten Flüssignahrung zu versorgen (wie es durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgeschrieben wäre). Also litten diese Tiere auf diesem Langstreckentransport unter Futter- / Flüssigkeitsmangel. Dieses Problem ist inhärent in Langstreckentransporten – es lässt sich in der Praxis nicht vermeiden, solange Langstreckentransporte erlaubt sind.

## Leiden durch Hitze- und Kältestress

Große Temperaturschwankungen kommen bei Langstreckentransporten sehr oft vor: Schweine werden von Nordeuropa nach Südeuropa transportiert, Lämmer, Schafe und Pferde werden von Osteuropa nach Süden transportiert, Färsen und „Milch“kühe werden von Nordeuropa nach Afrika transportiert, Schweine werden von Zentraleuropa nach Russland gebracht, und so weiter. Es liegt auf der Hand, dass während dieser langen Transporte extreme Temperaturschwankungen in großem Umfang unvermeidbar sind. Temperaturschwankungen sind ein großer Stressfaktor für die Tiere auf den Transporten.

„Temperaturen, die zu niedrig oder zu hoch sind, verursachen Stress, welcher zu Krankheit und sogar Tod führen kann, wenn er sehr stark ist oder lange anhält“<sup>6</sup>.

In den in der Praxis verwendeten Transportfahrzeugen stellen Ventilatoren die einzige angetriebene, d.h. me-

chanische Belüftung dar. Diese Systeme sind nicht in der Lage, Temperaturen zu senken oder zu erhöhen. Das heißt, Hitzestress kann nicht gemildert werden während eines Langstreckentransports. Bei sehr niedriger Temperatur kommt zu dem durch die Kälte verursachten Stress oft noch das Einfrieren der Tränksysteme und somit Wassermangel hinzu. Überdies besteht die Gefahr von Erfrierungen, wenn die Tiere mit den gefrorenen Seitenwänden des Fahrzeugs in Kontakt kommen.

Bei keinem der seit 2007 von Animals' Angels beobachteten Langstreckentransporte waren die Fahrzeuge mit einem Ventilationssystem ausgestattet, welches eine Regelung der Temperatur ermöglicht hätte.

Die praktische Erfahrung zeigt, dass Hitze- und Kältestress und die damit verbundenen Leiden für die Tiere auf Langstreckentransporten nicht vermieden werden können.

**Je länger der Transport dauert, desto wahrscheinlicher wird es, dass die Tiere hohen Temperaturschwankungen ausgesetzt sind und desto länger leiden die Tiere unter Hitze- oder Kältestress.**



### Langstreckentransport, 2010

Schweine, die unter Hitzestress während eines Transports bei 31° C Außentemperatur leiden, obwohl das Ventilationssystem auf höchster Kapazität läuft. Hohe Temperaturen, die starkes Leiden bei den Tieren verursachen, sind bei Langstreckentransporten unvermeidbar.

## Leiden durch unzureichende Deckenhöhe

Unzureichende Deckenhöhe ist ein häufig auftretendes Problem, und trägt maßgeblich dazu bei, dass Tiere unter dem Transport leiden.

Der an EFSA gerichtete technische Report bestätigt Animals' Angels Beobachtungen und stellt fest, dass „zu niedrige Deckenhöhe“ anhaltenden Durst, Beschwerden aufgrund der entstehenden Wärmeentwicklung, Probleme bei der Bewegung, Verletzungen, Krankheiten und Verhaltensstörungen bei Säugetieren hervorrufen kann<sup>7</sup>.

Die unnatürliche gebeugte Haltung, zu der Tiere durch unzureichende Deckenhöhe gezwungen sind, kann auch dazu führen, dass sie ihr Gleichgewicht nicht halten können; das Sturzrisiko während des Transports und dadurch die Verletzungsgefahr, und das Risiko, nicht wieder aufstehen zu können, steigen. **Wenn die Tiere gezwungen sind, viele Stunden lang in einer unnatürlichen Haltung auszuharren, sind Schmerzen, Ermüdungs- und Erschöpfungserscheinungen der Muskeln (wel-**

**che dazu führen können, dass die Tiere stürzen) die Folge, und Verletzungen oder Wunden an Kopf und Rücken der Tiere sind keine Seltenheit.** Überdies steigt die Krankheitsanfälligkeit sehr deutlich an.

Zu wenig Abstand zwischen den Rücken und Köpfen der Tiere und der oberen Begrenzung des Laderaums **verhindert außerdem eine effektive Luftzirkulation**, vor allem wird dadurch eine adäquate Regulierung der Körpertemperatur der Tiere verhindert sowie die Entfernung von Ammoniakgasen. Schadgase bei unzureichender Belüftung führen zu Atemnot, die wiederum Unruhe und Angstzustände auslöst<sup>8</sup>; zudem lösen Schadgase Husten aus und erhöhen die Krankheitsanfälligkeit. Wenn die Tiere bei zu niedriger Deckenhöhe mit dem Rücken an der Decke reiben, ist es außerdem möglich, dass sie die Futter- und Tränkevorrichtungen nicht erreichen können, da eine Fortbewegung unmöglich oder schmerzhaft ist.

Bei zu niedriger Deckenhöhe ist auch eine **angemessene Inspektion der Tier nicht möglich**<sup>9</sup>.

**Je länger der Transport dauert, desto länger leiden die Tiere darunter, nicht aufrecht stehen zu können und unter unzureichender Luftzirkulation.**



### Langstreckentransport, 2010

Diese Lämmer wurden auf 4 Ladeebenen von Ost- nach Südeuropa transportiert. Transportdauer ca. 21 Stunden. Die Tiere konnten nicht aufrecht in einer natürlichen Haltung stehen, und die Ventilation war extrem eingeschränkt. Dieses Problem wird in der Praxis seit vielen Jahren immer und immer wieder beobachtet.

## Leiden durch Platzmangel

Die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 legt anhand von Tabellen die Mindestplatzanforderungen für Equiden, Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine fest. Die Praxis zeigt, dass diese durch die Verordnung festgelegten Platzanforderungen zu eng bemessen sind, um zu gewährleisten, dass die Tiere

- ▶ sich hinlegen und ruhen können, ohne dass andere Tiere auf sie treten
- ▶ sich wieder aufrichten können
- ▶ sich ausreichend bewegen können
- ▶ die Tränken erreichen können
- ▶ die eigene Körpertemperatur angemessen regulieren können
- ▶ angemessen inspiziert und versorgt werden können

All dies führt zu gravierendem Tierleid und sogar zu Verletzungen, Krankheiten und Tod auf Langstreckentransporten.

In der Praxis werden in vielen Fällen sogar diese minimalen Raumanforderungen ignoriert.

**Je länger der Transport dauert, desto länger leiden die Tiere unter Platzmangel.**



### Langstreckentransport, 2010

Unzureichender Platz für die Tiere, um sich hinlegen und ruhen zu können. Das Risiko, von den Umstehenden getreten zu werden und dann nicht wieder aufstehen zu können, ist groß. Und das, obwohl die Ladedichte während dieses Transports den Mindestanforderungen der aktuellen Gesetzgebung zum Schutz von Tieren beim Transport entsprach.



## Fehlende Infrastruktur bei Notfällen

In den vergangenen Jahren fanden sich Animals' Angels Teams vielfach mit Situationen konfrontiert (stark erschöpfte oder verletzte Tiere, erhebliche Überladung etc.), in denen es dringen notwendig war, die Tiere von den Fahrzeugen abzuladen. Vor allem, wenn solche Notfallsituationen nachts oder während der Wochenenden auftreten, ist es organisatorisch oft sehr schwierig oder gar unmöglich, die nötige Entladung durchzuführen. In den Fällen, in denen eine Notentladung stattfindet, dauert dies oft viele Stunden, was das Leiden der Tiere verlängert.

Die Gründe sind vielfältig:

- ▶ die amtlichen Tierärzte sind nicht erreichbar durch die Polizei
- ▶ es gibt keine verfügbaren Notabladestationen

- ▶ es gibt keine Kontrollstellen in erreichbarer Nähe
- ▶ Kontrollstellen, die (laut eigener Angaben) voll ausgebucht sind und somit nicht in der Lage, noch zusätzliche Tiere aufzunehmen
- ▶ Kontrollstellen, die nicht für die spezifische Tierart auf dem Transporter ausgestattet sind (Beispiel: Die 7 offiziellen Kontrollstellen in Spanien sind ausschließlich für Rinder zugelassen)
- ▶ die europäische Gesetzgebung schreibt nicht vor, dass die zugelassenen Kontrollstellen für Notfälle 24 Stunden erreichbar sein müssen

**Es ist unrealistisch zu glauben, dass die Mitgliedstaaten in Zukunft eine ausreichende Anzahl von Notabladestationen einrichten werden.**

### Langstreckentransport, 2010

Auf Animals' Angels Aufforderung hin wurde dieser Langstreckentransport nach über 20 Stunden Fahrtzeit von den Behörden kontrolliert. Der amtliche Tierarzt ordnete die dringende Entladung der Schafe an, weil sich mehrere Tiere in alarmierendem Zustand befanden. Der nächste mögliche Ort zum Entladen war jedoch erst nach 9 Stunden Fahrt erreichbar. Während der Notentladung wurde ein totes Schaf vorgefunden und vier Schafe waren nicht mehr in der Lage zu laufen. Zudem wurden Euterentzündung, starke Augenentzündungen und Lahmheit bei mehreren Tieren festgestellt.



## Leiden während des Transports durch sonstige unvermeidliche Probleme

Es gibt diverse weitere Umstände, welche allzu oft auftreten und das Leid der Tiere auf Langstreckentransporten vergrößern:

- ▶ plötzliches Bremsen oder Beschleunigen oder zu schnelles Fahren in Kurven (Tiere gehen zu Boden und laufen Gefahr, von den Umstehenden getreten und verletzt zu werden)
- ▶ schlechte Straßenbedingungen wie Unebenheiten, starke Kurven, Straßen, die über Hügel und Berge führen
- ▶ Staus, Unfälle und Pannen des Transportfahrzeugs (die Tiere müssen viele zusätzliche Stunden an Bord des Transporters ausharren); solche Situationen können vor allem im Sommer tödlich enden, wenn das Fahrzeug in der prallen Sonne steht, ohne die Möglichkeit, im Schatten zu parken

- ▶ Wartezeiten, wie zum Beispiel in Häfen vor der Einschiffung; oft sind die Fahrzeuge direktem Sonnenlicht ausgesetzt, was zu einem rapiden und gravierenden Anstieg der Temperatur im Inneren des Fahrzeugs führt
- ▶ viele Stunden Verzögerung zwischen der Ankunft am Zielort und dem Abladen der Tiere (dies verlängert die Transportdauer beträchtlich, oft ohne dass jedwede Behörde davon etwas weiß).

Diese praktischen Probleme können durch Gesetze nicht vermieden werden, denn sie sind inhärent bei Tiertransporten. Sie können nur reduziert werden durch eine deutliche Herabsetzung der derzeit zulässigen Transportdauer.

Je länger der Transport dauert, desto wahrscheinlicher wird es, dass die Tiere aufgrund von unvermeidlichen Problemen leiden.



### Langstreckentransport, 2010

Nach einer Transportdauer von 29 Stunden mussten diese Tiere zusätzliche 10 Stunden am Zielort warten, bevor sie abgeladen wurden. Die Tiere litten unter großem Durst, und dennoch mussten sie auf dem Transportfahrzeug ausharren. Ein Lamm war für Stunden mit dem Bein zwischen der Ladeebene und der Fahrzeugwand eingeklemmt. Wie üblich, war kein Veterinär beim Abladen anwesend.



### Langstreckentransport, 2010

Diese Schweine litten unter enormem Hitzestress. Der Transporter hatte eine Panne und die Tiere mussten für mehrere zusätzliche Stunden an Bord des Fahrzeugs in der prallen Sonne auf der Autobahn warten, bei Temperaturen von 35°C. Die Strecke, die dieser Transport zurücklegte, betrug ca. 1.500 km, was mindestens eine Transportdauer von 22 Stunden bedeutete, die Verzögerung durch die Panne nicht mit eingerechnet.



## Erschöpfung und Tod

Zu viele Tiere sind nicht in der Lage, den Stress und die Anstrengung zu verkraften, die durch Langstreckentransporte verursacht werden und sterben nach vielen Stunden oder gar Tagen furchtbaren Leidens. Normalerweise ist es während eines Langstreckentransports unmöglich, verletzte, kranke oder erschöpfte Tiere zu behandeln.

Systematische Kontrollen von Tiertransporten sind nicht durchführbar, es sei denn es würden enorme finanzielle und personelle Ressourcen dafür aufgewendet – und das nur, um einen Handel aufrecht zu erhalten, den die europäischen Bürger und das EU-Parlament beendet sehen wollen.

### Langstreckentransport, 2011

42 Tiere an Bord dieses Fahrzeugs haben den Stress und die Anstrengung dieses Langstreckentransports nicht überlebt. Der Transporter legte ca. 1.594 km zurück.



### Langstreckentransport, 2011

Dieses junge Rind hat den Transport von ca. 1.700 km nicht überlebt.



# Zeitleiste

Alle Bilder wurden im angegebenen Jahr aufgenommen.

**1993**

Keine Bilder vorhanden

In Kraft treten der Richtlinie 91/628/EWG zum Schutz von Tieren beim Transport. Diese Richtlinie enthält keine maximale Transportzeitbeschränkung für Tiertransporte.

**1994-95**

Der Deutscher Landwirtschaftsminister fordert eine Höchstdauer von 8 Stunden für den Transport von Tieren, die zur Schlachtung bestimmt sind.

Kommission und Rat verweigern die Einführung dieser zeitlichen Begrenzung. Richtlinie 95/29/EG etabliert einige Regelungen zu Tränkung, Fütterung und Ruhezeiten, aber keine generelle zeitliche Transportbegrenzung. Diese Regeln gelten noch heute (siehe Seite 5) mit schrecklichen Folgen für die Tiere.

**2000**

Bericht der Kommission an den Rat und das EU-Parlament über die Erfahrungen, die von den Mitgliedsstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport gesammelt wurden. Der Bericht besagt: „Verschiedene Grundlagen der Richtlinie sollten aus wissenschaftlicher Sicht beurteilt werden; dies gilt vor allem für die Daten im Hinblick auf Fahrzeiten und Ladedichten.“

**2001**

EU-Parlament verlangt eine Höchstdauer von 8 Stunden für Tiertransporte (Entscheidung des Europäischen Parlaments).

**2002**

Der wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz der EU-Kommission veröffentlicht einen Bericht zum Schutz von Tieren beim Transport. Der Bericht empfiehlt Transporte, wo immer möglich, zu vermeiden und Beförderungen so kurz wie möglich zu halten für Tiere, die nicht an den Transport nicht sind (N.B.: ohne Zweifel sind „Schlacht“tiere fast niemals an Transport gewöhnt).

**2003**

EU-Parlament fordert eine Beschränkung der Transportzeit auf 8 Stunden (Schriftliche Erklärung 4/2003).

**2005**

Verordnung (EG) Nr. 1/2005 tritt in Kraft, bringt aber nur sehr beschränkte Verbesserungen für die Tiere an Bord der Transporte. Die Verordnung bietet keine Verbesserungen betreffend der wichtigsten Vorschriften wie vor allem der Transportzeit. Es wird noch immer keine maximale Transportdauer für Tiertransporte festgesetzt.

**2010**

EFSA veröffentlicht eine wissenschaftliche Meinung zum Wohlergehen von Tieren während des Transports (auf Anforderung der Europäischen Kommission hin angefertigt). EFSA bestätigt, dass die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht übereinstimmt mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen.

**2011**

Bericht der EU-Kommission über die Auswirkungen der Verordnung Nr. 1/2005 bestätigt regelmäßige Verstöße gegen die Vorschriften, schlägt aber nicht die grundsätzliche Lösung dieses Problems vor: Eine Gesetzesreform, um eine Höchstdauer von 8 Stunden für Tiertransporte festzulegen. Wie bereits 1995 legt die Kommission den Fokus noch immer nur auf die Durchsetzung des bestehenden Gesetzes.

**2012**

Mehr als eine Million EU-Bürger verlangen eine Höchstdauer von 8 Stunden für den Transport von Tieren, die zur Schlachtung bestimmt sind.

Die Schriftliche Erklärung 49/2011, die eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden fordert, wird angenommen und wird somit die offizielle Position des EU-Parlaments.

# Besserer Gesetzesvollzug allein ist nicht die Lösung für die Probleme bei Langstreckentransporten

## Utopie versus Realität

Manche Interessengruppen und Behörden behaupten, dass die Tierschutzprobleme, die bei Langstreckentransporten auftreten, durch bessere Durchsetzung der bestehenden Gesetze gelöst werden sollten, anstatt die Verordnung anzupassen und eine Höchsttransportdauer festzulegen.

**Diese Herangehensweise ist schlicht und ergreifend nicht realistisch!**

Viele Anstrengungen wurden in den letzten 15 Jahren unternommen, um die vorige und die bestehende Gesetzgebung besser durchzusetzen. **Diese Bemühungen sind definitiv notwendig und sollten auch anerkannt werden.** Die Praxis zeigt jedoch, dass diese Bemühungen nur begrenzten Erfolg gezeitigt haben und auch weiterhin nur sehr bedingt Erfolg haben können, solange es keine neue Gesetzgebung gibt, vor allem eine Obergrenze für Transportzeiten. Die Gründe hierfür sind zum einen, dass gewisse Probleme

## Nicht entwöhnte Kälber werden regelmäßig nicht versorgt während des Transportes:

Nicht entwöhnte Kälber werden häufig über lange Strecken transportiert (z.B. von Irland nach Spanien), obwohl es technisch unmöglich ist<sup>10</sup>, sie an Bord des Transporters mit geeigneter Flüssigkeit zu versorgen: diese Tiere können die in der Praxis verwendeten Tränkevorrichtungen (Beißnippel) nicht benutzen; es ist unmöglich, die normalen Tränksysteme mit der für nicht entwöhnte Kälber geeigneten Flüssigkeit zu befüllen; die Flüssigkeit zu erhitzen, wie es für diese Tierart notwendig wäre, ist bei den gebräuchlichen Transportfahrzeugen ebenfalls nicht möglich; vor allem jedoch müsste jedes Tier einzeln von Hand gefüttert werden, um zu garantieren, dass jedes Tier trinkt, und dass jedes Tier die angemessene Menge trinkt (bei nicht entwöhnten Kälbern kann die Aufnahme von zu viel oder zu wenig Flüssigkeit zu gravierenden gesundheitlichen Problemen führen) – eine solche Einzel-

bei Langstreckentransporten inhärent sind und daher unvermeidbar, auch bei besserer Durchsetzung der Vorschriften; und zum anderen, dass europaweite Kontrollen zur besseren Durchsetzung schlicht nicht praktikabel sind – unter anderem, aufgrund Personalmangels, unzureichender finanzieller Mittel und fehlender Infrastruktur.

Zudem ist die gegenwärtige Gesetzgebung extrem komplex und enthält eine Vielzahl von Vorschriften und Ausnahmeregelungen, was Langstreckentransporte betrifft. Dieses komplizierte Regelwerk stellt eine große und oft unüberwindbare Herausforderung dar - nicht nur für die Kontrollbehörden, sondern auch für die Transportfirmen.

Die folgenden Beispiele, die eingehend vom Lebensmittel- und Veterinäramt (FVO) der EU-Kommission und von Animals' Angels dokumentiert wurden, zeigen, dass die Durchsetzung über Jahre hinweg unzureichend war, und noch immer unzureichend ist:

tränkung von Hand ist jedoch an Bord eines Transporters aus praktischen Gründen völlig unmöglich.

**Die Transportdauer auf 8 Stunden zu begrenzen, würde dieses Problem lösen, da es nicht notwendig wäre, die Tiere während des Transports zu füttern.**

## Nicht zugerittene Pferde:

Nicht zugerittene Pferde werden regelmäßig auf Langstreckentransporten transportiert, obwohl es nach der aktuellen Gesetzgebung verboten ist, diese Pferde für mehr als 8 Stunden zu transportieren, da diese jungen Pferde sehr anfällig sind für den durch den Transport verursachten Stress.

