

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Friedrich Ostendorff, Harald Ebner, Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/2824 –

Durchführung von Langstreckentiertransporten

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei Tiertransporten, auch mit Zielland außerhalb der Europäischen Union (EU), sind laut Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 23. April 2015 (C-424/13) die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport anzuwenden. Es kann nach aktuellem Kenntnisstand jedoch nicht sichergestellt werden, dass diese Bestimmungen eingehalten werden. Es muss stattdessen davon ausgegangen werden, dass es bei Langstreckentransporten von Schlacht- und Zuchtieren zu systematischen Missachtungen der Tierchutzanforderungen kommt.

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.

1. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die VO (EG) 1/2005 zum Schutz der Tiere beim Transport ausreicht, um den Schutz der Tiere hinreichend sicherzustellen?
2. Ist die Bundesregierung nach wie vor der Meinung, dass die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 einer Revision unterzogen werden muss (vgl. Antwort auf die Schriftlichen Fragen 65 und 66 auf Bundestagsdrucksache 18/11885)?

Falls ja, welche Änderungen sind aus Sicht der Bundesregierung nötig?

Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ist ein umfassendes und in weiten Teilen hinreichendes Regelwerk. Sie gilt seit mehr als zehn Jahren. In dieser Zeit hat es neue wissenschaftliche Erkenntnisse gegeben und haben sich bestimmte Schwächen in der Anwendung gezeigt. Im Jahr 2014 haben die Landwirtschaftsminister Dänemarks, der Niederlande und Deutschlands der Europäischen Kommission

einen Antrag auf Änderung der Verordnung vorgelegt, der von der Website des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) abrufbar ist (www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Tier/Tierwohl/GemeinsameErklaerungTransportverordnung.html). Die Bundesregierung hat die im Antrag dargelegten Forderungen wiederholt bekräftigt, zuletzt gegenüber dem zuständigen Mitglied der Europäischen Kommission im Juni 2018.

3. Wie viele Rinder wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2013 aus Deutschland in Drittländer (außerhalb Schengen) exportiert (bitte nach Jahr, Gesamtzahl, Schlacht-/Zucht- bzw. NutZRinder und den fünf Hauptabnehmerländern aufschlüsseln)?

Die Übersicht in Anlage 1 enthält die Anzahl der aus Deutschland ausgeführten Schlacht-, Zucht- und NutZRinder in Nicht-EU-Staaten außerhalb des Schengen-Raums in den Jahren 2013 bis 2017. Aufgeführt sind im Falle der Zucht- und NutZRinder jeweils die fünf Staaten, in die über den betrachteten Zeitraum hinweg die meisten Tiere ausgeführt wurden.

4. Bestehen innerhalb der VO (EG) 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport abweichende Regelungen zwischen Schlacht- und Nutztieren?
 - a) Wer deklariert zu transportierende Tiere als Schlacht-, Zucht- oder Nutztiere?
 - b) Wie sind die einzelnen Kategorien definiert?
 - c) Wie und von wem wird die Richtigkeit der Deklaration überprüft?

Die Fragen 4 bis 4c werden gemeinsam beantwortet.

Für Schlacht- und Nutztiere gelten im Wesentlichen dieselben Regelungen. Ausnahmen beziehen sich auf rein innerstaatliche Schlachttiertransporte und die Unterscheidung von registrierten und zur Schlachtung bestimmten Pferden. Die Deklaration bzw. Kategorisierung ist in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht geregelt.

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die erwartete Tiertransportdauer bei Exporten aus Deutschland, wie sie in der Datenbank Trade Control and Expert System (TRACES) erfasst wird, seit 2013 entwickelt (bitte pro Jahr für die fünf wichtigsten Bestimmungsländer je innerhalb und außerhalb der EU, jeweils für die Tierarten Rinder, Schweine, Schafe angeben)?

Die erfragten Angaben sind aus der Tabelle in Anlage 2 ersichtlich. Es handelt sich um voraussichtliche Beförderungsdauern vor Abfahrt, nicht um tatsächliche Transportzeiten.

- a) Wie lange haben die Transporte tatsächlich gedauert (bitte pro Jahr für die fünf wichtigsten Bestimmungsländer je innerhalb und außerhalb der EU, jeweils für die Tierarten Rinder, Schweine, Schafe angeben)?

Die tatsächlichen Transportdauern sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- b) Falls der Bundesregierung keine Daten über die tatsächliche Dauer der Transporte vorliegen, wie kann die Bundesregierung sicherstellen, dass die VO (EG) Nr. 1/2005 entsprechend des Urteils des Europäischen Gerichtshofes C-424/13 eingehalten wird?

Die Durchführung der tierschutzrechtlichen Vorschriften obliegt den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Bundesregierung hat keinen Grund zu der Annahme, dass die Länder die Tierschutzvorschriften nicht dem geltenden Recht gemäß ausführen.

6. Wie viele Rindertransporte mit wie vielen Rindern insgesamt wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum von 2013 bis 2017 in den Sommermonaten (Juni, Juli, August) über die bulgarisch-türkische Grenze versandt (bitte genannte Zeitabschnitte pro Jahr angeben)?

Die erfragten Angaben sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Ausgewiesen sind die in TRACES erfassten Sendungen, die über die bulgarische Grenzkontrollstelle Kapitan Andreewo in die Türkei ausgeführt wurden und deren Abtransport im Juni, Juli oder August des angegebenen Jahres erfolgte.

Jahr	Juni		Juli		August	
	Transporte	Tiere	Transporte	Tiere	Transporte	Tiere
2013	3	216	17	561	11	315
2014	13	399	36	1.088	29	900
2015	92	2.752	82	2.219	83	2.396
2016	198	5.864	68	1.922	76	2.239
2017	94	2.931	72	2.497	112	3.853

- a) Geht die Bundesregierung davon aus, dass bei diesen Transporten die VO (EG) Nr. 1/2005 eingehalten wurde?

Die Bundesregierung hat Grund zu der Annahme, dass ein Teil der Transporte nicht im Einklang mit den technischen Vorschriften gemäß Anhang I der Verordnung erfolgte, insbesondere was den zulässigen Temperaturbereich innerhalb der Transportmittel betrifft. Die Bundesregierung hat die Wirtschaftsverbände und die zuständigen Landesbehörden darauf hingewiesen.

- b) Geht die Bundesregierung grundsätzlich davon aus, dass beim Export von Tieren über die türkisch-bulgarische Grenze in den Sommermonaten mit den durchschnittlich gegebenen Witterungsverhältnissen der Tierschutz nach VO (EG) Nr. 1/2005 sicher eingehalten werden kann?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass bei solchen Transporten ein besonderes Risiko der Nichteinhaltung der Verordnung besteht.

- c) Welche Konsequenz entstünde bei der Annahme, dass bei dem Export von Tieren über die türkisch-bulgarische Grenze in den Sommermonaten der Tierschutz nach VO (EG) Nr. 1/2005 nicht sichergestellt werden kann?

Vor langen Beförderungen hat der Organisator der zuständigen Landesbehörde am Versandort eine Transportplanung vorzulegen. Bei Transporten über die EU-Außengrenze muss die Planung das Datum und die Uhrzeit der Grenzankunft sowie die Aufenthaltsdauer an der Grenze ausweisen. Die Behörde darf die Planung nur akzeptieren, wenn sie wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass der Transport den Vorschriften der Verordnung gemäß durchgeführt werden kann.

- d) Mit welchen durchschnittlichen Wartezeiten für Tiertransporte muss an der bulgarisch-türkischen Grenze gerechnet werden?

Ein aktueller Bericht der Europäischen Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Transporteure mindestens sechs Stunden für die türkischen Grenzkontrollen einplanen müssen.

- e) Welche maximalen Wartezeiten von Tiertransporten an der bulgarisch-türkischen Grenze sind der Bundesregierung bekannt?

Laut des vorgenannten Berichts verlängert sich die Wartezeit an der Grenze, wenn bestimmte Einfuhranforderungen der Türkei nicht erfüllt sind. Beanstandungen der türkischen Behörden bezögen sich vor allem auf den Impfstatus, die Identitätsnachweise und die Gesundheitsbescheinigungen der Tiere. In ungefähr 95 Prozent der beanstandeten Transporte würde eine zusätzliche Wartezeit von zwei bis drei Stunden resultieren. Bei den übrigen beanstandeten Transporten könne die zusätzliche Wartezeit Tage und in einigen Fällen auch Wochen betragen.

- f) Werden nach Kenntnis der Bundesregierung diese Wartezeiten in die Transportplanung einkalkuliert?

Wie in der Antwort zu Frage 6c ausgeführt, wird die Transportplanung von den Landesbehörden kontrolliert. Nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigen diese Kontrollen auch die Wartezeiten an der Grenze.

7. Wie, wo und von wem werden mögliche Verstöße gegen die VO (EG) Nr. 1/2005 bzw. kranke, verletzte, und verendete Tiere im Transportabschnitt in den Drittstaaten gemeldet?

Bei Verstößen hat die zuständige Behörde gemäß Artikel 26 der Verordnung zu verfahren.

8. Wie viele Beanstandungen (ohne „sonstige Informationen und Anfragen“) aus einem deutschen Bundesland und aus einem anderen EU-Mitgliedstaat zu Tiertransporten mit Versandort Deutschland sind in den vergangenen drei Jahren (2015, 2016, 2017, erstes Quartal 2018) bei der nationalen Kontaktstelle beim Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit eingegangen?
 - a) Wie viele dieser Beanstandungen können Transportunternehmen mit Sitz in Deutschland zugeordnet werden (bitte jeweils für die oben genannten Zeitabschnitte angeben)?
 - b) Wie viele dieser Beanstandungen können Transportunternehmen mit Sitz im Ausland zugeordnet werden (bitte jeweils für die oben genannten Zeitabschnitte angeben)?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

In den vergangenen drei Jahren (2015, 2016, 2017, erstes Quartal 2018) sind insgesamt 514 Beanstandungen zu Tiertransporten mit Versandort Deutschland bei der nationalen Kontaktstelle am Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) eingegangen. Davon stammten 252 aus den Bundesländern (2015: 41, 2016: 41, 2017: 119, erstes Quartal 2018: 51) und 262 aus anderen EU-Mitgliedstaaten (2015: 28, 2016: 106, 2017: 96, erstes Quartal 2018: 32).

Bei der Zuordnung der Beanstandungen zu Verursachern ist zu berücksichtigen, dass es gelegentlich gemischte Verantwortlichkeiten gibt. So können beispielsweise im Falle des Transports eines transportunfähigen Tieres sowohl der Fahrer, als auch das Transportunternehmen, als auch die abfertigende Behörde am Versandort jeweils ihren Teil der Verantwortung tragen. Die folgende Aufschlüsselung zeigt, auf wen oder was sich die im BVL eingegangenen Beanstandungen bezogen. Dies sagt jedoch nicht zwingend etwas darüber aus, ob tatsächlich ein Tierschutzverstoß vorlag.

	Zeitabschnitt				
	gesamt	2015	2016	2017	1. Quartal 2018
Beanstandungen, die sich auf Transportunternehmen bezogen					
<i>Transportunternehmen mit Sitz in Deutschland</i>	29	11	8	8	2
- davon ausschließlich an das Transportunternehmen	16	10	3	2	1
- davon neben dem Transportunternehmen an mindestens eine weitere Stelle gerichtet (z. B. abfertigende Behörde oder Fahrer)	13	1	5	6	1
<i>Transportunternehmen mit Sitz im Ausland</i>	267	49	48	120	50
- davon ausschließlich an das Transportunternehmen	243	41	39	114	49
- davon neben dem Transportunternehmen an mindestens eine weitere Stelle gerichtet (z. B. abfertigende Behörde oder Fahrer)	24	8	9	6	1
Mehrere Transportunternehmen mit Sitz sowohl in Deutschland, als auch im Ausland	1	0	0	1	0
Beanstandungen, die sich <u>nicht</u> auf Transportunternehmen bezogen					
Tierhalter am Versandort	175	3	71	73	28
Behörde (meist die abfertigende Behörde am Versandort)	30	4	14	10	2
Fahrer	9	2	5	1	1
Fahrzeug	3	0	1	2	0

Erklärend sei hinzugefügt, dass es sich bei den Beanstandungen, die sich auf den Tierhalter am Versandort bezogen, um Meldungen aus den Niederlanden zu Geflügeltransporten handelte. Wurden beispielsweise an Schlachthöfen hohe Verletzungsraten festgestellt, die mit dem Fangen oder Verladen in Verbindung gebracht wurden, so sahen die niederländischen Behörden die Verantwortung hierfür beim Tierhalter am Versandort.

Darüber hinaus sei erwähnt, dass es sich bei den Beanstandungen von Transportunternehmern mit Sitz im Ausland seit 2017 zunehmend um Anforderungen nicht zurückgesandter Fahrtenbücher oder angeforderter, aber ebenfalls nicht zur Verfügung gestellter Navigationsdaten handelte.

9. Wie viele der in Deutschland abgefertigten Tiertransporte in Nicht-EU-Staaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von Transportunternehmen mit Sitz im Ausland durchgeführt (bitte Jahreswerte für 2013 bis jetzt angeben und nach Sitz des Transportunternehmens und Zielland des Transports aufschlüsseln)?

