



LANDESKAMMER DER TIERÄRZTE STEIERMARK

8010 GRAZ, ZIMMERPLATZGASSE 15

8010 GRAZ, 11.7.1993
Zimmerplatzgasse 15, Telefon (0316) 821176

An die
Parlamentsdirektion
Dr.Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

KOMM GESETZENTWURF	
Zl. 131	-GE/19 P2
Datum: 13. JULI 1993	
Verteilt: 16. Juli 1993	

A. Klausgruber

Sehr geehrte Damen und Herren !

Anbei 22 Exemplare einer Stellungnahme zur Regierungsvorlage zum Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße - TGSt) mit dem Ersuchen um Weitergabe an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Hochachtungsvoll

Dipl. Tzt. Albrecht Schwinger
Präsident

**LANDESKAMMER DER TIERÄRZTE STEIERMARK**

8010 GRAZ, ZIMMERPLATZGASSE 15

8010 GRAZ, 11. 7. 1993
Zimmerplatzgasse 15, Telefon (0316) 71-1-76**82 11 76****Stellungnahme zur Regierungsvorlage zum Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße - TGSt)****Allgemeine Bemerkungen:**

Das Tiertransportgesetz-Straße regelt tierschutzrelevante Fragen, auch wenn der Begriff "Tierschutz" nicht erwähnt wird.

Bundeseinheitliche Regelungen des Tierschutzes werden jedenfalls begrüßt.

Daß der Handlungsbedarf nicht durch die vor zwanzig Jahren erfolgte Ratifizierung des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport entstanden ist, sondern durch Medienberichterstattung über gräßliche Vorgänge bei Tiertransporten vorwiegend im Ausland und damit in einem emotionell stark aufgeheizten Klima, wird bedauert.

Der Entwurf erscheint nicht ausreichend mit dem Tierseuchengesetz abgestimmt.

Die Möglichkeit, eigene "Tiertransportinspektoren" als befugte Organe neben der Behörde einzurichten, wird als zu unkritisches Eingehen auf Forderungen aggressiver Tierschützer gewertet und entschieden abgelehnt. Speziell der Vorschlag über deren Ausbildung erscheint nicht ausreichend durchdacht.

Die vorliegenden Formulierungen sind - offenbar durch mehrere Überarbeitungen und stark differierende Interessen - oft nicht ausreichend klar oder sogar mißverständlich.

- 2 -

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2 Begriffsbestimmungen

- (1) 3. "Heimtier: ein Tier, das zu einem anderen Zweck als dem der Zucht oder Nutzung seiner Produkte oder Arbeitskraft gehalten wird;"

Die Zucht von Tieren wird auch von vielen Liebhabern betrieben, allerdings ohne die Absicht eines gewerbsmäßigen Gewinns.

Die Arbeitskraft wird auch bei Sporttieren wie Sportpferden, Schlittenhunden, Windhunden, Brieftauben genutzt. Die Sportpferde sind aber laut Erläuterungen zu § 1 ausdrücklich auszunehmen.

Es fehlt offenbar die klare Aussage zum Kriterium des Gewinns oder des gewerbsmäßigen Gewinns. Die Definition des Heimtieres sollte präzisiert werden.

- (1) 7. "geeigneter Schlachtbetrieb: ein Schlachtbetrieb, der mit Schlachteinrichtungen für die jeweilige Tierart ausgestattet ist und dessen Schlachtkapazität zur Schlachtung der anstehenden Anzahl an Tieren in einem angemessenen Zeitraum ausreichend ist; für Rinder oder Schweine über eine Zulassung für die Einfuhr von frischem Fleisch in die Europäische Gemeinschaft verfügt, sofern das Fleisch der transportierten Tiere nicht im Inland verbleibt; bei Markenfleischproduktion jener Betrieb, der Einrichtungen für Markenfleischproduktion und -vermarktung besitzt."

