



Positionspapier der Tierärztlichen Vereinigung für Tierschutz e. V. (TVT) **zu Langstreckentransporten von Rindern in Drittländer**

Der Transport landwirtschaftlicher Nutztiere in Drittländer ist in den vergangenen Jahren erneut verstärkt in die Kritik geraten. In den Jahren 2021 und 2022 wurden insgesamt 73.114 Rinder (davon durchschnittlich 81 % Färsen) aus Deutschland über die EU-Außengrenzen hinweg transportiert. Dabei wurden beispielsweise in diesen Jahren 5.062 Rinder (100 % Färsen) nach Ägypten und 11.348 Rinder (100 % Färsen) nach Marokko verbracht. ^[1,2] Insbesondere tragende Rinder werden angeblich zum Aufbau von Zuchtherden in Drittländer exportiert, wobei aber für viele Bestimmungsländer über die letzten 20 Jahre keine, geringe oder sogar negative Entwicklungen hinsichtlich der Milchleistung, des Zuchtfortschritts und der Bestände ausgewiesen werden. ^[3,4]

Berichte der EU-Kommission und namhafter internationaler Tierschutzorganisationen belegen, dass Langstreckentransporte zu Stress, Leiden, Schmerzen und nicht selten auch zum Tod der beförderten Tiere führen. Ursächlich hierfür sind u. a. lange Transportzeiten, eine unzureichende Versorgung der Tiere während der Beförderung und an fehlenden adäquaten Versorgungsstellen. Darüber hinaus stellen lange Standzeiten der Fahrzeuge an den EU-Außengrenzen einhergehend mit Hitzestress, ein oftmals roher Umgang durch nicht sachkundiges Personal beim Auf-, Ab- oder Umladen sowie Rangordnungskämpfe der Rinder auf den Fahrzeugen, die zu schweren Verletzungen führen können, eine Belastung für die Tiere dar. ^[4-10]

Verstöße gegen EU-Recht sind hinter den EU-Außengrenzen nicht kontrollier- und folglich nicht sanktionierbar. In den Zielländern leiden die Tiere oftmals unter einer nicht artgemäßen Haltung, einer nicht bedarfsgerechten Versorgung und einem nicht an die deutschen Hochleistungsrassen angepassten Management.

Viele Drittlandexporte haben muslimisch geprägte Länder zum Ziel. ^[12] In diesen Ländern werden die Rinder zumeist am Ende ihres Lebens betäubungslos geschlachtet (geschächtet). ^[13,14]

Im vorliegenden Positionspapier werden relevante Missstände, die mit Exporten von Rindern in Drittländer verbunden sind, aufgezeigt und tierschutzfachlich eingeordnet. Dies geschieht vor dem Hintergrund der Revision des EU-Tierschutzrechts im Rahmen der „Farm to Fork Strategie“ ^[15], der Initiativen des Europäischen Parlaments ^[2,8], der Bundesregierung ^[16] und des Europäischen Rechnungshofes ^[9] sowie den

politischen Bestrebungen, die bestehende Tierschutztransportgesetzgebung auch auf nationaler Ebene zu überarbeiten.

Die grundlegenden Anforderungen an grenzüberschreitende Tiertransporte werden in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport definiert, dennoch sieht die EU-Transportverordnung **keine maximale Transportdauer** vor: ^[17]

Hiernach dürfen Rinder zunächst maximal 14 Stunden transportiert werden. Danach ist eine mindestens 1-stündige Versorgungspause einzuhalten, um die Rinder auf dem Fahrzeug mit Wasser und nötigenfalls mit Futter zu versorgen. Im Anschluss darf der Transport für maximal weitere 14 Stunden fortgesetzt werden. Nach einer Transportdauer von maximal 29 Stunden sind die Rinder auf einer Versorgungsstation abzuladen. Hier ist ihnen eine mindestens 24-stündige Ruhe- und Versorgungspause zu gewähren. Anschließend darf der Transport **unbegrenzt** nach diesem „**14+1+14+24-Stunden-Schema**“ fortgeführt werden.

Ein Tiertransport aus der EU bis zum Bestimmungsort muss den EU-Standards der VO (EG) 1/2005 entsprechen. ^[18] Allerdings besteht für die Genehmigung eines Drittlandexportes keine weitere rechtliche Grundlage für Anforderungen an den Tierschutz und die Haltungsstandards im Zielland.

In den Zielländern ist aufgrund verschiedener Faktoren, wie z. B. den klimatischen Bedingungen oder dem Haltungs- und Fütterungsmanagement, meist nur eine kurzzeitige Nutzung dieser Hochleistungstiere möglich. Diese Faktoren und insbesondere zusätzlich eine anhaltende katabole Stoffwechsellaage beeinflussen die für den Aufbau von Zuchtherden vorgesehenen, erneuten Trächtigkeiten negativ. ^[19,20]

Äußerst kritisch ist die betäubungslose Schlachtung (Schächten) in den Zielländern zu diskutieren. Nachweislich führt eine betäubungslose Schlachtung zu starken Schmerzen, Stress und Leiden bei Rindern. ^[21] In den meisten der sogenannten „Tierschutz-Hochrisikostaaten“ ^[22] werden lebende Rinder beispielsweise mit Stricken niedergezurrt, durch das Durchtrennen der Achillessehnen am Aufstehen gehindert und durch Verletzung oder Entfernung der Augäpfel der Sicht beraubt. ^[23,24] Auf diese Tortur, die allein der Fixierung der Rinder dient, folgt der Kehlschnitt ohne vorherige Betäubung. ^[23-27] Alle diese Vorgänge sind für die Tiere höchst schmerzhaft und gehen mit erheblichen Leiden einher.

Tierschutzfachliche Beurteilung von langen Transporten

Die EU hat sich darauf geeinigt, den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung zu tragen ^[28] und lange Beförderungen von Tieren — auch von Schlachttieren — **aus Tierschutzgründen auf ein Mindestmaß zu begrenzen.** ^[17]

Für eine tierschutzfachliche Beurteilung eines Transportes von Tieren in ein Drittland muss das Wohlergehen eines jeden Tieres, in den Mittelpunkt gestellt werden. ^[29] Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (European Food Safety Authority, EFSA) hat im Jahr 2022 elf Kriterien benannt, die das Wohlbefinden von Rindern während eines Transportes einschränken. Konkret werden beispielsweise hohe Temperaturen, eine zu geringe Luftzirkulation, hohe Ladedichten, Fahrzeugbewegungen und eine mangelnde Wasser- und Futterversorgung benannt. ^[30]

Diese äußeren Faktoren führen bei den Tieren u. a. zu Hitzestress, Erschöpfung, Übelkeit, Stürzen mit Verletzungen, Durst und Hunger und schlimmstenfalls zum Tod. ^[30]

Es besteht in weiten Teilen der Tierschutz- und Verhaltenskunde Konsens darüber, die wissenschaftliche Einschätzung des Wohlergehens von Tieren über das *Konzept der Fünf Freiheiten* zu standardisieren. Auch bei Transporten ist es das Ziel, diese so wenig wie möglich einzuschränken. Im Folgenden werden die *Fünf Freiheiten* des Farm Animal Welfare Council (FAWC) und zusätzlich die Beurteilung des emotionalen Zustands der Tiere anhand der *Fünf Domänen* herangezogen, um den Bedarf der Tiere bei Langzeittransporten zu bewerten: ^[31]

1) Freiheit von Hunger, Fehlernährung und Durst

Um den Grundsatz der angestrebten Freiheit von Hunger, Fehlernährung und Durst zu erfüllen, muss für alle Tiere eine ausreichende und bedarfsgerechte Futter- und Wasserversorgung während der gesamten Beförderung sichergestellt sein. Das ordnungs- bzw. rechtmäßige Mitführen von Futter und Wasser auf dem Transportfahrzeug steht jedoch im Konflikt mit der Auslastung der Ladekapazitäten. Somit wird i. d. R. wirtschaftlich motiviert zu wenig Futter und Wasser für die Versorgung der geladenen Tiere mitgeführt. Bei Langstreckentransporten kommt es in der Folge zur Anwendung restriktiver Fütterungs- und Tränkungsregime. ^[17,32]

Die Tiere nehmen zudem stressbedingt während des Transports weniger Wasser und Futter auf. ^[32] Weiterhin können technische Defekte, eingefrorene Tränken, leere Wassertanks, verschmutztes Wasser oder unzugängliche Tränken dazu beitragen, dass Tiere während des Transports ihren Wasserbedarf nicht decken können. Aus fachlicher Sicht kommt erschwerend für rangniedere Tiere hinzu, dass ranghöhere Tiere die Tränkebecken blockieren. Zudem können die Funktionsfähigkeit und Verkotung von Tränkebecken, sobald die Tiere auf die Transportmittel geladen sind, aufgrund der Risiken für die Betreuer ausgehend von den geladenen Tieren, nicht überprüft und somit auftretende Defekte an den Tränken nicht beseitigt werden. Solche Verstöße sind aus rein praktischer Sicht weder innerhalb der EU noch in Drittländern kontrollierbar und können somit auch nicht geahndet werden.

Langstreckentransporte, insbesondere bei hohen Außentemperaturen, können resultierend aus der Vielzahl der genannten Ursachen zu Dehydratation oder sogar zu lebensbedrohlichen Zuständen führen. ^[33] Zudem zeigen Untersuchungen, dass eine 1-stündige Pause nicht ausreicht, um die im Schnitt 33 Rinder auf einem Fahrzeug mit dem erforderlichen Futter und Wasser zu versorgen. ^[34] Darüber hinaus ist die notwendige Anzahl sachkundiger Tierbetreuer nicht rechtlich festgelegt. ^[17] Somit können die im ersten Abschnitt des Transports bereits entstandenen Energiedefizite in einer 1-stündigen Versorgungspause nicht ausgeglichen werden. ^[35,40]

In der Folge sind Dehydratation ^[36] und eine katabole Stoffwechsellage mit Gewichtsverlusten von 5 – 8 % des Körpergewichtes beschrieben. ^[37-41] Laut dem EFSA-Gutachten zum Transport von Rindern (2022) sind nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden bei Rindern physiologische Veränderungen durch Mangel an Flüssigkeit und nach 12 Stunden durch Mangel an Futter nachweisbar. **Stress und Leiden** setzen folglich für die Tiere auf Grund der Mangelversorgung **bereits nach 9 Stunden** ein. ^[30]

Zusätzlich belastend für Rinder ist das sogenannte „Sammelstellen-Hopping“. Hierunter werden Transporte verstanden, die auf dem Papier nicht im Herkunftsbetrieb beginnen, sondern bei denen die Sammelstelle als Startpunkt für den Transport festgelegt wird. Hierdurch wird die Beförderungsdauer rechtswidrig verschleiert und verlängert. ^[17]

Das Ziel der Freiheit von Hunger, Fehlernährung und Durst wird somit bei Langstreckentransporten verfehlt und ist unter den rechtlichen Rahmenbedingungen des ‚14 +1+14+24 Stunden Schemas‘ der EU-Tiertransportverordnung nicht realisierbar.

2) Freiheit von haltungsbedingten Beschwerden

Eine Vielzahl der Transit- und Zielländer der Drittlandtransporte liegen außerhalb gemäßigter Klimazonen mit z. T. hohen Temperaturdifferenzen, sodass bei beförderten Rindern erheblicher Hitze- bzw. Kältestress ausgelöst wird. ^[42,43, 44] Zudem kann es an den EU-Außengrenzen im Rahmen der Zollabfertigungen und des Umladens auf Schiffe zu langen Standzeiten kommen. ^[45] Als thermoneutraler Bereich wird beim Rind eine Temperatur zwischen –0,5 – 20,0 °C beschrieben. ^[46] Mit ansteigender Umgebungstemperatur und Luftfeuchtigkeit sind die Tiere auf den Fahrzeugen nicht mehr in der Lage ihre Körperkerntemperatur zu regulieren, was in Hitzestress resultiert. Für Rinder beginnt dieser bereits bei einer Temperatur von 25 °C ^[30], geht mit einem Anstieg der Atem- und Herzfrequenz einher und kann, sofern der Hitzestress weiter bestehen bleibt oder sich sogar verstärkt, zum Tod führen. ^[47] Laut Berichten der EU und von Tierschutzorganisationen verweilen die durch Mangelversorgung bereits geschwächten Rinder an den EU-Außengrenzen viele Stunden bei hohen Außentemperaturen ohne Fahrtwind, Ventilation und Schatten auf den Fahrzeugen. Insbesondere aufgrund vom Zoll bemängelter Gesundheitsbescheinigungen und langer Grenzabfertigungen kann sich die Wartezeit der Tiere auf den Fahrzeugen auf mehrere Tage bis Wochen z. B. an der bulgarisch-türkischen Grenze Kapitan Andreevo/Kapikule verlängern. ^[10,48] Eine ordnungsgemäße Versorgung der Tiere sowie insbesondere das Entmisten des Fahrzeuges ist unter den gegebenen Umständen praktisch nicht möglich.

An 16 EU-Häfen werden Rinder von Straßenfahrzeugen auf Schiffe, die mehrere Tausend Tiere transportieren, umgeladen. Durch die Komplexität der Sammlung- und Anlieferungslogistik in den Häfen entstehen auch hier lange Standzeiten, die bei hohen Außentemperaturen und fehlendem Schatten, selbst bei den zulässigen Besatzdichten, zu erheblichem Hitzestress führen. ^[11,49,50] Die Rinder sind hierbei erheblichem Stress und Leiden ausgesetzt, der mit dem Tod der Tiere enden kann.

Für die Tiere kommt auf diesem Abschnitt des Transports erschwerend hinzu, dass es sich bei den derzeit in der EU eingesetzten Tiertransportschiffen in der Mehrzahl um bereits ausrangierte Schiffe handelt, die notdürftig für Tiertransporte umgebaut wurden. Von den 78 durch die Europäische Union zugelassenen Schiffen sind 17 als Hochrisikoschiffe einzustufen. Unter den 78 Schiffen finden sich nur 2 Schiffe, die Reedern mit Sitz in der Europäischen Union gehören und unter Flagge eines Mitgliedstaates, nämlich

Luxemburg, fahren. Für eine Vielzahl der Tiertransportschiffe wurden gravierende Sicherheitsmängel für das Personal sowie für die beförderten Tiere dokumentiert. ^[6]

Das Ziel der Freiheit von haltungsbedingten Beschwerden ist somit auf Langstreckentransporten bei hohen oder niedrigen Außentemperaturen und gleichzeitig langen Stand- und Wartezeiten sowie bei Schiffstransporten unter den vorliegenden Gegebenheiten nicht realisierbar.

3) Freiheit von Schmerzen, Verletzungen und Krankheiten

Bezüglich der Freiheit von Schmerzen und Verletzungen wird auf die vorliegenden Ausführungen im Positionspapier verwiesen. Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit Transporten von Rindern das Auftreten respiratorischer Erkrankungen beschrieben. Das sogenannte „shipping fever“ geht auf eine Immunsuppression zurück, die durch den Transportstress insbesondere bei Kälbern ausgelöst wird. Respiratorische Erreger können sich in der Lunge ansiedeln und Krankheiten wie den BRDC (Bovine Respiratory Disease Complex) auslösen. Lange Transportzeiten erhöhen und verlängern die stressbedingte immunsuppressive Wirkung auf die Tiere, weshalb diese nach einem langen Transport oftmals krank oder geschwächt sind. ^[51,53]

Das Ziel der Freiheit von Schmerzen, Verletzungen und Krankheiten ist somit auf Langstreckentransporten aufgrund einer Immunsuppression insbesondere als Folge des Transportstresses sowie aufgrund der Ausführungen in den weiteren Absätzen dieses Positionspapiers unter den vorliegenden Gegebenheiten nicht realisierbar.

4) Freiheit von Angst und Stress

Bei Langstreckentransporten kommt es neben Stress auch zu einer erhöhten Verletzungsgefahr durch das Ab- und Aufladen. Nach dem Aufladen müssen die Tiere auf den Fahrzeugen in neuen Gruppen eine Rangordnung etablieren. Jedes erneute Aufladen verursacht Stress. In diesem Zusammenhang wird von aggressiven Interaktionen wie z. B. Kopf-zu-Kopf-Kämpfen und Aufspringen berichtet. ^[38,53,55] Sowohl bei Straßen- als auch insbesondere bei Schiffstransporten kommt es zu Neugruppierungen, bei denen Rangordnungskämpfe auftreten. Darüber hinaus sind Rangordnungskämpfe auch in den Ruhepausen auf Versorgungsstellen zu beobachten ^[56], die zu Unruhe und zu sozialem Stress in der Herde führen ^[58]. Durch das unnatürlich enge Zusammenstehen der Tiere ohne Einhaltung von Individualabständen und durch die Einschränkungen ihrer Bewegungsmöglichkeiten wird ihr Stress während der Beförderung zusätzlich verstärkt. Besonders rangniedere Tiere können auch bei Einhaltung des rechtlich geforderten Mindestplatzangebots ranghöheren Tieren nicht ausweichen und somit Rangkämpfen nicht entfliehen, wodurch es zu Verletzungen kommt. Diese ungewohnten Situationen lösen bei Rindern Ängste, Leiden und Stress aus. Dabei summieren sich physische, emotionale und klimatische Stressoren auf, welche sich in den Reaktionen des Körpers und im Verhalten der Tiere widerspiegeln. In Abhängigkeit von der Dauer eines Transportes wirken diese Stressoren langwieriger und schränken das Wohlbefinden der Tiere maßgeblich ein. ^[57]

Darüber hinaus leiden Rinder während Transporten auf Straßenfahrzeugen und Schiffen unter Reisekrankheit. ^[30] Bewegungen der Transportmittel verursachen Übelkeit und Stress. Bei Straßentransporten wirken sich eine kurven- und steigungsreiche Strecke sowie ein schlechter Zustand der Straße nachteilig aus, während bei Schifftransporten Wellengang, Lärm und Schadgasbelastung zu negativen Verstärkungen führen. ^[60,30] Erhöhte Muskelenzym-Konzentrationen (Kreatinkinase) im Blut weisen auf die verstärkte motorische Aktivität der Rinder durch das Ausbalancieren der Fahrzeugbewegungen und Bremsmanöver hin und belegen die hohe physische Belastung der Tiere insbesondere bei langen Beförderungen. ^[59,61]

Das Ziel der Freiheit von Angst und Stress ist somit auf Langstreckentransporten aufgrund der Neugruppierungen und den damit einhergehenden Rangordnungskämpfen sowie aufgrund der ständigen Bewegungen der Transportmittel, die zu Reisekrankheit und Erschöpfung führen können, nicht realisierbar.

5) Freiheit zum Ausleben normalen Verhaltens

Natürliche Verhaltensweisen der Rinder werden während Schiffs- oder Straßentransporten durch das verringerte Platz-, Futter- und Wasserangebot in Verbindung mit den Fahrtbewegungen des Transportmittels in erheblichem Maße beeinträchtigt. ^[62,63] Die Tiere können bei hohen Ladedichten aufgrund eingeschränkter Bewegungsmöglichkeit nicht ausreichend ausbalancieren. Zudem kommt es zu Einschränkungen im Ruheverhalten. Physiologisch liegen Rinder zwischen fünf ^[64] und elf Stunden pro Tag. ^[65,66] Untersuchungen zu Langstreckentransporten bis zu 37 Stunden zeigen, dass sich einzelne Rinder in Abhängigkeit vieler Einflussfaktoren (z. B. Geschlecht, Alter, Ladedichte, Versorgung, Fahrweise, Position auf dem Fahrzeug, Pausengestaltung, Rangordnung) erst nach vier oder mehr Stunden Transportdauer ablegen. ^[32,34,40,67,68,69] Auch wenn der Anteil liegender Rinder im Laufe der Fahrt steigt, so liegen während der Fahrt zumeist nicht mehr als 10 – 25% der Tiere. ^[34,67] Insbesondere Färsen scheinen sich – wenn überhaupt – erst in sehr späten Transportabschnitten abzulegen, wobei dann nicht mehr als 11 % der Tiere liegen. ^[67] Ein zu geringes Platzangebot führt dazu, dass Rinder weniger oder gar nicht liegen, niederstürzen und nicht wieder aufstehen können. ^[69,35] Das arttypische Wiederkauen erfolgt überwiegend im Liegen und ist somit während des Transports erheblich eingeschränkt. ^[70] Lange Beförderungen erhöhen dabei das Risiko für Prellungen und Hämatome bei den Rindern. ^[71] Ebenfalls nimmt der Gleichgewichtsverlust mit der Transportzeit linear bei Bullen und exponentiell bei Kühen zu. ^[72] Eine aggressive Fahrweise, eine schlechte Federung der Fahrzeuge, nasse Böden durch das Ausscheidungsverhalten der Rinder sowie ein schlechter Straßenzustand (Glätte, Schlaglöcher, Kurven, Steigungen usw.) sind die Hauptursachen für Gleichgewichtsverluste und Stürze. Nach Stürzen, welche oftmals bei ermüdeten Tieren auftreten, wird das Aufstehen nicht selten durch andere Rinder behindert, die teilweise über den zu Boden

gestürzten Tieren stehen. Zusätzlich kann der Sturz eines Tieres dazu führen, dass andere Tiere das Gleichgewicht verlieren und ebenfalls stürzen.^[72]

Das Ziel der Freiheit zum Ausleben normalen Verhaltens ist somit auf Langstreckentransporten aufgrund der fortwährenden Belastung durch das Ausbalancieren der Bewegungen des Transportmittels sowie aufgrund der Einschränkung des normalen Ruhe- und Wiederkauverhaltens durch enge Platzverhältnisse unter den vorliegenden Gegebenheiten nicht realisierbar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass basierend auf den fünf Freiheiten und den 5 Domänen nach Mellor & Beausoleil (2015)^[73] erhebliche und langanhaltende Einschränkungen des Wohlbefindens sowie beträchtliche negative emotionale Zustände der Tiere in Verbindung mit Langstreckentransporten bestehen. Auch bei Einhaltung des Tiertransportrechts kann keine der fünf Freiheiten auf Langstreckentransporten sichergestellt werden.

Alle *fünf Freiheiten* werden durch den Transport von Rindern in Drittländer und die dort anschließende Haltung und Schlachtung bzw. Schächtung offenkundig massiv verletzt. Den Tieren werden somit durch den Export in diese Länder erhebliche und länger anhaltende Leiden zugefügt.

Daher wird die Politik mit diesem Positionspapier ausdrücklich zum Handeln aufgefordert!

Schlussfolgerungen

Transporte stellen ungewohnte Situationen dar und lösen bei Rindern erhebliche Leiden, Stress und Schmerzen aus. Dabei summieren sich physische, emotionale und klimatische Stressoren auf, welche sich in den Reaktionen des Körpers und im Verhalten der Tiere widerspiegeln. In Abhängigkeit von der Dauer eines Transportes wirken diese Stressoren über einen längeren Zeitraum und schränken das Wohlbefinden der Tiere erheblich ein.

- **Die TVT e.V. fordert — gestützt auf aktuelle Ergebnisse der EFSA (2022) — eine zeitliche Begrenzung aller Rindertransporte auf max. 9 Stunden inklusive der Ver- und Entladezeiten vom Herkunftsstall bis zum endgültigen Bestimmungsort, welcher ausschließlich ein Schlachtbetrieb oder eine registrierte Rinderhaltung sein darf (jedoch keine Sammelstelle, Quarantänestation o. ä.)**
- **Gemäß Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 müssen aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren — auch von Schlachttieren — auf ein Mindestmaß begrenzt werden; dies ist nach fachlicher Ansicht der TVT konsequent und nachweislich umzusetzen.**
- **Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 darf niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Darüber hinaus sind vor der Beförderung alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen. Dies wird nach fachlicher Ansicht der TVT bisher nicht ausreichend umgesetzt und ist dementsprechend zukünftig**

konsequent und nachweislich einzufordern. Bei einem Langstreckentransport von über 9 Stunden Dauer sowie unter den benannten Bedingungen können diese Punkte aus Sicht der TVT, wie in dem vorliegenden Positionspapier dargelegt, nicht gewährleistet werden.

- **Die Praxis des sogenannten „Sammelstellen-Hoppings“, die zu einer Verlängerung der Beförderungszeit und den damit einhergehenden Leiden führt ist konsequent zu unterbinden.**
- **Tiertransporte auf Schiffen und Ro-Ro Fähren müssen mindestens die technischen Vorschriften nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 erfüllen. Aus tierschutz-fachlicher Sicht sind Schiffstransporte aufgrund der unter 4) genannten erheblichen Belastungen und Leiden für die Tiere grundsätzlich zu unterbinden.**

Voraussetzung für die Genehmigung von Tiertransporten in Drittländer muss die überprüfbare Einhaltung tierschutzrechtlicher Vorgaben von nationaler und EU-Gesetzgebung an Transport-, Haltungs- und Schlachtbedingungen in den Zielländern sein.

Dem wachsenden Bedürfnis von Drittländern nach tierischen Lebensmitteln sowie dem Wunsch der Teilhabe am Zuchtfortschritt ist durch den Export von Fleisch, Milch, Milchprodukten, Eizellen und Sperma anstelle des Verbringens lebender Tiere zu begegnen.

Eine Reduktion der Lebendtiertransporte muss generelles Ziel der Gesetzgebung sein!

