

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Friedrich Ostendorff, Bärbel Höhn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Undine Kurth (Quedlinburg), Oliver Krischer, Stephan Kühn, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwicklung der Tiertransporte

Gerade in den Sommermonaten bedeuten Tiertransporte erhebliche Belastungen für die transportierten Tiere, insbesondere bei langen Transporten und hohen Temperaturen. Hinzu kommen bei Fahrten in Drittländer Wartezeiten an den Grenzen, oft in sengender Hitze.

Doch die Zahl der Tiertransporte bewegt sich nach wie vor auf hohem Niveau. Zuletzt machte das der Bericht der Europäischen Kommission 2011 deutlich. Alleine zwischen 2005 und 2009 stiegen die Transporte von Schweinen in der Europäischen Union (EU) um 70 Prozent an. Dazu kommen weitere Transporte in Drittländer. Von den innerhalb der EU transportierten Schweinen erhielt Deutschland mehr als 50 Prozent der Tiere. Damit hat Deutschland eine erhebliche Verantwortung für die Tiertransporte innerhalb der EU.

Mehrere EU-Länder beklagen, dass aufgrund der Dumpinglöhne an deutschen Schlachthöfen in Belgien, Frankreich und Dänemark Schlachthöfe schließen müssen. Stattdessen werden Tiere zum Schlachten nach Deutschland transportiert, was zu unnötigen zusätzlichen Transporten und mehr Tierleid führt.

Missstände bei Tiertransporten sind nach wie vor an der Tagesordnung. Für das von der Europäischen Kommission angeordnete Navigationssystem, das Daten zu Fahrt- und Pausenzeiten, Temperaturen sowie verletzten und toten Tieren erfassen soll, gab es bislang keine offiziellen Vorgaben zur routinemäßigen Auswertung. Zur Beschränkung der Dauer von Tiertransporten gibt es zwar Diskussionen auf EU-Ebene, bislang aber keine konkreten Vorstöße.

Wir fragen die Bundesregierung:

Exporte und Importe lebender Schlachttiere in die EU aus Drittländern/aus der EU in Drittländer

1. Wie viele lebende Schlachttiere (Rinder, Schweine, Mastgeflügel) wurden zwischen 2008 und heute in die EU importiert, und welche waren die Hauptherkunftsländer (bitte nach Jahren und Herkunftsländern aufschlüsseln)?
2. Wie viele lebende Schlachttiere (Rinder, Schweine, Mastgeflügel) wurden zwischen 2008 und heute aus der EU in Drittländer exportiert, und was waren die Hauptempfängerländer (bitte nach Jahren und Empfängerländern aufschlüsseln)?

Transporte innerhalb der EU

3. Welche EU-Länder waren 2008 bis heute die Hauptempfänger von innerhalb der EU transportierten Schlachtrindern, Schlachtschweinen und Schlachtgeflügel (bitte in absoluten Zahlen pro Land angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Welche EU-Länder waren 2008 bis heute die Hauptexporteure von innerhalb der EU transportierten Schlachtrindern und Schlachtschweinen (bitte in absoluten Zahlen pro Land angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung die Hauptgründe für Schlachtiertransporte aus EU-Ländern nach Deutschland?
6. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Zahl der Transporte von Schlachtieren aus EU-Ländern nach Deutschland und den Lohn- und Arbeitsbedingungen in Deutschland?
Wenn ja, welchen, und wenn nein, warum nicht?
Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus ihrer Einschätzung?

Export von Zuchttieren

7. Wie viele Zuchttiere wurden in den letzten zehn Jahren aus Deutschland exportiert, und welche waren die Hauptempfängerländer (bitte nach Jahren und Tierarten aufschlüsseln)?
8. Mit welchen Drittländern bestehen Abkommen, die den Export von Zuchttieren erleichtern (z. B. standardisierte Veterinärbescheinigungen, Veterinärabkommen etc.), und was ist der Charakter der jeweiligen Abkommen?

Transportdauer und Entwicklung von Schlachthofstandorten

9. Wie haben sich die Transportdauer von Nutztieren aus und nach Deutschland zwischen 2008 und heute entwickelt, welchen Prozentanteil machen kurze Transporte (weniger als vier Stunden), lange Transporte (weniger als acht Stunden), sehr lange Transporte (ohne Pause und Abladen, maximal 19 bis 29 Stunden) und welchen Anteil extrem lange (mit Pause, mehr als 19 bis 29 Stunden) Transporte aus?
10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung der Transportdauer?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass nicht nur aus Gründen des Tierschutzes, sondern auch mit Blick auf Krankheiten und Resistenzen Lebeltiertransporte auf ein Minimum begrenzt werden müssen?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, welche Folgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?
12. Wie hat sich seit 2008 die Zahl der Schlachthöfe in Deutschland bzw. in der EU entwickelt?
13. Wie hat sich seit 2008 die Zahl der Schlachthöfe in den Nachbarländern Deutschlands entwickelt, und was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen für diese Entwicklung?
14. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um eine Schlachtung der Tiere in der Nähe zum Ort der Mast zu gewährleisten und damit unnötige Tiertransporte zu vermeiden?

