

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Friedrich Ostendorff, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zusammenhang zwischen den maximal erlaubten Transportzeiten für Tiere sowie den Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer

Die Tiertransporte in Deutschland und der EU nehmen stetig zu.

Nach dem Bericht der Europäischen Kommission 2011 stieg alleine die Zahl der transportierten Schweine in der EU zwischen den Jahren 2005 und 2009 um 70 Prozent. Deutschland erhielt dabei mehr als 50 Prozent der transportierten Schweine. Insgesamt haben Tiertransporte in den genannten Jahren um 27 Prozent zugenommen. Dabei nahmen vor allem die Transporte über lange Strecken zu (37 Prozent zwischen 2005 und 2009).

Die maximalen Fahrzeiten für Tiertransporte sind nach Tierarten in der „Verordnung (EG) Nr. 1/2005 [...] über den Schutz von Tieren beim Transport“ festgelegt. Die Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer sind in der „Verordnung (EG) Nr. 561/2006 [...] zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ festgelegt.

In der Studie „Zur Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Zusammenhang mit Langstreckentransporten von Tieren“ (2012) haben Dr. A. Rabitsch (Tierärztliche Praxis Rosental) und Dr. W. Wessely (Institut für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Wien) festgestellt, dass beide Verordnungen teilweise gegenläufig wirken. Werden die maximalen Fahrzeiten für Pferde, Schweine, Rinder, Schafe und Ziegen ausgeschöpft, kommt es beim Einsatz von ein oder zwei Fahrern zwingend zur Übertretung der Ruhe- und Pausenzeiten für Fahrer. Lediglich beim Einsatz von drei Fahrern oder dem Transport von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln ist die Ausschöpfung der maximalen Fahrtzeit unter Einhaltung beider Verordnungen möglich, da hier die maximal erlaubten Fahrtzeiten deutlich kürzer sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

Verladezeiten

1. Müssen nach Auffassung der Bundesregierung auf Grundlage der Tierschutztransportverordnung (EG) Nr. 1/2005 Verlade- und Abladezeiten in die Berechnung der Transportdauer aufgenommen werden?
2. Gibt es hierzu nach Kenntnis der Bundesregierung unterschiedliche Rechtsauffassungen, und wenn ja, welche, von wem, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen?

3. Gibt es in Deutschland gegebenenfalls eine einheitliche nationale Regelung zur Berücksichtigung der Verladezeiten, und wenn ja, wie sieht diese aus, und wo ist sie festgehalten?

Navigationssysteme

4. Welcher Prozentsatz der in Deutschland für Tiertransporte eingesetzten Fahrzeuge ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einem Satellitennavigationssystem zur Aufzeichnung der Fahrdaten ausgestattet, und wie stellt sich die Situation in anderen EU-Ländern dar?
5. Ist trotz der Verwendung eines Satellitennavigationssystems im Fahrzeug eine Vorabgenehmigung der Transportfahrten erforderlich?
6. Wie, durch wen und in welcher Intensität erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Auswertung und Kontrolle der Daten aus den Navigationssystemen?

Kontrollen

7. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung anhand der Daten aus den Navigationssystemen nur die Vorgaben der EU-Tierschutztransportverordnung (EG) Nr. 1/2005 überprüft oder sind auch die Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Gegenstand der Überprüfung?
8. Welche Aspekte der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei Fahrzeugen mit und ohne Satellitennavigationssystem Gegenstand einer Genehmigung vor Fahrtantritt, und welche werden nach der Fahrt bzw. in Stichproben überprüft?
9. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Kontrollen der EU-Food and Veterinary Office in Deutschland fehlende oder mangelhafte Kontrollen der geplanten Routen bzw. der Fahrtenbücher bemängelt, und wenn ja, welche Verfehlungen wurden in welchem Umfang in den letzten fünf Jahren kritisiert (bitte Aufstellung nach Jahren)?
10. Liegen der Bundesregierung Daten aus den Ländern vor, in welchem Umfang in den letzten fünf Jahren bei Kontrollen durch die zuständige Veterinärbehörde unrealistische Fahrtzeiten bei der Fahrtenplanung festgestellt wurden (bitte Aufstellung nach Jahren)?

Zusammenhang zwischen der Tierschutztransportverordnung (EG) Nr. 1/2005 und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer

11. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung der Studie von Dr. A. Rabitsch und Dr. W. Wessely (2012), dass die durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 maximal möglichen Transportzeiten unter Umständen durch Begrenzungen der Ruhe- und Pausenzeiten der Fahrer nicht ausgeschöpft werden können?
12. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass die nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 für Schweine und Pferde maximal mögliche Transportdauer von 24 Stunden mit nur zwei Fahrern nicht ausgeschöpft werden kann, ohne die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu verletzen?
Wenn nein, mittels welcher Einteilung von Fahr-, Pausen- und Ruhezeiten ist dies nach Auffassung der Bundesregierung möglich?
13. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass die nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 maximal mögliche Transportzeit für Rinder, Schafe und Ziegen (14 Stunden, mindestens eine Stunde Pause, weitere 14 Stun-

den) mit zwei Fahrern nicht ausgeschöpft werden kann, ohne die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu verletzen?

Wenn nein, mittels welcher Einteilung von Fahr-, Pausen- und Ruhezeiten ist dies nach Auffassung der Bundesregierung möglich?

14. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die nach Verordnung (EG) Nr. 1/2005 maximal mögliche Fahrzeit bei Schweinen und Pferden (24 Stunden) bzw. bei Rindern, Schafen und Ziegen (14 Stunden, eine Stunde Pause, weitere 14 Stunden) mit zwei Fahrern in der Praxis genehmigt?
15. Gibt es einen Austausch der Bundesregierung mit der Europäischen Kommission und/oder den Ländern zur Tatsache, dass die maximalen Tiertransportzeiten nur mit drei Fahrern (Ausnahme nicht abgesetzte Tiere) ausgeschöpft werden kann, und was ist gegebenenfalls dessen Ergebnis?
16. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung Veterinärbehörden bei der Vorabgenehmigung von Transporten Einblick in die Planung der Fahrerbesetzung?
17. Müssen nach Auffassung der Bundesregierung Veterinärbehörden melden, wenn Regelungen, die nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen, übertreten werden bzw. offensichtlich nicht eingehalten werden können (z. B. unrealistische Fahrerbesetzungen)?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Stellen in Bundes- und Landesbehörden in jene Kontrollen involviert sind, die die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten überprüfen?
19. Wie schätzt die Bundesregierung die Gefahr ein, dass Fahrer Lenkpausen oder Ruhezeiten im Fahrzeug verbringen bzw. dass diese andere Arbeiten (wie das Tränken oder das Auf- und Abladen der Tiere) ausführen, und welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um diese Gefahr zu bannen?
20. Stehen nach Auffassung der Bundesregierung die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 und die praktische Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 teilweise im Gegensatz zueinander, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung gegebenenfalls hieraus?

Tränksysteme

21. Wie viel Prozent der Transporter für Tiertransporte haben nach Kenntnis bzw. Schätzung der Bundesregierung ein automatisches Tränksystem installiert?
22. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare (SCAHAW), dass der Zeitaufwand für das Tränken bestimmter Tiere, insbesondere von Pferden, häufig zum nicht ausreichenden Tränken der Tiere führt (SCAHAW-Report „The Welfare of Animals during Transport“, März 2002)?
23. Wie viele Verstöße mit nicht ausreichend getränkten Tieren wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren festgestellt (bitte Aufstellung nach Jahren), wie viele davon waren auf fehlende automatische Tränksysteme zurückzuführen, und welche Maßnahmen sollten nach Auffassung der Bundesregierung ergriffen werden, um diese Verstöße zu unterbinden?

Berlin, den 25. März 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