Die erfragten Angaben sind aus der Tabelle in Anlage 3 ersichtlich. Mittels TRACES ausgewiesen nach Tierart, Sitz des Transportunternehmens, Zielland und Jahr, ist die Anzahl der aus Deutschland von einem Transportunternehmen mit Sitz im Ausland in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Sendungen.

10. Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung ein Risiko der Einhaltung der VO (EG) Nr. 1/2005 dadurch, dass zunehmend ausländische Transportunternehmen mit dem Transport bzw. Export von Tieren betraut werden?

Falls ja, welche Änderungen sind aus Sicht der Bundesregierung nötig?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass ein Risiko der Nichteinhaltung gemeint ist. Ihr liegen keine entsprechenden Erkenntnisse vor.

11. Wie und von wem wird das Fahrtenbuch (d. h. reale Transportdauer, Einhaltung der Pausen) und der Zustand der Tiere am Zielort in den Drittstaaten kontrolliert?

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 müssen Fahrer Angaben zur Transportdauer, zu den Ruhepausen und zum Zustand der Tiere im Fahrtenbuch vermerken. Das Fahrtenbuch muss an die zuständige Landesbehörde am Versandort zurückgesandt werden.

12. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass das Urteil des Europäischen Gerichtshofes C-424/13 beim Straßentransport bis zum Bestimmungsort im Drittland umgesetzt wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5b verwiesen.

13. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass das Urteil des Europäischen Gerichtshofes C-424/13 beim Schiffstransport bis zum Bestimmungsort in den Drittstaaten umgesetzt wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5b verwiesen.

14. Wo werden Beanstandungen über grenzüberschreitende Tiertransporte mit Entsendort Deutschland registriert?

Die Registrierung erfolgt im „Trade Control and Expert System“ (TRACES) der Europäischen Kommission.

- a) Wie viele Beanstandungen wurden seit 2015 dort registriert?

Die erfragten Angaben sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Mittels TRACES ausgewiesen sind nach Jahr und Tierart bzw. -kategorie die Anzahl der Transporte insgesamt, die Anzahl der darin enthaltenen Transporte mit Kontrolle und die Anzahl der darunter befindlichen Kontrollen, bei denen ein Tierschutzverstoß festgestellt wurde.

Jahr	Tierart/ -kategorie	Anzahl der Transporte	Anzahl der Transporte mit Kontrolle	Anzahl der Kontrollen mit Tierschutzverstoß
2015	Rind	13.762	3.618	78
	Schwein	10.871	3.334	36
	Schaf/Ziege	410	108	1
	Geflügel	44.577	4.487	56
	Pferd*	439	135	0
	Fisch	440	18	1
2016	Rind	14.017	3.792	110
	Schwein	7.545	1.782	13
	Schaf/Ziege	362	101	2
	Geflügel	51.256	5.480	98
	Pferd*	429	101	0
	Fisch	403	8	0
2017	Rind	14.223	4.253	43
	Schwein	8.027	1.848	10
	Schaf/Ziege	284	78	4
	Geflügel	52.894	9.405	276
	Pferd*	391	71	1
	Fisch	474	14	0

* nicht registrierte Equiden

- b) Hält die Bundesregierung diese Zahlen für ein reales Abbild der Wirklichkeit?

Der Bundesregierung liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Zahlen kein reales Abbild der Wirklichkeit darstellen.

15. Welche Informationen stellt die Bundesregierung den abfertigenden Veterinärämtern im Hinblick auf zugelassene Kontrollstellen in den Drittstaaten zur Verfügung?

Wie aktuell sind diese Informationen?

Die tierschutzrechtlichen Bestimmungen sehen nicht vor, dass Ruheorte außerhalb der Europäischen Union zugelassen sein müssen. Auf Anfrage unterstützt die Bundesregierung die Landesbehörden bei der Überprüfung von in Transportplanungen angegebenen Ruheorten außerhalb der Europäischen Union, auch indem sie Kontakt zu Nicht-EU-Staaten aufnimmt.

16. In welchen Bundesländern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Erlasse zu Regelungen der Temperatur und des Zugangs zu elektronischen Daten von Tiertransporten?

Die Bundesregierung hat keinen umfassenden Überblick, in welchen Bundesländern es solche Erlasse gibt. Zumindest in Rheinland-Pfalz, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen ist das der Fall. Ausführungen zu Temperatur und elektronischem Datenzugang enthält auch das Handbuch Tiertransporte. Das Handbuch Tiertransporte dient den zuständigen Behörden als Auslegungshilfe. Es wird von der Arbeitsgruppe Tierschutz der Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz beschlossen.

- a) Was beinhalten diese Erlasse nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Erlasse behandeln die Notwendigkeit, das Fahrtenbuch bis in das Zielland zu führen, die elektronische Übermittlung von Navigationsdaten, Transportverbote bei extremen Temperaturen, Notfallpläne, die Zulassung von Transportmitteln sowie das in der Antwort zu Frage 15 dargestellte Verfahren. Das vorgenannte Handbuch ist von der Website des Friedrich-Loeffler-Instituts abrufbar (www.fli.de/de/service/handbuecher-der-ag-tierschutz-der-lav).

- b) Inwiefern befürwortet die Bundesregierung solche Erlasse vor dem Hintergrund des Anschreibens der Bundesregierung an landwirtschaftliche und exportwirtschaftliche Verbände vom 17. Mai 2018?

Die Bundesregierung hält solche Erlasse für zielführend.

17. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die Preise für Schlachtrinder in Deutschland?

Die aktuellen Preise sowie die Verläufe der Vorjahre werden regelmäßig auf der Website des BMEL gemäß 1. Fleischgesetzdurchführungsverordnung veröffentlicht (www.bmel-statistik.de/preise/preise-fleisch).

- a) Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die Preise für Schlachtrinder in den fünf Hauptabnehmerländern (Zucht- und Schlachtrinder) außerhalb der EU?

Zu den Preisen für Schlachtrinder in den angesprochenen Staaten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

- b) Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Schlachtkosten pro Rind in Deutschland?

Je Kilogramm Schlachtgewicht entstehen durchschnittliche Schlachtkosten in Höhe von 0,97 Euro. Dieser Wert bezieht sich auf die relevanten Prozessabschnitte am Schlachthof ab erfolgter Tieranlieferung bis zum Vorliegen nahrungsmitteltauglicher Schlachtkörpervierteil. Es handelt sich um einen übergreifenden Näherungswert für Bullen-, Kuh-, Färsen- und Kälberschlachtungen. Das durchschnittliche Schlachtkörpergewicht beträgt für Bullen 390, für Kühe/Färsen 300 und für Kälber 145 Kilogramm.

18. Unter welchen Voraussetzungen kann die Bundesregierung eine Verschärfung der Transportregelungen für Langstreckentransporte von Tieren aussprechen?