15. In welchem Umfang hat die Bundesregierung seit 2008 die Entwicklung und den Einsatz mobiler Schlachtstationen gefördert, die eine Schlachtung der Tiere vor Ort ermöglichen und damit Lebendtiertransporte zum Schlachthof vermeiden?

Zölle

16. Wie haben sich die Einfuhrzölle für lebende Schlachtschweine, Schlachtrinder und lebendes Schlachtgeflügel im Gegensatz zu denen für Schweinefleisch, Rindfleisch und Geflügelfleisch in Drittländern entwickelt?

In welchen Ländern liegt der Zollsatz für lebende Tiere unter dem von Fleisch?

Tierschutz

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Empfehlungen der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) aus dem Jahr 2010, die forderten, den Platzbedarf bei Tiertransporten insbesondere für Schweine neu zu bestimmen und für ausreichend Standhöhe für Schweine und Rinder zu sorgen?

18. Gibt es seitens der Bundesregierung und/oder der Europäischen Kommission Ansätze, diese Empfehlungen umzusetzen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

19. Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund den im „Handbuch Tiertransporte“ angegebenen Platzbedarf für ausreichend (z. B. für ein 110 kg-Schwein 0,47 m², oder 0,52 m² bei langen Transporten wie in die Russische Föderation)?

20. Welche Empfehlungen im „Handbuch Tiertransporte“ sollen Amtsveterinäre nach dem Dafürhalten der Bundesregierung bei der Kontrolle von doppelstöckigen Rindertransporten durchsetzen – die von der Europäischen Kommission vorgesehenen 20 cm über dem Rinderrücken oder die ebenfalls im Handbuch genannten, und auf einer Untersuchung des Friedrich-Loeffler-Instituts basierenden, 10 bis 20 cm Luft über Rinderrücken?

21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Studie der Universität Wageningen aus dem Jahr 2010, die davon ausgeht, dass 20 cm über dem Rinderrücken bei Transporten zwar nötig sind, aber aufgrund der Größe der Tiere (1,50 bis 1,60 m Widerrist) bei ausgewachsenen Rindern bei Doppelstocktransporten nicht gewährleistet werden können?

22. Sieht die Bundesregierung mit Blick auf das Verbot doppelstöckiger Rindertransporte in Dänemark und dem niederländischen Verbot doppelstöckiger Transporte für Rinder, die älter als ein Jahr sind, die Notwendigkeit für verbindliche Regelungen auch in Deutschland?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind angedacht?

Wenn nein, warum nicht?

23. Wie unterscheiden sich die Kosten für Lebendviehtransporte und die Kosten für Kühlfleisch im Durchschnitt pro Tier bzw. Schlachtkörper (bitte nach Tierarten, Kosten pro Transportkilometer aufschlüsseln)?

24. Besteht aus Sicht der Bundesregierung in den unterschiedlichen Kosten eine Motivation für Lebendviehtransporte?

Wenn nein, warum nicht?

25. Müssen nach Auffassung der Bundesregierung Lebendviehtransporte auf ein Minimum begrenzt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, was tut die Bundesregierung konkret hierzu?

Nutzung von Navigationssystemen

26. Gibt es seitens der Europäischen Kommission Durchführungsmaßnahmen oder einen Entwurf für die routinemäßige Auswertung der Navigationssysteme?

Falls nein, für wann werden diese erwartet?

27. Gibt es auf nationaler Ebene Ansätze zur routinemäßigen Auswertung der Navigationssysteme, und falls ja, wie sehen diese aus?

Diskussion auf EU-Ebene

28. Welche Länder sprechen sich auf EU-Ebene für eine Begrenzung der Tiertransporte aus?

Ist es korrekt, dass die Niederlande und Schweden mit der Unterstützung von Belgien und Österreich eine solche Begrenzung fordern?

29. Wie positioniert sich die Bundesregierung in dieser Diskussion?

Verstöße und Strafen

30. Wie viele Verstöße wurden zwischen 2009 und heute in Deutschland und der EU festgestellt, und zu welchen Konsequenzen führten diese Feststellungen (bitte nach Jahren und Art der Verstöße aufschlüsseln)?

31. Wie hat sich die Anzahl toter, dehydrierter oder verletzter Tiere bei Tiertransporten seit 2009 in Deutschland und der EU entwickelt?

32. Wie stark unterscheiden sich Strafen für Verstöße bei Tiertransporten zwischen den einzelnen Bundesländern, und gibt es bundeseinheitliche Leitlinien für die Festlegung von Strafen?

33. Werden Verstöße auch auf nationaler Ebene erfasst, um ggf. Transporteure, die mehrfach und in verschiedenen Bundesländern Verstöße begehen, gezielt erfassen zu können?

Falls nein, warum nicht?

34. Wie hoch fallen im Bundesdurchschnitt Geld- oder sonstige Strafen für Verstöße aus, wie z. B. das Überladen von Transportern, Befördern von Tieren ohne einen entsprechenden Befähigungsnachweis oder Transporte ohne ausreichende Belüftung oder Trinkwasser?

35. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die angewendeten Strafen ausreichend, um eine abschreckende Wirkung zu erreichen?

Wenn ja, woran macht die Bundesregierung dies fest, und wenn nein, welche Folgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Berlin, den 20. August 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion