

Stellungnahme
der **Deutschen Gesellschaft für Züchtungskunde (DGfZ)**
zum Vorschlag für eine
Verordnung des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport
(Stand: 31.10.2003)

Präambel

Die Deutsche Gesellschaft für Züchtungskunde begrüßt die angestrebte Harmonisierung der Anforderungen an den Tiertransport auf europäischer Ebene. Es wird allerdings die Notwendigkeit gesehen, zunächst geeignete Kontroll- und Sanktionsmechanismen zu schaffen, um eine EU-weite Durchsetzung der Verordnung gewährleisten zu können. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund des aus dem Verordnungsentwurf resultierenden hohen Kontrollbedarfs (vor, während und nach dem Transport). Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bisherige Transportkontrollen erhebliche Mängel in Bezug auf die Durchsetzung der bestehenden Bestimmungen offengelegt haben, und zwar nicht zuletzt im behördlichen Bereich (siehe u.a. Bericht der Kommission über einen Inspektionsbesuch in Griechenland im Januar 2003; GD (SANCO 9002/9003/-RS DE). Eine Verschärfung der Anforderungen an den Tierschutz auf dem Transport kann keine Problemlösung darstellen, wenn der entsprechende Kontroll- und Sanktionsmechanismus zur Durchsetzung der Anforderungen fehlt, oder keine ausreichende Funktionsfähigkeit besitzt oder gar versagt. Entscheidend ist, daß jede Änderung der rechtlichen Bestimmungen für den Transport auch eine tatsächliche Verbesserung des Tierschutzes in der Praxis mit sich bringen.

Folgende Teile des Verordnungsentwurfes werden aus dieser Sicht als problematisch bzw. nicht förderlich für den Tierschutz beim Transport angesehen.

1. Definition des Langstreckentransportes

Aus Gründen des Tierschutzes wird die vorliegende Definition der Reise- bzw. Beförderungszeit ("journey") begrüßt. Danach beginnt der Langstreckentransport mit dem Verlassen der ersten Ladestelle und er endet mit dem Erreichen des Bestimmungsortes.

Wünschenswert erscheint es, zur Klarstellung auch eine entsprechende Definition für den "Kurzstreckentransport" (bis zu 9 Stunden) aufzunehmen bzw. die Definition des Begriffes "Beförderung" ("journey") dahingehend zu verdeutlichen, dass die Beladung zu Beginn des Transportes und die Entladung am Bestimmungsort nicht einbezogen sind, sondern lediglich eine etwaige Entladung, Unterbringung und erneute Verladung im Verlauf der Beförderung.

2. Schulungen

Die bisherigen EU-Kontrollen lassen die Schlussfolgerung zu, dass viele Mängel aus einer ungenügenden Sachkunde der Beteiligten resultieren. Das gilt für die an der Ver- und Entladung sowie Betreuung beteiligten Personen genauso wie für die Fahrer und nicht zuletzt für die Kontrolleure.

Um Abhilfe zu schaffen, erscheint es erforderlich, diesen Bereich konkreter und umfassender zu regeln, als im vorgelegten Verordnungsentwurf vorgesehen. Auch darf es nicht den Mitgliedsstaaten überlassen werden, Leitlinien für die gute fachliche Praxis und für die Schulungen zu erarbeiten. Im Interesse einer EU-weiten Verbesserung des Tierschutzes muss diese Aufgabe einheitlich auf EU-Ebene wahrgenommen werden. Ergänzend zu den in Anhang IV des VO-Entwurfes aufgeführten Schulungsschwerpunkten sollten insbesondere folgende Themenbereiche aufgenommen werden:

- Tierverhalten und Ethik des Tiertransportes
- Physiologie
- Hygiene- /Seuchenvorsorge
- Pflege / Handhabung
- Beurteilung der Transportfähigkeit von Tieren
- Fütterung / Versorgung
- Erste Hilfe bei Verletzungen
- Nottötung
- Ablauf von Kontrollen
- Anleitung zur Minimierung von Verzögerungen
- Fahrtechnik
- Routenplanung
- 'Krisenbewältigung' (Bewältigung unvorhergesehener Zwischenfälle)

Für die Erarbeitung von Schulungsleitfäden und Schulungskonzepten sowie für die Etablierung von Kontrollmechanismen und für die technische Umrüstung von Fahrzeugen erscheint eine Übergangsfrist von 18 Monaten als zu gering, es sind mindestens 2 Jahre erforderlich.

3. Transportfähigkeit („fit for travel“)

Vor dem Hintergrund der gemäß EU-Richtlinie 91/630/EWG über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen bestehenden Ausnahmeregelung für das frühe Absetzen von Ferkeln nach 21 Tagen Säugezeit muss die Möglichkeit bestehen, auch diese Ferkel über Entfernungen von mehr als 100 km zu transportieren. Nicht zuletzt gilt es, hierdurch der regionalen Spezialisierung in der Schweinehaltung Rechnung zu tragen. Weder ist nachvollziehbar, noch wissenschaftlich zu begründen, warum - abweichend vom generell vorgesehenen Zeitlimit - ein Entfernungsgrenzwert festgesetzt werden soll. Auch sind keine wissenschaftlichen Studien bekannt, aus denen sich für diese Tierkategorie eine höhere Transportempfindlichkeit ableiten lässt als für Ferkel mit einem Absetzalter von mehr als 4 Wochen. In diesem Zusammenhang kann z.B. auf Untersuchungen von Lewis et al. (2003) zum Einfluss der Transportdauer auf die Entwicklung junger Ferkel und Henshell et al. (2000) zum Absetzalter verwiesen werden.

Die Vorgabe, laktierende Rinder nach spätestens 12 Stunden zu melken, sollte vor dem Hintergrund der Stressbelastung des Auf- und Abladens überprüft und weiter wissenschaftlich untersucht werden. Es gibt wissenschaftliche Belege dafür, daß laktierende Rinder, abgesehen vom Stadium der ersten Hochlaktation, Zwischenmelkzeiten von 14 Stunden ohne Nachteile vertragen (Halm, 2003). In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, in wieweit die gegenwärtige Regelung von 15 Stunden beibehalten werden kann.

4. Häufigkeit und Dauer der Pausen

Im Interesse des Tierschutzes besteht grundsätzlich das Anliegen, den Transport von Tieren möglichst ohne unnötige Verzögerungen durchzuführen. Die vorgesehene Häufigkeit der Pausen (nach 9 Stunden Fahrt) und die Pausendauer (12 Stunden) widersprechen diesem Anliegen. Aufgrund bisheriger Studien sowie praktischer Erfahrungen besteht nach einer Fahrtzeit von 9 Stunden noch kein signifikanter Bedarf z.B. bei Schweinen, für eine mehrstündige Erholung oder für eine Futteraufnahme der Tiere für eine Erholung oder für eine Futteraufnahme (Wasser-aufnahme ist während der gesamten Transportdauer möglich). Bei Rinderferntransporten stehen den Tieren Futter und Wasser jederzeit zur Verfügung. Bei Färsen kann eine etwa dreistündige Pause zur vermehrten Futteraufnahme sich positiv auf den Glukosestoffwechsel auswirken (Marahrens und Hartung, 2000; Marahrens et al. 2000). Für Bullen und Ochsen ist ein zügiger Weitertransport angezeigt (Hartung et al., 2003).

Auf keinen Fall lässt sich der Bedarf für eine 12-stündige Pause wissenschaftlich rechtfertigen. Zudem es sind erhebliche thermische Belastungen für die Tiere sowohl im Sommer als auch im Winter zu erwarten. Dies kann auch durch Zwangsventilation auf den Transportern nicht sicher ausgeglichen werden. Hinzu kommt die Gefahr von Rangordnungskämpfen bei zu langen Standzeiten mit allen Verletzungs- und Erschöpfungsfolgen.

Mit der Verkürzung der Transportzeit muß auch die Anzahl der Rastplätze mit Unterstellmöglichkeiten deutlich erhöht werden. Wie die Erfahrungen mit den derzeit praktizierten Versorgungsstationen zeigen, steigt mit der Verweildauer und der hohen Fluktuation der Transporter auch das Risiko der Übertragung von Infektionskrankheiten. Es besteht also auch sowohl aus Gründen des Tierschutzes als auch aus seuchenhygienischen Gründen die Notwendigkeit, im Interesse der Verkürzung der Gesamttransportzeit die Pausendauer zu verringern und besser dem Bedarf der Tiere anzupassen.