Die Behörden müssten vor Abfertigung eines solchen Transports für jedes Pferd feststellen, ob es nicht zugeritten ist und somit nicht über lange Strecken transportiert werden darf. Dies würde eine längere Prozedur erfordern, die in der Praxis meist nicht durchgeführt wird.

**Eine Begrenzung der Transportdauer auf 8 Stunden für alle Pferde (ob zugeritten oder nicht) würde dieses Problem beseitigen, da es nicht länger nötig wäre, zwischen zugerittenen und nicht zugerittenen Pferden zu unterscheiden; die Behörden wüssten dann, dass sie generell keine Transporte von über 8 Stunden abfertigen dürfen.**

## Tiere können während des Transportes nicht aufrecht stehen:

Tiere, vor allem Schafe und Lämmer, werden oft auf zu viele Etagen verladen, mit der Konsequenz, dass die Deckenhöhe so niedrig ist, dass sie nicht in einer natürlichen Haltung aufrecht stehen können und dass die Luftzirkulation beeinträchtigt ist<sup>11</sup> – obwohl die geltende Verordnung dies verbietet. Diese Problematik tritt sowohl bei Kurzstrecken- als auch bei Langstreckentransporten auf; bei letztgenannten sind die negativen Folgen für den Tierschutz allerdings weit gravierender, da die Tiere wesentlich länger den schlechten Transportbedingungen ausgesetzt sind.

**Eine Begrenzung der Transportdauer auf 8 Stunden würde dieses Problem zwar nicht ganz beseitigen, aber die negativen Konsequenzen für die Tiere würden erheblich gemindert werden, da die Zeit, in der die Tiere unter unzureichender Deckenhöhe leiden müssten, wesentlich kürzer wäre.**

## Fehlende Kontrollen aufgrund von fehlenden finanziellen Mitteln und Mangel an Tierärzten:

Zum Beispiel in Griechenland, das im Jahr 2009 vom Europäischen Gerichtshof<sup>12</sup> für schuldig befunden wurde, seinen Verpflichtungen zum Schutz der Tiere beim Transport nicht nachgekommen zu sein. Nichtsdestotrotz wurden 2010 von 467 Tiertransporten, die an den wichtigsten griechischen Häfen ankamen, nur 6 Transporte kontrolliert<sup>13</sup>.

Oder in Frankreich, am Hafen von Cherbourg, wo jede Woche zahlreiche Kälbertransporte aus Irland ankommen und wo die Vorschriften zu Transport- und Ruhezeiten seit Jahren ignoriert werden – hier wären die zuständigen Veterinärbehörden durchaus gewillt, Kontrollen durchzuführen, können dies jedoch aufgrund von Personalmangel nicht leisten.

Ein weiteres Beispiel ist Spanien, wo es praktisch unmöglich ist, die offiziellen Veterinärbehörden außerhalb der sehr begrenzten Bürozeiten zu erreichen.

Seit 2004 haben Mitarbeiter von Animals' Angels mehrere tausend Polizisten und Tierärzte in ganz Europa zum Thema Tierschutz während des Transports geschult. In einigen Regionen konnte so die Quantität und die Qualität der Kontrollen verbessert werden, aber es ist definitiv unmöglich, regelmäßige Kontrollen all der vielen Millionen Tiere durchzuführen, die jedes Jahr durch Europa transportiert werden – schlicht und ergreifend deshalb, weil dies bedeuten würde, dass die Anzahl der benötigten kompetenten Fachkräfte um ein vielfaches gesteigert werden müsste, und folglich auch die für den Gesetzesvollzug bestimmten finanziellen Mittel. Es ist nicht nur unwahrscheinlich, dass dies geschehen wird, sondern es würde auch nur einen Handel subventionieren, der von den meisten europäischen Steuerzahlern und von der Mehrheit der europäischen Parlamentsmitglieder abgelehnt wird.

**Die Beschränkung auf 8 Stunden würde auch dieses Problem drastisch mindern: viel weniger Anforderungen müssten erfüllt werden und es wäre somit für die Kontrollbehörden wesentlich einfacher, ihren Kontrollpflichten nachzukommen.**

## Genehmigung mangelhafter Fahrtenbücher durch die Behörden:

Animals' Angels-Inspektionen sowie in den Jahren 2009 und 2010 veröffentlichte FVO-Berichte<sup>14</sup> über 17 Kontrollbesuche in 13 Mitgliedsstaaten zeigen, dass die zuständigen Behörden in den Mitgliedsstaaten unter anderem häufig Fahrtenbücher abstempeln und somit genehmigen, obwohl die darauf ausgewiesene geplante Transportdauer vollkommen unrealistisch ist. Das Ergebnis ist, dass die vorgeschriebenen Ruhezeiten für sehr lange Transporte weder geplant noch durchgeführt werden. Außerdem werden wichtige Sparten im Fahrtenbuch oft nicht ausgefüllt und dennoch von den Behörden als zufriedenstellend abgestempelt.

**Eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden würde die Abfertigung wesentlich vereinfachen. Zusätzlich wäre es für die Behörden, die den Transport während der Fahrt kontrollieren, wesentlich weniger kompliziert, die Zeiten und Entfernungen realistisch einzuschätzen.**

## Tiere werden in ungeeigneten Fahrzeugen auf Langstrecke transportiert:

Wie Animals' Angels-Inspektionen vor Ort auf der Straße gezeigt haben, sind die Tränkesysteme der Transportfahrzeuge in der Praxis allzu oft kaputt, ungeeignet, verschmutzt oder eingefroren. Dies führt dazu, dass die Tiere auf Langstreckentransporten an schwerem Durst und daraus resultierender Erschöpfung leiden. Oder die Fahrzeuge sind so konstruiert, dass die Tiere mit dem Kopf oder den Beinen zwischen Trennwand und Boden oder in den Lüftungsschlitzen eingeklemmt werden, usw.

FVO-Inspektionsberichte<sup>15</sup> über Kontrollbesuche in 14 Mitgliedsstaaten zwischen 2009 und 2011 zeigen, dass die Behörden der Mitgliedsstaaten regelmäßig Zulassungspapiere für Langstrecken-Transportfahrzeuge ausstellen, obwohl diese nicht den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 entsprechen (z.B. das Tränkesystem betreffend oder die Belüftung). Es liegt auf der Hand, dass die Zulassung und somit die Verwendung von Fahrzeugen, die nicht den zusätzlichen Anforderungen für Langstreckentransporte entsprechen, negative Konsequenzen für die transportierten Tiere haben.

**Probleme, die durch ungeeignete Fahrzeuge entstehen, hätten geringere Auswirkungen auf die Tiere, wenn Langstreckentransporte generell nicht mehr erlaubt wären.**

## Fehlende Infrastruktur bei Notfällen:

Verordnung (EG) Nr. 1/2005 schreibt vor, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten im Notfall Maßnahmen einleiten, um das Wohlergehen der Tiere während des Transportes zu gewährleisten. Als eine notwendige Maßnahme verlangt die Verordnung „ das Entladen der Tiere und ihr Unterbringen an einem geeigneten Ort, wobei ihre Pflege gewährleistet sein muss, bis das Problem gelöst ist“. Diese Maßnahme ist in solchen Fällen besonders wichtig, in denen sich kranke oder verletzte Tiere an Bord des Fahrzeugs befinden, und der Abfahrtsort und der Zielort zu weit entfernt sind, um die Tiere zurück zu schicken oder sie bis zum Zielort weiter fahren zu lassen; weiterhin kann eine sofortige Entladung notwendig werden, wenn das Wassersystem des Fahrzeugs defekt ist, die Ladedichte deutlich überschritten ist, oder wenn die Tiere unter starkem Hitze- oder Kältestress leiden, usw. In den letzten Jahren fanden Animals' Angels Teams häufig Situ-

ationen vor, wo Kontrollen von Tiertransportern auf der Straße die dringende Notwendigkeit ergaben, die Tiere so schnell als möglich abzuladen. Vor allem, wenn solche Notsituationen in der Nacht oder am Wochenende auftreten, stellt es sich meistens als sehr schwierig heraus, die Tiere tatsächlich abzuladen. 10 Europäische Mitgliedsstaaten haben gar keine Kontrollstellen; 7 weitere Mitgliedsstaaten haben nur 1 oder 2 offizielle Kontrollstellen.<sup>16</sup> In den Fällen, in denen eine Notentladung stattfindet, dauert dies oft viele Stunden, was das Leiden der Tiere verlängert.

Die Gründe sind vielfältig:

- ▶ die amtlichen Tierärzte sind nicht erreichbar durch die Polizei
- ▶ es gibt keine verfügbaren Notabladestationen
- ▶ es gibt keine Kontrollstellen in erreichbarer Nähe
- ▶ Kontrollstellen, die (laut eigener Angaben) voll ausgebucht sind und somit nicht in der Lage, noch zusätzliche Tiere aufzunehmen
- ▶ Kontrollstellen, die nicht für die spezifische Tierart auf dem Transporter ausgestattet sind (Beispiel: Die 7 offiziellen Kontrollstellen in Spanien sind ausschließlich für Rinder zugelassen)
- ▶ die europäische Gesetzgebung schreibt nicht vor, dass die zugelassenen Kontrollstellen für Notfälle 24 Stunden erreichbar sein müssen

**Eine Begrenzung der maximalen Transportdauer auf 8 Stunden würde auch bedeuten, dass es in einem Notfall nicht länger als vier Stunden dauern würde, die Tiere entweder zum Zielort weiter zu senden, oder zurück zum Abfahrtsort zu schicken. Diese Zeitspanne wäre viel kürzer als dies momentan bei Langstreckentransporten der Fall ist - außer die Mitgliedsstaaten würden enorme finanzielle und personelle Ressourcen in den Aufbau von Notabladestationen investieren, die von überall aus (europaweit!) zeitnah zu erreichen sind.**

## Tiere leiden an Hitzestress während des Transportes:

Die Verordnung schreibt vor, dass Fahrzeuge, die für Tiertransporte über 8 Stunden verwendet werden, über ein Belüftungssystem verfügen müssen, das eine Temperatur zwischen 5°C und 30°C mit einer Toleranz von +/- 5°C gewährleisten kann. In der Praxis stellen Ventilatoren die einzige angetriebene, d.h. mechanische, Belüftung dar. Diese Belüftungssysteme können im besten Fall die Luft austauschen, aber sie können

die Temperatur nicht senken. Dennoch wurden und werden für diese Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten Zulassungsnachweise ausgestellt. Tiere an Bord von Transportfahrzeugen leiden augenscheinlich an Hitzestress während der heißen Sommermonate, mit Temperaturen, die oft 35°C sogar noch übersteigen, vor allem in Südeuropa. Das betrifft vor allem Tiere, die hohe Temperaturen nicht gewöhnt sind, wie zum Beispiel Schweine, die von Belgien oder den Niederlanden nach Italien transportiert werden. Wie Beobachtungen in der Praxis zeigen, leiden vor allem Schweine sehr stark unter der Hitze während des Transportes.

