



**Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rinderzüchter
zum wissenschaftlichen Gutachten der EFSA über
das Wohlbefinden von Tieren beim Transport**

September 2011

Einleitung

Am 12. Januar 2011 hat die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) ein wissenschaftliches Gutachten zum Tierschutz während des Transports veröffentlicht (EFSA Journal 2011; 9(1); 1966). Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rinderzüchter e.V. (ADR) hat immer betont, dass die Tierschutz-Gesetzgebung der EU auf solider wissenschaftlicher Grundlage stehen soll und hat den Text daher mit großem Interesse zur Kenntnis genommen. Die ADR stimmt den Empfehlungen der Wissenschaftler im Großen und Ganzen zu. Ohne die umfassende Leistung der beteiligten Experten schmälern zu wollen, möchten die ADR im Folgenden auf einige Aspekte hinweisen, die einer Überprüfung bedürfen (insbesondere die Empfehlungen zur Laderaumhöhe).

Die Stellungnahme erstreckt sich im Wesentlichen auf folgende Teile des EFSA-Gutachtens:

- (1) den Transport von Rindern (*Kapitel 2.5*) mit besonderer Berücksichtigung von langen Beförderungen auf der Straße (*Kapitel 2.5.4*),
- (2) die Festlegung von Tier-basierten Indikatoren des Wohlbefindens der Tiere während des Transports für ihre Anwendung als Alternative zu den gegenwärtigen gesetzlichen Anforderungen (Kapitel 3),
- (3) Auswirkungen von Transport-bedingten Krankheitsübertragungen auf das Wohlbefinden der Tiere (Kapitel 4),
- (4) Kontrollstellen (Kapitel 5),
- (5) die Beschreibung der Überwachungsmethoden für den Tiertransport (Kapitel 6).

Die Stellungnahme enthält des Weiteren Kommentare zu den Schlussfolgerungen und Empfehlungen der EFSA (S. 67 ff.), speziell zu Annex I der Verordnung (EG) Nr. 1/2005, die sich auf das Rind beziehen, und hier insbesondere zu den Kapiteln III, V und VII sowie zu Ziffer 3 (Kontrollstellen) und Ziffer 4 (Überwachungsmethoden für den Tiertransport).

Lange Beförderungen auf der Straße – häufig in Verbindung mit Roll-on Roll-off Transporten auf dem Seeweg – spielen für die von der ADR vertretenen Rinderzuchtverbände wegen deren Bündelungsfunktion in der gemeinschaftlichen Vermarktung, speziell im Export nach Drittländern, eine hervorzuhebende Rolle.

Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf den Transport von Zucht- und NutZRindern, hier im Wesentlichen auf den Langstreckentransport.

Allgemeine Anmerkungen

Transporte von lebenden Zucht- und NutZRindern sind ohne Alternative. Das in der wissenschaftlichen Stellungnahme des EFSA Panels vorgeschlagene Ausweichen auf die Lieferung von Rindersamen oder Embryonen als Ersatz für lebende weibliche Tiere (Conclusions and Recommendations Ziffer 2, S. 86) kann wegen der Knappheit oder des Fehlens von zuchttauglichen weiblichen Tieren in vielen wichtigen Zielländern (insbesondere Mediterrane Mitgliedstaaten der EU, Nordafrika, Mittelost, Ost- und Südosteuropa) nicht stattfinden. Zudem haben die Importländer ein Interesse daran, durch die Einfuhr höherwertiger weiblicher Zuchttiere auch auf der Mutterseite einen schnelleren züchterischen Fortschritt zu realisieren.

In den letzten 20 Jahren exportierte Deutschland fast 1,5 Millionen Zuchtrinder. Das deutsche Exportpotential liegt in Normaljahren bei 90.000 bis 100.000 Zuchtrindern. Wegen der BSE- und Bluetongue-Krisen wurden diese Zahlen in den Jahren 2000 bis 2004 und 2007 bis 2009 nicht erreicht. Die über die Mitgliedsverbände der ADR abgewickelten Zuchtrinderexporte bestehen im langjährigen Mittel zu 99% aus tragenden weiblichen Tieren, von denen regelmäßig über 80 % der Rasse Holstein mit Herkunft aus Nordwest- und Ostdeutschland angehören. Im innergemeinschaftlichen Handel liegt der Anteil tragender Färsen bei den aus

Stellungnahme ADR zum Wohlbefinden von Tieren beim Transport

Deutschland stammenden Zuchttieren bei 80 bis 90 %. Bei den Exporten in Drittländer handelt es sich zu über 99 % um Färsen/Kalbinnen im 4. bis 7. Monat der Trächtigkeit, die in der Regel enthornt sind. Gehörnte Rinder werden nach den speziellen Anforderung der VO (EG) Nr. 1/2005 transportiert.

Die ADR stimmt dem Konzept des wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz der EFSA, nämlich die tierschutzrelevanten Risiken beim Transport zu minimieren und sorgfältig zu überwachen, ausdrücklich zu. Auch deshalb hat die ADR die Durchführung einschlägiger wissenschaftlicher Untersuchungen unter praxisnahen Bedingungen (Versuchsfahrten über lange Strecken) materiell und finanziell unterstützt. Andererseits sind nur diejenigen Auflagen gerechtfertigt, die auf der Grundlage einer wissenschaftlich anerkannten Risikobewertung für angemessenes Wohlbefinden der Zuchtrinder vor, während und nach dem Transport notwendig sind. Von Transportfahrzeugherstellern, Transporteuren und Ethologen sind gemeinsam Fahrzeuge entwickelt worden, die jetzt in der Praxis verwendet sowie von Amtstierärzten kontrolliert werden. Diese Fahrzeuge haben eine Zulassung für Langstreckentransporte nach VO (EG) Nr. 1/2005 und damit ist ein weitgehend stressarmer Transport hochwertiger Zuchttiere auch in weit entfernte Zielländer möglich. In jedem Fall müssen die Zuchttiere im Hinblick auf die zukünftige Nutzung in der Zucht und Produktion ihre Zielorte in guter Verfassung erreichen.

Weil Forschung häufig problem-orientiert ist, haben viele Studien die Analyse von als relevant erkannten Problemen zum Gegenstand. Dabei werden nicht immer praktikable Lösungen aufgezeigt. Deswegen wundert es nicht, dass in der wissenschaftlichen Literatur die Verbesserungen, die in der Praxis erzielt werden (vielleicht sogar als Reaktion auf die Forschungsergebnisse!), oder bewährte Handlungsweisen aus der Praxis nicht auftauchen und demzufolge auch nicht gebührend in die EFSA-Berichte einfließen können.

Spezifische Bemerkungen

zu 2. Bewertung aktueller wissenschaftlicher Informationen hinsichtlich Tierschutz beim Transport von Pferden, Schweinen, Schafen, Ziegen, Rindern, Geflügel und Kaninchen

zu 2.5 Transport von Rindern

zu 2.5.1 Transporteignung

Die von den Zuchtverbänden für den Export vorgesehenen Zuchtrinder werden auf die langen Transporte sorgfältig vorbereitet und auf Transporteignung vorselektiert – siehe Kapitel 2.5.4.1. Die Transporteignung von Zucht- und Nutzrindern beim Langstreckentransport wird durch Amtsveterinäre überprüft und festgestellt. Bei den Zucht- und Nutzrindern werden nur sehr selten Tiere gefunden, die nicht transportfähig sind.

zu 2.5.2 Transport auf dem Seeweg

Während des Transports auf dem Seeweg lässt sich Hitzestress bei Roll-on Roll-off Schiffen durch die Zwangsbelüftung in Fahrzeugen, die für den Langstreckentransport zugelassen sind, und durch freien Zugang zu Tränken effektiv reduzieren. Neben diesen Seetransporten gibt es Schiffe, die ausschließlich lebende Tiere transportieren. Diese Schiffe werden ebenso wie die Langstreckenfahrzeuge für den Seetransport gemäß den Anforderungen der VO (EG) 1/2005 zugelassen. Am EU-Ausgangshafen kontrolliert ein Amtsveterinär diese Ausfuhr und überprüft, ob Schiff oder Fahrzeug diesen Anforderungen entsprechen und mit Zwangsbelüftung ausgestattet sind.

zu 2.5.4 Tiertransporte auf der Straße

Die Ergebnisse des praxisnahen Fahrversuchs mit tragenden Färsen ^{1, 2} wurden bereits in der Stellungnahme des Wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz (SCAHAW 2002) zitiert. Jedoch gerieten wichtige Aussagen über das Verhalten tragender

¹ Marahrens, M., I. von Richthofen, S. Schmeiduch and J. Hartung 2003. Special problems of long-distance road transport of cattle: Dtsch. Tierärztl. Wschr. v. 110, no. 3: 120 – 125.

² Hartung, J. Marahrens, M. and Holleben, Karin von (2003) Conclusions and Recommendations for Future Developments in Cattle Transport in Europe: Dtsch. Tierärztl. Wschr. V 110, 128-130.

Färsen^{3, 4} mehr oder weniger zur Nebensache. Zum Beispiel sind die tragenden weiblichen Zuchttiere fast alle enthornt oder hornlos und viel friedlicher als männliche oder behornete weibliche Tiere. Außer höheren Herzfrequenzen beim Auf- und Abladen gab es keine Stresserscheinungen. Die Versuchstiere legten sich bei ausreichendem Flächenangebot sogar hin. Sie hatten bei Ankunft am Zielort auch keine Verletzungen. Inzwischen sind die Spezialfahrzeuge für den Langstreckentransport zudem mit Zwangsbelüftung ausgerüstet, damit gute Luftqualität überall in den Buchten gewährleistet ist und um Hitzestress oder Unterkühlung der Transporttiere bei Verkehrsstau oder längeren Standzeiten auf jeden Fall auszuschließen. Die Befunde an Zuchtfärsen liefern keine wissenschaftliche Grundlage für die Empfehlung einer lichten Höhe von 20 cm – diese Empfehlung hat ihren Ursprung in den Befunden an behorneten Schlachtrindern (von Holleben et al., 2003⁵), ohne eindeutige Ergebnisse über 10, 15 oder 20 cm lichte Deckenhöhe über Widerrist.

Die Befunde für den Langstreckentransport von Zuchtfärsen von Marahrens et al.¹ und Hartung et al.² werden in dem kürzlich von Lambooj et al. (2010) im Auftrage des niederländischen Landwirtschaftsministeriums vorgelegten Forschungsbericht⁶ im Großen und Ganzen bestätigt. Zum Tierverhalten auf dem Langstreckentransport heißt es dort: ‚Tragende Färsen berührten, erkundeten, bewegten sich und stießen weniger‘ – bei einer Standfläche von 1,8 m²/Tier. Und weiter: Neben erhöhter Herzfrequenz beim Auf- und Entladen wurden keine abnormen Rektaltemperaturen vor und nach dem Transport festgestellt.‘ Die Blutparameter waren für die Schlachtkühe und Mastkälber nicht eindeutig aussagefähig. Für Zuchtfärsen wurden jedoch normale Hämoglobin- und Hämatokritwerte ermittelt, für Glucose waren sie vor Transportbeginn und nach Transportende – wohl bedingt durch die Trächtigkeit – vergleichsweise niedrig.

Hinsichtlich der Deckenhöhe im Transportfahrzeug übernimmt der Forschungsbericht von Lambooj et al (2010) die Empfehlung von Holleben et al. (2003)⁵, die den Sonderfall des Langstreckentransports tragender Färsen nicht adäquat berücksichtigt hatte (siehe oben). Die

³ Dr. M. Marahrens, Prof. J. Hartung und Dr. N. Parvizi 1999a Untersuchungen zum tierschutzgerechten LKW Transport von Rindern auf Langstrecken Teil I, 81 pp.

⁴ Dr. M. Marahrens und Prof. Dr. J. Hartung 1999b Untersuchungen zum tierschutzgerechten LKW-Transport von Rindern auf Langstrecken, Teil II, 40 pp.

⁵ Holleben, K.v., Henke, S. Schnmidt, T. Bostelmann, N, Wenzlawowicz, M. v., Hartung, J.2003. Deutsche Tierärztliche Wochenschrift 110, 81 - 132

⁶ E. Lambooj, H.G.M.Reimert, J. van der Werf und V.A.Hindle November 2010 Compartment height in cattle transport vehicles, Report 407, Livestock Research Wageningen UR, 17 pp.

Lambooij-Studie selbst hat keine neuen Ergebnisse zur nötigen Deckenhöhe über Kopf für hornlose oder enthornte Zuchtfärsen gewonnen. Sie hat lediglich eine Empfehlung für den standardisierten Bezugspunkt für die Deckenhöhe vorgelegt: die Höhe über Widerrist des größten Tieres in der Gruppe.

zu 2.5.4.1 Auf- und Abladen, Umgang mit den Tieren

Die ADR-Basisorganisationen leisten im Hinblick auf einen stressarmen Langstreckentransport der Zuchtrinder in den Exportställen vorbildliche Vorbereitungsarbeit:

- a) In den Züchterställen werden die Zuchtfärsen intensiver betreut als in anderen Haltungsbetrieben (z.B. Mastställen) und an Halfter gewöhnt;
- b) Die Zuchtfärsen stammen durchweg aus Laufställen und sind deshalb enthornt oder hornlos;
- c) Sie werden zur Durchführung der notwendigen Veterinäruntersuchungen rechtzeitig zusammengeführt und gleichzeitig
 - werden die Tiere auf standardisiertes Futter umgestellt und
 - wird die Rangordnung der Tiere bereits vor Transportbeginn etabliert, (und damit Rangkämpfe während des Transports vermieden);
- d) Die Ent- und Beladerampen in den Exportställen erfüllen die Tierschutzanforderungen, speziell auch hinsichtlich der Trittfestigkeit.

Die reinrassigen Zuchtfärsen sind deshalb während des Transports ruhiger als Rinder, die direkt aus den Haltungsbetrieben auf das Transportfahrzeug verladen werden – wie auch die wissenschaftlichen Befunde in den schon zitierten deutschen und niederländischen Studien bestätigen.

zu 2.5.4.2 Fahrqualität

Durch die Auswahl von Transportunternehmen mit guten Ergebnissen im Tiertransport über lange Strecken tragen die ADR-Basisorganisationen dazu bei, das Wohlbefinden der Zuchtrinder beim Transport zu verbessern: Auf diese Weise werden einschlägig ausgebildete, einfühlsame und erfahrene Fahrer ausgewählt, um die Zuchtrinder möglichst schonend an ihr Ziel zu bringen. Das geschieht im eigenen Interesse des exportierenden Zuchtverbands und des Transporteurs, weil die Erhaltung des Marktes und die Bezahlung davon abhängen.

zu 2.5.4.3 Trenngitter und Transportflächenbedarf

Trennung von Tieren

In den Spezialfahrzeugen für den Ferntransport von Zuchtrindern gibt es wegen der bereits im Sammelstall der Zuchtverbände aufgebauten Sozialkontakte wenig Unruhe - siehe Ausführungen in Kapitel 2.5.4.1. Ohnehin neigen tragende Rinder nicht zur Unruhe.

Gruppenaufteilung

Die Tiergruppen werden in den Spezialfahrzeugen für den Ferntransport so untergebracht, dass sie durch stabile Absperrgitter quer zur Fahrtrichtung in Gruppen von fünf bis sieben Tieren voneinander getrennt sind. Das Tränken und Füttern sowie der Zugang zum Einzeltier sind durch diese Raumaufteilung gewährleistet. Die Zwangsbelüftung nach der VO (EG) Nr.1/2005 entfernt Wärme und Schadluft, die von Ammoniak-Ausdünstungen der Exkremente sowie der CO₂ Ausatmung der Tiere herrührt – siehe Lambooij et al 2010 ⁶. Schließlich sind die Böden der Fahrzeuge trittsicher, und die reichlich vorhandene Einstreu erhöht das Wohlbefinden der Tiere.

Raumangebot je Tier

An Hand der Fahrversuchsergebnisse mit tragenden Färsen wurde schon 1999 belegt ², dass bei erhöhtem Flächenangebot die Stress erzeugende körperliche Berührung der Tiere vermieden wird, allerdings damals noch ohne die inzwischen eingeführte Zwangsbelüftung. Die tragenden Färsen legten sich in der Regel nach kurzer Zeit hin. Verletzungen durch andere Tiere wurden im Gegensatz zu den Erfahrungen mit dem Transport von behornten Schlachtkühen sowohl in den deutschen^{1, 2} als auch in den niederländischen Studien ⁶ nicht beobachtet. Die Stresssymptome wurden jedoch durch ein großzügigeres Flächenangebot weiter abgebaut. Dieses Ergebnis ist für die weitere Verbesserung des Tierschutzes auf langen Transporten noch weiter zu interpretieren und zu nutzen, und wenn nötig durch weitere Untersuchungen zu ergänzen. Dazu zählen insbesondere unterschiedliche Standflächeneffekte auf das Wohlbefinden der Tiere in den oberen und unteren Fahrzeugdecks.

Die Festlegung von Standards für Abstände zwischen der Widerristhöhe des größten Tieres in der Gruppe und der Deckenhöhe erscheint für enthornte Färsen/Kalbinnen spekulativ, da

Stellungnahme ADR zum Wohlbefinden von Tieren beim Transport

keine belastbaren wissenschaftlichen Parameter über Stresssymptome beim Transport vorliegen – siehe Ausführungen in Kapitel 2.5.4.

zu 2.5.4.4 Tränk- und Fütterungsintervalle, Fahrzeiten und Ruhepausen.

- a) Die mit tragenden Färsen durchgeführten Langstreckentransporte haben gezeigt, dass permanente Wasserversorgung nicht nur garantiert sein muss, sondern in einer von den Tieren angenommenen Form erfolgen muss. Es nützt nichts, die Tiere aus Saugnippeln trinken zu wollen, die von den Tieren nicht angenommen werden.
- b) Der erhöhte Energiebedarf der Tiere während des Langstreckentransports sollte in der VO durch einschlägige Vorschriften über die Qualität des mitzuführenden Futters, der Futtermengen und des Energiegehalts im Futter geregelt werden.
- c) Die Tränk- und Fütterungspausen von einer Stunde nach 14 Stunden Fahrzeit sind unrealistisch kurz; sie sollten den tatsächlichen Erfordernissen angepasst werden. Gleichzeitig sind die in der VO (EG) Nr. 1/2005 vorgegebenen Fahrzeiten mit den Fahrzeitvorschriften für das Fahrpersonal in Einklang zu bringen. Das erfordert auch eine Differenzierung der Fahrzeiten für Transportfahrzeugen mit Besatzungen von einem und zwei Fahrern.
- d) Zur Vermeidung von Stress beim Ab- und Aufladen und der möglichen Ansteckung mit infektiösen Krankheiten sollten die Zuchttiere während der Ruhepausen im Transportfahrzeug verbleiben dürfen und an den Kontrollpunkten nicht abgeladen werden müssen.

zu 3. Festlegung von Tier-basierten Indikatoren für das Wohlbefinden der Tiere während des Transports als mögliche Alternative zu den gegenwärtigen gesetzlichen Vorschriften

Basisindikatoren für das Wohlbefinden der Tiere während des Transportes sind die in der Anlage I bis III der VO (EG) Nr. 639/2003 festgelegten Kontrollbeobachtungen. Darüber hinaus eignen sich weitere Beobachtungsmerkmale, die in der Praxis einfach zu erfassen sind. Dazu zählen beispielsweise die Beobachtungen Schwitzen, Zittern, Lahmheit, abnormale Atmung, abnormale Ausscheidungen (Kot, Harn), Anzahl Verletzungen oder

Verhaltensmerkmale wie Durst oder reduzierte Bewegung. Einige dieser Merkmale – insbesondere Verhaltensmerkmale – sind jedoch schwieriger zu interpretieren als andere. Klinische Untersuchungen (z.B. Körpertemperatur, Blutwerte, Urinwerte, Lungengeräusche etc.) gehören – soweit keine medizinischen Gründe vorliegen – in den Bereich der Forschung.

Es wäre interessant zu erfahren, warum es im ‚**Appendix A**‘ (S. 109 ff.) im Gegensatz zu den Tierarten Pferd, Kaninchen, Schaf und Ziege, Schwein und Gefügel **keine entsprechende Tabelle für das Rind gibt**.

zu 4. Auswirkungen von Transport-bedingten Krankheitsübertragungen auf das Wohlbefinden der Tiere

Die ADR stimmt dem in Kapitel 4 letzter Absatz auf S. 59 der EFSA Stellungnahme niedergelegten Grundsatz ausdrücklich zu, Tiere unkontrollierter Herkunft oder von unterschiedlichem Gesundheitsstatus beim Transport nicht miteinander zu vermischen, um die Verschleppung von Krankheiten möglichst zu vermeiden. In Kontrollstellen ist der Infektionsdruck für die Tiere besonders hoch. Allein deshalb sollte auf das Abladen der Tiere in Kontrollstellen, wenn irgend möglich, verzichtet werden.

Allerdings ist die Lieferung von Rindersamen und Embryonen anstelle von Zuchtrindern für die allermeisten Zielorte in Drittländern realitätsfern, wie bereits in der Einleitung vorgetragen.

zu 5. Kontrollstellen

Aus Kapitel 5 (Seite 59/60) der EFSA Stellungnahme geht nicht hervor, dass der Tierschutz mit Hilfe der Kontrollstellen verbessert wird. Denn die für den Langstreckentransport registrierten Unternehmen und Fahrzeuge erfüllen von vornherein die Voraussetzungen für ein bestmögliches Wohlbefinden der Tiere, und zwar in größerem Ausmaß als die nur für den Transport bis zu acht Stunden zugelassenen Fahrzeuge. Während des Aufenthaltes an Kontrollstellen wird daher ein Verbleib der Tiere im Fahrzeug aus den Aspekten der Seuchenprophylaxe und Stressvermeidung eindeutig bevorzugt.

Jedoch werden für die Reinigung der Fahrzeuge und für Grenzkontrollen an den EU Außengrenzen spezielle Aufenthaltsorte mit dafür geeigneten Einrichtungen benötigt. Wegen

der Seuchengefahr müssen diese Grenzkontrollstellen auch von der zuständigen Veterinärbehörde überwacht werden.

Eine Vereinfachung der Bestimmungen gegenüber der jetzigen Regelung in VO (EG) Nr. 1/2005 wäre wünschenswert.

zu 6. Beschreibung der Überwachungsmethoden für den Tiertransport

Grundsätzlich wird der Ausrüstung von Transportfahrzeugen für lange Beförderungen mit Temperaturbeobachtungs- und -aufzeichnungssystemen sowie mit einem zeitgemäßen Ortungssystem zugestimmt. Dieses Equipment ist bei Langstreckentransporten anzuwenden.

zu 6.1 Fahrtenbuch

Auf der Basis von Fahrtenbüchern und Temperaturlaufzeichnungen bei Langstreckentransporten ist eine lückenlose Überwachung möglich. Die technischen Gerätschaften müssen aber betriebssicher sein und dürfen keine zu hohen Anforderungen an die Bedienung stellen.

zu 6.2 Ortungssysteme für Tiertransporte

Unter Beachtung datenschutzrechtlicher Bestimmungen sollten praktisch anwendbare technische Möglichkeiten zu Ortungssystemen angewendet werden. Hierzu bedarf es dezentraler elektronischer Erfassungssysteme. Ein zentrales Erfassungssystem ist derzeit wegen des bürokratischen Aufwands und der durch technischen Fortschritt regelmäßig notwendigen kostenträchtigen Umrüstungen abzulehnen.

zu 6.3 Methoden der automatischen Überwachung und Aufzeichnung gesetzlich vorgeschriebener Parameter

Genaue Zeit und Ortung

Die Notwendigkeit eines elektronischen Erfassungssystems wird anerkannt, jedoch sollte das GPS System aus Gründen seiner weiten Verbreitung und wegen der zusätzlichen Kosten der Umrüstung auf andere mögliche Systeme (z. B. Galileo) beibehalten werden.

Temperaturen

Dem Vorschlag des wissenschaftlichen Ausschusses für den Einbau von Temperatursensoren ist zuzustimmen, um etwaigem Temperaturstress während der Fahrt oder beim Anhalten zuvorzukommen oder Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Status der Ladeklappe

Entspricht bei den Fahrzeugen, die für den Langstreckentransport zugelassen und abgenommen sind, den Vorschriften der VO (EG) Nr. 1/2005.

Fahrereignisse

Der dezentralen Aufzeichnung von Fahrereignissen wird zugestimmt, um die Verletzung von Rechtsbestimmungen nachträglich ahnden zu können. Jedoch erscheint die zentrale Fernsteuerung von Tiertransporten zur Verbesserung des Tierschutzes unpraktikabel.

zu 6.4 Methoden zur automatischen Erfassung von anderen Variablen

Relative Luftfeuchte

Messungen der relativen Luftfeuchte sollten bis auf Weiteres auf Forschungsarbeiten begrenzt bleiben, aus denen praktisch anwendbare Regeln für den Tiertransport abzuleiten sind – wie sie ja bereits in der VO (EG) Nr. 1/2005 bestehen.

Luftbewegung und Belüftung

Der Steuerung der Zwangsbelüftung in Tiertransportfahrzeugen durch Sensoren im Fahrzeug wird zugestimmt.

Fahrzeugbewegungen, Vibration

Das Monitoring von Fahrzeugbewegungen und Vibration gehört in den Bereich der Forschung. Nur die praktische Umsetzung von Forschungsergebnissen in Transportregeln zur Verbesserung des Wohlbefindens der Tiere gehört hierher oder in eine eventuelle Modifikation der VO.

Gesamtgewicht der Ladung

Etwaige Überbelegung eines Transportfahrzeugs mit Zuchtrindern ist bei der Abfertigung am Verladeort zu verhindern. Ein Monitoring-System ist dafür ungeeignet und sollte nicht mit dieser Anforderung überlastet werden.

zu Schlussfolgerungen und Empfehlungen (S. 67 ff.)

Kapitel I: Transporteignung

siehe unsere Ausführungen zu Kapitel 2.5.1.

Kapitel II: TRANSPORTFAHRZEUGE

Den Schlussfolgerungen und Empfehlungen für den Transport von Rindern wird grundsätzlich zugestimmt - siehe auch unsere Ausführungen über zusätzliche Temperatursensoren in den Kapiteln 6.3 und 6.4.

Kapitel III: TRANSPORT PRAKTIKEN

Der Schlussfolgerung und Empfehlung wird zugestimmt – siehe auch unsere Ausführungen in Kapitel 2.5.4.3.

Kapitel V: Tränk- und Fütterungsintervalle, Fahrzeiten und Ruhepausen

Empfehlungen

Die zweite Empfehlung zur Transportdauer ist angesichts des Gewöhnungseffektes tragender Färsen an den Transport und des sich Hinlegens bei ausreichendem Platzangebot zu hinterfragen. Insbesondere sollte die Länge der vorgeschlagenen Pause (24 h) vor dem Hintergrund neuer Forschungsergebnisse und praktikabler Erwägungen im Hinblick auf eine Verkürzung der Gesamttransportzeit überprüft werden.

Forschungsempfehlungen

Den vorgeschlagenen Forschungsthemen wird zugestimmt, obwohl auf Basis der bereits vorliegenden Forschungsergebnisse die Festlegung praxisgerechter Fahrt-, Ruhe-, Fütterungs- und Tränkzeiten im Fahrzeug bereits jetzt erfolgen könnte.

Kapitel VII: PLATZBEDARF

Schlussfolgerungen

Die Schlussfolgerungen zum Platzbedarf tragender Färsen werden unterstützt. Bei Zuchttiertransporten sind sie bereits jetzt in der Praxis umgesetzt.

Die Schlussfolgerung zu den Stoßverletzungen gilt nicht für enthornte oder hornlose Zuchtfärsen.

Empfehlungen

Auf Grund der Fahrversuchsergebnisse von Marahrens und Hartung^{3, 4} ist die Formel für enthornte oder hornlose tragende Färsen zu überprüfen und ggf. neu zu definieren.

Der Flächenbedarf für Verbleib der Tiere im Fahrzeug während der Ruhepausen ist neu zu ermitteln.

Die Empfehlung einer Deckenhöhe von mindestens 20 cm über Widerrist ist in Abwesenheit fundierter Forschungsergebnisse nicht akzeptabel. Transporte mit einer Deckenhöhe von 10 und 15 cm über Widerrist sind bei ausreichendem Platzangebot (verringerte Ladedichte) ebenfalls tiergerecht.