Diese Formulierung ist zu umständlich und führt sicher zu Mißverständnissen.
Formulierungsvorschlag:

"geeigneter Schlachtbetrieb: ein Schlachtbetrieb, der mit Schlachteinrichtungen für die jeweilige Tierart ausgestattet ist und dessen Schlachtkapazität zur Schlachtung der anstehenden Anzahl an Tieren in einem angemessenen Zeitraum ausreichend ist; für Rinder und Schweine, deren Fleisch in die Europäische Gemeinschaft eingeführt werden soll, ein Schlachtbetrieb mit der entsprechenden Zulassung; für Tiere in einer Markenfleischproduktion ein Schlachtbetrieb, der über die Einrichtungen für diese Markenfleischproduktion und -vermarktung verfügt."

- 3 -

(2): "Sammeltransporte beginnen mit dem Verladen des ersten Tieres"

Diese Bestimmung ist völlig praxisfern ! Denn dieser Absatz ist in Zusammenhang mit § 5 (2) zu sehen:

"Schlachttiertransporte dürfen nur bis zum nächstgelegenen geeigneten inländischen Schlachtbetrieb durchgeführt werden; wenn bei Einhaltung der kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften eine **Gesamttransportdauer von sechs Stunden** und eine Entfernung von 130 km nicht überschritten werden, darf ein Schlachttiertransport jedenfalls durchgeführt werden."

Wer je erlebt hat, wie zeitaufwendig das Verladen etwa von Schlachtrindern aus Laufstall- oder Freilaufhaltungen ist, weiß, daß diese Forderung nicht erfüllbar ist. Solche Tiere aus Laufstall- oder Freilaufhaltungen - die wegen ihrer unzweifelhaft größeren Tiergerechtigkeit immer mehr propagiert werden - sind viel beweglicher, wendiger, freiheitsliebender, geübt im Entkommen, an keine Anbindung (Halfter) gewöhnt, daher viel schlechter zu führen, sie wehren sich oft stundenlang beim Verladen für Transporte. Allein das Verladen von nur einigen dieser Tiere würde immer wieder die Zeit für die gesamte Transportdauer in Anspruch nehmen. Für das Verladen der restlichen Tiere und vor allem für den eigentlichen Transport bliebe keine Zeit mehr. Der Transport müßte abgebrochen werden, noch ehe er wirklich begonnen hat. Der Stress für die bereits verladenen wäre vergebens gewesen.

Die Verwendung von Beruhigungsmitteln bei Tieren für Transporte zur Schlachtung wäre wegen der zu erwartenden Rückstände unzulässig.

Diese Bestimmung würde mit Sicherheit das Gegenteil dessen bewirken, was mit diesem Gesetz beabsichtigt wird: Die Tiere würden nicht schonend und mit Geduld, sondern unter zunehmendem Zeitdruck verladen. Verladung unter Zeitdruck schafft mit Sicherheit für die Tiere zusätzliche Probleme.

(3) "Ein Transport wird durch Umladen der Tiere in ein anderes Fahrzeug oder kurzfristiges Ausladen, insbesondere zum Zweck der Fütterung und Tränkung nicht unterbrochen."

Es fehlt die Normierung, nach welcher Ruhezeit (Stunden, Tage ?) mit entsprechender Haltung und Betreuung der Tiere ein Weitertransport nicht mehr die Fortsetzung des schon begonnenen darstellt, sondern als ein neuer Transport (mit eigener Transportdauer, mit neuer Transportbescheinigung,...) zu werten ist.

zu § 3, Transportfähigkeit

- (1). " Der Verfügungsberechtigte hat die für den Transport bestimmten Tiere, bevor sie verladen werden, auf ihre Transporttauglichkeit zu prüfen. Er hat bei Zweifeln an der Transportfähigkeit der Tiere einen Tierarzt beizuziehen. Vor dem grenzüberschreitenden Transport ist jedenfalls ein Tierarzt beizuziehen."

Diese Bestimmungen widersprechen zum Teil dem Tierseuchengesetz (TSG), (Gesetz betreffend die Abwehr und Tilgung von Tierseuchen RGBI 1909/177 i.d.g.F.), bzw. den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen über die tierärztliche Untersuchung bei Transporten, soweit es sich um Transporte von Rindern, Einhufern und Schweinen handelt.

Denn das Tierseuchengesetz schreibt in § 11 Abs.1 und 2 vor, daß bei der Beförderung von Rindern, Einhufern und Schweinen die Tiere beim Ein- bzw. Ausladen von einem **staatlich ermächtigten Tierarzt** zu untersuchen sind und in Abs.6, daß der Landeshauptmann die tierärztliche Untersuchung auch für andere Tiere als die oben genannten vorschreiben kann.

Beim grenzüberschreitenden Transport legt der § 11a des TSG fest, daß der zuständige Amtstierarzt vor der Ausfuhr in das Ausland die Rinder, Einhufer oder Schweine zu untersuchen hat und darüber ein Zeugnis auszustellen hat.

Zudem ist bei Exporten ohnehin eine Bestätigung des einwandfreien Gesundheitszustandes und der Transporttauglichkeit der Tiere durch den amtlichen Tierarzt erforderlich.

Zu § 4, Transportbescheinigung

- (1) In der Auflistung der Angaben fehlt jedenfalls die Angabe der **Zahl** der transportierten Tiere.

Laut Erläuterungen soll durch diese Transportbescheinigung die jederzeitige Identifizierung der transportierten Tiere sichergestellt werden. Dies kann aber sicher nur erfolgen, wenn die **Zahl** und die **Kennzeichen** der transportierten Tiere eingetragen werden.

Die Kennzeichnung schreibt für Rinder und Schweine, die am zahlreichsten transportierten großen Nutztiere, auch der § 8 des Tierseuchengesetzes und die dazu erlassene Tierkennzeichnungsverordnung BGBl. 1990/92 vom 24.1.1990, vor.

- 5 -

(2) : " In die Transportbescheinigung sind überdies vom Lenker des Transportfahrzeuges einzutragen:

1. der Ver- und Entladeort,
2. das Kennzeichen des verwendeten Kraftfahrzeuges und
3. bei Schlachtviehtransporten, ob das Fleisch der transportierten Tiere im Inland verbleibt"

Der Lenker kann keinesfalls rechtsverbindlich vermerken, ob das Fleisch der von ihm transportierten Tiere im Inland verbleiben wird. Denn die Entscheidung, in welche Richtung das gewonnene Fleisch vermarktet wird, fällt frühestens nach der Schlachtung, der Fleischuntersuchung, der Abwaage und Klassifizierung, bei Rindern oft aber Tage später. Zu dieser Zeit ist der Lenker des Transportfahrzeuges selbstverständlich längst nicht mehr anwesend.

Zu § 5 Durchführung des Transports

(1) " Der Transport von Tieren auf der Straße ist auf der kürzesten verkehrsüblichen ... Route ...durchzuführen."

Diese Vorschrift erscheint nicht auf jeden Fall sinnvoll, da sehr häufig ein etwas längerer Weg aber auf einer besseren Straße mit z.B. weniger Steigungen, Schlaglöchern oder Kurven, für die Tiere wesentlich weniger belastend sein kann.

(2) " Schlachttiertransporte dürfen nur bis zum nächstgelegenen geeigneten inländischen Schlachtbetrieb durchgeführt werden; wenn bei Einhaltung der kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften eine Gesamttransportdauer von sechs Stunden und eine Entfernung von 130 km nicht überschritten werden, darf ein Schlachttiertransport jedenfalls durchgeführt werden."

Diese Bestimmung legt ausdrücklich fest, daß ausschließlich **der** nächstgelegene Schlachtbetrieb angefahren werden darf. Dieser darf höchstens 130 km entfernt sein, bzw. darf der Transport maximal 6 Stunden dauern.

Also keine Wahlmöglichkeit zwischen zumindest zwei geeigneten Schlachtbetrieben. Zum nächsten ist zu fahren !

- 6 -

Wenn mit dem Wort "jedenfalls" im zweiten Halbsatz die freie Wahl des Schlachthofes innerhalb einer Entfernung von 130 km und einer Transportdauer von sechs Stunden gemeint ist, müßte dies klarer formuliert werden.

Dieser Bestimmung steht aber § 18 (1) und (3) entgegen:

§ 18 (1): "Um die Bildung von Monopolen hintanzuhalten, ist die Errichtung von Schlachtbetrieben, aus denen die Einfuhr frischen Fleisches in die Europäische Gemeinschaft zugelassen ist anzustreben, ... daß ohne Überschreitung der in § 5 Abs.2 zweiter Satz genannten Beschränkungen zwei derartige Schlachtbetriebe erreicht werden können."

§ 18 (3) : " Solange Schlachtbetriebe noch nicht in der in Abs.1 genannten Zahl und Dichte vorhanden sind, gilt § 5 Abs. 2 erster Halbsatz mit der Maßgabe, daß Schlacht-tiertransporte bis zu einem der beiden nächstgelegenen geeigneten inländischen Schlachtbetriebe durchgeführt werden können."

Somit ergeben sich folgende mögliche einander widersprechende Auffassungen:

- 1.) Der nächstgelegene Schlachthof ohne Alternative ist verpflichtend (Monopol !) Der Transport dorthin darf nicht weiter als 130 km sein und nicht länger als sechs Stunden dauern. (§ 5 Abs.2)
- 2.) Nur für den Antransport von Schlachttieren zu einem EG-Schlachthof soll es eine Wahlmöglichkeit zwischen zwei solchen Schlachthöfen geben.
Die Entwicklung dieser Wahlmöglichkeit soll massiv gefördert werden. (§ 18 Abs.1)
- 3.) Für Schlachttiertransporte im Rahmen von Markenfleischproduktionen für den Inlandsmarkt gibt es keine Ausnahmen und auch keine Wahlmöglichkeiten.

Diese mißverständlichen Formulierungen müßten viel klarer gefaßt werden !

Zu § 10: Reinigung

"Tiere dürfen nur in Fahrzeuge und Transportbehältnisse verladen werden, die zuvor unter Beachtung veterinärrechtlicher Vorschriften gründlich gereinigt worden sind."

- 7 -

Die Vorschreibung einer gründlichen Reinigung sollte um die Verpflichtung einer geeigneten Desinfektion ergänzt werden.

Zu § 15, Mitwirkung

- (1) " Sofern die Länder eigene Organe zur Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes einrichten, sind diese als Tiertransportinspektoren zu bezeichnen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann durch Verordnung nähere Bestimmungen über Ausbildung und Kenntnisse dieser Organe erlassen."

Die Einrichtung eigener Organe für die Überprüfung von Tiertransporten, die praktisch neben der Behörde agieren, wird entschieden abgelehnt.

Bedenken:

1.) Die zu erwartenden Strafge­lder würden nach den Erfahrungen bei monatelangen verschärften Kontrollen von Schlachttiertransporten durch die Amtstierärzte und Fleischuntersuchungstierärzte in der Steiermark bei weitem nicht die Finanzierung der Ausbildung und der Tätigkeit dieser "Organe" sicherstellen. (Von im Vorjahr in der Steiermark 1.250 kontrollierten Schlachttiertransporten waren nur fünf anzuzeigen !)

Die zur Verfügung stehenden Gelder sollten vor allem zur Vorbeugung von Mißständen verwendet werden:

In erster Linie zur Ausbildung der Betreuer von Tiertransporten.

In zweiter Linie sollten Untersuchungen finanziert werden, mit welchen offene

Fragen im Bereich der Tiertransporte wissenschaftlich geklärt werden könnten (z.B. Flächen- und Raumbedarf von Tieren bei Transporten in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur im jahreszeitlichen Schwankungsbereich).

Und weiters sollten solche Strafge­lder in Entwicklungen zur Verbesserung der Situation bei Tiertransporten fließen. (Z.B. Schaffung geeigneter Rastplätze an stark frequentierten Tiertransportstrecken, mit entsprechender Ausstattung wie Be- und Entladerampe, Wasserversorgung, Exkrementensammelplatz, Reinigungs- und Desinfektionsmöglichkeit.)

- 2.) Die Finanzierung des Überwachers auf Kosten des Kontrollierten und Bestraften läßt eine negative Motivation der "TT-Inspektoren" im Sinne einer möglichst

akribischen und harten Vorgangsweise nicht mit Sicherheit ausschließen.

- 3.) Beim Vorgehen von eigenen "Organen" neben der Behörde werden Kompetenzprobleme und unnötiger Aufwand durch Doppelgleisigkeiten nicht mit Sicherheit verhindert werden können.
- 4.) Solche nebenbehördlichen Organe sind vermutlich schwer zu koordinieren und zu lenken.
- 5.) Der Kompetenzbereich ist weit gesteckt (§ 13, Abs.1 und 2), die entsprechenden Verpflichtungen außer Kenntnissen und Ausbildung sind nicht genannt.
- 6.) Daß die Verordnung über die Ausbildung und Kenntnisse dieser Organe gerade vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erlassen werden soll, wird als Fehleinschätzung der anstehenden Probleme gewertet.
Denn im § 13 wird im Abs.2 unter anderem diesen Organen aufgetragen, bei drohender Gefahr für die Gesundheit der transportierten Tiere die erforderlichen Anordnungen zu treffen, um die Tiere vor Schaden zu bewahren. Kenntnisse über die Gesundheit von Tieren bzw. Krankheitsvorbeugung zu vermitteln, verlangt mit Sicherheit hohe spezifische Fachkompetenz, die doch eher in einem anderen Ressort vorhanden sein dürfte. Speziell die Folgen "der für Tiere unnatürlichen Vorgänge bei Transporten" (Zitat aus den Erläuterungen zu diesem Gesetzesentwurf !), die vielfach vernetzten Wechselwirkungen von stark schwankenden Umwelteinflüssen (Temperatur, Schadgase, Luftbewegung, Niederschläge, Licht, Lärm), aber auch der mechanischen Belastung (passive Bewegung, gestörtes soziales Gleichgewicht mit Auseinandersetzungen wegen der Rangordnung) auf die Konstitution und damit auf die Gesundheit der Tiere erfordert eine fachspezifische Ausbildung, wie sie die Tierärzte im Rahmen ihrer Ausbildung ausreichend erhalten. Die Kosten für die Ausbildung von zusätzlichen "Organen" stehen in keiner Relation zum erreichbaren Erfolg. Wer will dies verantworten ?

- (2) " Die Organe der Straßenaufsicht und der Bundesgendarmerie; die Tiertransportinspektoren und, in Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben, die Organe der Zollwache sowie an der Grenze auch die Grenztierärzte haben bei der Vollziehung dieses Bundesgesetzes insbesondere durch
 1. Vorbeugemaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen,

- 9 -

2. Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind sowie
3. Anordnungen und Maßnahmen gemäß § 13 Abs.2 mitzuwirken. Sie unterstehen dabei in fachlicher Hinsicht der jeweiligen Behörde."

Die Mitwirkung von Tierärzten, z.B. von Landesbezirkstierärzten, praktischen Tierärzten bzw. auch der Fleischuntersuchungstierärzte im Rahmen der Schlachttieruntersuchung etwa bei der Entladung fehlt, in dieser Aufzählung.

Auf die Rolle der Fleischuntersuchungstierärzte sei besonders verwiesen: Bei der Untersuchung der antransportierten Schlachttiere ("Schlachttieruntersuchung") werden diese Tiere auf ihren Gesundheitszustand und damit auch auf allfällige Folgen von Transportschäden untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchung können auch die Transportfahrzeuge, ihre Beschaffenheit, Größe und Ausstattung, die Kennzeichnung sowie der Reinigungszustand und die bei der Entladung verwendeten Rampen und Stege überprüft werden.

Die Regierungsvorlage für die Novelle zum Fleischuntersuchungsgesetz, sieht ausdrücklich eine Präzisierung für die Durchführung der Schlachttieruntersuchung vor mit stärkerer Beachtung tierschutzrelevanter Zustände bei der Schlachttieruntersuchung vor.

Die schwerpunktartigen Tiertransportkontrollen in den letzten Monaten in der Steiermark haben eindeutig gezeigt, daß mit den Amtstierärzten und den anderen amtlich beauftragten Tierärzten durchaus das Auslangen gefunden werden kann.

Diese Stellungnahme versucht, die hochherzigen, aber zum Teil unreflektierten Anliegen des Tierschutzes und die Realität des Vernünftigen und Machbaren gegenüberzustellen. In der Hoffnung, damit gedient zu haben, zeichnet

hochachtungsvoll



Dipl. Tzt. Albrecht Schwinger
Präsident