Solche Verschärfungen müssten insbesondere mit Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 in Einklang stehen. Demnach dürfen die Mitgliedstaaten strengere Regelungen nur für innerstaatliche Transporte oder Transporte vom Mitgliedstaat aus auf dem Seeweg erlassen. Strengere Regelungen für Langstreckentransporte auf der Straße, beispielsweise von Deutschland in die Türkei, wären demnach nicht zulässig. Zudem sind die Regeln der Welthandelsorganisation zu beachten.

19. Ist es rechtlich möglich, dass die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und unter Berücksichtigung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes C-424/13 ein Exportstopp von Tieren in EU-Drittstaaten erwirkt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 62 der Abgeordneten Susanne Mittag auf Bundestagsdrucksache 19/317 verwiesen.

20. Weshalb wurden im Mai 2018 die Veterinärzertifikate für die Ausfuhr von Schlacht- und Mastrindern in die Libanesische Republik und in den Staat Libyen für ungültig erklärt?

Die Bundesregierung verhandelt seit dem Jahr 2010 keine neuen bilateralen Veterinärzertifikate für Schlachttiere mehr. Angesichts der jüngsten Berichte zum Tierschutz bei Schlachtungen außerhalb der Europäischen Union hat die Bundesregierung die beiden angesprochenen Alt-Zertifikate, die aus der Zeit vor 2010 stammten, widerrufen. Es handelte sich um die letzten verbliebenen Zertifikate für Schlachttiere.

- a) Ist ein Transport von so genannten Zuchtrindern in diese Länder weiterhin möglich?

Die Einfuhrbedingungen für Zuchtrinder werden von dem jeweiligen Nicht-EU-Staat festgelegt. Die Entscheidung, ob eine Ausfuhr von Zuchtrindern auch nach Widerruf der bilateralen Veterinärzertifikate möglich ist, treffen die dort zuständigen Behörden.

- b) Wie begründet die Bundesregierung diesen Umstand, falls sowohl für Schlacht- als auch als so genannte Zuchtrinder ein und dieselben Tierschutzvorgaben gelten?

Schlachtiertransporte können vergleichsweise einfach durch Fleischtransporte ersetzt werden. Sollen Zuchtiertransporte durch Lieferungen von Samen/Embryonen ersetzt werden, sind die Anforderungen beim Empfänger wesentlich höher. Wo Interesse besteht, exportiert Deutschland auch Embryonen und Samen.

- c) Mit welchen Staaten außerhalb der EU bestehen Veterinärzertifikate für den Handel mit lebenden Nutztieren?

Die Tabelle in Anlage 4 enthält die zurzeit zwischen der Europäischen Kommission („EU-Zertifikat“) oder Deutschland („Bilateral“) und Nicht-EU-Staaten bestehenden Veterinärzertifikate und die darunterfallenden Tiere/Produkte (Stand: 20. Juni 2018).

- d) Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass die in der Antwort zu Frage 20 genannte Begründung auf andere Zielländer außerhalb der EU nicht zutrifft?

Der Bundesregierung liegen keine repräsentativen Daten zum Tierschutz in Nicht-EU-Staaten vor. In der Regel sind die Zielländer deutscher Tiertransporte Mitglieder der Welttiergesundheitsorganisation (OIE), die Tierschutzstandards für den Transport und die Tötung der Tiere verabschiedet hat (www.oie.int/standard-setting/terrestrial-code/access-online).

21. Welche fünf EU-Länder waren seit 2013 bis heute die Hauptempfänger von Schlachtrindern, Schlachtschweinen und Schlachtgeflügel aus Deutschland (bitte in absoluten Zahlen pro Land angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Übersicht enthält die Anzahl der aus Deutschland ausgeführten Schlachtrinder und Schlachtschweine sowie des Schlachtgeflügels in den Jahren 2013 bis 2017. Aufgeführt sind jeweils die fünf EU-Staaten, in die über den betrachteten Zeitraum hinweg die meisten Tiere ausgeführt wurden.

Tierart/Land	2013	2014	2015	2016	2017 (v)	2013-2017
Schlachtrinder	Stück					
EU insgesamt	27.938	35.610	24.138	19.263	11.243	118.192
darunter						
Niederlande	16.943	19.770	13.147	12.615	6.767	69.242
Belgien	5.625	5.950	5.281	1.644	972	19.472
Italien	2.713	3.706	2.902	2.845	1.830	13.996
Ungarn	103	3.650	923	153	126	4.955
Luxemburg	855	763	585	997	568	3.768
Schlachtschweine	Stück					
EU insgesamt	1.582.072	1.549.087	964.362	465.978	353.570	4.915.069
darunter						
Österreich	462.146	618.656	541.014	311.897	286.496	2.220.209
Polen	860.134	777.485	315.734	83.285	23.581	2.060.219
Tschechische Republik	99.843	87.398	42.672	18.855	9.596	258.364
Ungarn	89.121	2.687	6.082	290	-	98.180
Niederlande	32.580	14.087	17.153	18.274	6.912	89.006
Schlachtgeflügel	Tsd. Stück					
EU insgesamt	212.621	206.144	227.379	271.483	166.981	1.084.609
darunter						
Niederlande	200.278	191.887	212.649	257.847	154.870	1.017.531
Österreich	6.740	7.545	8.869	9.159	9.109	41.423
Polen	4.521	4.505	4.623	3.552	2.574	19.775
Belgien	840	1.845	895	544	171	4.294
Tschechische Republik	187	210	116	127	85	725

Quelle: Statistisches Bundesamt

22. Wie oft hat die Bundesregierung seit 2013 bis heute von der Möglichkeit nach Artikel 26 der VO (EG) 1/2005 Gebrauch gemacht und einem Transportunternehmen nach wiederholten Verstößen die Zulassung für den Tiertransport entzogen?

Für den Entzug der Zulassungen ist die Bundesregierung nicht zuständig. Wie oft die zuständigen Behörden der Länder Transportunternehmen die Zulassung entzogen haben, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

23. Welche konkreten Verbesserungen für den Tierschutz konnten bisher im Rahmen der EU-Plattform für Tierschutz erreicht werden?
- a) Wann haben Treffen der EU-Plattform für Tierschutz stattgefunden (bitte Datum, Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer und Themen angeben)?
- b) Welche Beschlüsse wurden bei diesen Treffen gefasst?

Die Fragen 23 bis 23b werden gemeinsam beantwortet.

Die erfragten Informationen sind von der Website der Europäischen Kommission abrufbar (https://ec.europa.eu/food/animals/welfare/eu-platform-animal-welfare_en).

24. Warum hat sich die Bundesregierung im Agrarrat im Juni 2012 nicht für eine Begrenzung der Transportzeiten von Schlachttieren auf maximal acht Stunden ausgesprochen, wie es insbesondere Schweden, die Niederlande, Belgien und Österreich getan haben?
- a) Ist die Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt der Meinung, dass die Transportzeiten von Tieren auf acht Stunden begrenzt werden sollten?
- b) Haben Schweden, die Niederlande, Belgien und Österreich seither Initiativen vorgeschlagen, um die Transportzeiten zu begrenzen?
- Falls ja, welche?

Die Fragen 24 bis 24b werden gemeinsam beantwortet.

Die weitere zeitliche Begrenzung von Tiertransporten, darunter eine Begrenzung bei Schlachttieren auf acht Stunden, ist ein Aspekt des in der Antwort zu Frage 2 genannten Änderungsantrags. Der Antrag wurde auf der 3 360. Tagung des Rates für Landwirtschaft und Fischerei im Dezember 2014 vorgestellt. Auf der 3 497. Tagung des Rates im November 2016 hat Schweden eine Revision der Transportzeiten gefordert und in diesem Zusammenhang an den vorgenannten Antrag erinnert. Schwedens Informationsnote wurde von Belgien, Dänemark, den Niederlanden, Österreich und Deutschland unterstützt.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse des Audits der Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Direktion F zum Thema „Bewertung des Tierschutzes während des Transports in Nicht-EU-Staaten“ DG (SANTE) 2017/6107 vom 26. Juni 2017 bis 30. Juni 2017?

Die Ergebnisse des Audits sind aus Sicht der Bundesregierung ganz überwiegend positiv. So heißt es im Abschlussbericht des Audits: „Die bestehenden Maßnahmen bieten ausreichend Sicherheit, dass die Ausfuhr von lebenden Tieren bis zum endgültigen Bestimmungsort im Nicht-EU-Staat reibungslos funktioniert und dass diese Transporte entsprechend den Tierschutzvorschriften korrekt geplant und durchgeführt werden, sodass den Tieren unnötige Schmerzen, Leiden und Verletzungen erspart bleiben.“ Der Bericht enthält auch zwei Verbesserungsempfehlungen, an deren Umsetzung der Bund und die Länder arbeiten.

- a) Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass bei diesem Audit nicht die Tiertransporte selbst, sondern lediglich die Dokumente überprüft wurden?
- b) Inwiefern ist die Bundesregierung der Ansicht, dass allein durch eine Dokumentenkontrolle die Wahrung des Tierschutzes beim Transport, ohne Begutachtung der Tiere auf den Transporten, hinreichend festgestellt werden kann?
- c) Wurden bei der Erstellung des Audits Daten über den Zustand der Tiere bei Ankunft in den Zielländern außerhalb der EU einbezogen?

Die Fragen 25a bis 25c werden gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission bewertet bei Audits in den Mitgliedstaaten die Wirksamkeit der amtlichen Kontrollen. Daher lag der Fokus auf dem behördlichen Vorgehen und nicht auf den Tieren selbst. Die Durchführung der Kontrollen wurde den Auditoren auch praktisch demonstriert. In Bezug auf das Befinden der Tiere bei Ankunft stellten die Auditoren fest, dass die besuchten Landesbehörden die Fahrtenbücher im Nachgang der Transporte anfordern und kontrollieren (siehe auch Antwort zu Frage 11).

26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Autorinnen und Autoren des in Frage 25 genannten Audits, wonach die Gefahr besteht, „dass nicht abgesetzte Kälber bei Langstreckenfahrten im Bedarfsfall keinen Zugang zu Flüssigkeiten oder Futter haben, wenn der Versandort in einigen Bundesländern in Deutschland [...] liegt“?
 - a) Welche Gefahr entstünde dadurch für die Kälber?
 - b) Welche Bundesländer sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Ausführungen (Frage 26) gemeint?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

27. Wie viele nicht abgesetzte Kälber (< 80 kg Lebendgewicht) wurden seit 2013 pro Jahr aus Deutschland exportiert (bitte nach Jahr, Anzahl der Tiere, entsendendes Bundesland und Zielland aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Übersicht enthält die Anzahl der aus Deutschland ausgeführten Kälber mit einem Lebendgewicht von weniger als 80 kg (Warennummer 0102 29 10) nach Zielländern für die Jahre 2013 bis 2017. Daten zum entsendenden Bundesland auf Ebene der achtstelligen Warennummern liegen der Bundesregierung nicht vor.

Land	2013	2014	2015	2016	2017 (v)
	Stück				
Ausfuhren insgesamt	547.446	621.449	657.704	666.392	644.378
EU insgesamt	547.446	621.393	657.704	666.392	644.372
davon					
Niederlande	473.121	509.568	544.155	551.697	528.705
Spanien	44.923	60.286	60.675	68.976	65.124
Belgien	9.594	32.608	33.777	23.730	38.857
Polen	82	5.106	10.601	9.219	7.030
Italien	4.600	5.578	6.324	6.199	4.544
Luxemburg	410	140	128	97	80
Österreich	-	14	53	32	20
Tschechische Republik	10	14	20	-	7
Frankreich	14.529	7.727	-	6.195	5
Ungarn	-	352	1.870	191	-
Lettland	-	-	-	34	-
Irland	177	-	101	22	-
Nicht-EU-Staaten insgesamt	-	56	-	-	6
darunter					
Vereinigte Arabische Emirate	-	-	-	-	6
Libyen	-	56	-	-	-

Quelle: Statistisches Bundesamt

28. Wie lange dürfen nicht abgesetzte Kälber (< 80 kg Lebendgewicht) ohne Versorgungspause transportiert werden?

Grundsätzlich müssen Tiere in angemessenen Zeitabständen mit Wasser und Futter, das qualitativ und quantitativ ihrer Art und Größe angemessen ist, versorgt werden und ruhen können. Für mehr als acht Stunden dauernde Beförderungen gilt im Speziellen, dass Kälber, die noch nicht abgesetzt sind und mit Milch ernährt werden, nach einer Beförderungsdauer von neun Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten müssen, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden. Anschließend müssen die Tiere entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten.

29. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die erwartete Tiertransportdauer bei Exporten von Kälbern < 80 kg Lebendgewicht aus Deutschland, wie sie in der Datenbank Trade Control and Expert System (TRACES) erfasst wird, seit 2013 entwickelt (bitte pro Jahr für die fünf wichtigsten Bestimmungsländer je innerhalb und außerhalb der EU angeben)?

Die in TRACES hinterlegten Daten erlauben keine Unterscheidung von Rindern und Kälbern. Innerhalb der Rinder sind aber Sendungen identifizierbar, bei denen die Angabe „Anwesenheit von nicht entwöhnten Tieren“ vorgenommen wurde. Die aus der Tabelle in Anlage 5 ersichtlichen Angaben beziehen sich auf diese Sendungen. Sendungen in das Nicht-EU-Ausland waren nicht darunter. Es handelt sich um voraussichtliche Beförderungsdauern vor Abfahrt, nicht um tatsächliche Transportzeiten.

30. Wie bewertet die Bundesregierung die Empfehlung des Audits der Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Direktion F zum Thema „Bewertung des Tierschutzes während des Transports in Nicht-EU-Staaten“ DG (SANTE) 2017/6107 vom 26. Juni 2017 bis 30. Juni 2017, es solle „das derzeitige System zur Zulassung von Fahrzeugen für den Rindertransport [...] so korrigiert werden, dass aus den Bescheinigungen über die Fahrzeugzulassung die Eignung der Tränkesysteme in den Fahrzeugen für verschiedene Rinderkategorien (abgesetzte bzw. nicht abgesetzte Kälber) gemäß Anhang I Kapitel VI Nummer 2.2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 hervorgeht“?

- a) Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher eingeleitet, um dieser Empfehlung nachzukommen?
- b) Bat die Bundesregierung in einer Stellungnahme um die Streichung des folgenden Absatzes: „Derzeit ist in den in Deutschland ausgestellten Zulassungsnachweisen nicht angegeben, ob ein Fahrzeug für den Transport nicht abgesetzter Kälber geeignet ist. Infolgedessen besteht die Gefahr, dass nicht abgesetzte Kälber bei Langstreckenfahrten im Bedarfsfall keinen Zugang zu Flüssigkeiten oder Futter haben, wenn der Versandort in einigen Bundesländern in Deutschland oder in einem anderen Mitgliedstaat liegt“?

Falls ja, warum?

Straßenverkehrsmittel für lange Beförderungen müssen zugelassen sein. Der Auditbericht enthält die Empfehlung, dass aus den Zulassungsnachweisen für Rindertransporte die Eignung der Tränkevorrichtungen für verschiedene Rinderkategorien (abgesetzte bzw. nicht abgesetzte Kälber) hervorgehen soll. Das Muster der Zulassungsnachweise sieht in der deutschen Sprachfassung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 derzeit eine Eintragung der zulässigen „Tierarten“ vor, wohingegen es in der englischen Sprachfassung „Types of animals“ heißt. Die Bundesregierung hat der Europäischen Kommission mitgeteilt, dass die deutsche Sprachfassung zu korrigieren ist, so dass es zukünftig „Tierkategorien“ heißt. Zu dem Entwurf des Auditberichts hatten die von der Kommission besuchten Länder (Brandenburg und Nordrhein-Westfalen) und der Bund eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Um die in der Unterfrage b genannte Streichung wurde gebeten, weil sich die zuständigen Landesbehörden bei der Ausstellung der Zulassungsnachweise bisher nach der deutschen Sprachfassung der Zulassungsmuster gerichtet hatten.

31. Ist die Bundesregierung nach wie vor bestrebt, die VO (EG) Nr 1/2005 zu konkretisieren, damit Kälber bis zum Alter von zwei Monaten nach maximal neun Stunden versorgt werden müssen (vgl. Antwort auf die Schriftlichen Fragen 65 und 66 auf Bundestagsdrucksache 18/11885)?

Falls ja, welche Maßnahmen hat sie hierzu eingeleitet oder plant sie einzuleiten?

Falls nein, warum nicht mehr?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 24 und 32 verwiesen.

32. Besteht rechtlich die Möglichkeit, dass die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern den Schutz nicht abgesetzter Kälber bei Langstreckentransporten verbessert?

In Bezug auf rechtliche Maßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen. Im Übrigen werden Kälbertransporte aktuell von der Arbeitsgruppe Tierschutz der Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz sowie von einer eigenen Arbeitsgruppe der Untergruppe Transport der EU-Tierschutzplattform bearbeitet. In der Arbeitsgruppe wirkt ein Wissenschaftler des Friedrich-Loeffler-Instituts als unabhängiger Experte mit.

Anlage 1 (zu Frage 3)

Tierart/Land	2013	2014	2015	2016	2017 (v)	2013-2017
Schlachtrinder	Stück					
Nicht-EU-Staaten insgesamt	193	564	571	414	64	1.806
davon						
Libanon	193	564	571	253	64	1.645
Tunesien	-	-	-	128	-	128
Marokko	-	-	-	33	-	33
Zuchtrinder	Stück					
Nicht-EU-Staaten insgesamt	33.241	47.739	58.457	68.483	79.150	287.070
darunter						
Türkei	2.926	7.595	22.207	29.031	30.236	91.995
Russland	937	8.116	4.601	7.730	17.923	39.307
Libanon	3.161	8.191	5.688	9.785	2.911	29.736
Marokko	4.897	7.743	1.724	6.848	5.180	26.392
Algerien	12.244	5.371	3.986	2.457	567	24.625
Nutzrinder	Stück					
Nicht-EU-Staaten insgesamt	138	468	2.416	1.138	1.880	6.040
darunter						
Libanon	3	176	730	1.077	1.510	3.496
Bosnien-Herzegowina	-	-	1.466	-	-	1.466
Libyen	135	188	34	-	132	489
Türkei	-	-	186	-	110	296
Marokko	-	102	-	-	-	102

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 2 (zu Frage 5)

Jahr	Tierart	Top-5-Zielländer inner- bzw. außerhalb der EU	Anzahl der Transporte	Voraussichtliche Beförderungsdauer aller Transporte in Stunden	Mittlere voraussichtliche Beförderungsdauer je Transport in Stunden
2013	Rind	Niederlande	5.988	18.174,93	3,04
		Belgien	1.277	4.593,05	3,60
		Italien	712	7.339,78	10,31
		Spanien	802	18.861,60	23,52
		Polen	517	7.520,63	14,55
		Türkei	90	3.781,41	42,02
		Russland	107	5.195,98	48,56
		Usbekistan	49	1.286,36	26,25
		Libanon	107	5.195,98	48,56
		Marokko	154	18.771,42	121,89
	Schwein	Österreich	3.208	12.972,31	4,04
		Ungarn	909	12.025,68	13,23
		Polen	5.611	40.593,40	7,23
		Rumänien	673	16.527,66	24,56
		Italien	254	4.450,85	17,52
		Serbien	1	23,00	23,00
		Bosnien und Herzegowina	8	214,00	26,75
		Montenegro	-	-	
		Moldau	30	1.066,55	35,55
		Philippinen	-	-	
	Schaf	Niederlande	203	450,49	2,22
		Österreich	62	291,25	4,70
		Frankreich	59	347,25	5,89
		Italien	62	764,20	12,33
		Ungarn	7	103,77	14,82
		Vereinigte Arabische Emirate	2	21,26	10,63
		Serbien	-	-	
		Ehem. jug. Rep. Mazedonien	-	-	
		Russland	-	-	
		-	-	-	