In Anbetracht der Erfordernis, beim Tiertransport nicht nur Aspekte des Tierschutzes, sondern auch die Sozialvorschriften für Fahrer zu berücksichtigen, wird ange-regt, die in den Sozialvorschriften gebotenen Möglichkeiten zur Verkürzung der Gesamt-Transportzeit im Interesse des Tierschutzes voll auszuschöpfen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass neben der Ein-Fahrer-Variante auch die Möglichkeit des Zwei-Fahrer-Modells (mit kürzeren Pausen) besteht sowie eine Ausnahmeregelung für den Fall einer unplanmäßigen Verzögerung des Transportes (durch Verkehrstau, Unfall oder dergleichen).

Grundsätzlich wird die Notwendigkeit gesehen, den tatsächlichen Erholungs- und Versorgungsbedarf der Tiere (mit Futter und Wasser) während eines Langstrecken-transportes wissenschaftlich zu ermitteln, um konkrete Bedarfsnormen für die verschiedenen Spezies festlegen zu können. Der im VO-Entwurf angegebene Frischwasserbedarf bei Langstreckentransporten übersteigt die z.B. bei KOLB (1989) angegebenen Gesamtwasserbedarfswerte/Tag bei den verschiedenen Tierarten. Auch der Report des Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare (2002) liefert dazu keine abschließenden wissenschaftlich gesicherten Werte. Dies bezieht sich ebenfalls auf den Zeitpunkt für eine Wasserversorgung und Futtervorlage auf dem Transport sowie auf die notwendigen Mengen. Hier besteht noch erheblicher Forschungsbedarf.

5. Temperaturgrenzwerte

Die im VO-Entwurf vorgeschlagenen Temperaturgrenzwerte beschreiben den Grenzbereich des Wohlbefindens und nicht die vertretbare, zeitlich befristete Belastbarkeit der Tiere. Da Langstreckentransporte 2 Tage vor Beginn angemeldet und oftmals aus Gründen der Seuchenhygiene (Quarantäne) mit einer Vorlaufzeit von mehreren Wochen geplant werden müssen, ist es - realistisch betrachtet - nicht möglich, eine zeitlich begrenzte Über- oder Unterschreitung der vorgegebenen Temperatur-Schwellenwerte während des Transportes auszuschließen

Hieraus resultiert das Erfordernis, die Schwellenwerte - in Anlehnung an die bisherige Regelung - flexibel zu gestalten, d.h. mit einem Spielraum von mind. $\pm 5^\circ \text{C}$.

Diese Toleranzen leiten sich aus wissenschaftlichen Studien z.B. Hayne et al. (2000), Mayer und Hauser (1999) und praktischen Erfahrungen ab, die die Anpassungsfähigkeit der Tiere an veränderte Umweltbedingungen, soweit es sich nicht um extreme Belastungsfaktoren handelt, belegen.

Wesentlichen Einfluß auf die obere und untere Grenze der kritischen Temperaturen nehmen auch die Dauer der Temperatureinwirkung und die Fütterung. Werden z.B. 100 kg Schweine nur auf dem Erhaltungsbedarf gefüttert, steigt die obere kritische Temperatur um 3° gegenüber der üblichen mastbezogenen Fütterung an. Kurzfristige Belastungen von wenigen Stunden solcher gering oder gar nicht gefütterten Schweine mit 35°C dürften von diesen auch ohne Schaden vertragen werden. Welche Temperaturbereiche über einen kurzen Zeitraum tolerierbar sind, wird bei Ewing et al. (1999) beschrieben. Hingewiesen sei zudem auf die Untersuchungen zu Temperatur und Transportdauer von Berry und Lewis (2001).

Im Report des Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare (2002) wird auch keine Literatur zur Temperaturbelastung bei Transporten genannt und unterstreicht den dringend notwendigen Forschungsbedarf.

Grundsätzlich als problematisch wird die Erfassung der Fahrzeug-Innentemperatur im Tierbereich betrachtet. Eine Anbringung an der Innenseite der Fahrzeugaußenwand scheidet aus, da die in diesem Bereich gemessene Temperatur aufgrund der Leichtbauweise der Fahrzeuge eher die Außen- als die Innenbedingungen werden. In diesem Zusammenhang sei auf die nicht berücksichtigten Interaktionen zwischen Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Luftgeschwindigkeit für das Klima im Transportraum hingewiesen. Die Ableitung der notwendigen Maßnahmen auf der Basis von Meßwerten wird hinterfragt (Brandt und Milburn, 2003).

Die Einstreu übernimmt in diesem Zusammenhang die wichtige Funktion der Thermoregulation sowie der Aufnahme von Urin und Kot. Die Berührung der ruhenden Tiere mit dem Fahrzeugboden wird Einstreu nicht verhindern können, wie in Anhang I, Kap II, Nr. 1.5 sowie in Kap. VI, Nr. 1.1 gefordert.

6. Platzangebot

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund fehlender Bedarfsnormen für Erholungs- und Fütterungspausen auf Langstreckentransporten erscheint es unververtretbar, das Platzangebot zu Lasten der Sicherheit und Stabilität der Tiere (während der Fahrt) zu erhöhen. Aus den bisherigen Studien, (z.B. Marahrens und Hartung, 2000; Marahrens et al., 2000) sowie praktischen Erfahrungen lässt sich ableiten, dass das Platzangebot, wie es in der nationalen Tierschutztransportverordnung festgelegt ist,

ausreicht, um allen Tieren die Möglichkeit zu bieten, sich sowohl während der Fahrt als auch während der Ruhezeit hinzulegen. Eine weitergehende Erhöhung des Platzangebotes um bis zu 40 % erhöht gleichzeitig das Verletzungsrisiko während der Fahrt und ist nachweislich nicht erforderlich, um den Tieren die Wasser- und Futteraufnahme zu ermöglichen.

Literatur

Berry, R.J. und N.J. Lewis (2001): The effect of duration and temperature of simulated transport on the performance of early weaned piglets. *Can. J. Anim. Sci.* 81(2), 199-204.

Brandt, S. and J. Milburn (2003): Transporting swine: One Manitoba company's experiences through 16 years of growth: Proceedings, Allen D. Lemman Swine Conference, St. Paul, Minnesota, USA, 13.-16. Sept. 2003.

Designing the physical Environment for swine. In: Ewing, Lay & von Borell (1999): Chapter 6: Design Characteristics of the physical environment, 206-214.

Halm, H., (2003): Dissertation Tierärztliche Hochschule Hannover.

Hartung, J., Marahrens, M. und von Holleben, K. (2003): Recommendations for future development in cattle transport in Europe. *Dtsch. tierärztl. Wschr.* 110, 81-132

Hayne, S.M., T. Tennessen und D.M. Anderson (2000): The responses of growing pigs exposed to cold with varying amounts of straw bedding. *Can. J. Anim. Sci.* (80)4, 539-546.

Hohenshell, L.M., J.E. Cunnick, S.P. Ford, H.G. Kattesh, D.R., Zimmerman, M.E. Wilson, R.L. Matteri, J.A. Carroll and D.C. Lay, Jr. (2000): Few differences found between early- and late-weaned pigs raised in the same environment. *J. Anim. Sci.* 78: 38-49.

Kolb, E. (1989): Lehrbuch der Physiologie der Haustiere. 5. Auflage. S. 592. Gustav Fischer Verlag, Jena.

Lewis, N. J., R.J. Berry, and S. Wamnes (2003): Transportation research: Transportation of early weaned piglets: Proceedings, Allen D. Lemman Swine Conference, St. Paul, Minnesota, USA, 13.-16. Sept. 2003.

Marahrens, M. und J. Hartung (2000): Untersuchungen zum tierschutzgerechten LKW-Transport von Rindern auf Langstrecken (Teil II). Forschungsbericht an die ADR (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rinderzüchter), 24 S.

Marahrens, M., J. Hartung und N. Parvizi (2000): Untersuchungen zum tierschutzgerechten LKW-Transport von Rindern auf Langstrecken (Teil I). Forschungsbericht an die ADR (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rinderzüchter), 81 S.

Mayer, C. und Hauser, R.H. 1999: Temperaturgrenzen in der Schweinemast. *Agrarforschung* 6: 244-245.