**Tiere so nah wie möglich am Hof zu schlachten (also eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden einzuhalten), würde diese Probleme erheblich verringern, auch weil in heißen Sommermonaten die Transporte vollständig während der kühleren Nachtstunden durchgeführt werden könnten.**

## Fehlender Vollzug der Vorschriften zur Tränkung, Fütterung und zu den Ruhezeiten für die Tiere auf Langstreckentransporten:

Die FVO-Berichte<sup>17</sup> zeigen, dass die Mitgliedsstaaten oft daran scheitern, die Vorschriften durchzusetzen, dass Tiere Wasser, Futter und Ruhezeiten erhalten müssen, nämlich, im Fall von Schweinen und Pferden eine Pause von 24 Stunden nach 24 Stunden Fahrt, im Fall von Rindern und Schafen nach 28 Stunden Fahrt, im Fall von nicht entwöhnten Tieren nach 18 Stunden Fahrt. In manchen Fällen wird überhaupt keine Pause eingelegt, in anderen Fällen ist die Ruhezeit sehr viel kürzer als durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgeschrieben. Dass die Pausen für Futter, Wasser und Ruhe nicht eingehalten werden, kann u.a. folgende Gründe haben:

- ▶ der Transporteur hat eine unrealistisch kurze Fahrtzeit im Fahrtenbuch angegeben hat und dies wurde von der zuständigen Behörde am Abfahrtsort nicht erkannt und nicht beanstandet, oder
- ▶ das Fahrtenbuch enthält korrekte Angaben zur voraussichtlichen Transportzeit und eine Pause von 24 Stunden ist auch eingeplant, aber das Fahrzeug hält tatsächlich gar nicht an, oder pausiert für weniger als 24 Stunden.

**Bei einer Höchsttransportdauer von 8 Stunden wäre es nicht länger nötig, die Tiere während des Transportes zur Erholung abzuladen. Außerdem würde die Notwendigkeit, die Tiere zu füttern und zu tränken, signifikant abnehmen.**

## Mitgliedsstaaten informieren andere zuständige Behörden nicht über Gesetzesverstöße / Fehlende Nachverfolgung von Beschwerden durch andere Mitgliedsstaaten:

Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 legt fest: Stellt eine zuständige Behörde einen Verstoß fest, so teilt sie dies der zuständigen Behörde, die dem Transportunternehmer die Zulassung erteilt, bzw. den Zulassungsnachweis für das Transportmittel ausgestellt hat, und - wo angemessen - auch der Behörde, die den Befähigungsnachweis des Fahrers ausgestellt hat, unverzüglich mit. Artikel 26 besagt auch, dass die zuständige Behörde am Bestimmungsort bei Feststellung eines Verstoßes die Behörde am Versandort informieren muss. Ziel dieser Bestimmungen ist es, den zuständigen Behörden zu ermöglichen, Maßnahmen zu ergreifen, um ähnliche Gesetzesverstöße in Zukunft zu verhindern. Zahlreiche Animals' Angels Untersuchungen sowie diverse FVO-Berichte<sup>18</sup> zeigen, dass diese Bestimmungen regelmäßig ignoriert werden, und dass Behörden, die Verstöße feststellen, dies oft nicht an die anderen zuständigen Behörden weiter geben, wie es Artikel 26 verlangt. Zudem erfolgt in den Fällen, wo Verstöße tatsächlich weiter gemeldet werden, oft keine Weiterverfolgung. Diese Probleme treten vor allem dann häufig auf, wenn der gesetzeswidrige Transport mehrere Mitgliedsstaaten durchfahren hat, und somit die Behörden mehrerer Mitgliedsstaaten involviert sind.

**Eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden würde dazu führen, dass wesentlich weniger Transporte mehrere Mitgliedsstaaten durchqueren würden. Diese würden dann durch Kühlfleischtransporte ersetzt. Es liegt auf der Hand, dass der Transport von Fleisch viel weniger Probleme nach sich ziehen würde als der Transport lebender Tiere.**

## Sanktionen sind nicht wirksam, verhältnismäßig und abschreckend:

Verordnung (EG) Nr. 1/2005 verlangt, dass Strafen für Gesetzesverstöße wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen. Artikel 54 der Verordnung 882/2004<sup>19</sup> legt fest, dass die zuständigen Behörden bei Nicht-Einhaltung der Europäischen Tierschutzvorschriften „die erforderlichen Maßnahmen [treffen müssen], um sicherzustellen, dass der Unternehmer Abhilfe schafft.“

Aus Animals' Angels-Dokumentationen geht klar hervor, dass in einigen Fällen gar keine Strafen erhoben werden und in anderen Fällen die Strafen zu niedrig sind, um abschreckend zu wirken. Überdies verfügen einige Mitgliedsstaaten gar nicht über die gesetzlichen Grundlagen, um Strafen gegen Transportfirmen aus anderen Mitgliedsstaaten eizutreiben. FVO-Berichte<sup>20</sup> bestätigen dies ebenfalls.

Während die Einrichtung angemessener Strafen selbstverständlich notwendig ist, würden durch die Einführung einer Höchsttransportdauer von 8 Stunden ohnehin die Fälle, in denen Sanktionen nötig sind, sofort stark reduziert. Und da eine Höchstdauer von 8 Stunden die Anzahl der Transporte zwischen Mitgliedsstaaten verringern würde, würden auch die Probleme reduziert, die momentan für die Kontrollbehörden bei der effektiven Strafverfolgung von ausländischen Transportfirmen bestehen.

## Die Durchsetzung der Gesetze ist eine Illusion, solange es Langstreckentransporte gibt. Gesetzswidrige Transporte aus Spanien – die Kommission schließt die Beschwerdeakte, da sie die nötigen Informationen aus Spanien nicht erhält

Im Jahr 2007 reichten Animals' Angels und Compassion In World Farming eine formelle Beschwerde bei der europäischen Kommission ein über das systematische Scheitern der zuständigen Behörden in Spanien bei der Durchsetzung der Gesetzgebung zum Tierschutz beim Transport.

Die Kernaussage der Beschwerde: Mindestens seit 2005, als Animals' Angels den ersten von mehreren ausführlichen Berichten über schwere Unregelmäßigkeiten betreffend des Tierschutzes auf Langstreckentransporten aus Spanien einreichte, wussten die zuständigen Behörden in Spanien genau über die schweren und ständig auftretenden Verstöße Bescheid. Trotz dieser Tatsache haben die spanischen Behörden seit mindestens 2005 keine effektiven Maßnahmen eingeleitet, um eine bessere Durchsetzung der Gesetze zu erzielen. Es hat sich keine Verbesserung in der Einhaltung der Gesetze gezeigt zwischen 2005, als Animals' Angels den ersten von fünf Berichten eingereicht hat, und 2010, dem Jahr des letzten und somit aktuellsten Berichtes. Annähernd jeder einzelne Transport von Tieren, die in Spanien geladen und nach Italien transportiert werden, verstößt gegen das Tierschutztransportgesetz.

De facto liegen Beschwerden von Animals' Angels und Compassion In World Farming über Transporte aus 9 verschiedenen Regionen in Spanien vor.

Letztendlich reagierte die EU-Kommission im Jahr 2011 auf die formelle Beschwerde, welche 2007 eingereicht wurde, mit dem Vorschlag, die Akte zu schließen. Als Grund hierfür gab die Kommission an, dass es in der spanischen autonomen Gemeinschaft Castilla y León Verbesserungen bei den Tiertransporten gegeben hätte. Desweiteren gab die Kommission an, dass es ihr nicht möglich gewesen sei, von den anderen 8 betroffenen Regionen Informationen zu erhalten. Es ist unrealistisch von der Kommission, Schlussfolgerungen zu allen in der Beschwerde erwähnten 9 Regionen zu ziehen, obwohl sie lediglich aus einer dieser Regionen Informationen erhalten hatte. Vor allem angesichts der Tatsache, dass nur 8 der insgesamt 48 gesetzeswidrigen Transporte, auf denen die Beschwerde basiert, aus der Region Castilla y León stammten.

Eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden würde weniger Kontrollen und weniger Eingreifen seitens der Kommission erfordern und es würden weniger Probleme auftreten, die den zuständigen Behörden gemeldet werden müssten.

Wie durch diese Beispiele deutlich wird, waren und sind die Mitgliedsstaaten nicht in der Lage, die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 wirklich durchzusetzen.

Diese Situation hat sich seit Jahren nicht signifikant verändert – trotz der wiederholten Versuche, den Fokus auf den Gesetzesvollzug zu legen, anstatt schlicht und einfach eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden festzuschreiben.

Die Kommission selbst schrieb im Jahr 2008<sup>21</sup>: „...die Anstrengungen in der Durchsetzung der Gesetzgebung werden nur zu begrenztem Fortschritt führen, so lange an bestimmte Vorschriften der Verordnung nicht anders herangegangen wird, vor allem was die Vorschriften zur Transportdauer und Platzbedarf, betrifft. Die Kommission ist der Meinung, dass die derzeitigen Transportzeiten nicht auf einer Linie mit den verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen sind und dass sie zudem nicht mit der Sozialgesetzgebung für Fahrer übereinstimmen, was eine generelle Durchsetzung der Transportzeiten erschwert. Deshalb hat die Überarbeitung der Transportzeiten und des Platzbedarfs für die Kommission Priorität.“

Und auch in ihrem lang erwarteten Bericht über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport, veröffentlicht im November 2011, stellt die Kommission fest: „Nach wie vor ist die Durchsetzung der Verordnung eine große Herausforderung, zum Teil wegen der unterschiedlichen Auslegung der Bestimmungen, zum Teil wegen fehlender Kontrollen durch die Mitgliedstaaten. Auch die Qualität der Überwachungsdaten, die die Mitgliedstaaten der Kommission übermitteln, reicht häufig für eine eindeutige Analyse der Lage und eine Planung spezifischer Abhilfemaßnahmen auf EU-Ebene nicht aus.“

Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die seit Jahrzehnten bestehenden Mängel im Vollzug der Gesetze in Zukunft behoben werden können!

Trotz jahrelanger Versuche, die geltenden Gesetze bei Langstreckentransporten durchzusetzen, werden die Vorschriften nach wie vor sehr häufig einfach nicht be-

### Um dies nochmals klarzustellen:

Die Durchsetzung der Gesetze ist und bleibt von größter Wichtigkeit. Aber aus rein praktischen Gründen hat, was Langstreckentransporte angeht, die Umsetzung der Gesetze nie zufriedenstellende Ergebnisse erzielt und kann dies auch nie tun.

Die Mitgliedsstaaten standen und stehen weiterhin in der Pflicht, eine effiziente Durchsetzung der Gesetzgebung zu gewährleisten. Auch eine neue und notwendige Gesetzgebung, die die Höchstdauer von Transporten auf 8 Stunden beschränkt, würde die Mitgliedsstaaten NICHT aus ihrer Pflicht nehmen, die Gesetze durchzusetzen, aber sie würde die Durchsetzung einfacher und effektiver machen.

Die gegenwärtige Gesetzgebung ist sehr komplex. Dies stellt eine große und oft nicht zu überwindende Herausforderung für die Kontrollbehörden dar. Eine Transportzeitbegrenzung auf 8 Stunden würde dieses Problem beseitigen, da die Gesetzesvorschriften dadurch wesentlich überschaubarer werden würden.

Eine Gesetzesrevision hinsichtlich einer drastischen Verkürzung der Transportdauer auf 8 Stunden vom Hof zum Zielort ist die einzig realistische Lösung, um das Leiden der transportierten Tiere wirklich entscheidend zu mindern.

folgt, und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern, wenn der Druck nicht erheblich erhöht wird und letztendlich, wenn nicht buchstäblich hinter jedem Langstreckentransporter eine Polizeistreife eingesetzt wird. Dies ist selbstverständlich unmöglich, vor allem in Anbetracht der finanziellen Situation der meisten Mitgliedsstaaten, sowie in Anbetracht des permanenten Personalmangels der staatlichen Veterinärbehörden. Auch ist mehr als fraglich, ob es angemessen wäre, noch mehr öffentliche Gelder für die Überwachung eines Handels aufzuwenden, den die Bürger Europas und das EU-Parlament ohnehin beendet sehen wollen. Diese Problematik betrifft alle Langstreckentransporte von Tieren, die zur Mast oder zur Schlachtung bestimmt sind. Die Gewinnspanne bei Langstreckentransporten ist so gering, und der finanzielle Druck so hoch, dass viele Transporteure und Kontrollstellenbetreiber es sich schlicht nicht leisten können, die Tierschutztransportvorschriften einzuhalten. Das ist umso schockierender, als ebendiese Vorschriften nicht einmal darauf abzielen, ein wirkliches „Wohlergehen“ der Tiere zu gewährleisten, sondern nur darauf, die Minimalanforderungen zu erfüllen, damit die Tiere den Transport überleben können. Zu viele Transporteure und andere an Langstreckentransporten von „Schlacht“- und „Mast“-tieren beteiligte Personen werden sich nicht freiwillig an die gesetzlichen Tierschutzvorschriften halten. Und die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten haben nicht die Mittel, um für die Einhaltung dieser Vorschriften zu sorgen.

Der technische Bericht für EFSA (2009) besagt, dass es mehr als 100 Risikofaktoren gibt, die den Schutz von Säugetieren während des Transportes gefährden<sup>22</sup>. Es ist unrealistisch zu glauben, dass der Vollzug der Gesetze jemals so weit verbessert werden könnte, dass all diese Risiken ausgeräumt würden.

Einige Behörden auf Ebene der EU und der Mitgliedsstaaten sowie andere Interessengruppen behaupten seit Jahren, dass Tiertransporte über lange Strecken unter akzeptablen Bedingungen durchgeführt werden können – **WENN** es genug Platz für die Tiere gibt, **WENN** sie Zugang zu Futter und Wasser haben, **WENN** sie unter angemessenen klimatischen Bedingungen transportiert werden, **WENN** die Fahrzeuge einem hohen Standard entsprechen, **WENN** nur gesunde Tiere verladen werden, **WENN** die obligatorischen Ruhezeiten eingehalten werden, **WENN**...

Diese theoretische Vorstellung hat aber schlicht und einfach **NICHTS** damit zu tun wie Tiertransporte in der Praxis durchgeführt werden!

Der Grund, warum immer noch lebende Tiere und nicht ausschließlich Kühlfleisch transportiert werden, sind wirtschaftliche Interessen – es wird daher immer versucht werden, den Profit zu maximieren – und dies geht im Allgemeinen auf Kosten der transportierten Tiere. Der Langstreckentransport von Millionen von Tieren ist größtenteils nicht kontrollierbar. Sowohl die Kommission als auch die Mitgliedsstaaten haben bereits große Summen von Geld investiert, um eine kurzzeitige Umsetzung der Gesetze zu ermöglichen. Würde man dieses Geld stattdessen in eine Infrastruktur investieren, um Lösungen für diejenigen Fälle zu finden, in denen es nicht möglich ist, einen Schlachthof innerhalb von 8 Stunden zu erreichen, so würde das Mandat des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) – nämlich dem Tierschutz Rechnung zu tragen – umgesetzt werden und nachhaltige Lösungen könnten gefunden werden.

An dieser Stelle muss auch hervorgehoben werden, dass – im Gegensatz zu dem, was viele immer noch glauben – die Anwesenheit eines Veterinärs beim Verladen und Abladen von Langstreckentransporten nicht obligatorisch ist! Die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 schreibt dies ganz einfach nicht vor. Also ist in der Praxis kein Veterinär während der Verladung anwesend, der dafür zuständig wäre, zu prüfen, ob das Fahrzeug geeignet ist (z.B. ob Tränkesystem und Ventilation funktionieren), ob die Ladebedingungen korrekt sind (z.B. genug Platz, angemessene Laderaumhöhe, Einsatz von Trennwänden, um Kämpfe zwischen aggressiven Tieren zu verhindern). Und was noch schlimmer

ist – auch beim Abladen der Tiere ist in der Praxis meist kein Veterinär anwesend, um die Transportbedingungen, Transportzeiten und den Zustand der Tiere zu prüfen. Dies kann daran liegen, dass der Transport außerhalb der Dienstzeiten des Veterinärs am Schlachthof ankommt, oder auch daran, dass die Tiere an einer Mastanlage abgeladen werden, wo sowieso in der Regel kein Veterinär anwesend ist.

Das bedeutet, dass in der Praxis die meisten Langstreckentransporte innerhalb der EU zu keinem Zeitpunkt einer physischen Kontrolle durch irgendeine offizielle Behörde unterzogen werden, um festzustellen, ob die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 eingehalten wurde.

Die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 schreibt die Anwesenheit eines Veterinärs während der Be- und Entladung aus einem einfachen Grund nicht vor: Die Mitgliedsstaaten verfügen weder über die finanziellen noch über die personellen Ressourcen, um solche Kontrollen durchzuführen.

Es ist nicht zu erwarten, dass die Mitgliedsstaaten jemals eine Vorschrift akzeptieren würden, die die Anwesenheit eines Tierarztes bei Be- und Entladung von Langstreckentransporten verlangt: deshalb ist es nicht realistisch, zu glauben, dass Langstreckentransporte jemals angemessen kontrolliert werden können.

Die Frage ist nicht, ob es THEORETISCH möglich ist, Langstreckentransporte von Tieren zu Mast- und Schlachtzwecken unter Bedingungen durchzuführen, die für die Tiere akzeptabel sind. Die Frage ist viel mehr, ob es realistisch ist, zu denken, dass Langstreckentransporte IN DER PRAXIS auf eine Art und Weise durchgeführt werden oder durchgeführt werden können, welche für die Tiere akzeptabel ist. Animals' Angels hat mehr als genug praktische Erfahrung gesammelt, um die letztere Frage deutlich mit „NEIN!“ beantworten zu können.

Der Grund für den Transport von Tieren zu Schlacht- oder Mastzwecken ist wirtschaftlicher Natur – die Beteiligten wollen Profit daraus schlagen. Die Diskrepanz zwischen den finanziellen Interessen und dem Tierschutz wird immer zum Nachteil der Tiere gereichen.

# Bericht der Kommission über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005

Der lang erwartete Bericht der Kommission über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport wurde im November 2011 veröffentlicht. Der Bericht besagt: „*Wenngleich sich der Tierschutz seit Anwendung der Verordnung insgesamt verbessert hat, geht aus den vorliegenden Informationen hervor, dass schwerwiegende Tierschutzprobleme beim Transport weiterbestehen*“.

Der Bericht der Kommission führt hierfür folgende Beispiele an:

- ▶ Transport nicht transportfähiger Tieren
- ▶ Überladung von Fahrzeugen
- ▶ Transport von Tieren in Fahrzeugen, in denen die innere Raumhöhe zu niedrig ist
- ▶ Tiere erhalten nicht genügend Wasser während der Fahrt
- ▶ Transportzeit ist länger als die höchstzulässige Transportzeit
- ▶ Behörden genehmigen Fahrtenbücher, die unrealistisch kurze Transportzeiten beinhalten.

Je länger der Transport dauert, desto gravierender werden all diese Tierschutzprobleme für die Tiere.

Die gesetzlichen Vorschriften zu den oben genannten Bereichen sind bereits seit 1995<sup>23</sup> in Kraft, also seit 17 Jahren (N.B. Sie sind nicht erst 2005 durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 in Kraft getreten, wie vielfach irrtümlich angenommen wird!), und dennoch werden sie noch regelmäßig übertreten. Das bedeutet, dass während all dieser Jahre die wiederholten Versuche fehlgeschlagen sind, für Einhaltung der Vorschriften zu sorgen. Jetzt, im Jahr 2012, immer noch zu behaupten, dass ein besserer Vollzug der Gesetze erzielt werden müsse und dies ausreichend sei, ist ganz einfach nicht realistisch. Wir müssen aufhören, das Problem abzustreiten, und die einzig richtige Lösung herbeiführen: Eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden vom Hof zum Zielort, sei es nun ein Schlachthof oder ein Betrieb, an dem die Tiere vor der Schlachtung noch gemästet werden.

Dennoch kommt der Bericht der Kommission von 2011 zu dem Schluss, dass „die angemessene Durchsetzung geltender Vorschriften vorrangig bleiben“ sollte. Angesichts

der Tatsache, dass die oben aufgelisteten und andere Vorschriften bereits seit 1995 in Kraft sind und trotzdem im Jahre 2012 noch immer nicht durchgesetzt werden, wird sehr klar, dass eine Durchsetzung nur dann eine Chance haben kann, wenn eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden eingeführt würde. Die Beweise ein weiteres Mal zu ignorieren, würde bedeuten, die Anforderungen des EU-Vertrags wissentlich zu ignorieren!

Bereits im Jahr 1994 forderte der deutsche Agrarminister Jochen Bocher, schockiert von dem furchtbaren Leid der Tiere auf Langstreckentransporten, eine Begrenzung der Transportzeit für „Schlacht“tiere auf maximal 8 Stunden. EU-Kommission und Rat verweigerten die Einführung dieser Begrenzung. Mehrere Monate später wurden, durch Richtlinie 95/29/EG, einige Regeln zu Wasser, Futter und Ruhezeiten festgesetzt, aber keine generellen Transportzeitbegrenzung. Diese Regeln gelten heute noch, mit schrecklichen Folgen für die Tiere.

Wie kann die Kommission noch immer den Fokus auf die Durchsetzung von Vorschriften legen, obwohl man 17 Jahre lang beobachten konnte, dass diese Vorschriften keinen angemessenen Tierschutz gewährleisten können?

Die Kommission bietet noch immer nicht die einzig realistische Antwort auf dieses Problem: Eine Überarbeitung der bestehenden Vorschriften, um eine drastische Verkürzung der Transportzeiten zu etablieren.

Das steht in scharfem Kontrast mit der Aussage der EU Kommission von 2008: „... die Kommission ist sich der Tatsache bewusst, dass die Anstrengungen in der Durchsetzung der Gesetzgebung nur zu begrenztem Fortschritt führen werden, so lange an bestimmte Vorschriften der Verordnung nicht anders herangegangen wird, vor allem was die Vorschriften zur Transportdauer und Platzbedarf, betrifft. Die Kommission ist der Meinung, dass die derzeitigen Transportzeiten nicht auf einer Linie mit den verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen sind und dass sie zudem nicht mit der Sozialgesetzgebung<sup>24</sup> für Fahrer übereinstimmen, was eine generelle Durchsetzung der Transportzeiten erschwert. Deshalb hat die Überarbeitung der Transportzeiten und des Platzbedarfs für die Kommission Priorität.“<sup>425</sup>

# Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sollte überarbeitet werden. Die vorigen Kommissare bestätigen dies!

Die beiden vorigen für den Tierschutz verantwortlichen EU-Kommissare, Markos Kyprianou und Androulla Vassiliou, erkannten die Notwendigkeit einer Überarbeitung der bestehenden Vorschriften zu Tiertransporten, vor allem in Bezug auf Transportzeiten und Platzbedarf.

## Markos Kyprianou (2004-2008)

„Hinsichtlich der Dauer von Tiertransporten, strebt die Kommission an, dem Rat und dem Parlament bis spätestens 2009 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Transportverordnung vorzulegen, in Bezug auf Transportdauer und Platzangebot für die verschiedenen Tierarten, um sie in Vereinbarkeit mit den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu bringen.“<sup>26</sup>

„Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um meine Aussage, die ich bereits vor dem EU-Parlament gemacht habe, nochmal zu wiederholen, nämlich, dass ich beabsichtige, dieses Thema vor meinem Amtsabtritt nochmals aufzugreifen. Ich bin vor allem daran interessiert, eine legislative Initiative voran zu treiben, die die Transportbedingungen für Tiere weiter verbessert.“<sup>27</sup>

## Androulla Vassiliou (2008-2010)

„Die Kommission ist sich der Probleme bei der Durchsetzung der Verordnung des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport (...) bewusst. Zurzeit führt sie die erforderlichen Vorarbeiten – insbesondere eine Folgenabschätzung – durch, um zu prüfen, ob sie vor Ablauf ihrer Amtszeit einen Vorschlag zur Überarbeitung der Tiertransportverordnung (...) vorlegen kann (...). Diese Vorarbeiten konzentrieren sich auf Höchstfahrzeiten und Ladedichten, da diese bei den Verhandlungen im Hinblick auf die Verabschiedung der Verordnung im Jahr 2004 nicht geändert wurden. (...) Was den Transport von Schlachtvieh angeht, sollten nach Auffassung der Kommission Verbringungen über lange Strecken im Prinzip wegen der damit verbundenen Gefährdung des Wohlbefindens und der Gesundheit der Tiere so weit wie möglich begrenzt werden.“<sup>28</sup>

„Ich habe Videos über Tiertransporte gesehen, die mich beschämen.“ Sagte sie, und versprach besseren Schutz unter einer neuen Gesetzgebung.  
(...)

Die Kommission ist der Ansicht, dass die gegenwärtigen Vorschriften zu Fahrzeit und Ladedichte nicht die wissenschaftlichen Erkenntnisse widerspiegeln und auch nicht mit den Lenkzeitbeschränkungen der EU-Sozialgesetzge-

bung für Fahrer konform sind. Sie denkt auch, dass die gegenwärtigen Vorschriften zur Ladedichte, mit der man Tiere auf Transporte pfercht, „nicht präzise genug sind, um eine angemessene Durchsetzung zu ermöglichen“. Unter den Amtspersonen ist man der Ansicht, dass die gegenwärtige Verordnung „Platz lässt“ für eine Verzerrung der Anwendung der Verordnung.<sup>29</sup>

Warum also sieht der aktuelle für Tierschutz zuständige Kommissar, Herr John Dalli, KEINE Notwendigkeit für eine Überarbeitung der Verordnung mehr? Was hat sich denn geändert?

Welche neuen Umstände lassen die Kommission denken, dass alle Probleme bei der Durchsetzung der aktuellen Gesetze, die von den vorigen Tierschutzbeauftragten erkannt wurden, bereits gelöst seien?

Wie kann sich die Kommission zufrieden geben mit dem Vorschlag von „Leitlinien für die bewährte Praxis“, anstatt die aktuellen Gesetze so zu verändern, dass sie mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen übereinstimmen – wohl wissend, dass „Leitlinien für die bewährte Praxis“ nicht gesetzlich bindend sind und somit in der Praxis auch nicht durchsetzbar?

**Es ist Zeit, die Ausnahmeregelungen zum 8-Stunden-Grundsatz endlich abzuschaffen, die seit fast 20 Jahren existieren, und seither großes Leiden bei Millionen von Tieren verursacht haben. Wir fordern nichts Neues, sondern verlangen, schlicht und ergreifend, die Umsetzung eines Grundsatzes, den die EU schon vor zwei Jahrzehnten festgelegt hat und der noch immer nicht angewendet wird. Dies ist der eigentliche Gesetzesvollzug, den die Kommission anstreben sollte: Der Vorschlag einer Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005, um die Ausnahmeregelungen zum 8-Stunden-Grundsatz zu streichen.**

Die Erfahrung vieler Jahre hat gezeigt, dass die Durchsetzung der aktuellen Gesetze alleine keine zufriedenstellenden Ergebnisse bringt. Warum glaubt die Kommission weiterhin, dass allein die Durchsetzung plötzlich die lange bestehenden Probleme beheben wird?

# Weitverbreitete Forderung nach einer strengen Begrenzung der Transportdauer

## Europäisches Parlament, 2001<sup>30</sup>

„Die Dauer des Transports von Rindern, Pferden, Ziegen, Schafen und Schweinen, die nicht für spezifische Zucht- und/oder Sportzwecke bestimmt sind, muss auf maximal 8 Stunden bzw. 500 Kilometern begrenzt werden.“

## Wissenschaftlicher Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz (SCAHAW), 2002<sup>31</sup>

“... nach einigen Stunden Transport nimmt der Tierschutz tendenziell mit ansteigender Fahrdauer ab.“  
„Also sollte der Transport dieser Tiere möglichst vermieden werden und Fahrten sollten so kurz wie möglich sein.“

## Europarat, 2003<sup>32</sup>

„... die Dauer des Transports von Tieren, einschließlich Schlachttieren, aus Gründen des Tierschutzes im Allgemeinen so weit wie möglich verkürzt werden sollte“

## Federation of Veterinarians of Europe – FVE, 2007<sup>33</sup>

„...der (Langstrecken-)transport lebender Tiere birgt ernste Risiken für den Schutz dieser Tiere. Bereits seit vielen Jahren vertritt die FVE die Meinung, dass die Mast der Tiere am Geburtsort der Tiere oder in dessen Nähe stattfinden sollte, und dass die Tiere so nahe wie möglich am Aufzuchtbetrieb geschlachtet werden sollten.“

## Europäische Kommission, 2008<sup>34</sup>

„... die Kommission ist sich der Tatsache bewusst, dass die Anstrengungen in der Durchsetzung der Gesetzgebung nur zu begrenztem Fortschritt führen werden, so lange an bestimmte Vorschriften der Verordnung nicht anders herangegangen wird, vor allem was die Vorschriften zur Transportdauer und Platzbedarf, betrifft. Die Kommission ist der Meinung, dass die derzeitigen Transportzeiten nicht auf einer Linie mit den verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen sind und dass sie zudem nicht mit der Sozialgesetzgebung für Fahrer übereinstimmen, was eine generelle Durchsetzung der Transportzeiten erschwert. Deshalb hat die Überarbeitung der Transportzeiten und des Platzbedarfs für die Kommission Priorität.“

## Weltorganisation für Tiergesundheit – OIE, 2010<sup>35</sup>

“Die Zeit, welche die Tiere auf dem Transport verbringen, sollte auf ein Minimum reduziert werden.”

