

TEIL 3

1. Analyse der wichtigsten im Rahmen der nichtdiskriminierenden Kontrollen festgestellten Mängel

Wie in den Vorjahren spiegeln die folgenden Zahlen lediglich solche Kontrollen wider, die unter Veterinäraramtsbeteiligung stattgefunden haben. In einigen Bundesländern ist die Polizei geschult, Tiertransportkontrollen selbst durchzuführen. Sie kann das Veterinäraramt hinzuziehen, muss es aber nicht. Häufig dokumentiert sie festgestellte Verstöße selbst und gibt diese erst im Nachgang zur Ahndung an das zuständige Veterinäraramt ab. Weder die auf diesem Weg festgestellten Verstöße, noch die daraus resultierenden Maßnahmen finden im vorliegenden Bericht Niederschlag, da die Gesamtzahl der von der Polizei durchgeführten Kontrollen unbekannt ist und daher die Verstöße und Maßnahmen nicht mehr in Korrelation zu den Kontrollen gesetzt werden könnten. Vor dem Hintergrund, dass die große Mehrheit der Kontrollen jedoch von amtlichen Tierärzten durchgeführt und damit auch einschließlich Verstößen und Maßnahmen im Bericht aufgeführt wird, sollte das gegenwärtige System der Berichterstattung jedoch ein halbwegs repräsentatives Bild über die amtstierärztlichen Tiertransportkontrollen in Deutschland liefern. Darüber hinaus wird betont, dass es sich bei dem oben beschriebenen Verfahren der polizeilichen Tiertransportkontrollen um ein äußerst bewährtes Verfahren handelt, welches nicht aufgrund einer eventuell nicht ganz optimalen Berichterstattung in Frage gestellt werden sollte.

Des Weiteren sei darauf hingewiesen, dass das im Vorjahr beschriebene Verfahren der Berichterstattung durch viele Veterinärämter in Deutschland nunmehr zum zweiten Mal (zumindest teilweise) Basis der Erfassung war. Es beruht auf Verwendung eines IT-Programmes, das den teilnehmenden Veterinärämtern seit 1. Januar 2017 eine standardisierte Berichterstattung ermöglicht. Somit dürfte der vorliegende Bericht über den Berichtszeitraum 2018 mit dem Bericht über den Berichtszeitraum 2017 vergleichbar sein.

Kontrollen

Insgesamt wurden zum einen 191.006 Kontrollen am Versandort bei langen grenzüberschreitenden Beförderungen sowie Kontrollen nach dem Ausladen am Schlachtbetrieb (nach allen Beförderungsformen) durchgeführt (Kontrollen nach Ziffer 1). Dabei wurden 360.290.705 Tiere zuzüglich 1.583.451,273 Tonnen Fische kontrolliert. Darüber hinaus wurden bei diesen Kontrollen 92.676 mal Transportmittel sowie 99.197 mal Begleitpapiere überprüft.

Zum anderen wurden 223.578 Kontrollen während des Transports einschließlich Kontrollen am Schlachthof vor und während des Ausladens durchgeführt (Kontrollen nach Ziffer 2). Bei diesen Kontrollen wurden 309.247.948 Tiere zuzüglich 17.683,997 Tonnen Fische überprüft, und es wurden 123.355 mal Transportmittel sowie 136.381 mal Begleitpapiere kontrolliert.

Zusätzlich fanden 13.212 Kontrollen von Begleitpapieren nach Ende des Transports ohne Inaugenscheinnahme von Tieren und Transportmitteln statt (Kontrollen nach Ziffer 3).

Die Angabe zu den Rindern enthalten wie jedes Jahr alle als Haustiere gehaltene Tiere der Gattung Rind einschließlich Bisons, Wisente und Wasserbüffel. Als Equiden sind alle Hausequiden (Pferde einschließlich Ponys), Esel, Maultiere und Maulesel erfasst. Die Angaben zum Geflügel umfassen Enten, Fasane, Gänse, Hühner, Laufvögel (Flachbrustvögel), Perlhühner, Rebhühner, Tauben, Truthühner und Wachteln. Bei den sonstigen Tierarten handelte es sich insbesondere um Zootiere (in 14 Bundesländern kontrolliert), dicht gefolgt von Hunden (in 12 Bundesländern kontrolliert), Katzen und Vögeln außer Geflügel (je in 11 Bundesländern kontrolliert) sowie Neuweltkameliden (in 9 Bundesländern kontrolliert). Außerdem wurden Transporte von Versuchstieren (7), kleinen Heimtieren (7), Gehegewild (2) und sonstigen Wirbeltierarten (6) kontrolliert und fließen in die Angaben der letzten Spalte „Tiere: Sonstige“ ein.

Nach dem Anstieg der Anzahl der Kontrollen nach Ziffer 1 und 2 im Vorjahr sind diese Kontrollzahlen im Jahr 2018 wieder etwas gesunken. Trotzdem ist die Zahl der dabei kontrollierten Tiere geringfügig angestiegen. Dies beruht insbesondere auf einem starken Anstieg der Anzahl der kontrollierten Tiere bei Kontrollen von Geflügel- und Fischtransporten.

Wie in den Vorjahren variierte die Häufigkeit dessen, ob die Transportkontrolle eine Kontrolle von Transportmittel und Begleitpapieren beinhaltete, je nach Tierart und Kontrolltyp. Die dort beschriebenen Tendenzen haben sich wiederholt.

Ebenfalls wie in den Vorjahren ist die Anzahl der Kontrollen nach Ziffer 3 erneut zurückgegangen. Hiervor waren Transporte aller Tierarten außer Rinder und Schweine betroffen.

Verstöße

Bei den in Deutschland durchgeführten Kontrollen von Tiertransporten wurden insgesamt

6.782 mal Verstöße der Verstoßkategorien 1-6 festgestellt, wobei es möglich war, dass mehrere Verstoßkategorien bei einer Kontrolle betroffen waren. Dies hat auch Einfluss auf die „Gesamtzahl der Verstöße“. Werden die unter den einzelnen Verstoßkategorien angegebenen Zahlen einfach addiert, so ist kein Rückschluss auf die Anzahl der Kontrollen, bei denen die Verstöße festgestellt wurden, mehr möglich.

Mit 56 % wurde über die Hälfte der Verstöße bei Kontrollen nach Ziffer 2 festgestellt. Dies entspricht etwa dem Anteil der durchgeführten Kontrollen dieses Typs an der Gesamtzahl aller durchgeführten Kontrollen (52 %).

Der Anteil der Verstöße, die bei Kontrollen nach Ziffer 1 festgestellt wurden, belief sich auf 34 %. Da jedoch 45 % der Kontrollen auf diesen Kontrolltyp entfielen, bedeuten 34 % der Verstöße bei Kontrollen nach Ziffer 1 die im Vergleich geringste Verstoßfeststellungsrate verglichen mit den Kontrollen nach Ziffer 2 und 3.

Dagegen bildeten die Verstöße, die bei Kontrollen nach Ziffer 3 festgestellt wurden, den kleinsten Anteil aller festgestellten Verstöße (10 %). Unter Berücksichtigung des sehr geringen Anteils dieses Kontrolltyps von nur 3 % an der Gesamtzahl aller Kontrollen bedeutet das Entfallen von 10 % aller Verstöße auf diesen Kontrolltyp die höchste Verstoßfeststellungsrate bei Kontrollen nach Ziffer 3 verglichen mit den Kontrollen nach Ziffer 1 und 2.

Bei den kontrollierten Rindertransporten standen wie in den Vorjahren Verstöße der Verstoßkategorie 1, also Verstöße gegen die Vorgaben zur Transportfähigkeit im Vordergrund (erneut insbesondere aufgrund von kranken/verletzten Rindern, mit steigender Tendenz aber auch aufgrund von zu weit fortgeschrittener Trächtigkeit). Weitere häufige Verstöße betrafen die Verstoßkategorie 2 (hier insbesondere aufgrund von tierschutzwidrigem Treiben). Darüber hinaus wurde ein bedeutender Teil der Verstöße innerhalb der Verstoßkategorie 5 festgestellt, hier insbesondere hinsichtlich der Plausibilitätskontrolle zurückgesandter Fahrtenbücher.

Auch bei den Schweinetransporten wurden erneut Verstöße der Kategorie 1 am häufigsten festgestellt (ebenfalls insbesondere durch kranke/verletzte Tiere). Einen zweiten Schwerpunkt bildeten wie in den Vorjahren Verstöße der Kategorie 2 (hier insbesondere durch Überladungen). Damit haben sich die Problemfelder, die sich bereits in den letzten Jahren herauskristallisiert haben, bestätigt.

Im Gegensatz zu den vorgenannten Tierarten haben Transporte von Schafen und Ziegen in Deutschland zahlenmäßig eine geringere Bedeutung. Festgestellte Verstöße bezogen sich

wie schon 2016 und 2017 in erster Linie auf Kategorie 2 (hier insbesondere durch Überladungen).

Bei den kontrollierten Equidentransporten ist die Zahl der Kontrollen mit Verstößen der Kategorie 1 nach einem Rückgang im Vorjahr nun wieder gestiegen (durch kranke/ verletzte Tiere).

Bei den kontrollierten Geflügeltransporten waren die Verstöße bezüglich der Ladedichte (Verstoßkategorie 2) und/oder der Lüftung oder Temperaturüberwachung (Verstoßkategorie 3) rückläufig. Stattdessen wurden Verstöße der Kategorie 2 sehr viel häufiger festgestellt als im Vorjahr, allerdings nur von einem Bundesland, und hier auch nur von einem Landkreis. Es handelte sich insbesondere um erhöhte Transportverluste (>0,55 %) infolge großer Unterschiede zwischen Tages- und Nachttemperaturen hauptsächlich in den Übergangszeiten Frühjahr und Herbst. Gemäß Auskunft des betroffenen Landkreises können die Fahrzeuge hinsichtlich der Ausstattung mit Sommer- und Winterplanen derzeit nicht flexibel genug umgerüstet werden.

Bei den Kontrollen von Fischtransporten wurden häufiger Verstöße festgestellt als im Vorjahr. Dies beruht insbesondere auf einem Zuwachs innerhalb der Verstoßkategorien 1 (Transportfähigkeit der Tiere, hier insbesondere durch aufgebrauchten Sauerstoff und/oder verschmutztes Wasser) und 5 (Papier, hier insbesondere bei den Transportpapieren nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005).

Verstöße bei sonstigen Tierarten wurden wie im Vorjahr in erster Linie bei Kontrollen von Hundetransporten festgestellt: Sechs von zwölf Bundesländern mit entsprechenden Kontrollen berichteten über Verstöße, u.a. wegen mangelnder Transportfähigkeit (zu junge Welpen). Katzentransporte bildeten einen zweiten Schwerpunkt: Vier der elf Bundesländer mit entsprechenden Kontrollen berichteten von Verstößen. Bei Transporten von kleinen Heimtieren und Versuchstieren stellten jeweils zwei der sieben Bundesländer mit entsprechenden Kontrollen Verstöße fest. Ebenfalls von vielen Bundesländern kontrollierte Transporte anderer Tierarten (beispielsweise von Zootieren und Vögeln außer Geflügel) wurden deutlich seltener beanstandet, was auch schon 2016 und 2017 so war. Die mit Abstand am häufigsten festgestellten Verstöße bei Kontrollen von Transporten sonstiger Tierarten betrafen die Papiere (Verstoßkategorie 5), insbesondere die Transportpapiere nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005.

Unabhängig von den übermittelten Tabellen haben einige Bundesländer nähere Angaben zu den festgestellten Verstößen oder eingegangenen Beanstandungen gemacht. So berichteten

mehrere Bundesländer von nicht oder unvollständig zurückgesandten Fahrtenbüchern, teils trotz mehrfacher Aufforderung. Hiervon war bereits im Vorjahr vereinzelt berichtet worden, inzwischen scheint dies jedoch vermehrt problematisch zu sein. Außerdem berichtete ein Land von Transportunterbrechungen zwecks Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer.

Maßnahmen

Insgesamt wurden 5.610 mal Maßnahmen der Maßnahmenkategorien A und B ergriffen, wobei es möglich war, dass Maßnahmen beider Kategorien infolge einer Kontrolle ergriffen wurden. Dabei handelte es sich bei 78 % der Maßnahmen um Sanktionen und bei 22 % um Durchsetzungsmaßnahmen und Informationsaustausch. Dies entspricht etwa der Aufteilung der drei Vorjahre. 33 % der Maßnahmen wurden infolge von Kontrollen nach Ziffer 1 ergriffen, 62 % der Maßnahmen infolge von Kontrollen nach Ziffer 2 und 5 % der Maßnahmen im Rahmen der Kontrollen nach Ziffer 3. Damit hat sich die Verteilung der Maßnahmen insbesondere zu Kontrollen nach Ziffer 2 verschoben. Im Groben entspricht dies etwa dem Anteil der festgestellten Verstöße bei den jeweiligen Kontrollarten. Bei genauerer Betrachtung muss jedoch festgestellt werden, dass Verstöße, die bei Kontrollen nach Ziffer 3 festgestellt wurden, seltener Maßnahmen zur Folge hatten als Verstöße, die im Rahmen der anderen Kontrolltypen festgestellt wurden.

Die Mehrheit der Sanktionen (74 %) betraf Belehrungen. Außerdem gab es Ordnungswidrigkeitenverfahren mit und ohne Bußgeld (18 %), wobei ihre Gesamtzahl geringfügig rückläufig war. Ordnungsverfügungen/ Anordnungen kamen deutlich weniger oft zur Anwendung. Am seltensten wurden Strafverfahren eingeleitet, im Vergleich zum Vorjahr ist ihre Zahl jedoch gestiegen: 69 Kontrollen zogen Strafverfahren nach sich (davon 42 Kontrollen von Rindertransporten und 23 Kontrollen von Schweinetransporten).

Innerhalb der Maßnahmenkategorie B hat sich die Anwendungshäufigkeit von Durchsetzung einerseits und Informationsaustausch andererseits im Vergleich im Vorjahr umgekehrt. Insgesamt kam Informationsaustausch drei Mal häufiger zur Anwendung als Durchsetzungsmaßnahmen. Bei Kontrollen von Rindertransporten nach Ziffer 1 und 2 sowie von Schweinetransporten nach Ziffer 1 ist der Rückgang von Durchsetzungsmaßnahmen am stärksten. Von Informationsaustausch als Maßnahme wurde nach fast doppelt so vielen Kontrollen Gebrauch gemacht wie im Vorjahr.

2. Aktionsplan zur Behebung der unter Nummer 1 aufgeführten Mängel

Wie in den Vorjahren haben die Bundesländer jeweils einen eigenen Aktionsplan erstellt, der den im eigenen Zuständigkeitsbereich festgestellten Verstößen Rechnung trägt. Die dort aufgeführten Maßnahmen gehen teils über die vorigen Abschnitt genannten Maßnahmen (Sanktionen, Durchsetzung und Informationsaustausch) hinaus. In vielen Punkten ähneln sie den bereits im Vorjahresbericht übermittelten Punkten. Daher wird im Folgenden nur auf ausgewählte Maßnahmen eingegangen, die von einigen Bundesländern vorgesehen und im Vergleich zum Vorjahr neu sind oder noch nicht berichtet wurden:

- Forderung eines Online-Navigationsdaten-Zugangs vor Abfertigung zur Echtzeitkontrolle des Transports im laufenden Verkehr;
- Forderung eines auf die jeweilige Transportroute abgestimmten Notfallplans vor Abfertigung;
- Forderung eines Ladeplans bei grenzüberschreitenden Rindertransporten vor Abfertigung (mit den Widerristhöhen der größten Tiere, den Laderaumhöhen, der Gruppenzusammenstellung und -abtrennung, sowie dem Trächtigkeitsstatus aller Tiere)
- Berücksichtigung eines fehlenden Fahrtenbuchrücklaufs bei nächster Beantragung eines Transports (Zuverlässigkeit);
- Aufklärungsveranstaltungen und Informationsweitergabe an Tierhalter (beispielsweise zur Transportfähigkeit), teils unter Hinzuziehung der betreuenden Hoftierärzte;
- Schulung der Tierärzte, die für die Schlachtgeflügel-Lebenduntersuchung und die nächtlichen Verladekontrollen eingesetzt werden;
- Schulung der Veterinärbehörden in der Auswertung der Daten aus Navigationssystemen;
- Schulung der Veterinärbehörden im Verwaltungsrecht mit dem Ziel einer abschreckenderen Bußgelderhebung; und
- verdoppelte Bußgeldhöhe bei wiederkehrenden Verstößen.

Wie angekündigt haben im Jahr 2018 weitere Bundesländer teils weitreichende Erlasse zu Tiertransportthemen an ihre nachgeordneten Veterinärbehörden erlassen. Die Erlasse beinhalten die bereits im Vorjahr aufgeführten Themen wie Notfallpläne, den Umgang mit extremen Temperaturen, die Notwendigkeit der Führung eines Fahrtenbuches bis zum Endbestimmungsdrittland, die Anforderung der elektronischen Übermittlung von Navigationsdaten, die Zulassung von Transportfahrzeugen für Rinder und die Verifizierung von Kontrollstellen in Nicht-EU-Staaten.

Insbesondere hinsichtlich der Transporte lebender Rinder von Deutschland in Nicht-EU-Staaten ist seit Ende 2018 eine lebhafte Diskussion im Gange. Anlass war ein Artikel der Autoren Christoph Maisack und Alexander Rabitsch in der Fachzeitschrift „Amtstierärztlicher Dienst“. Darin vertraten sie die Meinung, die Abfertigung eines Transports lebender Rinder in bestimmte Nicht-EU-Staaten bzw. das Ausstellen eines für solche Transporte benötigten Vorzeugnisses können ggf. eine strafbare Handlung darstellen (Beihilfe zur Tierquälerei). In der Folge wurde die Abfertigung von Rindertransporten in bestimmte Nicht-EU-Staaten wie auch die Ausstellung der für solche Transporte notwendigen Vorzeugnisse von einigen Landkreisen verweigert. Die juristische, politische und tierschutzfachliche Aufarbeitung sind derzeit in vollem Gange. Eines der immer wieder vorgetragenen Probleme betrifft die Plausibilitätsprüfung eines geplanten außereuropäischen Transportabschnitts ohne verifizierte Informationen über Transportrouten und Versorgungsstellen (Existenz, Kapazität, Ausstattung, Qualität).

Eine Maßnahme, die noch Ende 2018 umgesetzt werden konnte, war eine neuerliche Aktualisierung des Handbuchs Tiertransporte. Darin wurden unter anderem die Hinweise zur langen Beförderung nicht abgesetzter Kälber verschärft und Informationen zu Navigationsdaten ergänzt. Bezüglich letzterer hatte das Friedrich-Löffler-Institut im Sommer 2018 einen Workshop für Veterinärbehörden ausgerichtet. Im Rahmen der diesjährigen Berichterstattung regte ein Bundesland eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 dahingehend an, dass ein Echtzeit-Zugang zu den Daten der Navigationssysteme in den Transportfahrzeugen während des Transports für die abfertigenden Behörden eine Voraussetzung für die Abfertigung sein sollte.