

Intensität, Kontrolle und Probleme bei Tiertransporten in und durch Österreich

A. RABITSCH

Einleitung

Der Transport lebender Wirbeltiere innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ist seit 2007 durch die Verordnung (EG) 1/2005^A geregelt.

Diese Verordnung sieht als wichtigen Punkt vor, dass jeder Mitgliedstaat Kontrollen von Tiertransporten durchführt und der Kommission jährlich einen Bericht über festgestellte Mängel und einen Aktionsplan zur Behebung der Mängel liefert.

Die für Österreich maßgeblichen Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen hinsichtlich der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sind im Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007)^B festgelegt. Dieses ist seit 1. August 2007 in Kraft.

Die näheren Umstände der in Österreich durchzuführenden Kontrollen von Tiertransporten werden in einem gemäß § 6. TTG 2007 erlassenen Kontrollplan gegenüber den Ländern veröffentlicht.

Problemstellung

Unbeschadet anderer Transportmöglichkeiten bestimmt die Verordnung (EG) 1/2005 schon für Straßentransporte von Tieren eine Kontrollverpflichtung an folgenden Orten:

- bei der Ankunft im Zollgebiet der Gemeinschaft oder bei dessen Verlassen (Art. 1)
- an Kontrollstellen (= zugelassene Aufenthaltsorte im Langstreckentransport) der Verordnung (EG) 1255/97^C
- am Verladeort bei langen Beförderungen in andere Mitgliedstaaten (Art. 14, Art. 15)
- während der Fahrt bei langen Beförderungen (Art. 15)
- am „Bestimmungsort Schlachthof“ bei langen Beförderungen (Art. 15)
- an Ausgangsorten und Grenzkon-

trollstellen der Gemeinschaft (Art. 21) gegenüber Drittstaaten.

Der Art. 27 der VO (EG) 1/2005 setzt außerdem, dass die zuständige Behörde „an einer angemessenen Zahl“ der jedes Jahr in den einzelnen Mitgliedstaaten transportierten Tiere Kontrollen durchführt. Diese angemessene Zahl zu veröffentlichen hat sich die Europäische Kommission zur Aufgabe gestellt; dies ist aber bis dato noch nicht erfolgt.

Mangels vorliegender Daten¹ über das Gesamtvolumen sowie über die Herkunft von Tiertransporten, wie auch mangels Erhebungen zu einer kalendarischen und geographischen Verteilung von solchen Fahrtbewegungen ist diese „angemessene Zahl“ nur schwer festzumachen. Ebenso sind spezielle Durchführungsvorschriften zum Ausmaß und Umfang von veterinärbehördlichen Tiertransportkontrollen nicht erlassen.

Auf der anderen Seite gibt es nur wenig einschlägige Literatur mit Österreichbezug über das Ausmaß, die Klassifizierung und die zeitliche Entwicklung von Beanstandungen und Mängeln beim Transport^{2,3,4,5,6,7}, sehr wohl aber einschlägige Medienberichte über desaströse Zustände (Literatur beim Verfasser).

Überdies erscheint die Beanstandungsquote beim Transport von Tieren auch gemäß parlamentarischer Anfragebeantwortungen mit Werten von 0,08 bis 42 % bundesländerweise sehr unterschiedlich⁸. Diese Diskrepanz ergibt sich daraus, dass in einem Bundesland fast keine Kontrollen durchgeführt wurden und in den anderen in wechselndem Umfang Exportverlade- und Entladekontrollen sowie teilweise alle oder auch nur einige Schlachthofanlieferungen eingerechnet wurden.

Es gilt demzufolge seitens des seit März 2007 dafür zuständigen Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend

den Vollzug mittels eines Kontrollplanes dahingehend festzulegen, an welchen Orten, in welcher Häufigkeit und mit welcher Intensität das Befördern von Tieren einer Kontrolle zu unterziehen ist, um dem übergeordneten strategischen Ziel gerecht werden zu können, dass Tiere während des Transportes bestmöglich und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen geschützt werden.

Ergebnisse und Diskussion

Der Art. 27 der VO (EG) 1/2005 bestimmt, dass sämtliche Kontrollen von Tiertransporten nicht-diskriminierend durchgeführt werden müssen. Dabei sind neben dem Wohlbefinden der Tiere auch die Transportmittel und Begleitpapiere zu überprüfen, um feststellen zu können, ob die Vorschriften dieser Verordnung eingehalten werden. Andererseits müssen gemäß Artikel 22 alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden, um Transportverzögerungen zu verhüten bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Demzufolge sind die operativen Ziele des österreichischen Kontrollplanes neben einer - u.a. dem Wunsch der Bevölkerung folgenden - Erhöhung der Anzahl der Kontrollen vor allem eine Erhöhung der Effizienz sowie eine risikobasierte Kontrollfrequenz in Abhängigkeit von der Transportdauer, der Zahl der transportierten Tiere und der Zahl der Herkünfte dieser Tiere.

Die risikobasierte Kontrollfrequenz soll an zwei Beispielen erläutert werden:

1. Das Risiko einer Verminderung des Wohlbefindens von Tieren während des Transportes erscheint per se dort gering, wo wenige Tiere eines Vorbesitzers über kurze Distanzen befördert werden, v.a. wenn diese auch noch am Bestimmungsort von dritter Seite einem Gesundheitscheck unterzogen werden.

Autor: Dr. Alexander RABITSCH, Praktischer Tierarzt und Tiertransportinspektor (Amtlicher Tierarzt), Abteilung 10 V (Veterinär) und 7 (Infrastruktur) beim Amt der Kärntner Landesregierung, Kohldorfer Straße 98, A-9020 KLAGENFURT, email: animalwelfare@rabitsch-vet.at, post.abt10V@ktn.gv.at

Als Beispiele seien der Transport eines Pferdes eines Profireiters zu einer sportlichen Veranstaltung im gleichen Bundesland erwähnt, oder auch der bäuerliche Transport von 2 Schlachtstieren zum nächstgelegenen Schlachthof oder von 3 Mast- oder Zuchtrindern zu einer nahegelegenen Versteigerungshalle.

Bei solchen Transporten bedarf es idR keiner Steigerung der bisherigen Kontrollfrequenzen.

2. Auf der anderen Seite gibt es den transkontinentalen Transport von mehreren hundert Lämmern, die von einem Dutzend Erzeugerbetrieben stammen, an verschiedenen Sammelstellen geladen werden und in einem anderen Mitgliedsstaat an mehrere Schlachtbetriebe ausgeliefert werden.

Solch ein Transport birgt naturgemäß höchstes Gefahrenpotenzial für Leib, Leben und Wohlbefinden der Tiere in sich, was auch wissenschaftlich verifiziert ist: „with increasing duration of journey, the welfare of animals generally gets worse“^{9, 10}.

Der Kontrollplan sieht vor, solche Transporte aufgrund des hohen Risikos einer häufigeren Kontrolle zu unterziehen.

Während für diese 2. Gruppe das Risiko einer Verminderung des Wohlbefindens von Tieren relativ hoch erscheint, sind es gerade diese Transporte, die innerösterreichisch ausschließlich durch Anhaltungen während der Fahrt, nicht aber an den „üblichen“ Kontrollorten (Versandort, Versteigerungshalle, Sammelstelle, Handelsstallung, Schlachthof) einer Kontrolle unterzogen werden können. Zumal diese Langstreckentransporte aber kaum Landes- und Bundesstraßen befahren, sich vielmehr im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen) bewegen, sieht der österreichische Kontrollplan ein vermehrtes Kontrollaufkommen auf diesen Beförderungsabschnitten vor.

Die Kontrollen selbst erfolgen jedoch selbstverständlich so, dass sie ausschließlich risikobasiert in Abhängigkeit der genannten Parameter durchgeführt werden, nicht aber Transporte aus anderen Mitgliedsstaaten diskriminieren.

In den vergangenen Jahren wurden in den meisten Bundesländern stichpro-



Abbildung 1: Kleintransporter



Abbildung 2: Transkontinentaler Transport

benartige Tiertransportkontrollen, z.T. in wechselndem Umfang, an Versandorten, Versteigerungshallen, Sammelstellen, Handelsstallungen, Schlachthöfen, aber auch durch Anhaltungen aus dem fließenden Verkehr durchgeführt.

Dem Kontrollbericht Österreichs an die Europäische Kommission 2005 ist zu entnehmen, dass in diesem Jahr 1124 Kontrollen während der Fahrt, 1630 Kontrollen am Entladeort, und 3033 Kontrollen an Märkten durchgeführt wurden.

Entsprechend den Berichten der vorangegangenen Jahre wird eine Gesamtanzahl von mindestens **10.000 Kontrollen** angestrebt, wovon ca. **1000 Unterwegskontrollen durch Anhaltungen** (= on-the-spot-Kontrollen) sein werden.

Der Aufteilungsschlüssel für die Bundesländer ergibt sich unter Heranziehung der Summe der Straßenkilometer des hochrangigen Straßennetzes und der

Tiertransport-relevanten Grenzübergänge des jeweiligen Bundeslandes.

Da der Kontrollplan zum Zeitpunkt der Erstellung des Manuskriptes noch nicht veröffentlicht wurde, sind genaue Zahlen noch nicht bekannt.

Es erscheint dem Autor anbetriebs eigener Erfahrung eklatanten Tierleids und einschlägiger sachkundiger Publikationen¹¹ in höchstem Maße wünschenswert, den mündigen Staatsbürger am hoheitlichen Geschehen in adäquatem Umfang teilhaftig werden zu lassen.

Fest steht jedenfalls, dass von den ca. 1000 on-the-spot Kontrollen die Bundeshauptstadt am wenigsten durchzuführen haben wird, Niederösterreich hingegen am meisten.

Wie notwendig es ist, ein größeres sample an Transitverkehr im Internationalen Tiertransport zu erfassen, ist an drei Fakten festzumachen:

1. die regelmäßig Anhaltekontrollen durchführenden Bundesländer Salzburg und Kärnten finden am häufigsten Mängel,
2. bei Kontrollen durch Anhaltungen ist die Beanstandungsquote am höchsten (höher als bei anderen Kontrollen) und
3. „der Tiertransport“ findet zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union statt¹² und: der Transitverkehr nimmt zu¹³.

Die vom Autor wöchentlich durchgeführten 5 Kontrollstunden bedeuten eine Überwachungsfrequenz von weniger als 3 % der möglichen Fahrtzeiten für Schlachttiere.

Die Beanstandungsquote unter Einrechnung von „Formal“-mängeln ist bei den Kontrollen des Autors seit der EU-Erweiterung kontinuierlich gestiegen.



Abbildung 3: Kontrolle im Transitverkehr

Häufige Beispiele eklatanter Verstöße gegen das Wohlbefinden von Tieren und gegen gesatztes Europäisches Recht v.a. im internationalen Tiertransit sind: Überladungen und Platzmangel, Verletzungen

durch Einklemmungen, Wundscheuern durch zu niedrige Boxen, verunmögliche Flüssigkeitsaufnahme durch ungeeignete Tränken, andere technische Unzukömmlichkeiten.



Abbildung 4: Überladungen: zu hohe Ladedichte, ungenügendes Platzangebot



Abbildung 5: Gefährliche Abstände, Verletzungsgefahr



Abbildung 6: Ungenügende Laderaumhöhe



Abbildung 7: Ungeeignete Tränken



Abbildung 8: Ungeeignete technische Ausrüstung für den Langstreckentransport



Zusammenfassung und Ausblick

Der österreichische Kontrollplan für Tiertransporte 2008 ist eine über die Erfordernisse der Verordnung (EG)

1/2005 hinausgehende Umsetzung der Schutzbestimmungen für Tiere beim Transport.

Österreich tut gut daran, die Bestimmungen der Europäischen „Tiertransportverordnung“ durch Durchführungs-

bestimmungen dergestalt in nationales Recht umzusetzen, zumal die Kontrollanfordernisse einerseits entsprechend dem nationalen Tiertransportaufkommen festgelegt werden, andererseits auf den zunehmenden Tiertransit Bedacht neh-

men und die Bundesländer entsprechend ihrer Partizipation anteilig zu „Unterswegskontrollen“ verpflichten.

Vermehrte Transparenz gegenüber einer zu Recht sensibilisierten Öffentlichkeit hinsichtlich der Publikation der Kontrollfrequenzen, der Kontrollintensität und -qualität und auch gegenüber behördlicherseits durchgeführter Maßnahmen zur Hintanhaltung von Tierleid, sowie dem nachhaltigen Erfolg solcher Maßnahmen, erscheint dem Autor als ein Gebot der Zeit.

Literatur:

- 1 ANFRAGEBEANTWORTUNG 1131/AB XXII GP zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1224/J-NR/2003 betreffend Kontrolltätigkeit im Bereich von Tiertransporten in und durch Österreich.
- 2 RABITSCH, A. (2002): Controls of animal transports in Carinthia, Austria. Abstract; Proceedings World Buiatrics Congress, Hannover, Germany, 15.
- 3 RABITSCH, A. (2003a): Erfahrungen bei der Kontrolle von Tiertransporten in Österreich. VetJournal 56, 12 – 13.
- 4 RABITSCH, A. (2005a): Eine Langzeitstudie von Mängeln beim Transport von Tieren. Fachhochschule Nürtingen, Deutschland, Proceedings 10. Internationale Fachtagung zum Thema Tierschutz, 133 - 144.
- 5 RABITSCH, A. (2005b): Tiertransportkontrollen in Kärnten; eine Langzeitstudie von Mängeln beim Transport von Tieren. Proceedings Internationaler Veterinärkongress 2005 des Bundesverbandes der Beamteten Tierärzte, Bad Staffelstein, Deutschland, 53 - 61.
- 6 RABITSCH, A. (2006): Zur Problematik der Änderung beim Wochenendfahrverbot auf Autobahnen zugunsten einer Fahrerlaubnis für Lebendtiertransporte, Vet. Med. Austria/ Wien. Tierärztl. Mschr. 93, 207 – 212.
- 7 HEJNY, K. (2007): Pilotstudie zur Verteilung von verendeten Mastschweinen auf Tiertransportfahrzeugen, Vet. med. Austria / Wien. Tierärztl. Mschr. 94, 274 – 280.
- 8 Parlamentarische Anfragebeantwortungen AB1131/XXIIGP, AB3287/XXIIGP.
- 9 http://ec.europa.eu/food/fs/sc/scah/out71_en.pdf, letzter Zugriff: 30. 3. 2008: „The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle)“, Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, 2002.
- 10 BROOM, D.M. (2005): “The effects of land transport on animal welfare”, Rev. sci. tech. Off. int. Epiz., 24 (2), 683-691.
- 11 <http://www.animals-angels.de>, letzter Zugriff: 31. 3. 2008.
- 12 http://ec.europa.eu/agriculture/agrista/2004/table_en/41531.pdf, letzter Zugriff: 31. 3. 2008.
- 13 <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz07gesamt.pdf>, letzter Zugriff: 31. 3. 2008.

Rechtsgrundlagen

- A VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97.
- B BUNDESGESETZ, mit dem ein Tiertransportgesetz erlassen wird, und das Tierschutzgesetz und das Tierseuchengesetz geändert werden (TIERTRANSPORTGESETZ 2007, TTG 2007, BGBl. I 54/2007).
- C VERORDNUNG (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans.