

Stellungnahme der RSH eG

Umwelt und Agrarausschuss am 08.05.2019



Mündliche Anhörung zu den Anträgen:

Antrag SSW: Tierexporte in tierschutzrechtlich problematische Staaten stoppen

Antrag SPD: Tiertransporte begrenzen und Tierschutzstandards durchsetzen

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Umdruck 19/2397

Zuchttierexporte Fakten

1. Warum Drittlandexporte (siehe Antrag SPD Nachweis Herdenaufbau)

Die Notwendigkeit der Tiertransporte in Nicht-EU-Staaten (Drittländer) begründet sich aus deren Erfolg. Die deutsche Rinderzucht ist seit vielen Jahren auf eine lange Nutzungsdauer auf hohem Gesundheitsniveau ausgerichtet. Unsere Versorgung der Drittländer mit deutschen Rindern sehen wir als nachhaltigen Beitrag zum Zuchterfolg und dies macht den Transport der Tiere in diese Länder erforderlich. Ohne Importe von Zuchtrindern wäre ein erfolgreicher Aufbau einer eigenen Zuchtpopulation vor Ort zur Schaffung einer Grundlage zur Weiterzuchtung nahezu undenkbar.

Staatliche Förderung des Importes von Zuchtrindern in den Zielländern ist oftmals gegeben und soll helfen, die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern zu fördern und die Versorgung mit Milch und Milchprodukten aus eigener Produktion sicherstellen.

So bestehen in den Zielländern oftmals langjährige Kooperationen mit dem BMEL und dem BMZ (Entwicklungshilfeministerium) um, vor Ort die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Kooperationen bestehen unter anderem mit:

- Deutsch-Marokkanisches Exzellenzzentrum für Landwirtschaft (BMEL)
- Deutsch-Kasachischer Agrarpolitischer Dialog und Deutsches Agrarzentrum in Kasachstan (BMEL)
- Deutsch-Iranische Arbeitsgruppe des BMEL
- Deutsch-Ägyptische Zusammenarbeit (BMEL)
- Rahmen der Initiative Eine Welt ohne Hunger (BMZ)
- GIZ - Usbekistan: Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung in ausgewählten Regionen (BMZ, AA, BMI)

In allen Projekten kommt der Entwicklung der Tierproduktion, insbesondere die der Milchviehhaltung, eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen dieser Projekte werden auch Zuchtviehexporte auf Grundlage bestehender Veterinärvereinbarungen zwischen der Bundesrepublik und dem jeweiligen Zielland durchgeführt.

Die FAO erhebt Daten, die Entwicklung der Rinderhaltung, der Rindfleischproduktion und der Milchproduktion in verschiedenen Drittländern darstellt. Die Zahlen unterstützen die Ernsthaftigkeit der Bemühungen dieser Staaten zur Entwicklung ihres Tierhaltungssektors.

- Zunahme des Rindviehbestands
 - Marokko +10 % seit 1965
 - Usbekistan, Kasachstan und Kirgisistan +6 bis +13 % seit 1995
 - Türkei + 7 %

- Milchproduktion
 - China +4600 %
 - Türkei +245 %
 - Algerien +1180 %
 - Marokko +543 %
 - Tunesien +818 %
 - Kasachstan +19 %

In **Anhang 1** sind Tabellen über die **Entwicklung der Milchproduktion und Rinderhaltung** in ausgewählten Ländern, die auf FAO Daten basieren, zusammengestellt.

Gleiches gilt für EU und BRD Exporte in den letzten Jahren. Dabei ist zu beachten, dass aus der BRD bereits seit 2017 keine Schlachtrinderexporte in Drittländer mehr durchgeführt werden.

2. Langstreckentransporte – Tiertransporte in Drittländer – rechtlicher Rahmen und gesetzliche Vorgaben- (auch Anmerkung zum SPD Antrag)

Die in einzelnen Bundesländern vorgeschlagenen Maßnahmen zur behördlichen Kontrolle von Tiertransporten sind seit Langem gelebte Praxis der Marktbeteiligten bei Langstreckentransporten von Rindern. Die Entscheidung des EuGH, Urteil vom 23. April 2015, Az. C-424/13, Rn. 56., aus dem sich ergibt, dass die Bestimmungen der TTVO bis zum Bestimmungsort – auch wenn dieser im Drittland liegt- einzuhalten sind, werden bei der Erstellung von Transportplänen angewendet und umgesetzt.

Die Anforderungen an den Transport von über acht Stunden (Langstreckentransporte) ergeben sich unter anderem aus

- der *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. 1255/92* (Tiertransportverordnung- TTVO),
- der deutschen *Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV)*, vom 11. Februar 2009 (BGBl. I S.375), die zuletzt durch Artikel 9 Absatz 14 des Gesetzes vom 3. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2178) geändert worden ist und
- dem von der AG Tierschutz der Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz (LAV) erarbeitete *Handbuch Tiertransporte*, das Vollzugshinweise für die zuständigen Behörden zur Beurteilung der rechtskonformen Umsetzung der einschlägigen tierschutzrechtlichen Regelungen beim Transport von Tieren enthält
(https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00019502/Handbuch-Tiertransporte-2018-12-inkl-Anlagen.pdf).

Folgende Maßnahmen sind bereits in der TTVO geregelt und werden bei jedem Langstreckentransport umgesetzt:

2.1 Zugelassene EU-Kontrollstellen

Fast alle aus Deutschland exportierten Zuchtrinder erreichen ihren Bestimmungsort in Drittländern, nachdem eine Kontrollstelle innerhalb der EU angefahren worden ist und die Rinder für eine Dauer von mindestens 24 Stunden zum Füttern, Tränken und Ruhen abgeladen werden. Eine Liste aller in der EU zugelassenen Kontrollstellen ist unter https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts mit allen erforderlichen Angaben abrufbar.

2.2 Grenzkontrollstellen

Die Öffnungszeiten und weitere Angaben zu den Ausfuhrzollstellen, an denen Rinder aus der EU in Drittländer befördert werden, sind unter <https://www.aussenhandel.biz/za/ausfuhr/land/> einsehbar.

Einige Drittstaaten, unter anderem die Türken, haben eine zügige Abfertigung in Aussicht gestellt, wenn der Transport rechtzeitig angemeldet wird.

2.3 Fähren

Die Fähren und Schiffe, die z. B. für Exporte nach Marokko, Algerien, Ägypten und Syrien genutzt werden, verfügen über eine Zulassungsnummer. Diese Zulassungsnummer ist in den jeweiligen Transportplan anzugeben. Es ist sichergestellt, dass Fähren von Tiertransportern befahren werden können und jederzeit Zugang zu den Tieren gegeben ist.

2.4 Nachweis der Wasser- und Futtermittellieferung sowie Einstreu über die gesamte Strecke

Vor der Verladung hat der zuständige Amtsveterinär auf der Grundlage der TTVO zu überprüfen, ob die Wasserversorgung funktioniert und die Futtermittellieferung gewährleistet ist. Die 24-stündigen Pausen werden in EU-anerkannten Kontrollstellen oder in bekannten Sammelstellen außerhalb der EU durchgeführt. Dafür werden im Vorfeld Reservierungen für das Einstellen der Tiere vorgenommen und Wasser und Futter für den weiteren Transport aufgefüllt. Dadurch ist die Versorgung der Rinder gewährleistet.

2.5 Einbeziehung der Witterungsbedingungen und Straßenverhältnisse in die Transportplanung

Bei der Planung von Langstreckentransporten werden nach Vorgabe der TTVO die Witterungsverhältnisse sowie Straßenverhältnisse im Voraus berücksichtigt. Die abfertigenden Amtsveterinäre behalten sich vor, die Anpassung der Transportrouten oder –Zeiten einzufordern, wenn die Vorgaben der TTVO mit dem eingereichten Fahrtenbuch nicht in Einklang stehen.

2.6 Notfallpläne

Die Fahrer des Tiertransportes haben Notfallpläne mitzuführen, die ausführen, wie zu handeln ist, wenn ein nicht vorhersehbares Ereignis eintreten sollte.

2.7 Detaillierte Navigationsdaten (siehe SPD Antrag)

Bereits auf der Grundlage der TTVO ist der abfertigende Amtsveterinär berechtigt, die satellitengestützten Navigationsdaten nach dem Export anzufordern, die bei einem Langstreckentransporte erfasst werden müssen. Bereits seit Dezember 2018 sieht das Handbuch Tiertransporte vor, einen Online-Zugang zu diesen Daten zu erhalten.

2.8 Temperaturoaufzeichnung (siehe SPD Antrag)

Die Temperatur im Inneren des Fahrzeugs muss bei jedem Langstreckentransport erfasst werden. Diese Daten können ebenfalls nach Beendigung des Transportes durch den abfertigenden Amtsveterinär beim Organisator des Transportes angefordert werden.

Das ureigene Interesse der Zuchtverbände ist es, dass die Tiere vor, während und auch nach dem Transport tierwohlgerecht behandelt werden. Entsprechende Vorgaben macht der Gesetzgeber mit den Rahmenbedingungen der EU-Tiertransportverordnung 1/2005. Wir stehen dazu, dass geltendes Recht von allen Mitgliedern eingehalten werden muss.

2.9 Zügige Abfertigung von Tiertransporten (siehe SPD Antrag)

Die TTVO regelt bereits die Abfertigung von Tiertransporten. In Anhang I Kapitel III zur Transportpraxis heißt es:

1. Verladen, Entladen und Umgang mit Tieren

- 1.1. *Es ist zu berücksichtigen, dass sich bestimmte Kategorien von Tieren, wie beispielsweise Wildtiere, vor der geplanten Beförderung erst an das Verkehrsmittel gewöhnen müssen.*
- 1.2. *Dauern Ver- oder Entladevorgänge länger als vier Stunden, Geflügel ausgenommen, so*
 - a. *müssen geeignete Anlagen vorhanden sein, die es gestatten, die Tiere ohne Anbindung außerhalb des Transportmittels zu halten, zu füttern und zu tränken;*
 - b. *sind sie von einem entsprechend bevollmächtigten Tierarzt zu überwachen und es ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass das Wohlbefinden der Tiere während dieser Vorgänge nicht beeinträchtigt wird.*

In Artikel 22 der TTVO stellt im Umgang mit Transportverzögerungen klar, dass

- (1) *Die **zuständige Behörde** trifft alle erforderlichen Vorkehrungen, um Transportverzögerungen oder das Leiden von Tieren zu verhüten bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn unvorhersehbare Umstände die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung verhindern. Die zuständige Behörde trägt dafür Sorge, dass an Umladeorten sowie an Ausgangsorten und*

Grenzkontrollstellen besondere Vorkehrungen getroffen und Tiertransporte prioritär behandelt werden.

- (2) *Tiertransporte dürfen nicht aufgehalten werden, es sei denn, dies ist im Interesse des Wohlbefindens der Tiere oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit unerlässlich. Zwischen dem Abschluss des Verladevorgangs und der Abfahrt darf es nicht zu unnötigen Verzögerungen kommen. Müssen Tiertransporte für länger als zwei Stunden aufgehalten werden, trägt die zuständige Behörde dafür Sorge, dass alle erforderlichen Vorkehrungen für die Pflege der Tiere getroffen und die Tiere erforderlichenfalls gefüttert, getränkt, entladen und untergebracht werden.*

2.10 EU-Kontrollsystem (siehe SPD Antrag)

Die Kontrolle fällt in die die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und ist bereits durch die EU-Kontrollverordnung geregelt.

Durchgeführte Kontrollen und gemeldete Beanstandungen

Die Registrierung der internationalen Tiertransporte erfolgt im „Trade Control and Expert System“ (TRACES) der Europäischen Kommission.

a) Wie viele Beanstandungen wurden seit 2015 dort registriert?

Die erfragten Angaben sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Mittels TRACES ausgewiesen sind nach Jahr und Tierart bzw. -kategorie die Anzahl der Transporte insgesamt, die Anzahl der darin enthaltenen Transporte mit Kontrolle und die Anzahl der darunter befindlichen Kontrollen, bei denen ein Tierschutzverstoß festgestellt wurde.

Jahr	Tierart/ -kategorie	Anzahl der Transporte	Anzahl der Transporte mit Kontrolle	Anzahl der Kontrollen mit Tierschutzverstoß
2015	Rind	13.762	3.618	78
2016	Rind	14.017	3.792	110
2017	Rind	14.223	4.253	43

Häufiger und risikobasierte Kontrollen: klingt auf den ersten Blick gut, ist aber ein Widerspruch in sich. Risikobasierte Kontrollen werden in der Regel immer dann gefordert, wenn man nicht mehr so häufig kontrollieren will (weil man zu viele Kontrollen ohne Auffälligkeiten hat)

Die Behörden haben alle Möglichkeiten, jeden Export von Tieren in Drittstaaten lückenlos zu kontrollieren und jederzeit nachzuvollziehen, ob der Transport in Einklang mit den eingereichten und genehmigten Transport und Routenplänen steht und der von der Behörde genehmigte Rahmen in der Transportgenehmigung eingehalten wurde.

2.11 EU-weite Vorschriften für Transportfahrzeuge (siehe SPD Antrag)

Mehrere Kapitel in der TTVO beschäftigen sich intensiv mit den Anforderungen und Bedingungen für die Zulassung von Transportunternehmen und Transportfahrzeugen. Dies sind:

- Artikel 10 Anforderungen für die Zulassung von Transportunternehmern
- Artikel 18 Zulassungsnachweis für Straßentransportmittel
- Artikel 19 Zulassungsnachweis für Transportschiffe
- Artikel 20 Kontrolle von Transportschiffen beim Ver- und Entladen
- Anhang I, KAPITEL VI Zusätzliche Bedingungen für lange Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen
- Anhang III Kapitel I Zulassung des Transportunternehmens gemäß Artikel 10 Absatz 1
- Kapitel II Zulassung des Transportunternehmers gemäß Artikel 11 Absatz 1
- Kapitel IV Zulassungsnachweis für Straßentransportmittel für lange Beförderungen gemäß Artikel 18 Absatz 2

2.12 Meldung von Verstößen an zentrale Stelle (siehe SPD Antrag)

Verstöße sollten sinnvollerweise der Behörde gemeldet werden, welche die erforderlichen Schritte einzuleiten hat. Es spricht nichts dagegen, eine bundesweit zentrale Datenbank zu erstellen, in die Verstöße eingetragen werden. Eigentlich ist dies jedoch bereits heute sinnvoll über die TRACES Meldung gegeben.

3. Pauschalierende Kritik an Tiertransporten

Das Millionen Tiere transportiert werden ist für sich genommen kein Grund für die Forderungen der Einstellung von Zuchttransporten. Das diese Transporte "zum großen Teil unter schlimmsten Bedingungen" stattfänden ist ein nicht belegte Unterstellung. Wir müssen darauf bestehen, dass die zur Abhilfe getroffenen Maßnahmen effektiv und verhältnismäßig sind. Wenn z. B. an der bulgarisch-türkischen Grenze ein LKW mit kroatischen Schlachtrindern auffällt, bringt es wenig, den Export tragender Zuchtfärsen aus Deutschland zu erschweren. Anlass hierfür sind mehrere Fernsehsendungen, in denen dargestellt wird, dass der Transport der Tiere, aber auch die nach Ankunft im Zielland erfolgende Schlachtung der Tiere unter eklatanter Nichtbeachtung der in Deutschland und der Europäischen Union geltenden Gesetze und Vorschriften zum Schutz der Tiere erfolgen.

Wir schließen uns uneingeschränkt der Feststellung an, dass die Tiere in den gezeigten Filmszenen einer unerträglichen Quälerei ausgesetzt sind. Wir wehren uns aber dagegen, dass mit Verweis auf diese Filmszenen unterstellt wird, dass jedes Tier, das in diese Länder exportiert wird, ein solches Schicksal erleidet. Obwohl dies auch durch die vorgenannten Fernsehsendungen in keiner Weise belegt wird, berufen sich einige Landkreise und das MELUND auf die Richtigkeit dieser Darstellung.

4. Schächten (siehe SSW Antrag)

Die Verordnung (EG) Nr. 1099/2009 des Rates vom 24. September 2009 enthält Regelungen über den Schutz von Tieren zum Zeitpunkt der Tötung. Sowohl in Erwägungsgrund 18 als auch in Artikel

4 Abs. 4 sieht die Möglichkeit des Schächtens aufgrund zwingender religiöser Gründe vor. Artikel 12 erlaubt die Einfuhr von Fleisch geschächteter Tiere.

Das deutsche Tierschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 2006 (BGBl. I S. 1206, L313), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2586) geändert worden ist (TierSchG) sieht in § 4a die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung für das Schächten vor.

§ 4a TierSchG bestimmt:

- (1) *Ein warmblütiges Tier darf nur geschlachtet werden, wenn es vor Beginn des Blutentzugs zum Zweck des Schlachtens betäubt worden ist.*
- (2) *Abweichend von Absatz 1 bedarf es keiner Betäubung, wenn [...] 2. die zuständige Behörde eine Ausnahmegenehmigung für ein Schlachten ohne Betäubung (Schächten) erteilt hat; sie darf die Ausnahmegenehmigung nur insoweit erteilen, als es erforderlich ist, den Bedürfnissen von Angehörigen bestimmter Religionsgemeinschaften im Geltungsbereich dieses Gesetzes zu entsprechen, denen zwingende Vorschriften ihrer Religionsgemeinschaft das Schächten vorschreiben oder den Genuss von Fleisch nicht geschächteter Tiere untersagen [...]*

5. Europäische Tierschutzstandards in Drittländern (siehe SPD Antrag)

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) Dr. Maria Flachsbarth hat am 20. Dezember 2017 in einer Befragung herausgestellt, dass „aus Sicht der Bundesregierung [...] keine Möglichkeit [besteht], auf nationaler Ebene rechtliche Maßnahmen zu ergreifen, mit denen die Zulässigkeit des Exports von Tieren in Drittländer davon abhängig gemacht wird, dass dort – über die Transportvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 hinaus – die Tierschutzvorschriften der Europäischen Union eingehalten werden.“

6. Bilaterale Abkommen (siehe SPD Antrag)

Bilateralen Abkommen mit Drittstaaten sind insofern gut, als sie den Drittländern eine Zusage zur Verbesserung der dortigen Tierschutzstandards abverlangen. Das aber bilateral mit jedem Staat auszuhandeln, ist ineffizient. Warum sollten die Bedingungen von einem Drittland zum anderen abweichen? Wir plädieren daher dafür, diese Drittländer auf die Einhaltung der entsprechenden Kapitel des OIE-Tiergesundheitskodex zu verpflichten. Daran arbeitet die OIE-Plattform für den Tierschutz in Europa.

Einen OIE-Standard gibt es auch für die Schlachtung von Tieren (siehe Anhang). Die OIE-Standards sind wissenschaftlich abgesichert. Sie sind nicht immer so anspruchsvoll wie die EU-Standards, bieten aber dennoch ein akzeptables Tierschutzniveau (sowohl für den Transport, Kapitel 7.3, als auch für die Schlachtung, Kap. 7.5).

7. Begrenzung von Tiertransporten (siehe SPD Antrag)

Langstreckentransporte auf 8 Stunden begrenzen: Hierfür gibt es keine Grundlage, die wissenschaftlichen Untersuchungen (TIHO Hannover; etc.) zeigen, dass Rinder durchaus länger befördert werden können, wenn die Bedingungen stimmen. Warum also 8 h?

8. Erlasse an Kreisveterinärämter (siehe SPD Antrag)

Zusätzliche Erlasse an Kreisveterinärämter sind keine praktikable Lösung. Entweder der Transport erfüllt die gesetzlichen Anforderungen, dann ist er auch abzufertigen und zu

genehmigen oder eben nicht. Und wenn man die EU-rechtlichen Vorgaben ändern will, dann muss man unter Einhaltung des Dienstwegs ein entsprechendes Gesetzgebungsverfahren in Gang setzen. Es verträgt sich nicht mit den Grundsätzen des Binnenmarktes wenn jedes Land einzeln Regelungen erlässt und jede Kreisveterinärbehörde eine eigene Interpretation bevorzugt und umsetzt.

9. Fazit

Die RSH eG hat sich in der Vergangenheit immer konsequent für den Tierschutz beim Transport eingesetzt.

Beachtung des Tierschutzes und des Tierwohls sind für uns selbstverständlich. Darüber hinaus erwarten unsere Kunden, dass die Tiere so schonend wie irgend möglich transportiert werden, um ihre Bestimmung als hochwertige Zuchttiere ohne Beanstandungen erfüllen zu können.

Die gesetzlich vorgeschriebene Kontrolle der Transportmittel, der Sachkunde der Beteiligten, der Zulassung der Transportunternehmen und nicht zuletzt der Transportfähigkeit der Tiere sowie eine Überprüfung der Transportbedingungen wie Route, Rastzeiten, Entladezeiten **erfolgt durch den Amtsveterinär vor Ort**. Bei Erfüllung aller gesetzlichen Vorgaben wird die Genehmigung zum Transport erteilt.

Mit Blick auf die Zusammenarbeit mit Drittländern ist ein kurzer Bericht über das zweite Treffen des „OIE Animal Welfare Global Forum“ am 11./12. April 2019 in Paris angehängt (**siehe Anhang 2**). Die Schlussfolgerungen von OIE-Vizedirektor Stone zeigen worauf es in dieser Zusammenarbeit ankommt. Das OIE kündigt bereits eine Überarbeitung der dort vorhandenen Tiertransportstandards an.

In den Anhängen 3 – 5 sind zusätzlich einige Anfragen an die EU Kommission zu dem Bereich Tiertransporte in Drittstaaten mit den Antworten zusammengefasst.

Aus diesen Anfragen geht hervor, dass der Transport von Tieren ein prioritäreres Anliegen der Tierschutzkommission ist. Darüber hinaus sind in Zusammenarbeit mit zwischen der EU und der OIE Tierschutzstandards verabschiedet wurden.

Wir sind gerne bereit an der Verbesserung mitzuarbeiten, sollten dies jedoch auf Grund der rechtlichen Vorgaben und der Rahmenbedingungen auf nationaler und EU Ebene umsetzen.

Neumünster, den 30.04.2019

gez. M. Leisen	gez. Dr. Kahle
Geschäftsführer	Abteilungsleiter

Anhang 1: Nachweise über den Herdenaufbau und das Herdenmanagement in ausgewählten Ländern nach FAO Statistik 2017 und Exportdaten BRD und RSH 2015 – 2018

Anhang 2: Protokoll: 2nd OIE Animal Welfare Global Forum ‘Animal transport: a shared responsibility’

Anhang 3: schriftliche Beantwortung P-001196/2019 an die Kommission „Transporte Exporttiere aus der EU“

Anhang 4: schriftliche Beantwortung E-002716/2018 an die Kommission Artikel 130 der Geschäftsordnung „Ausfuhrverbote für Tiertransporte in Drittstaaten“

Anhang 5: schriftliche Beantwortung P-000920/2019 an die Kommission Artikel 130 der Geschäftsordnung

ANHANG 1:**Nachweise über den Herdenaufbau und das Herdenmanagement in ausgewählten Ländern nach FAO Statistik 2017**

Entwicklung der Produktion von Kuhmilch laut FAO								
in Tonnen Milk, whole fresh cow [882]								
Region / Count	1965	1985	2005	2015	2017	2017:2015	2017:1965	2017:1965
						<i>in v. H.</i>	<i>in v. H.</i>	<i>in tons</i>
Germany	26.758.304	33.587.696	28.452.950	32.684.572	32.666.363	-0,1	+22,1	5.908.059
Turkey [223]	5.434.000	7.994.269	10.026.202	16.933.520	18.762.319	+10,8	+245,3	13.328.319
Uzbekistan [235]			4.447.188	8.994.767	10.047.860	+11,7	+185,6	10.047.860
Kazakhstan [108]			4.714.600	5.141.622	5.460.451	+6,2	+19,3	5.460.451
Morocco [143]	380.500	728.000	1.400.000	2.450.000	2.450.000	±0,0	+543,9	2.069.500
Azerbaijan [52]			1.225.965	1.889.803	1.985.063	+5,0	+141,9	1.985.063
Afghanistan [2]	450.000	500.000	1.458.000	1.875.941	1.787.442	-4,7	+297,2	1.337.442
Kyrgyzstan [113]			1.151.398	1.450.680	1.525.724	+5,2	+76,5	1.525.724
Syrian Arab Rep	149.000	621.000	1.505.510	1.364.856	1.430.793	+4,8	+860,3	1.281.793
Tunisia [222]	143.000	315.000	900.000	1.376.000	1.313.000	-4,6	+818,2	1.170.000
Tajikistan [208]			488.030	888.960	979.857	+10,2	+164,8	979.857
Iraq [103]	255.000	298.800	194.387	263.693	272.822	+3,5	+7,0	17.822
Lebanon [121]	66.400	63.000	189.800	225.671	190.445	-15,6	+186,8	124.045
Libya [124]	10.863	75.000	104.337	135.971	88.852	-34,7	+717,9	77.989

Entwicklung des weltweiten Bestands an Rindvieh								
Cattle, Stocks (Head)								
Region / Count	1965	1985	2005	2015	2017	2017:2015	2017:1965	2017:1965
						<i>in v. H.</i>	<i>in v. H.</i>	<i>in head</i>
Uzbekistan [235]			6.242.700	10.995.200	12.471.000	+13,4	#DIV/0!	12.471.000
Germany	17.735.488	21.535.968	13.034.500	12.635.456	12.281.195	-2,8	-30,8	-5.454.293
Egypt [59]	1.608.000	1.709.000	4.485.000	4.883.196	5.064.509	+3,7	+215,0	3.456.509
Afghanistan [2]	3.400.000	2.200.000	3.723.000	5.261.000	4.977.000	-5,4	+46,4	1.577.000
Iran (Islamic Re	5.000.000	6.200.000	7.819.000	4.572.681	4.879.363	+6,7	-2,4	-120.637
Morocco [143]	3.044.000	2.501.000	2.721.700	3.291.050	3.364.000	+2,2	+10,5	320.000
Azerbaijan [52]			2.007.210	2.465.997	2.476.339	+0,4	#DIV/0!	2.476.339
Tajikistan [208]			1.303.346	2.209.171	2.317.294	+4,9	#DIV/0!	2.317.294
Algeria [4]	602.000	1.416.000	1.586.070	2.149.549	1.895.126	-11,8	+214,8	1.293.126
Syrian Arab Rep	505.608	742.000	1.082.623	1.087.875	1.141.833	+5,0	+125,8	636.225
Tunisia [222]	592.000	620.000	686.320	685.800	627.614	-8,5	+6,0	35.614
Libya [124]	108.634	200.000	150.000	200.172	124.941	-37,6	+15,0	16.307
Lebanon [121]	103.779	48.000	76.900	96.348	81.262	-15,7	-21,7	-22.517

FAO =



Exportzahlen Deutschland und EU laut EUROSTAT 2017/2018

Exportzahlen 2016



Quelle: AMI, 2017; BRS, 2017

Tierart	Anzahl
Zuchtrinder	115.000
Nutzrinder	750.000
davon Nutzkälber (NL)	500.000

Exportländer	Anzahl Zuchtrinder
Türkei	22.000
Niederlande	10.000
Italien	8.000
Libanon	7.000
Russland	5.000
Usbekistan	5.000
Marokko	2.000



Tierart/Land	2013	2014	2015	2016	2017 (v)
Schlachtrinder	Stück				
Nicht-EU-Staaten insgesamt	193	564	571	414	64
davon					
Libanon	193	564	571	253	64
Tunesien	-	-	-	128	-
Marokko	-	-	-	33	-
Zuchtrinder	Stück				
Nicht-EU-Staaten insgesamt	33.241	47.739	58.457	68.483	79.150
darunter					
Türkei	2.926	7.595	22.207	29.031	30.236
Russland	937	8.116	4.601	7.730	17.923
Libanon	3.161	8.191	5.688	9.785	2.911
Marokko	4.897	7.743	1.724	6.848	5.180
Algerien	12.244	5.371	3.986	2.457	567
Nutzrinder	Stück				
Nicht-EU-Staaten insgesamt	138	468	2.416	1.138	1.880
darunter					
Libanon	3	176	730	1.077	1.510
Bosnien-Herzegowina	-	-	1.466	-	-
Libyen	135	188	34	-	132
Türkei	-	-	186	-	110
Marokko	-	102	-	-	-

Quelle: Statistisches Bundesamt

Schlachtrinderexporte aus der EU-28



Zielland: Türkei

aus	2015	2016	2017
EU-28	4.496	28.466	87.470
Rumänien	0	11.382	35.470
Spanien	0	0	34.479
Ungarn	152	7.696	9.501
Kroatien	0	5.123	9.743
Deutschland	0	0	0

Zielland: Nordafrika

aus	2015	2016	2017
EU-28	15.110	28.107	32.914
Spanien	4.474	18.671	18.219
Frankreich	3.956	867	10.077
Kroatien	2.678	7.611	1.607
Slowenien	2.503	0	100
Deutschland	0	161	0

Quelle: Eurostat 2018

Schlachtrinderexporte aus EU-28 im Jahr 2017



Hauptimportländer	2017	davon aus Deutschland
Libanon	364.839	64
Türkei	120.432	0
Nordafrika	76.131	0
Balkan	63.825	0
Syrien/Jordanien	38.241	0
Israel	32.448	0

Deutsche Holsteins - Exporte 2018

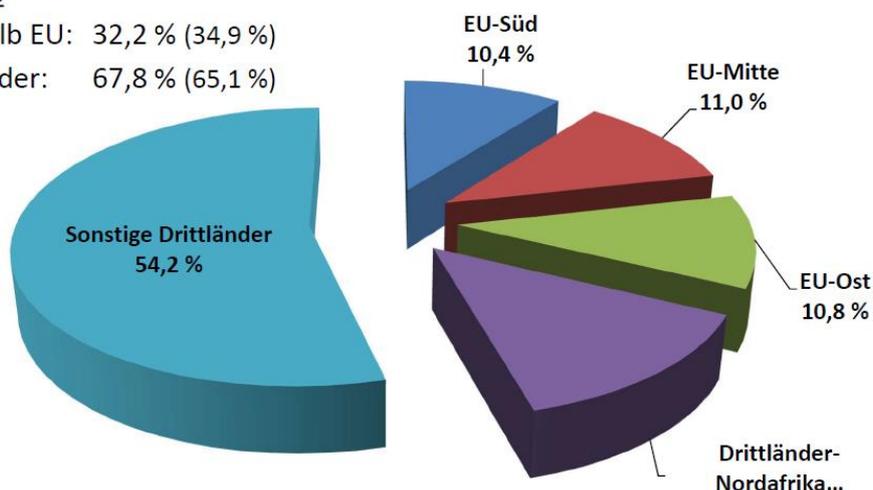
- nach Regionen -



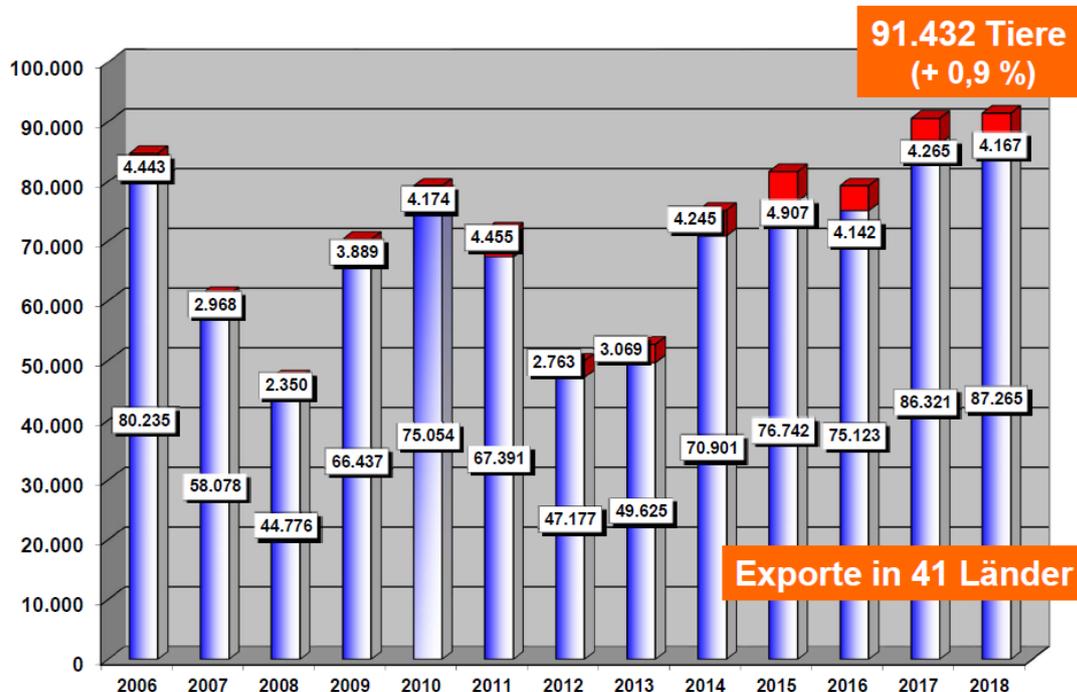
Gesamt 91.432 Zuchtrinder (2017: 90.586)

41 Länder:

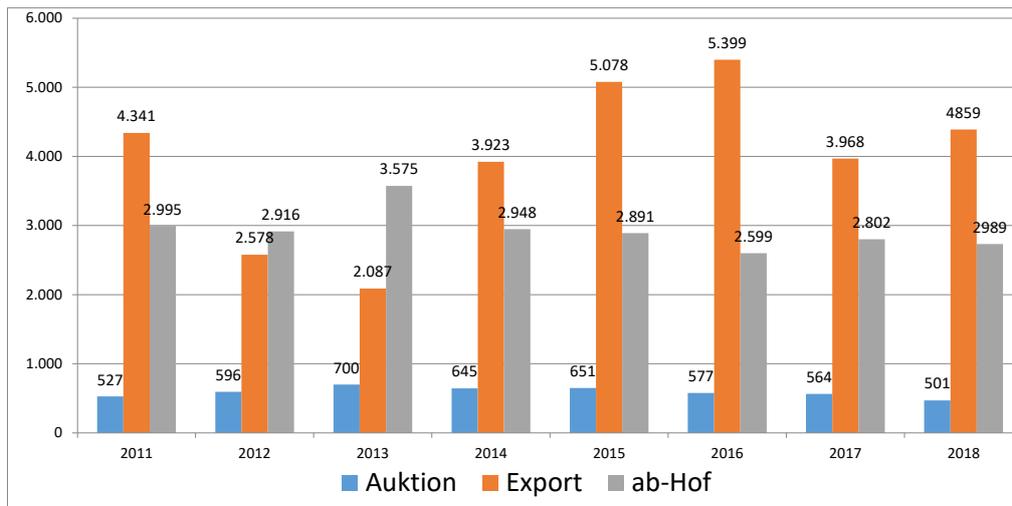
- Innerhalb EU: 32,2 % (34,9 %)
- Drittländer: 67,8 % (65,1 %)



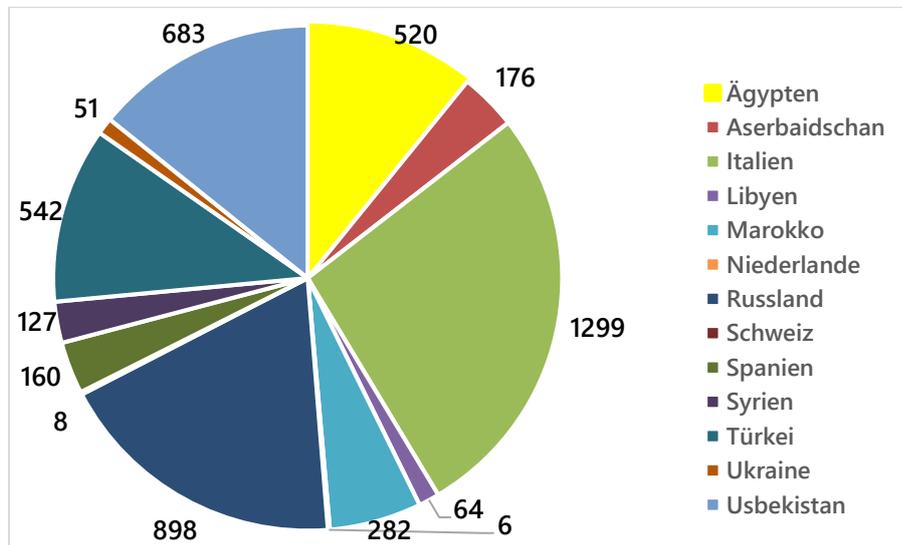
Deutsche Holsteins – Exporte 2018



Entwicklung Zuchtviehexporte und Vermarktungswege der RSH eG

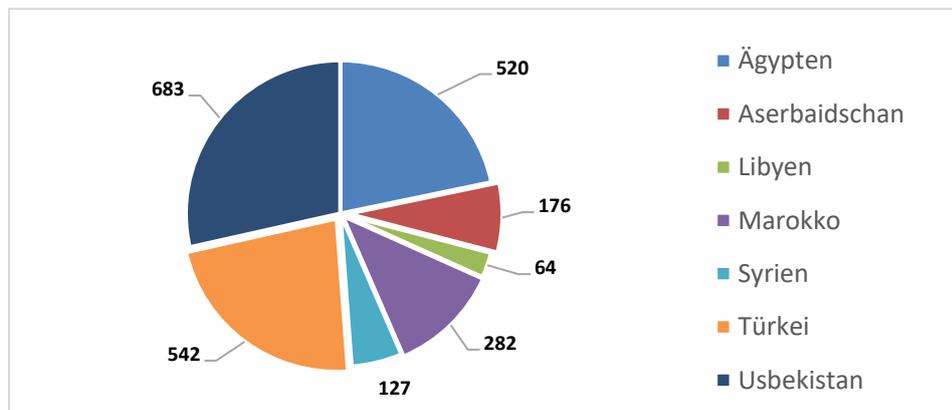


Exportstatistik RSH nach Ländern; GF 2017/18 (4.859 Tiere)



Drittlandsexporte der RSH eG 2017/18

in per Erlass benannte 14 Länder (2394 Tiere = 49,7 %)



Nachfolgende Links zeigen Beispiele von Zuchtrinderexporten zum Herdenaufbau

Die marokkanische Genossenschaft Copag veröffentlicht auf ihrem Youtube-Kanal:

<https://www.youtube.com/channel/UCuqURF6a2GLa6XjhrilFShQ>

anschauliche Videos über die Rinderzucht und -haltung sowie die Bedingungen bei der Rinderschlachtung in Marokko:

<https://www.youtube.com/watch?v=3h1Palm10TI>

<https://www.youtube.com/watch?v=LWXxrzWuXlk>

ANHANG 2:

Quelle: www.oiebulletin.com



2nd OIE Animal Welfare Global Forum ‘Animal transport: a shared responsibility’

OIE Headquarters, Paris, France, 11-12 April 2019

The Forum is a key activity of the OIE Global Animal Welfare Strategy which was adopted at the 85th OIE General Session in 2017. The theme of this year’s Forum focused on ‘*Animal transport: a shared responsibility*’ with the objective to provide a platform for the open and transparent exchange of ideas, experiences and specific knowledge on the welfare of animals during transport by land, sea or air and development of proposals to improve the implementation of relevant OIE international Standards. Forty participants representing OIE Members, international organisations, industry, NGOs and civil society attended this Forum.

The importance of discussing the welfare of animals during transport

Transport is an integral part of the life of animals – whether they are being transported for food, sports, research or leisure. Thousands of animals are transported every year throughout the world bringing about important challenges related to their health and welfare. An understanding of behaviour patterns of animals and appropriate handling techniques are some of the guiding principles for transport to ensure minimal adverse effects.

The welfare of animals during transport is of paramount importance and is the joint responsibility of all the actors involved, including animal owners and business agents, transport operators, drivers, pilots, captains of vessels, transport regulators and national Veterinary Services.

In her opening remarks, OIE Director General, Dr Monique Eloit, highlighted the importance of stakeholder participation and observance of the OIE Standards in the transport of animals. This was followed by a keynote speech from Professor Clive Phillips on the welfare of sheep during sea transport in which Professor Phillips stressed that the quality and the success of transport is in the hands of all those who participate in it.

Two plenary sessions covered topics related to the implementation of the OIE Standards on animal welfare standards during transport such as the challenges, the involvement of national Veterinary Services, and the role of civil society and the industry in raising awareness of its importance. The role of OIE partners, such as the International Air Transport Association (IATA), in providing mechanism to facilitate standards implementation was also highlighted. After the plenary sessions, participants were divided into Working Groups to consider the three means of transport addressed in the OIE *Codes*: sea, land and air transport and to discuss current challenges and areas for improvement.

OIE Deputy Director General, Dr Matthew Stone summarised the key points raised during the Working Group sessions which included:

- ☑ the need to clearly identify the overall responsible entity along the transportation chain,
- ☑ the role of effective communication and coordination among those responsible to reduce the risk of animal welfare failures,
- ☑ the need for support to develop regulatory frameworks focusing on “Good regulatory practices” to avoid difficulties in the implementation, and

☒ the importance of having a multidisciplinary approach, when developing animal welfare policies, which complement the use of animal welfare science.

Dr Eloit thanked participants for their contribution to the discussions during the Forum and highlighted that the next steps for the OIE would be to take the outcomes of the Forum and start a process of internal discussion with the view to develop a plan to update the chapters on the welfare of animals during transport in line with the latest scientific developments.

Background of OIE Standards on animal welfare during transport

In 1982, the OIE adopted recommendations in the *Terrestrial Animal Health Code* for animal welfare during transport by air. This was followed by chapters on transport by land and sea in 1998. The latest revisions were made in 2008 for the chapter on transport by land, and in 2011 for the chapters on transport by air and sea. The *OIE Aquatic Animal Health Code* also includes a chapter on the transport of farmed fish, which covers all three means of transport. This chapter was first adopted in 2009 and last amended in 2012.

Know more about OIE international Standards for transport of animals:

OIE Terrestrial Code

Chapter 7.2. Transport of animals by sea

http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_aw_sea_transpt.htm

Chapter 7.3. Transport of animals by land

http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_aw_land_transpt.htm

Chapter 7.4. Transport of animals by air

http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_aw_air_transpt.htm

OIE Aquatic Code

Chapter 7.2. Welfare of farmed fish during transport

http://www.oie.int/index.php?id=171&L=0&htmfile=chapitre_welfare_transport_farm_fish.htm

April 2019

ANHANG 3:

Anfrage zur schriftlichen Beantwortung P-001196/2019 an die Kommission

Artikel 130 der Geschäftsordnung

Martin Häusling (Verts/ALE)

Betrifft: Transporte von Exporttieren aus der EU

- 1) In verschiedenen Medien hat es jüngst erneut Berichte über tierquälerische Bedingungen für aus der EU in Drittstaaten exportierte Schlacht- und Zuchtrinder gegeben. Wie gedenkt die Kommission auf diese Entwicklung zu reagieren?
- 2) Ist die 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 aus Sicht der Kommission dahingehend auszulegen, dass die Bedingungen der Haltung und Schlachtung von Exporttieren aus der EU nach Abschluss des Entladevorgangs gar keine Rolle mehr für entsprechende Transporte spielen, oder gibt es eine Grenze tierquälerischer Bedingungen, ab der der Export nicht mehr genehmigt werden kann?
- 3) Hat die Kommission Erkenntnisse über möglicherweise tierquälerische Bedingungen an den Entladeorten von Tiertransporten aus der EU in Drittstaaten?

Antwort von Vizepräsident Katainen im Namen der Europäischen Kommission

(15.4.2019)

1. Der Transport von Tieren ist in den letzten fünf Jahren ein prioritäres Tierschutzanliegen der Kommission gewesen, und seit dem Jahr 2017 vor allem im Zusammenhang mit der Ausfuhr lebender Tiere. Die Maßnahmen umfassen Audits in den Mitgliedstaaten bezüglich der Ausfuhr von Tieren auf dem Land- und Seeweg, das Kommissionsprojekt betreffend Leitfäden für Tiertransporte, die Einrichtung der EU-Plattform für den Tierschutz und ihrer Untergruppe „Tiertransporte“ sowie den Austausch zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten. Zudem

fördert die Kommission die Umsetzung des Aktionsplans der Weltorganisation für Tiergesundheit (OIE) für den Tierschutz in Ländern des Nahen Ostens für den Zeitraum 2016-2019, der gezielte Schulungsmaßnahmen in den Bereichen Transport und Schlachtung beinhaltet. Bei allen Verhandlungen über bilaterale Handelsabkommen verlangt die Kommission die Aufnahme von Bestimmungen zur Zusammenarbeit beim Tierschutz.

2. In der Verordnung (EG) Nr. 1/2005¹ sind Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport festgelegt. Diese Verordnung beinhaltet jedoch keine Vorschriften für die Zeit nach dem Abschluss des Transports. Zudem sind Drittländer nicht an die EU-Vorschriften gebunden. Drittländer sind jedoch bei der Schlachtung von Tieren, deren Fleisch für die Ausfuhr in die EU bestimmt ist, an die einschlägigen EU-Verordnungen gebunden (2).

3. Die der Kommission vorliegenden Informationen über die Bedingungen an den Orten, an denen in Drittländer ausgeführte Tiere entladen werden, stammen hauptsächlich von nichtstaatlichen Organisationen. Die zuständigen Behörden von Drittländern sind nicht verpflichtet, der Kommission Verstöße gegen den Tierschutz zu melden. Die Kommission wird jedoch weiterhin mit der Weltorganisation für Tiergesundheit zusammenarbeiten, um die Umsetzung der auf internationaler Ebene verabschiedeten Tierschutzstandards zu fördern.

1 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 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1).

2 Kapitel II und III der Verordnung (EG) Nr. 1099/2009 des Rates vom 24. September 2009 über den Schutz von Tieren zum Zeitpunkt der Tötung (ABl. L 303 vom 18.11.2009, S. 1-30).

3 <http://www.oie.int/en/standard-setting/terrestrial-code/access-online/>

ANHANG 4:

Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-002716/2018 an die Kommission Artikel 130 der Geschäftsordnung

Maria Noichl (S&D)

Betrifft: Ausfuhrverbote bei Tiertransporten in Drittstaaten

Der Europäische Gerichtshof hat 2015 im sogenannten Zuchtvieh-Fall (C-424/13) entschieden, dass der Tierschutz nicht an der Unionsgrenze endet, sondern EU-Vorschriften bis zum endgültigen Bestimmungsort des Lebetiertransports gelten. Es ist jedoch häufig problematisch, die Umsetzung in Drittstaaten sicherzustellen.

Wäre in Bezug auf das Unionsrecht ein Ausfuhrverbot von lebenden Tieren in Drittstaaten zulässig?

Welche unionsrechtskonformen Schritte wären grundsätzlich denkbar?

Antwort von Vytenis Andriukaitis im Namen der Europäischen Kommission (**1.8.2018**):

Es liegt vor allem in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport¹ vom Versandort bis zum Bestimmungsort auf der Grundlage der verfügbaren Informationen ordnungsgemäß angewandt wird.

Ein generelles EU-weites Verbot der Ausfuhr lebender Tiere in Nicht-EU-Länder ist im geltenden EU-Tierschutzrecht nicht vorgesehen. Die genannte Verordnung enthält jedoch mehrere zusätzliche Bestimmungen, die bei Lebetiertransporten, die länger als acht Stunden dauern, einzuhalten sind. Dazu gehören beispielsweise Vorschriften über die Zulassung von Transportmitteln, Vorabkontrollen der Transportpläne, die Wasserversorgung sowie die Belüftung und Navigationssysteme an Bord.

Obwohl der EU bewusst ist, dass die Transportzeit bei Tiertransporten so weit wie möglich verkürzt werden sollte, nimmt sie auch zur Kenntnis, dass der Handel mit lebenden Tieren ein fester Bestandteil der landwirtschaftlichen Tätigkeit ist.²

Nach ständiger Rechtsprechung³ können die Mitgliedstaaten strengere nationale Vorschriften für den Schutz von Tieren beim Transport einführen, solange diese Vorschriften mit dem Hauptziel der

Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport in Einklang stehen. Diese strengeren Vorschriften müssen gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch im Einklang mit den zusätzlichen Zielen der Verordnung stehen, die darin bestehen, technische Hemmnisse für den Handel mit lebenden Tieren abzubauen und das reibungslose Funktionieren der Marktorganisationen zu gewährleisten. Die nationalen Gerichte der einzelnen Mitgliedstaaten haben zu entscheiden, ob diese nationalen Vorschriften diesen Grundsätzen entsprechen. Ferner müsste ein Verbot der Ausfuhr lebender Tiere in Nicht-EU-Länder sorgfältig im Hinblick auf die Regeln der Welthandelsorganisation geprüft werden, die für die Union und ihre Mitgliedstaaten verbindlich sind.

1 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 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1).

2 Beispielsweise macht die Ausfuhr lebender Rinder 31 % der gesamten EU-Ausfuhrmenge (Schlachtkörperäquivalent) im Rindfleischsektor und 44 % des Gesamtwerts aus.

3 Urteil des Gerichtshofes (Erste Kammer) vom 14. Oktober 2004 – Rechtssache C-113/02 Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Königreich der Niederlande und Urteil des Gerichtshofes (Dritte Kammer) vom 8. Mai 2008 – Rechtssache C-491/06 Danske Svineproducenter.

ANHANG 5:

Anfrage zur schriftlichen Beantwortung P-000920/2019 an die Kommission

Artikel 130 der Geschäftsordnung

Maria Noichl (S&D)

Betrifft: Tiertransportbescheinigungen

Entspricht es einer korrekten Durchführung der EU-Tiertransportverordnung, eine Transportbescheinigung zu versagen, wenn eine Einhaltung der im Transportplan angegebenen Fütterungs- und Ruhepausen in den Drittländern durch die lokal verantwortlichen Veterinärinnen und Veterinäre nicht überprüft und damit im Ergebnis die Einhaltung des Transportplans nicht sichergestellt werden kann, sowie eine Transportbescheinigung jedenfalls dann zu versagen, wenn zusätzlich hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass in Drittländern ein dem Unionsrecht bezüglich des Tierschutzes in der Nutztierhaltung widersprechender tierquälerischer Umgang mit den Tieren zu erwarten ist?

Resultiert aus den vorgenannten Aspekten eine strafrechtliche Verantwortung der lokal verantwortlichen Veterinärinnen und Veterinäre, wenn unter den bestehenden Rahmenbedingungen gleichwohl Transportbescheinigungen ausgestellt werden?

Antwort von Vytenis Andriukaitis im Namen der Europäischen Kommission

(13.3.2019)

In der EU-Tiertransportverordnung (EG) Nr. 1/2005¹ wird der von der Frau Abgeordneten genannte Begriff „Tiertransportbescheinigung“ nicht erwähnt. Die Verordnung enthält Bestimmungen über Fahrtenbücher für lange Beförderungen. Lokale Veterinärbehörden in Drittländern sind gemäß der Verordnung nicht zur Überprüfung der Einhaltung der im Fahrtenbuch angegebenen Fütterungs- und Ruhezeiten verpflichtet. Die Festlegung der Tiertransportvorschriften und deren Durchsetzung in Drittländern fällt in die Zuständigkeit der nationalen Behörden. Daher sind Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung nicht verpflichtet, Fahrtenbücher nicht zu genehmigen, wenn das Drittland keine derartigen Kontrollen durchführt. Verordnung (EG) Nr. 1/2005 enthält spezifische Kontrollpflichten für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung kann die zuständige Behörde am Ausgangort das Fahrtenbuch mit einem Stempel versehen und damit den Beginn der Beförderung nur genehmigen, wenn das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen

lässt, dass die Beförderung vom Ausgangsort bis zum Bestimmungsort im Drittland den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.

Strafrechtliche Sanktionen für den Verstoß gegen Tierschutzvorschriften fallen in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

1 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, ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1.