

**Mitteilung des Senats vom 7. August 2001****Tiertransporte**

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/696 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet:

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt der Senat die derzeitige Situation bei der Durchführung von Tiertransporten und hierbei insbesondere nachstehend aufgeführte Punkte?

Der Senat beurteilt die derzeitige Situation bei der Durchführung von Tiertransporten wie folgt:

Seit Verabschiedung der Richtlinie über den Schutz von Tieren beim Transport 91/628/EWG, die später durch die Richtlinie 95/29/EG geändert wurde, indem notwendige Detailbestimmungen ergänzt wurden und durch die Umsetzung in nationales Recht mit Verabschiedung der Tierschutz-Transportverordnung vom 25. Februar 1997, zuletzt geändert am 11. Juni 1999, sind zumindest hinsichtlich der regionalen Tiertransporte deutliche Verbesserungen erreicht worden.

Zu erheblichen Mißständen kommt es dagegen nach wie vor bei den Ferntransporten von Schlachtrindern aus den nördlichen Staaten der Gemeinschaft in Drittländer im Mittelmeergebiet und von Schlachtpferden aus mittel- und osteuropäischen Drittländern vor allem in die südlichen Staaten der Gemeinschaft.

Mit diesen Schlachttierferntransporten befasst sich auch im Wesentlichen der Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 6. Dezember 2000.

Der Senat setzt sich aus Tierschutzerwägungen grundsätzlich dafür ein, dass statt des Transports lebender Schlachttiere, der bedingt durch die weiten Entfernungen immer mit erheblichem Stress für die Tiere verbunden sein wird, besser die Tiere im jeweiligen Herkunftsland geschlachtet und dann als Fleisch in die Bestimmungsländer exportiert werden sollte.

Solange jedoch dieses Ziel in der Europäischen Gemeinschaft noch nicht mehrheitsfähig ist, müssen die Transportbedingungen für die Schlachttiere soweit wie möglich verbessert werden.

Bei den Ferntransporten ergeben sich zusätzlich dadurch Probleme, dass die Tiere über weite Strecken außerhalb des Gemeinschaftsgebietes transportiert werden, wo nur durch indirekte Maßnahmen wie Verweigerung der Exportprämien für Rinder von den Behörden der jeweiligen Mitgliedstaaten eingegriffen werden kann.

Aus dem Bericht der Kommission vom 6. Dezember 2000 ergibt sich, dass es aber auch innerhalb des Gemeinschaftsgebietes noch erhebliche Unterschiede beim Vollzug des harmonisierten Tiertransportrechts gibt. Dies ist möglicherweise dadurch zu erklären, dass der Tierschutz als Rechtsgut in einigen Mitgliedstaaten seit Jahrzehnten verankert ist, während dieses Ziel in anderen Mitgliedstaaten erst in jüngerer Zeit eine gewisse Bedeutung erlangt hat.

Im Folgenden wird zu den einzelnen Punkten der Großen Anfrage Stellung genommen:

— Zulassung/Kontrolle der Transportunternehmen

Das gewerbliche Transportieren von Wirbeltieren unterliegt EU-weit dem Erlaubnisvorbehalt. Seit März 2000 ist eine Erlaubnis für gewerbliche Transporteure in der Bundesrepublik Deutschland endgültig vorgeschrieben. Die festgeschriebenen Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnis ermöglichen grundsätzlich, nur solche Unternehmen zuzulassen, die Transporte im Sinne der tierschutzrechtlichen Vorschriften durchführen können. Der rechtliche Rahmen zur Kontrolle der Transportunternehmen und gegebenenfalls auch zum Widerruf der Erlaubnis ist gegeben.

Die EU-Transportrichtlinie sieht kein harmonisiertes Verfahren für die Registrierung und Bescheinigung für zugelassene Transportunternehmer vor. Insofern sind rasche Kontrollen eines Transportunternehmers vor allem in jenen Fällen nicht möglich, in denen Misstände in einem Mitgliedstaat festgestellt werden, der Transporteur aber in einem anderen Mitgliedstaat registriert ist. Die Verfolgung von begangenen Verstöße über die Grenzen der einzelnen Mitgliedstaaten hinweg ist daher unbefriedigend.

EU-weit müssen Transporte von mindestens einer sachkundigen Person begleitet werden. Während in Deutschland das Mitführen einer Sachkundebescheinigung zwingend vorgeschrieben ist, bestehen in anderen Mitgliedstaaten uneinheitliche Vorschriften über Sachkundebescheinigungen. Dieser Umstand macht eine einheitliche schnelle Kontrolle der geforderten Sachkunde von Begleitpersonen nicht möglich.

— Ladedichte für landwirtschaftliche Nutztiere

Die Ladedichte ist EU-weit einheitlich vorgeschrieben. Während zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert wird, gibt es keine festgelegten Unterschiede zwischen den geplanten Fahrzeiten, den Wetterverhältnissen und der körperlichen Verfassung der Tiere. Die vorgeschriebenen Ladedichten erscheinen bei gemäßigttem Klima und kurzen Fahrzeiten ausreichend, bieten aber keine Sicherheitsreserve für hohe Temperaturen und Luftfeuchten. Unzulässige Überladungen werden bei Langstreckentransporten von mehr als acht Stunden von Deutschland aus und Schlachttiertransporten zu deutschen Schlachthöfen weniger beobachtet, da die Transporte entweder von einem amtlichen Tierarzt abgefertigt oder angenommen werden und somit ausreichende Möglichkeiten einer Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegeben sind. Überladungen bei anderen Transporten sind darauf zurückzuführen, dass diese zum Zeitpunkt der Abfahrt nicht kontrolliert werden müssen.

— Transportdauer/Fahrzeitenbeschränkung

Die derzeitige Situation ist in Bezug auf lange Transporte und Transportintervalle unbefriedigend. Insbesondere werden Schlachttiere aus wirtschaftlichen Erwägungen häufig nicht in nahegelegene Schlachthöfe verbracht, sondern über lange Distanzen transportiert. Sehr kritisch zu betrachten sind die Langstreckentransporte von Schlachtrindern in Drittländer, die nur aufgrund der EU-Export-erstattung rentabel werden.

Je nach Tierart spezifisch geregelt sind bei Langstreckentransporten bestimmte Pausenintervalle, wobei zwei Fahrintervalle möglich sind, ohne die Tiere zu füttern und ein Energiedefizit auszugleichen. Weiter ist kein früher Stop vorgesehen, um die Eingewöhnung der Tiere an die Transportsituation zu überprüfen. Nach bestimmten Fahrzeiten sind 24-stündige Ruhepausen in zugelassenen Aufenthaltsorten vorgeschrieben. Diese Aufenthalte sind jedoch unter Tierseuchengesichtspunkten problematisch. Zudem ist inzwischen auch wissenschaftlich untermauert, dass besonders das Ab- und Aufladen mit sehr viel Stress für die Tiere verbunden ist.

— Transportplan

Die Kontrollen von Transportplänen vor der Abreise gestalten sich hinsichtlich der Plausibilität oft sehr schwierig, insbesondere wenn der Transport in verschiede-

nen Abschnitten und mit verschiedenen Transportmitteln erfolgt. In den Plänen werden verzögernde Ereignisse wie Verkehrsstaus und schwierige Verkehrsbedingungen nur ungenügend berücksichtigt.

#### — Überwachung

Durch die EU-Transportrichtlinie ist der Rahmen zur Überwachung von Tiertransporten auf Märkten, an Versandorten, an Aufenthalts und Umladeorten, auf der Straße und am Bestimmungsort rechtlich vorgegeben. Diese Kontrollen haben in nicht diskriminierender Weise zu erfolgen und müssen eine repräsentative Auswahl der Tiere erfassen, die jährlich in den Mitgliedstaaten transportiert werden. Weiter sind Verdachtskontrollen jederzeit möglich. Während Kontrollen an den Binnengrenzen weggefallen sind, ist für Einfuhren von Tieren aus Drittländern ein einheitliches Außenregime festgelegt worden. An Drittlandgrenzen sind weiterhin systematische Kontrollen auf Einhaltung der tierschutzrechtlichen Vorschriften in der EU durchzuführen. Die Kommission stellte in ihrem Bericht aus dem Dezember 2000 dar, dass Mitteilungen über unterschiedliche Prioritäten der einzelnen Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung der EU-Transportrichtlinie vorliegen. Diese besagen, dass Mitgliedstaaten z. T. nichts gegen Missstände in Bezug auf den ordnungsgemäßen Vollzug der Richtlinie unternehmen. In diesem Zusammenhang muss davon ausgegangen werden, dass der rechtliche Rahmen der Überwachung von Tiertransporten nicht in allen Mitgliedstaaten einheitlich ausgeschöpft wird.

#### — Kontrollberichte der Mitgliedstaaten

Entgegen der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, der EU-Kommission einen jährlichen Bericht der Jahre 1997 und 1998 über die obligativen und fakultativen Kontrollen von Tiertransporten, die dabei festgestellten Zuwiderhandlungen und die daraufhin getroffenen Maßnahmen zu unterbreiten, haben nicht alle Mitgliedstaaten Berichte vorgelegt, oder diese sind zum Teil verspätet eingegangen. Die Kommission erklärte das Ausbleiben der Berichte mit einer Verzögerung der Umsetzung der EU-Transportrichtlinie in einzelnen Mitgliedstaaten, obwohl z. B. Deutschland für 1997 der Berichterstattung nachgekommen ist, ohne bis dahin die einzelnen Vorschriften ins nationale Recht umgesetzt zu haben.

Die Berichte der Mitgliedstaaten sind nicht harmonisiert und häufig unvollständig, so dass der Kommission kein umfassender Überblick über die Vollzugsbemühungen gegeben wurde. Aufgrund der unzureichenden Harmonisierung der vorgelegten Daten waren ihre Vergleich- und Verwendbarkeit eingeschränkt und repräsentative statistische Vergleiche nicht möglich.

#### — Beschwerde der Nichtregierungsorganisationen

Die EU-Kommission erhält regelmäßig förmliche Beschwerden durch Nichtregierungsorganisationen, wobei sieben Organisationen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten als besonders wichtig bezeichnet werden. Darunter waren aus Deutschland die Organisationen „Animals' Angels“ und der Deutsche Tierschutzbund vertreten. Die Beschwerden dieser Organisationen dienen der Kommission auch als Informationsquellen zur Erstellung des Berichtes vom Dezember 2000. Die Tätigkeiten dieser Organisationen liefern wichtige Hinweise auf nicht tierschutzgerechte Tiertransporte; dies wird im Hinblick auf den Tierschutz sehr begrüßt.

#### — Unsachgemäßer Umgang mit Tieren

Deutsche Tiertransporte müssen nachgewiesenermaßen von einer Person mit Sachkundebescheinigung begleitet werden. Dem sachgemäßen Umgang, insbesondere dem direkten Umgang mit Tieren wurde durch diese Vorschrift positiv begegnet. Probleme in der EU wurden insbesondere bei Langstreckentransporten ersichtlich; mangelhafte Tränkeeinrichtungen, Wasser- und Futtermangel, zu geringe Einstreu und vermehrter Einsatz elektrischer Viehtreiber waren häufig zu beanstanden.

#### — Ungeeignete Fahrzeuge

Die deutschen Straßenfahrzeuge werden bei Kontrolle der zugelassenen Transportunternehmen mitgeprüft. Darüber hinaus unterliegen Transportfahrzeuge bei

Anlieferungen an Schlachthöfen der ständigen Kontrolle und geben mittlerweile weniger Anlass zu tierschutzrechtlichen Ahndungen als vor einigen Jahren. Unter sommerlichen Temperatur kommt es jedoch insbesondere bei der technischen Ausrüstung von Kurzstreckentransportern sehr schnell zu z. T. starker Hitzebelastung bei den Tieren, bei tiefen Wintertemperaturen zu starken Kältebelastungen insbesondere im Bereich der Lüftungsklappen. Probleme ergeben sich auch oft bei Straßenfahrzeugen aus Drittländern, die hinsichtlich der Ausstattung nicht den tierschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen.

— Unzureichende Belüftung von Transportfahrzeugen

Unzureichende Belüftungen sind insbesondere bei Ferntransporten ein Problem, da meist sehr verschiedene Klimazonen durchfahren werden. Aber auch die kürzeren Transporte zu Schlachthöfen o. ä. können immer wieder Anlass zu Beanstandungen geben, da besonders bei hohen Außentemperaturen in Verbindung mit Verkehrsstauungen oder Stauungen an der Schlachthoframpe die Kreislaufbelastung der betroffenen Tiere erheblich wird.

— Überladung

Überladungen, insbesondere bei Schweinen kommen EU-weit häufig vor. Dies ist eine wichtige Ursache für vermehrten Stress der Tiere und u. a. ein kritischer Faktor, der zu erhöhter Temperatur und Feuchtigkeit im Transportfahrzeug und somit zu einer Überhitzung der Tiere führen kann. Transporte, die voraussichtlich länger als acht Stunden (Ferntransporte) dauern, werden zum Zeitpunkt der Abfahrt tierschutzrechtlich kontrolliert; Überladungen wären dann auf unzureichende Kontrollen zurückzuführen. Für Überladungen während aller anderen Transporte wäre der gewerbliche Transportunternehmer inklusive der sachkundigen Begleitperson verantwortlich. Erfahrungsgemäß hat sich die Situation derartiger Verstöße in Deutschland mit der Einführung des Genehmigungsvorbehaltes von Transportunternehmen und dem Sachkundenachweis für Begleitpersonen grundlegend positiv verändert. Weiter unterliegen Ferntransporte, die in Deutschland von den amtlichen Tierärzten abgefertigt werden, einer sehr sorgfältigen Kontrolle.

— Definition nicht transportfähiger Tiere

Die EU-Transportrichtlinie enthält keine Begriffsbestimmungen für ein transportunfähiges Nutztier sondern allgemeine Grundsätze. Bei der Umsetzung ins nationale Recht wurden über die Tierschutztransportverordnung dezidiertere Vorschriften zum transportunfähigen Nutztier erlassen. Aus tierschutzrechtlichen Erwägungen sind bezüglich des Transportes von weiblichen Tieren um den Zeitpunkt der Geburt herum, die Vorschriften im EU- und nationalen Recht wegen des hohen Leidensrisikos nicht ausreichend. Zurzeit dürfen diese Tiere nur dann nicht transportiert werden, wenn sie voraussichtlich während des Transportes gebären, sich in der Geburt befinden oder vor weniger als 48 Stunden geboren haben. Positiv bezüglich des Kälbertransportes ist im Gegensatz zum EU-Recht das im nationalen Recht klar definierte Transportverbot bis zum Alter von 14 Tagen.

2. Welche Maßnahmen sind nach Ansicht des Senats erforderlich, um die Durchführung von Tiertransporten insbesondere in den unter Frage 1 aufgeführten Punkten weiter zu verbessern?

— Zulassung/Kontrolle der Transportunternehmen

EU-weit sollte das Verfahren über die Registrierung und Bescheinigung für zugelassene Transportunternehmer harmonisiert werden. Eine Verpflichtung zum Mitführen einer Bescheinigung in einen einheitlichem Format sollte vorgeschrieben werden. Die Bescheinigung sollte alle relevanten Daten in Bezug auf den Transportunternehmer, die Bedingungen für die Zulassung und die zulassende Behörde enthalten. Weiter ist auch ein EU-weit einheitlicher Sachkundenachweis von Begleitpersonen zu fordern.

— Ladedichte für landwirtschaftliche Nutztiere

Insbesondere bei Langstreckentransporten müssen die Ladedichten dringend nach unten korrigiert werden. Weiter sollte die Ladedichte differenziert von den

geplanten Fahrzeiten, den Wetterverhältnissen, der körperlichen Verfassung der Tiere und von der technischen Ausgestaltung der Beförderungsmittel abhängig gemacht werden.

— Transportdauer/Fahrzeitenbeschränkung

Die Transporte von Schlachttieren über längere Strecken in nicht speziell für Langstreckentransporte eingerichteten Fahrzeugen sind unter Tierschutzgesichtspunkten deutlich zu verkürzen.

Sofern Langzeittransporte europaweit erlaubt bleiben sollen, müssen die erforderlichen Versorgungsintervalle den Sozialvorschriften für die Fahrer angepasst werden. Die Intervalle sollten an dem natürlichen Tag-/Nachtrhythmus der Tiere ausgerichtet sein. Vier Stunden nach Fahrbeginn sollten die Tiere erstmals kontrolliert werden, nach neun Stunden Wasser und Futter erhalten, ebenso nach 18 Stunden mit einer 10-stündigen Ruhepause auf dem Fahrzeug.

Statt die Tiere abzuladen, sollten sie während der Ruhepause auf entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen unter Verringerung der Ladedichte mit Wasser und Futter versorgt werden.

— Transportplan

Der Transportplan sollte klarer abgefasst werden und die komplexe Transportkette berücksichtigen. Die Verantwortlichkeiten für jeden Transportabschnitt und die Ruhezeiten sollten eindeutig festgestellt werden können. Die Verfahren zur Kontrolle der Pläne durch die Behörde des Ausgangsortes sollten verbessert werden.

— Überwachung

Die Kommission weist in ihrem Bericht vom Dezember 2000 darauf hin, dass gegen einzelne Mitgliedstaaten Verstoßverfahren betreffend der Nichtanwendung der Gemeinschaftsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport eingeleitet wurden. Die Bundesrepublik Deutschland ist davon nicht betroffen. Diese Verstoßverfahren sind ausdrücklich für gut zu befinden. Die geforderte Bereitstellung angemessener Mittel in den Mitgliedstaaten für Informationen, Ausbildung und Koordinierung der Maßnahmen der für den Tierschutz verantwortlichen amtlichen Kräfte ist zu unterstützen. In der gesamten Gemeinschaft muss den Fragen des Tierschutzes einheitlich hohe Priorität durch die Fachkräfte eingeräumt werden. Daneben sollten die betroffenen Behörden auch über die personelle Ausstattung verfügen, um die Überwachung des Tierschutzes beim Transport konsequent durchführen zu können, insbesondere um die wirkungsvollen Zufallskontrollen z. B. auf Autobahnen oder im Rahmen von Exporterstattungen in Drittländern zu verstärken.

— Kontrollberichte der Mitgliedstaaten

Die EU-Kommission sollte die Mitgliedstaaten nachhaltig in die Pflicht nehmen, die Kontrollberichte über Tiertransporte rechtzeitig und vollständig vorzulegen. Zur Verbesserung der Qualität der Berichte, muss die Form EU-weit harmonisiert und im Einzelnen präzise festgelegt werden, um der Zielsetzung einer Verwendbarkeit und statistischen Auswertung der Daten nachzukommen. Es wäre wünschenswert, die Kontrollberichte um zusätzliche Angaben wie z. B. zum Entzug einer Zulassung von Transportunternehmern aufgrund von Verstößen zu erweitern, damit derartige Informationen für eine effektive Kontrolle in allen Mitgliedstaaten vorliegen.

— Beschwerden der Nichtregierungsorganisationen

Den Beschwerden und Informationen der Nichtregierungsorganisationen über tierschutzrechtliche Verstöße bei Tiertransporten ist auch zukünftig EU-weit nachzugehen und die Ergebnisse in die Erfahrungsberichte der Kommission mit aufzunehmen.

— Unsachgemäßer Umgang mit Tieren

Eine EU-weite Regelung über ein Mitführen des Nachweises zur Sachkunde der Begleitpersonen ist erforderlich. Weiter ist die Festschreibung einer Mindestreser-

ve an Wasser und Futter bei Langstreckentransporten erforderlich. Es sollten Vorschriften über zugelassene Versorgungsstellen von Tiertransporten zur Versorgung mit Futter und Wasser, unabhängig von den jetzt zugelassenen Aufenthaltsorten erarbeitet werden. Die Einführung einer Verpflichtung von Tiertransporteuren und Begleitpersonen zu Fortbildungsmaßnahmen wäre zu begrüßen.

— Ungeeignete Fahrzeuge

Wünschenswert wären technische Vorgaben auch für Kurzstreckentransporter in Hinblick auf eine Temperaturkontrolle und bessere Belüftungssteuerung. Vorschriften bezüglich der Deckenhöhen in Transportern müssten derart geändert werden, dass die Tiere bei einem Umkippen des Transporters auf die Seite im Unfall theoretisch noch nebeneinander auf der Seitenwand stehen könnten.

— Unzureichende Belüftung von Transportfahrzeugen

Dezierte, wissenschaftlich abgesicherte Vorschriften über Belüftungssysteme/Klimaanlagen und Einführung verbesserter Kontrollmöglichkeiten sind nicht nur in Bezug auf Langstreckentransporte, sondern für alle gewerblichen Transporte notwendig. Die Fahrzeuge sind mit geeigneten Lüftungssystemen und Temperaturschreibern unter Berücksichtigung der jeweiligen Außentemperatur auszustatten. Dabei sind Luftfeuchtigkeit und Ladedichten zu berücksichtigen. Die Wirkungsweise der Lüftungen sind von unabhängigen Stellen zu prüfen und die Prüfergebnisse mitzuführen. Maximale Grenzwerte für den Geräuschpegel der Klimageräte und Lüftungssysteme sind rechtlich zu verankern.

— Überladung

Dem Problem der Überladung von Transportfahrzeugen ist mit strikten Kontrollen und Ahndungen bei Verstößen, bis zum Widerruf der Zulassung eines Transportunternehmens zu begegnen.

— Definition nicht transportfähiger Tiere

Durch Änderung der EU-Transportrichtlinie müssen zur einheitlichen Umsetzung in den Mitgliedstaaten genauere Begriffsbestimmungen für das transportunfähige Tier festgelegt werden. Dies gilt auch für ein dezidiert festgelegtes Transportverbot von Kälbern unter 14 Lebenstagen. Trächtige Tiere sollten während eines Zeitraumes vor dem vorgesehenen Geburtstermin, dessen Dauer mindestens 10 % der Tragzeit entspricht, nicht befördert werden; Ausnahmemöglichkeiten unter Genehmigungsvorbehalt erscheinen für Kurztransporte gegeben. Wegen des hohen Leidensrisikos muss ein Transport auch bis mindestens eine Woche nach der Geburt untersagt werden.

3. Welche Maßnahmen sind aus Sicht des Senats notwendig, um Tiertransporte insbesondere nach dem Bericht der EU-Kommission aus tierschutzrechtlichen und ethischen Grundsätzen zu gewährleisten?

Der Senat unterstützt die im Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 6. Dezember 2000 aufgeführten Verbesserungsvorschläge, die im Wesentlichen bereits unter Punkt 2 der Antwort dargestellt wurden.

Neben diesen eher technischen Verbesserungsvorschlägen unterstützt der Senat auch Anregungen aus dem Bericht der Kommission, die darauf abzielen, gleiche Bedingungen im täglichen Vollzug der harmonisierten Rechtsvorschriften in allen Staaten der Gemeinschaft und soweit möglich auch in den mittel- und osteuropäischen Drittländern, die der Gemeinschaft beitreten wollen, bereits im Vorfeld der Beitrittsverhandlungen zu erreichen.

4. Durch welche bundes- als auch europarechtlichen Regelungen werden derzeit die Anforderungen an Versorgungsstationen und Spezialfahrzeuge festgelegt? Welche Regelungen sind auf europäischer und auf Bundesebene in diesem Zusammenhang angedacht, und welche Maßnahmen hält der Senat in Zukunft für erforderlich?

Die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Anforderungen für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des

Transportplanes legt die erforderlichen Anforderungen an Aufenthaltsorte, in denen Nutztiere während langer Transporte untergebracht und versorgt werden müssen, fest.

Außerdem liegt die Verordnung (EG) Nr. 411/98 des Rates vom 16. Februar 1998 mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden mit Detailvorschriften über Spezialfahrzeuge vor.

Zurzeit wird auf europäischer Ebene ein Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 411/98 beraten (KOM [2201] 197 endg.; Ratsdok. 7969/01).

Insbesondere ist durch diese Änderung vorgesehen, eine wirksame Belüftung in Straßentransportfahrzeugen, die auf Langstrecken verschiedene Klimazonen durchfahren, einzuführen.

Der Bundesrat hat sich mit den Stimmen Bremens für die Änderung der EG-Verordnung ausgesprochen.

Nach Mitteilung der Bundesregierung, die der gleichen Auffassung ist, ist eine Verabschiedung der Änderungsverordnung auf europäischer Ebene allerdings noch nicht abzusehen, da die südlichen Mitgliedstaaten die geplanten Verbesserungen der Belüftung der Fahrzeuge nicht als vorrangig ansehen.

Der Senat hält es in Zukunft für erforderlich, neben den Straßenfahrzeugen für Langstreckentransporte auch andere Transportmittel wie Eisenbahnwaggons und Transportschiffe mit kontrollierbaren wirksamen Belüftungseinrichtungen auszurüsten. Es muss allerdings auch bei kürzeren Transporten zu regionalen Schlachthöfen durch Belüftungssysteme sichergestellt werden, dass es z. B. bei hohen Außentemperaturen in Verbindung mit Verkehrsstörungen nicht zu erheblichen Kreislaufbelastungen bei den betroffenen Tieren kommt.

Da durch technische Anforderungen an Fahrzeuge die Probleme bei den Schlachttierferntransporten nur zum Teil gelöst werden können, hält der Senat aus grundsätzlichen Erwägungen die Abschaffung der EU-Exporterstattung für lebende Schlachtrinder für erforderlich.

Der Bundesrat hat kürzlich mit der Stimme Bremens die Bundesregierung aufgefordert, mit Nachdruck auf die Abschaffung dieser Prämie hinzuwirken.

5. Inwieweit wird aktuell auf europäischer und auf Bundesebene sichergestellt, dass die Zahlung der Exporterstattung an die einwandfreie Ankunft der Tiere im Empfängerland geknüpft sind?

Um den Schutz von Tieren auf Ferntransporten in Bereiche außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft, wo erfahrungsgemäß besonders häufig Missstände beobachtet werden, zu erhöhen werden Ausfuhrerstattungen von der Einhaltung des Gemeinschaftsrechts über das Wohlbefinden der Tiere, insbesondere den Schutz der Tiere während des Transports, abhängig gemacht (Verordnung [EG] 2634/97 des Rates vom 18. Dezember 1997). Mit der Verordnung (EG) 615/98 der Kommission vom 18. März 1998 mit Durchführungsbestimmungen zur Ausfuhrerstattungsregelung in Bezug auf den Schutz lebender Rinder beim Transport wurden ergänzende Bestimmungen erlassen.

Diese Verordnung sieht vor, dass alle Rindertransporte beim Verlassen der Gemeinschaft in festgelegten Ausgangsstellen systematischen Ausfuhruntersuchungen durch einen amtlichen Tierarzt unterzogen werden, der beurteilen muss, ob

- die Rinder transportfähig sind,
- das Transportmittel den geltenden Anforderungen entspricht,
- Vorkehrungen zur Betreuung der Rinder während des Transports getroffen sind.

Zur weiteren Überprüfung im Empfängerland sind folgende Vorgehensweisen vorgeschrieben:

Der amtliche Tierarzt kann nach einer durchzuführenden Risikoanalyse auf den Zollpapieren vermerken, dass eine Kontrolle bei der Entladung im Drittland erforderlich ist.

Daneben müssen Rinder, die nach Verlassen des Gemeinschaftsgebietes in ein anderes Transportmittel verladen wurden (z. B. in einem slowenischen oder kroatischen Hafen auf ein Schiff) ebenfalls regelmäßig im Empfängerland kontrolliert werden.

Darüber hinaus finden in den Drittländern Zufallskontrollen statt.

Durchgeführt werden diese Kontrollen für die Schlachtiertransporte aus Deutschland durch die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) oder durch eine von der BLE zugelassene Kontroll- und Überwachungsgesellschaft (KÜG). Sowohl die BLE als auch die KÜGs setzen bei diesen Kontrollen Tierärzte ein.

Die Bundesregierung stellt in ihrem Tierschutzbericht 2001 (Drucksache 14/5712) dar, dass alle mit der Überwachung der Transporte betrauten deutschen Dienststellen — Bundesfinanzverwaltung, Bundesernährungsverwaltung und die zuständigen Behörden der Länder — alles in ihren Kräften stehende unternehmen, um eine möglichst umfassende Kontrolle der Transportbedingungen zu gewährleisten.

Bevor Exporterstattungen für Schlachtrinder durch das für das gesamte Bundesgebiet zuständige Hauptzollamt Hamburg-Jonas ausgezahlt werden, werden die eingereichten Unterlagen dort eingehend geprüft. Bei fehlenden Angaben oder Mängeln, wie z. B. die Feststellungen zu langer Fahrzeiten, wird die Auszahlung verweigert. Da die Exporte nach Einschätzung des BMVEL nur wirtschaftlich rentabel sind, wenn die Exporterstattungen voll ausgeschöpft werden können, ist durch das strenge Prüfverfahren der Zollbehörde eine wirksame Verbesserung der Transportbedingungen erreicht worden.

Ob auf europäischer Ebene in gleicher Weise verfahren wird, kann von hier aus nicht beurteilt werden.

6. Werden Tiertransporte bzw. Ferntransporte im Lande Bremen zusammengestellt? Wenn ja, in welche Länder?

Nein.

Im Land Bremen werden keine Transporte von Schlacht- oder Zuchttieren in andere Länder zusammengestellt. Es gibt auch keine zugelassenen Viehsammelstellen. Zum Transport in andere Länder werden lediglich einzelne Sport- und Rennpferde abgefertigt.

7. Werden Tiertransporte durch das Land Bremen durchgeführt bzw. in Drittländer weitergeleitet. Wenn ja, werden die Tiertransporte kontrolliert, insbesondere auf die Zulassung der Transportunternehmen und der Transportpläne?

Tierferntransporte werden in Bremen nicht zusammengestellt bzw. über Sammelstellen oder Versorgungsstationen in Drittländer weitergeleitet.

Tiertransporte insbesondere zu den drei Schlachthöfen in Bremen und Bremerhaven finden allerdings in großem Umfang statt und werden regelmäßig an den Schlachthöfen und stichprobenweise an den Autobahnen A 1 und A 27 kontrolliert. Bei mehr als 95 % der auf den Autobahnen kontrollierten Transporte handelte es sich um Schlachtiertransporte innerhalb eines Radius von ca. 200 km. Bei den restlichen Transporten handelte es sich um Ferkeltransporte zu nahegelegenen Mastbetrieben. Dabei wird die Zulassung der Transportunternehmen geprüft. Transportpläne müssen erst mitgeführt werden, wenn der Transport voraussichtlich länger als acht Stunden dauert, was bei dem regionalen Vertrieb von Tieren nicht gegeben ist. Die Einhaltung tierschutzrechtlicher Vorschriften wird bei allen Anlieferungen an den Schlachthöfen im Lande Bremen kontrolliert. Im Jahre 2000 waren dies ca. 11.500 Tiertransporte. Die meisten Transporte werden durch bekannte Transportunternehmer aus den umliegenden Regionen angeliefert, in ganz geringem Umfang erfolgten Anlieferungen aus Holland, während in den letzten Jahren hier keine Tiere aus Drittländern zur Schlachtung verbracht wurden. Sämtliche Transporte dauerten nachweislich weniger als acht Stunden, so dass keine Transportpläne vorgelegt werden müssten.



Es ist nicht auszuschließen, dass Drittlandtransporte über die Autobahnen durch das Land Bremen geführt werden; eine Kontrolle dieser Transporte kann nur zufällig im Rahmen der Tiertransportkontrollen auf den Autobahnen erfolgen.

In den vergangenen Jahren wurden bei diesen Kontrollen allerdings keine Schlachttierferntransporte in Drittländer erfasst.

Zu 8: Gibt es Versorgungsstationen im Lande Bremen, in denen Ruhepausen eingelegt und die Tiere versorgt werden können?

Nein.

Es gibt für die Einrichtung von solchen Versorgungsstationen in Bremen keinen besonderen Bedarf, da die in Frage kommenden Schlachtrinder aus Norddeutschland auf der Höhe von Bremen ihre Fahrt zu den Mittelmeerhäfen gerade erst begonnen haben.

Bremen liegt auch nicht an den Hauptstrecken, auf denen z. B. Schlachtpferdetransporte aus osteuropäischen Drittländern nach Italien oder andere südliche Mitgliedstaaten transportiert werden.

9. Werden Schlachttiere aus dem Land Bremen/der Region in andere Länder verbracht, um dort geschlachtet zu werden?

Aus dem Land Bremen werden über niedersächsische Sammelstellen ca. 300 Rinder pro Jahr in andere Länder zum Schlachten verbracht. Aus der Region, d. h. aus den viehreichen Grünlandgebieten des niedersächsischen Umlandes werden in größerer Menge Schlachttiere exportiert.