## 1.100.000 europäische Staatsbürger, 8hours-Petition, 2012

„Mit meiner Unterschrift fordere ich eine Höchstdauer von 8 Stunden für Tiertransporte für die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.“

## Europäisches Parlament, Schriftliche Erklärung 49/2011, angenommen am 15.03.2012

„Das europäische Parlament fordert die Kommission und den Rat auf, die Verordnung Nr. 1/2005 dahingehend zu überarbeiten, dass eine Beförderungsdauer von höchstens acht Stunden für Schlachttiere festgesetzt wird.“

# Politische Unterstützung: Mitglieder des Europäischen Parlaments



# Keine Notwendigkeit für Langstrecken-transporte – 8 Stunden sind genug, um einen Schlachthof zu erreichen

Es besteht keine Notwendigkeit, lebende Tiere durch ganz Europa oder gar in Drittländer zu transportieren, da es generell möglich ist, einen Schlachthof innerhalb von 8 Stunden zu erreichen - das Fleisch der geschlachteten Tiere kann dann überall dorthin transportiert werden, wo Nachfrage besteht. Es ist sogar heute wie auch in den vergangenen Jahren so, dass der Handel von Fleisch innerhalb der EU volumenmäßig wichtiger ist und war als der Handel mit lebenden Tieren.<sup>36</sup>

Sollte es objektiv belegbar sein, dass es von einigen sehr abgelegenen Gegenden in der EU aus wirklich nicht möglich ist, innerhalb von 8 Stunden einen Schlachthof zu erreichen, dann sind andere Lösungen denkbar, wie etwa mobile Schlachthäuser oder auch tatsächlich Ausnahmeregelungen bis zu einem gewissen Grad.

# Der Transport von Fleisch anstatt lebender Tiere ist nachhaltiger

Eine Studie<sup>37</sup> bezüglich des Jahres 2007 fand heraus, dass, wenn die Transporte von lebenden „Schlacht“pferden zwischen Mitgliedsstaaten verboten und stattdessen Fleisch transportiert würde, nur 56% des Diesels benötigt würde (und die CO2 Produktion somit wesentlich verringert würde), und dass die Transportkosten auf 52% der Kosten von Lebendtiertransporten reduziert würden.

Dieselbe Studie fand auch heraus, dass ein Verbot des Transportes lebender Schweine und Ferkel zwischen Mitgliedsstaaten und der Ersatz durch Transporte von

Fleisch, eine Reduzierung der CO2-Emission um 40% zur Folge hätte und die Transportkosten um fast 30% reduziert würden.

Zusätzlich hat der Druck, unter dem die Fahrer stehen, damit sie mehr Stunden fahren, um den Profit zu erhöhen, auch Auswirkungen auf das Wohlergehen der Fahrer. Das wäre nicht der Fall, wenn eine Höchstfahrzeit von 8 Stunden eingeführt würde. Außerdem würde die viel kritisierte Diskrepanz zwischen der erlaubten Lenkzeit der Fahrer und der Transportdauer für die Tiere nicht weiter bestehen.

NetAp Unterstützer. Mehr als 37.300 Schweizer Bürger haben die 8hours-Petition unterschrieben.



# Es ist Zeit für einen Wandel! Werden Sie aktiv!

Langstreckentransporte sind zwangsläufig mit erheblichen Tierschutzproblemen verbunden. Das war und ist so. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass diese Probleme in Zukunft beseitigt werden. Es ist offensichtlich, hinreichend dokumentiert, und wissenschaftlich bestätigt, dass sich die negativen Folgen für die Tiere mit zunehmender Transportdauer verschlimmern.

Langstreckentransporte von Tieren, die für die Schlachtung bestimmt sind, sind nicht zu rechtfertigen. Sie sind nicht vereinbar mit den ethischen Grundsätzen einer Europäischen Union, die dem Schutz von Tieren einen hohen Stellenwert einräumt.

Die europäische Landwirtschaftsindustrie wird Wege finden, Langstreckentransporte lebender Tieren durch Fleischtransporte zu ersetzen, die bereits jetzt einen Großteil des Handels ausmachen und somit wird sich Europa nicht länger für das Leiden von vielen Millionen von Tieren auf Europas Straßen verantworten müssen.

- ▶ Die europäischen Politiker und Interessengruppen dürfen die verheerende Situation der Tiere auf den Langstreckentransporten nicht länger ignorieren
- ▶ Die europäischen Politiker müssen sich an die Zielvorgaben des EU-Vertrages halten. Eine dieser Zielvorgaben – festgelegt im Artikel 13 AEUV – ist der Tierschutz.
- ▶ Die EU-Gesetzgebung muss dahingehend geändert werden, dass eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden festgelegt wird. Nur so kann dem Willen der EU-Bürger nachgekommen werden – ein Wille, der sich in über einer Million Unterschriften ausdrückt, die der Kommission im Jahre 2012 übergeben wurden. Und nur so kann dem Willen des Europäi-

schen Parlaments entsprochen werden, der sich in der Schriftlichen Erklärung 49/2011 manifestiert, die am 15. März 2012 angenommen wurde.

Deshalb fordern die Organisatoren und Unterstützer der 8-hours-Kampagne

- ▶ die Europäische Kommission und den Rat dazu auf, schnellstmöglich einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorzulegen; dieser Vorschlag sollte Vorschriften für eine Höchstdauer von 8 Stunden für den Transport von Tieren beinhalten, die zur Schlachtung bestimmt sind, d.h. also Tiere, die entweder sofort nach der Ankunft oder nach einer Mastperiode, die auf den Transport folgt, geschlachtet werden. Ähnliche Bestimmungen sollten für Tiere gelten, die zu Zuchtzwecken transportiert werden
- ▶ die Mitglieder des EU-Parlaments dazu auf, die parlamentarischen Initiativen zur Einführung einer maximalen Transportzeit von 8 Stunden zu unterstützen
- ▶ die Parlamente und zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten dazu auf, ihrer Unterstützung für eine maximale Transportdauer von 8 Stunden Ausdruck zu verleihen
- ▶ die Medien dazu auf, die Öffentlichkeit über die gravierenden Probleme zu informieren, denen die Tiere auf den Transporten auf Europas Straßen ständig ausgesetzt sind
- ▶ die Europäischen Bürger, aus deren Reihen über eine Million bereits ihre Unterstützung durch das Unterschreiben der 8-hours-Petition gezeigt haben, dazu auf, ihre Abgeordneten zu bitten, eine Höchsttransportdauer von 8 Stunden festzulegen.

Viele Millionen Tiere leiden noch immer auf den Straßen Europas. Langstreckentransporte von Tieren, die zur Schlachtung bestimmt sind, müssen endlich aufhören.

# 8 STUNDEN SIND MEHR ALS GENUG!

# Europäer fordern ein Ende der Langstreckentransporte von lebenden Tieren!

Perpetuum Jazzile (Slowenien)



Maurizio Costanzo und Susanna Schimperia (Italien)



Dieter Moor und Nadeshda Brennicke (Deutschland)



Foto: Wolfgang Stephanow

Deutschland



Spanien



Polen



Slowakei



Foto: Slobodja Zvierat

Licia Coló (Italien)



Jadranka Juras (Slowenien)



Aufruf von Jane Goodall auf der 8hours Website



8hours-Aufkleber



## Anmerkungen

- <sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/citizens-initiative>
- <sup>2</sup> „Die Dauer des Transports von Rindern, Pferden, Ziegen, Schafen und Schweinen, die nicht für spezifische Zucht- und/oder Sportzwecke bestimmt sind, muss auf maximal 8 Stunden bzw. 500 Kilometern begrenzt werden.“
- Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Bericht der Kommission über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport gesammelt wurden; Text angenommen: 13.11.2001, Straßburg
- <sup>3</sup> „Das Europäische Parlament fordert die Kommission, die nationalen Regierungen und die Bewerberländer auf, die geltenden Vorschriften durchzusetzen und die vom Parlament im November 2001 angenommene Empfehlung umzusetzen, wonach für Transporte zur Schlachtung oder zur weiteren Mastung eine Höchstgrenze von 8 Stunden oder 500 km gelten sollte.“ Schriftliche Erklärung 4/2003, angenommen am 04.06.2003.
- <sup>4</sup> Für weitere Details: Animals' Angels Bericht „Long-distance transports of unweaned animals, August 2008“
- <sup>5</sup> Technischer Bericht „Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport“, vorgelegt bei EFSA (2009); S. 30
- <sup>6</sup> Technischer Bericht „Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport“, vorgelegt bei EFSA im November 2009, S. 13
- <sup>7</sup> Technischer Bericht „Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport“, vorgelegt bei EFSA, November 2009, S. 80, 78, 11
- <sup>8</sup> Karl Fikuart, Karen von Holleben, Gerhard Kuhn, Hygiene der Tiertransporte, 1995, S. 65
- <sup>9</sup> Bericht über Tierschutz während des Transports des Gremiums für Tiergesundheit und Tierschutz, erstellt auf Anfrage der EU-Kommission, 30. März 2004, The EFSA Journal (2004) 44, S. 11
- <sup>10</sup> Technischer Bericht „Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport“, vorgelegt bei EFSA (2009), S. 30; siehe auch die FVO-Berichte DG(SANCO)2010-8387 (Polen, S. 19) und DG(SANCO)2010-8384 (Tschechische Republik, S. 19); siehe auch Animals' Angels-Bericht „Compilation report on Long-distance Transports of Unweaned Animals“, veröffentlicht im August 2008.
- <sup>11</sup> 2010 stellte Animals' Angels zum Beispiel fest, dass in 10 von 15 gesetzeswidrigen Schaf- u. Lämmertransporten die Deckenhöhe ungenügend war – das entspricht 66,67%. Die Deckenhöhe war ebenfalls ungenügend bei 9 von 30 gesetzeswidrigen Tiertransporten ausgewachsener Rinder – dies entspricht 30%. Vielfach wurden die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten und die EU Kommission auf diesen permanenten und systematischen Mangel in der Durchsetzung der Vorschriften aufmerksam gemacht. FVO-Einsatzberichte bestätigen die Feststellungen von Animals' Angels: DG(SANCO)2009/8241 (Slowenien, S.12); DG(SANCO)2007/7335 (Slowenien, S.16); DG(SANCO)2009/8252 (Litauen, S.11); DG(SANCO)2007/7581 (Deutschland, S.7); DG(SANCO)8042/2006 (Griechenland, S.6); DG(SANCO) 2010/8384 (Tschechische Republik, S.19)
- <sup>12</sup> Fall C-416/07
- <sup>13</sup> Siehe FVO-Inspektionsbericht DG(SANCO)2011-6212: „Die Umstände zur Durchführung offizieller Kontrollen haben sich seit der letzten Überprüfung verschlechtert: weniger Mitarbeiter, zusätzliche Beschränkungen auf die Erstattung von Auslagen für die Nutzung von Fahrzeugen, und keine Lockerung des Überstunden-Verbotes trotz wiederholter Anfragen der zuständigen Zentralbehörde (CCA) nach zusätzlichen Geldern“, „... da Straßenkontrollen weiterhin sehr selten durchgeführt werden, ist es für die Transporteure weiterhin ein Leichtes, Kontrollen zu vermeiden.“ In Zeiten der Wirtschaftskrise werden wohl kaum Gelder zur Erhöhung dieser Kontrollen zur Verfügung gestellt werden. Außerdem wäre es fragwürdig, ob die Finanzierung von mehr Kontrollen von Langstreckentransporten den Einsatz öffentlicher Gelder rechtfertigen würde, anstatt eine Höchsttransportzeit von 8 Stunden einzuführen, welche einen sofortigen Rückgang der gesetzeswidrigen Transporte bewirken würde.
- <sup>14</sup> DG(SANCO)2009-8255 (Belgien), DG(SANCO)2009-8263 (Bulgarien), DG(SANCO)2010-8383 (Bulgarien), DG(SANCO)2008-7765 (Estland), DG(SANCO)2009-8245 (Frankreich), DG(SANCO)2010-8388 (Italien), DG(SANCO)2008-7768 (Irland), DG(SANCO)2009-8271 (Lettland), DG(SANCO)2009-8252 (Litauen), DG(SANCO)2010-8385 (Luxemburg), DG(SANCO)2010/8386 (Malta, S.14), DG(SANCO)2010-8387 (Polen), DG(SANCO)2009-8256 (Rumänien), DG(SANCO)2009-8269 (Rumänien), DG(SANCO)2010-8389 (Rumänien), DG(SANCO)2008-8347 (Spanien), DG(SANCO) 2009-8284 (Spanien)
- <sup>15</sup> DG(SANCO)2009-8255 (Belgien), DG(SANCO) 2009-8263 (Bulgarien), DG(SANCO) 2010-8383 (Bulgarien), DG(SANCO)2010-8384 (Tschechische Republik), DG(SANCO)2009-8245 (Frankreich), DG(SANCO) 2011-6212 (Griechenland), DG(SANCO)2009-8271 (Lettland), DG(SANCO)2009-8252 (Litauen), DG(SANCO)2010-8387 (Polen), DG(SANCO)2009-8242 (Portugal), DG(SANCO)2011-6052 (Portugal), DG(SANCO)2010-8389 (Rumänien), DG(SANCO)2009-8284 (Spanien), DG(SANCO)2010-8391 (Schweden), DG(SANCO)2010-8400 (Niederlande), DG(SANCO) 2009-8268 (Großbritannien)
- <sup>16</sup> Liste der zugelassenen Kontrollstellen (Stand 03.02.2012)
- <sup>17</sup> Beispiele: DG(SANCO)2009/8255 (Belgien, S.9), DG(SANCO)2009/8245 (France, S. 14, 17), DG(SANCO)2010/8386 (Malta, S.14), DG(SANCO)/2008-8347 (Spanien), DG(SANCO)2009-8284 (Spanien), DG(SANCO)2009/8245 (France), DG(SANCO)2009-8256 (Rumänien), DG(SANCO)2009-8269 (Rumänien), DG(SANCO)2010-8388 (Italien), DG(SANCO)2010-8387 (Polen).
- <sup>18</sup> Beispiele: DG(SANCO)2009/8255 (Belgien, S. 9), DG(SANCO)2009/8245 (France, S. 5,15), DG(SANCO)2009/2869 (Rumänien, S. 4), DG(SANCO)2009/8284 (Spanien, S. 14, 18), DG(SANCO)2010/8386 (Malta, S. 14)
- <sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über amtliche Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des Lebensmittel- und Futtermittelrechts sowie der Bestimmungen über Tiergesundheit und Tierschutz
- <sup>20</sup> Beispiele: DG(SANCO)2009/8263 (Bulgarien, S. 19), DG(SANCO)2009/8242 (Portugal, S. 8), DG(SANCO)2009/8256 (Rumänien, S. 19), DG(SANCO)2009/8284 (Spanien, S. 18), DG(SANCO)2010/8390 (Frankreich, S. 12)
- <sup>21</sup> Brief im Namen von José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, vom 28.11.2008
- <sup>22</sup> Technischer Bericht „Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport“, vorgelegt bei EFSA, November 2009, Seiten 78 - 83
- <sup>23</sup> Betreffend des Transports von kranken oder verletzten Tieren: das Verbot des Transportes von sehr kranken oder verletzten Tieren war bereits Teil der Richtlinie des Rates 91/628/EWG; die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 führte einige Beispiele ein, um zu verdeutlichen, wann ein Tier als sehr krank oder verletzt gilt.
- <sup>24</sup> Selbst wenn ein Lkw von zwei Fahrern gefahren wird, verbietet die Sozialgesetzgebung (Verordnung (EG) Nr. 561/2006) das Fahren von mehr als 20 Stunden. Dessen ungeachtet erlaubt die aktuelle Tierschutz-Transportverordnung Transporte von beispielsweise Rindern, Schafen und Ziegen von bis zu 29 Stunden. Diese Zeitbegrenzungen stehen ganz offensichtlich im Widerspruch zueinander.
- <sup>25</sup> Brief im Namen von José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, vom 28.11.2008
- <sup>26</sup> 27. Februar 2008, Antwort von Markos Kyprianou im Namen der Kommission zu den Schriftlichen parlamentarischen Anfragen E-6503/07, E-6608/07, E-6535/07.
- <sup>27</sup> 8. Juni 2005, Rede von Markos Kyprianou vor der Intergruppe für Tierschutz des Europäischen Parlaments, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPEECH/05/335&format=HTML&aged=0&language=EN>
- <sup>28</sup> 12. Juni 2008, Antwort von Androulla Vassiliou im Namen der Kommission auf die Schriftliche Parlamentarische Anfrage E-2067/2008
- <sup>29</sup> 3. Juli 2008, EuropeanVoice.com, <http://www.europeanvoice.com/article/imported/vassiliou-calls-for-more-space-for-animals-in-transit/61551.aspx>
- <sup>30</sup> Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Bericht der Kommission über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport gesammelt wurden; Text angenommen: 13.11.2001, Straßburg
- <sup>31</sup> SCAHAW Bericht „Schutz der Tiere während des Transports“, März 2002, S. 95
- <sup>32</sup> Europarat, Europäisches Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (revidierte Fassung), Amtsblatt der Europäischen Union, 13.07.2004
- <sup>33</sup> „Tiergesundheitsstrategie der Europäischen Gemeinschaft 2007-2013, Prevention is better than cure, FVE-Kommentare“, FVE/07/doc/099
- <sup>34</sup> Brief im Namen von José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, vom 28.11.2008
- <sup>35</sup> OIE Weltorganisation für Tiergesundheit, Terrestrial Animal Health Code, 2010, Art. 7.3.1
- <sup>36</sup> Studie zur Auswirkung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport, IBF, International Consulting, S. 75
- <sup>37</sup> Sustainable production: transporting animals or meat? Von Baltussen, Backus (Agriculture Economics Research Institute, LEI-Wageningen UR), Spoolder, Lambooij (Animals Science Group, ASG-Wageningen UR)



**Dr. med. vet. Dietrich de Frenne**  
Hauptverwaltungsrat i.R. des Lebensmittel- und Veterinäramts  
der Europäischen Kommission

„Die vorige Richtlinie 91/628/EWG in geänderter Fassung sowie die gegenwärtige Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport sehen seitenlange Ausnahmen von einem festgeschriebenen Grundsatz vor. Der Grundsatz lautet:

**Tiere dürfen „nicht länger als 8 Stunden transportiert werden“.**

Leider haben sich in der Praxis die Dinge völlig ins Gegenteil verkehrt: die Ausnahmen sind zur Regel geworden – dies habe ich, in den vielen Jahren, die ich für die Kommission gearbeitet habe, feststellen müssen.

Ich erinnere an die Vorfälle in Bari, im Sommer 1999. Viele Dutzend Schafe und Lämmer starben in überfüllten Transportern in der Gluthitze. Natürlich hat sich die Situation seit 1999 verbessert, aber sie ist noch immer gänzlich inakzeptabel – noch im Jahr 2011 wurden Vorfälle dokumentiert, in denen Dutzende Schafe und Rinder aus EU-Mitgliedsstaaten bei Langstreckentransporten starben.

Die Tiertransportverordnung muss geändert werden. Nicht indem man sie noch komplizierter gestaltet. Nicht durch die Einarbeitung immer weiterer Ausnahmen. Sondern schlicht und einfach, indem der wichtigste Satz der Verordnung endlich zum Tragen kommt. Dieser Satz, der da lautet – ich wiederhole:

**Tiere dürfen „nicht länger als 8 Stunden transportiert werden“.**



[www.8hours.eu](http://www.8hours.eu)