Belm, den 01. Dezember 2023



Dr. Andreas Franzky,
Vorsitzender der TVT

Literaturverzeichnis

- 1) Eurostat Comext, 2023. <https://ec.europa.eu/eurostat/comext/newxtweb/> abgerufen am 11.10.23
- 2) Marahrens, M. & Kernberger-Fischer, I., (2021). Research for ANIT Committee – The practices of animal welfare during transport in third countries: an overview, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels
- 3) Statistik des IFCN Dairy Research Networks. <https://ifcndairy.org/>
- 4) ProVieh (2022). Offener Brief – Exportverbot für lebende Tiere in bestimmte Drittländer. <https://www.provieh.de/2022/04/offener-brief-exportverbot-lebende-tiere/>
- 5) Eurogroup for Animals (2021). LIVE ANIMALTRANSPORT. TIME TO CHANGETHE RULES: *White Paper on the revision of Council Regulation (EC) 1/2005. 2020 01 27 efa transport white paper 0.pdf* (eurogroupforanimals.org)
- 6) des Bois, R., Animal Welfare Foundation and Tierschutzbund Zürich (2021). 78 EU-approved livestock carriers. [Final Report 78 EU-approved livestock carriers June 2021](https://www.animal-welfare-foundation.org) ([animal-welfare-foundation.org](https://www.animal-welfare-foundation.org))
- 7) Compassion in World Farming, World Animal Foundation, Eyes on Animals (2017): Long-distance Live Transport: Common problems and practical solutions. <https://www.ciwf.org.uk/media/7432109/ciwf-oct-2017-live-transport-common-problems-and-practical-solutions.pdf>
- 8) Boada-Saña, K. (2021). Research for ANIT Committee – Animal welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorisation, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU\(2021\)690876_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU(2021)690876_EN.pdf)
- 9) Europäischer Rechnungshof (2023). Lebedtiertransporte in der EU: Herausforderungen und Chancen. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_DE.pdf
- 10) European Commission DG (SANTE) 2019-6834 (2020). OVERVIEW REPORT ON WELFARE OF ANIMALS EXPORTED BY ROAD. Ref. Ares(2020)617395 - 31/01/2020 <https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=0e74506d-5846-11ea-8b81-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>
- 11) European Commission DG (SANTE) 2019-6835 (2020). OVERVIEW REPORT ON WELFARE OF ANIMALS EXPORTED BY SEA. Ref. Ares(2020)2217898 - 24/04/2020. <https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=fc8d71e4-93f5-11ea-aac4-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>
- 12) Meschik, T., Senft, B., Rabitsch, A., Troxler, J. & Baumgartner, J. (2020). Rinderexporte aus der Europäischen Union in Drittstaaten – Daten und Herausforderungen. *Wien Tierärztl Monat Vet Med Austria* 107, 15-28.
- 13) Benzertiha, A., Kierończyk, B. A. R. T. O. S. Z., Rawski, M., Jozefiak, A., Mazurkiewicz, J., Jozefiak, D., ... & Świątkiewicz, S. Y. L. W. E. S. T. E. R. (2018). Cultural and practical aspects of halal slaughtering in food production. *Med. Weter*, 74(6), 371-376.
- 14) Rabitsch A. & Maisack C. (2018). Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten, *ATD V/2018*
- 15) EU Commission. Farm to Fork strategy. https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/farm-fork-strategy_en
- 16) BMEL Pressemitteilung Nr. 148 (2022). Tiertransporte aus Deutschland werden deutlich eingeschränkt. BMEL zieht weitere Veterinärbescheinigungen für Exporte in Drittstaaten zurück. 28. Okt 2022. <https://www.bmel.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2022/148-tiertransporte.html>

- 17) 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. 1-44) Anh. I, Kap. V
- 18) Rechtssache C-424/13: Urteil des Gerichtshofs (Fünfte Kammer) vom 23. April 2015
- 19) Sammad, A., Khan, M. Z., Abbas, Z., Hu, L., Ullah, Q., Wang, Y., ... & Wang, Y. (2022). Major nutritional metabolic alterations influencing the reproductive system of postpartum dairy cows. *Metabolites*, 12(1): 60.
- 20) Gwazdauskas, F. C. (1985). Effects of climate on reproduction in cattle. *Journal of Dairy Science*, 68(6): 1568-1578.
- 21) Zulkifli, I., Goh, Y. M., Norbaiyah, B., Sazili, A. Q., Lotfi, M., Soleimani, A. F., & Small, A. H. (2013). Changes in blood parameters and electroencephalogram of cattle as affected by different stunning and slaughter methods in cattle. *Animal Production Science*, 54(2), 187-193.
- 22) Rabitsch, A. & Maisack, C. (2020). Transporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaen gehen weiter, ATD I/2020: 37-46
- 23) Animals' Angels (2020). Dairy' cows from the EU in Morocco – sold and slaughtered at local markets. A case study by Animals' Angels 2019 / 2020. https://www.animals-angels.de/fileadmin/user_upload/03_Publikationen/Dokumentationen/Animals_Angels_Dairy_Cows_From_the_EU_in_Morocco_Sold_and_Slaughtered_at_Local_Markets.pdf
- 24) The Animal Reader (2022). Eyes on Animals sees change in Turkey's halal slaughterhouses <https://www.theanimalreader.com/2022/12/13/eyes-on-animals-sees-change-in-turkeys-halal-slaughterhouses/>
- 25) Maisack, C., & Rabitsch, A. (2018). Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten, ATD VI/2018: 1-7
- 26) ZDF (2020). Tiertransport grenzenlos. Leder für Deutschland. <https://www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-tiertransport-grenzenlos-102.html>
- 27) Rabitsch A. & Maisack C. (2019) Ergänzung zum Aufsatz „Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten“, ATD I/2019:1-2
- 28) <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:de:PDF>
- 29) Mellor, D. J. (2016). Updating animal welfare thinking: Moving beyond the “Five Freedoms” towards “a Life Worth Living”. *Animals*, 6(3), 21.
- 30) EFSA (2022): Welfare of cattle during transport. *EFSA Journal* 20 (9): 7442
- 31) Farm Animal Welfare Council (FAWC). Second Report on Priorities for Research and Development in Farm Animal Welfare; DEFRA: London, UK, 1993.
- 32) Knowles, G., Warriss, P. D., Brown, S. N., & Edwards, J. E. (1999). Effects on cattle of transportation by road for up to 31 hours. *Veterinary Record*, 145 (20): 575-582.
- 33) Compassion in World Farming, World Animal Foundation, Eyes on Animals (2017): Long-distance Live Transport: Common problems and practical solutions.
- 34) Richthofen, I. B. V. (2003). Beobachtungen zum Verhalten von Schlachtrindern auf Ferntransporten (Doctoral dissertation, Hannover, Stiftung Tierärztliche Hochschule.
- 35) Knowles, T. G., Warriss, P. D., Brown, S. N., Edwards, J. E., Watkins, P. E., & Phillips, A. J. (1997). Effects on calves less than one month old of feeding or not feeding them during road transport of up to 24 hours. *Veterinary Record*, 140(5): 116-124.
- 36) Alam, M. R., Gregory, N. G., Jabbar, M. A., Uddin, M. S., Widdicombe, J. P., Kibria, A. S. M. G., ... & Mannan, A. (2010). Frequency of dehydration and metabolic depletion in cattle and water buffalo transported from India to a livestock market in Bangladesh. *Animal Welfare*, 19(3), 301-305.
- 37) Cernicchiaro, N., White, B. J., Renter, D. G., Babcock, A. H., Kelly, L., & Slattery, R. (2012). Effects of body weight loss during transit from sale barns to commercial feedlots on health and

- performance in feeder cattle cohorts arriving to feedlots from 2000 to 2008. *Journal of Animal Science*, 90(6), 1940-1947.
- 38) González, L. A., Schwartzkopf-Genswein, K. S., Bryan, M., Silasi, R., & Brown, F. (2012). Factors affecting body weight loss during commercial long haul transport of cattle in North America. *Journal of Animal Science*, 90(10), 3630-3639.
 - 39) Lambooy, E., & Hulsegge, B. (1988). Long-distance transport of pregnant heifers by truck. *Applied Animal Behaviour Science*, 20(3-4): 249-258.
 - 40) Tarrant, P. V., Kenny, F. J., Harrington, D., & Murphy, M. (1992). Long distance transportation of steers to slaughter: effect of stocking density on physiology, behaviour and carcass quality. *Livestock Production Science*, 30(3), 223-238.
 - 41) Schmeiduch, S. B. (2002). Belastungsreaktionen von Zucht- und Schlachtrindern im Straßen-Ferntransport (Doctoral dissertation, Hannover, Stiftung Tierärztliche Hochschule).
 - 42) Polsky, L., & von Keyserlingk, M. A. (2017). Invited review: Effects of heat stress on dairy cattle welfare. *Journal of dairy science*, 100(11), 8645-8657.
 - 43) Animals' Angels (2020). Kurzdossier — Warum Exporte von lebenden ‚Nutz‘tieren in Nicht-EU-Länder ohne ausreichende Tierschutzgarantien nicht genehmigt werden sollten.
 - 44) Weiersmüller, I. (2019). Langstreckentransport von Rindern nach Usbekistan — ein Erfahrungsbericht. 39. Fachtagung „Aktuelle Probleme des Tierschutzes“ Vorträge und Zusammenfassungen am 5. und 6. September 2019 in Hannover, Seiten 49-56. ISBN 978-3-00-063041-5
 - 45) Sauer, S. (2019). Reise in den Tod. Frankfurter Rundschau. <https://www.fr.de/wirtschaft/reise-10983625.html>
 - 46) West, J. W. (2003). Effects of heat-stress on production in dairy cattle. *Journal of dairy science*, 86(6), 2131-2144.
 - 47) Herbut, P., Angrecka, S., Godyń, D., & Hoffmann, G. (2019). The physiological and productivity effects of heat stress in cattle—a review. *Annals of animal science*, 19(3), 579-593.
 - 48) Animal Welfare Foundation (2020). Bulgarien | Kapitan Andreevo | Tiertransporte in die Türkei <https://www.animal-welfare-foundation.org/blog/bulgarien-kapitan-andreevo-tiertransporte-in-die-tuerkei-7>
 - 49) DG(SANTE) (2022). Final report of an audit of croatia carried out from 2 may to 14 october 2022 in order to evaluate animal welfare controls during transport by livestock vessel to non-eu countries DG(SANTE) 2022-7549, S. 5. <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report/download/16224>
 - 50) Phillips, C. J., & Santurtun, E. (2013). The welfare of livestock transported by ship. *The Veterinary Journal*, 196(3), 309-314. <https://doi.org/10.1016/j.tvjl.2013.01.007>
 - 51) Earley B, Buckham Sporer K, Gupta S (2017): Invited Review: Relationship between cattle transport, immunity and respiratory disease. *Animal* 11(3): 486-492.
 - 52) Van Engen N. K & Coetzee J. F. (2018): Effects of transportation on cattle health and production: a review. *Animal Health Research Reviews* 1-13.
 - 53) Callan, R. J., & Garry, F. B. (2002). Biosecurity and bovine respiratory disease. *Veterinary Clinics: Food Animal Practice*, 18(1), 57-77.
 - 54) https://food.ec.europa.eu/system/files/2020-12/sci-com_scah_out71_en.pdf
 - 55) Kipke, J., Steinkamp, S., Looienga, A., Gerlach, G., Marahrens, M. & Hartung, J. (2011). Kontinuierliche Erfassung, Aufbereitung und Weiterleitung von Daten zum Mikroklima in Straßenfahrzeugen für den langen Transport von Rindern mit praxistauglichen Sensorsystemen. Abschlussbericht. <https://edocs.tib.eu/files/e01fb11/678382891.pdf>
 - 56) Kenny, F. J., & Tarrant, P. V. (1987). The behaviour of young Friesian bulls during social re-grouping at an abattoir. Influence of an overhead electrified wire grid. *Applied Animal Behaviour Science*, 18 (3-4): 233-246.

- 57) Damtew, A., Erega, Y., Ebrahim, H., Tsegaye, S., & Msigie, D. (2018). The effect of long distance transportation stress on cattle: a review. *Biomedical Journal*, 2(5).
- 58) Broom, D. M. (2003). Transport stress in cattle and sheep with details of physiological, ethological and other indicators. *Deutsche Tierärztliche Wochenschrift*, 110(3), 83-88.
- 59) Broom, D. M. (2000). Welfare assessment and welfare problem areas during handling and transport. In *Livestock handling and transport*. (pp. 43-61). Wallingford UK: CABI Publishing.
- 60) Santurtun, E., & Phillips, C. J. (2015). The impact of vehicle motion during transport on animal welfare. *Research in Veterinary Science*, 100, 303-308., S. 305
- 61) Brüser-Pieper, C. (2006): Untersuchungen zur thermischen Belastung von Schlachtrindern beim Straßentransport auf Langstrecken (Doctoral dissertation, Hannover, Stiftung Tierärztliche Hochschule).
- 62) Knowles, G. (1999). A review of the road transport of cattle. *Veterinary record*, 144 (8): 197-201.
- 63) Tarrant, P. V., Kenny, F. J., & Harrington, D. (1988). The effect of stocking density during 4 hour transport to slaughter on behaviour, blood constituents and carcass bruising in Friesian steers. *Meat Science*, 24 (3): 209-222.
- 64) Könekamp, A. H. (1953): Tagesablauf von Milchkühen auf der Weide. *Tierzüchter* 5: 19–22
- 65) Albright, J. L. (1964). Dairy cattle housing with emphasis on economics, sanitation, health, and production. *Journal of Dairy Science*, 47(11): 1273-1281.
- 66) Kleiber, H. (1966). Liegezeitenvergleich von Leistungskühen bei Anbindehaltung mit Stroheinstreu und strohloser Haltung auf Gummimatten. *Archiv für Tierzucht*, 9: 139-143.
- 67) Visser, K. J., van der Werf, J. T. N., Gunnink, H., Hindle, V. A., van Riel, J. W., van Dixhoorn, I. D. E., & Gerritzen, M. A. (2014). Behaviour of heifers during long distance transport: comparison between two different transportation schemes (No. 787). *Wageningen UR Livestock Research*.
- 68) Earley, B., & Murray, M. (2010). The effect of road and sea transport on inflammatory, adrenocortical, metabolic and behavioural responses of weanling heifers. *BMC Veterinary Research*, 6(1), 1-13.
- 69) Warriss, P. D., Brown, S. N., Knowles, T. G., Kestin, S. C., Edwards, J. E., Dolan, S. K., & Phillips, A. J. (1995). Effects on cattle of transport by road for up to 15 hours. *The Veterinary Record*, 136 (13): 319-323.
- 70) Navarro, G., Bravo, V., Gallo, C & Phillips, C. J. C. (2019): Physiological and behavioural responses of cattle to high and low space, feed and water allowances during long distance transport in the South of Chile. *Animals* 9: 229
- 71) Wythes, J. R., Kaus, R. K., & Newman, G. A. (1985). Bruising in beef cattle slaughtered at an abattoir in Southern Queensland. *Australian Journal of Experimental Agriculture*, 25(4), 727-733.
- 72) Tarrant, P. (1989). The effects of handling, transport, slaughter and chilling on meat quality and yield in pigs: A review. *Irish journal of food science and technology*, 13(2), 79-107.
- 73) Mellor, D. J., & Beausoleil, N. J. (2015). Extending the 'Five Domains' model for animal welfare assessment to incorporate positive welfare states. *Animal Welfare*, 24(3), 241-253.