Jahr	Tierart	Top-5-Zielländer inner- bzw. außerhalb der EU	Anzahl der Transporte	Voraussichtliche Beförderungsdauer aller Transporte in Stunden	Mittlere voraussichtliche Beförderungsdauer je Transport in Stunden
2014	Rind	Niederlande	5.797	16.897,08	2,91
		Belgien	1.335	4.033,80	3,02
		Italien	992	11.136,72	11,23
		Spanien	902	23.987,66	26,59
		Polen	637	8.100,40	12,72
		Türkei	232	21.107,86	90,98
		Russland	310	8.379,49	27,03
		Usbekistan	135	5.652,12	41,87
		Libanon	311	6.696,21	21,53
		Marokko	243	11.038,71	45,43
	Schwein	Österreich	3.864	17.861,92	4,62
		Ungarn	595	9.540,25	16,03
		Polen	4.921	29.201,08	5,93
		Rumänien	933	24.812,86	26,59
		Italien	452	8.315,45	18,40
		Serbien	23	426,62	18,55
		Bosnien und Herzegowina	11	318,00	28,91
		Montenegro	6	139,80	23,30
		Moldau	53	1.700,71	32,09
		Philippinen	-	-	
	Schaf	Niederlande	208	418,99	2,01
		Österreich	46	257,60	5,60
		Frankreich	51	316,17	6,20
		Italien	29	182,14	6,28
		Ungarn	18	196,42	10,91
		Vereinigte Arabische Emirate	2	21,26	10,63
		Serbien	1	24,00	24,00
		Ehem. jug. Rep. Mazedonien	-	-	
		Russland	-	-	
		-	-	-	

Jahr	Tierart	Top-5-Zielländer inner- bzw. außerhalb der EU	Anzahl der Transporte	Voraussichtliche Beförderungsdauer aller Transporte in Stunden	Mittlere voraussichtliche Beförderungsdauer je Transport in Stunden
2015	Rind	Niederlande	6.430	18.041,64	2,81
		Belgien	1.253	4.149,53	3,31
		Italien	903	8.720,00	9,66
		Spanien	795	21.845,85	27,48
		Polen	546	7.570,04	13,86
		Türkei	790	65.126,10	82,44
		Russland	255	9.088,04	35,64
		Usbekistan	158	6.497,40	41,12
		Libanon	217	6.664,37	30,71
		Marokko	54	4.731,01	87,61
	Schwein	Österreich	3.814	17.119,14	4,49
		Ungarn	534	8.736,75	16,36
		Polen	2.317	12.594,68	5,44
		Rumänien	1.157	30.797,90	26,62
		Italien	459	7.654,60	16,68
		Serbien	65	1.540,26	23,70
		Bosnien und Herzegowina	13	275,18	21,17
		Montenegro	6	139,80	23,30
		Moldau	38	1.352,98	35,60
		Philippinen	-	-	
	Schaf	Niederlande	173	375,51	2,17
		Österreich	58	251,68	4,34
		Frankreich	37	224,41	6,07
		Italien	33	250,05	7,58
		Ungarn	29	384,87	13,27
		Vereinigte Arabische Emirate	-	-	
		Serbien	2	50,00	25,00
		Ehem. jug. Rep. Mazedonien	-	-	
		Russland	2	100,00	50,00
		-	-	-	

Jahr	Tierart	Top-5-Zielländer inner- bzw. außerhalb der EU	Anzahl der Transporte	Voraussichtliche Beförderungsdauer aller Transporte in Stunden	Mittlere voraussichtliche Beförderungsdauer je Transport in Stunden
2016	Rind	Niederlande	6.263	15.297,45	2,44
		Belgien	1.093	3.310,80	3,03
		Italien	966	10.635,61	11,01
		Spanien	744	18.540,13	24,92
		Polen	541	10.095,27	18,66
		Türkei	997	68.396,98	68,60
		Russland	331	16.439,76	49,67
		Usbekistan	143	4.263,08	29,81
		Libanon	331	16.439,76	49,67
		Marokko	218	18.476,61	84,76
	Schwein	Österreich	2.997	11.759,45	3,92
		Ungarn	345	5.671,57	16,44
		Polen	983	7.932,15	8,07
		Rumänien	840	21.482,05	25,57
		Italien	444	7.439,27	16,76
		Serbien	69	1.871,33	27,12
		Bosnien und Herzegowina	15	329,90	21,99
		Montenegro	1	23,30	23,30
		Moldau	21	483,81	23,04
		Philippinen	1	49,00	49,00
	Schaf	Niederlande	123	284,57	2,31
		Österreich	52	198,98	3,83
		Frankreich	28	171,07	6,11
		Italien	50	525,16	10,50
		Ungarn	21	265,99	12,67
		Vereinigte Arabische Emirate	-	-	
		Serbien	1	10,17	10,17
		Ehem. jug. Rep. Mazedonien	-	-	
		Russland	2	38,00	19,00
		-	-	-	

Jahr	Tierart	Top-5-Zielländer inner- bzw. außerhalb der EU	Anzahl der Transporte	Voraussichtliche Beförderungsdauer aller Transporte in Stunden	Mittlere voraussichtliche Beförderungsdauer je Transport in Stunden
2017	Rind	Niederlande	5.705	13.304,98	2,33
		Belgien	1.476	4.419,66	2,99
		Italien	942	9.766,93	10,37
		Spanien	757	22.399,60	29,59
		Polen	670	8.686,49	12,96
		Türkei	1.012	104.037,84	102,80
		Russland	623	25.677,82	41,22
		Usbekistan	218	29.565,30	135,62
		Libanon	182	8.248,36	45,32
		Marokko	158	14.397,58	91,12
	Schwein	Österreich	3.215	12.898,64	4,01
		Ungarn	778	13.320,09	17,12
		Polen	756	7.604,65	10,06
		Rumänien	685	18.324,01	26,75
		Italien	509	8.333,38	16,37
		Serbien	61	1.808,90	29,65
		Bosnien und Herzegowina	15	352,80	23,52
		Montenegro	15	593,20	39,55
		Moldau	12	318,84	26,57
		Philippinen	2	56,37	28,19
	Schaf	Niederlande	97	203,62	2,10
		Österreich	53	243,14	4,59
		Frankreich	28	152,06	5,43
		Italien	17	114,98	6,76
		Ungarn	9	111,38	12,38
		Vereinigte Arabische Emirate	4	104,00	26,00
		Serbien	1	27,00	27,00
		Ehem. jug. Rep. Mazedonien	1	14,93	14,93
		Russland	-	-	-
		-	-	-	-

Anlage 3 (zu Frage 9)

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
Rind	Österreich	Algerien					1
	Österreich	Ägypten			1	1	
	Österreich	Libanon					1
	Österreich	Libyen					1
	Österreich	Marokko				2	1
	Österreich	Syrien					1
	Österreich	Türkei			5		
	Österreich	Kosovo		1			
	Belgien	Algerien	1	1	2		
	Belgien	Kuwait	1				
	Belgien	Ruanda		1			
	Belgien	Libanon			1	1	2
	Belgien	Usbekistan					1
	Bulgarien	Türkei				11	101
	Tschechien	Bosnien und Herzegowina			3		
	Tschechien	Ägypten					1
	Tschechien	Jordanien			1		
	Tschechien	Libanon	1	6	5	3	1
	Tschechien	Libyen				1	
	Tschechien	Serbien		1			
	Tschechien	Türkei			3	4	3
	Tschechien	Vereinigte Arabische Emirate			1		
	Tschechien	Vietnam			1		
	Tschechien	Kosovo			3		
	Dänemark	Bosnien und Herzegowina			1		
	Dänemark	Algerien	2		1	2	
	Dänemark	Kuwait			2		
	Dänemark	Marokko				1	
	Dänemark	Russland		3	5	4	3
	Dänemark	Türkei				1	
	Estland	Türkei					10
	Spanien	Algerien		2			
	Spanien	Ägypten					1
	Spanien	Libanon			2		
	Spanien	Marokko	15	12	8	5	
	Frankreich	Algerien	5	3	2	1	

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Frankreich	Kuwait	1				
	Frankreich	Libanon				1	
	Frankreich	Libyen					4
	Frankreich	Marokko		14	2		2
	Frankreich	Russland					3
	Frankreich	Tunesien			1		
	Frankreich	Türkei			1	6	2
	Vereinigtes Königreich	Ägypten					1
	Griechenland	Algerien	1				
	Griechenland	Libanon		3	10	15	5
	Griechenland	Türkei	6	3	6	4	14
	Kroatien	Albanien					1
	Kroatien	Aserbajdschan		2	4		3
	Kroatien	Bosnien und Herzegowina		1	8	2	
	Kroatien	Libanon			3		
	Kroatien	Montenegro	2	5		3	2
	Kroatien	Serbien			3	1	
	Kroatien	Russland					6
	Kroatien	Türkei	1	8	47	66	60
	Kroatien	Kosovo		7	2	10	7
	Ungarn	Aserbajdschan	29	41	2	1	4
	Ungarn	Bosnien und Herzegowina			14		
	Ungarn	Ägypten	17	14	52	56	73
	Ungarn	Äthiopien				4	
	Ungarn	Georgien	4				1
	Ungarn	Jordanien			1	10	58
	Ungarn	Kuwait				6	
	Ungarn	Libanon		14	5	14	5
	Ungarn	Libyen			1	34	
	Ungarn	Marokko		8		3	1
	Ungarn	Moldau		5			
	Ungarn	Ehem. jug. Rep. Mazedonien	5	12	3	9	6
	Ungarn	Russland		41	46	39	74
	Ungarn	Syrien					2
	Ungarn	Turkmenistan				8	11
	Ungarn	Tunesien	9				
	Ungarn	Türkei	2	91	159	169	174

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Ungarn	Usbekistan		14	5		2
	Ungarn	Kosovo	1				
	Irland	Ägypten					1
	Irland	Marokko		1			1
	Irland	Syrien					1
	Italien	Kosovo	1				
	Litauen	Kasachstan					3
	Litauen	Russland		6	1	6	34
	Litauen	Turkmenistan					1
	Litauen	Türkei		1	2	1	5
	Litauen	Usbekistan		2		11	10
	Lettland	Armenien			2		2
	Lettland	Aserbaidshan		4	33	33	22
	Lettland	Kasachstan				11	
	Lettland	Russland		3		4	38
	Lettland	Tadschikistan				3	
	Lettland	Turkmenistan			5	7	27
	Lettland	Türkei			11	22	29
	Lettland	Vereinigte Arabische Emirate				6	3
	Lettland	Usbekistan		16	13	29	63
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate				1	7
	Niederlande	Armenien	2				
	Niederlande	Aserbaidshan	3				
	Niederlande	Algerien	15	14	15	25	6
	Niederlande	Ägypten			11	13	5
	Niederlande	Äthiopien				4	
	Niederlande	Georgien				2	
	Niederlande	Kroatien	6				
	Niederlande	Jordanien			13		5
	Niederlande	Kuwait	15	2	4	3	5
	Niederlande	Libanon		4	5	11	8
	Niederlande	Libyen				10	
	Niederlande	Marokko	2	33	2	21	4
	Niederlande	Moldau		4			
	Niederlande	Nigeria		3			
	Niederlande	Katar			1		3
	Niederlande	Russland		36	30	11	10

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Niederlande	Ruanda		1			
	Niederlande	Syrien					9
	Niederlande	Tunesien				2	
	Niederlande	Türkei			11	53	46
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate					3
	Niederlande	Kosovo		2			
	Polen	Vereinigte Arabische Emirate		3			
	Polen	Armenien					2
	Polen	Aserbajdschan	18	13	81	17	45
	Polen	Algerien				1	1
	Polen	Ägypten			11	13	8
	Polen	Georgien			1	1	
	Polen	Irak			1		5
	Polen	Jordanien			1		19
	Polen	Kuwait		2		1	9
	Polen	Kasachstan				14	24
	Polen	Libanon	3	1		5	10
	Polen	Libyen				8	2
	Polen	Marokko				8	6
	Polen	Moldau					5
	Polen	Russland	4	7	75	137	260
	Polen	Syrien					9
	Polen	Tadschikistan				2	
	Polen	Turkmenistan			3	10	15
	Polen	Tunesien				2	
	Polen	Türkei		14	145	189	146
	Polen	Vereinigte Arabische Emirate				6	19
	Polen	Usbekistan	11	30	41	39	115
	Rumänien	Aserbajdschan	3				
	Rumänien	Ägypten				1	
	Rumänien	Marokko				2	
	Rumänien	Moldau			14	6	1
	Rumänien	Ehem. jug. Rep. Mazedonien					2
	Rumänien	Russland		3	2		
	Rumänien	Türkei		3	20	36	32
	Slowenien	Kroatien	3				
	Slowenien	Libanon	2	2			

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Slowenien	Türkei	2				
	Slowenien	Kosovo	3	1	1		2
	Slowakei	Bosnien und Herzegowina			2		
	Slowakei	Algerien	1	1			
	Slowakei	Kuwait	1	1	4		
	Slowakei	Libanon	3		1	1	
	Slowakei	Russland				2	
	Slowakei	Türkei		1	24	1	
Schwein	Belgien	Kroatien	1				
	Tschechien	Montenegro					5
	Dänemark	Angola					1
	Dänemark	Philippinen				1	1
	Dänemark	Sambia				1	
	Estland	Moldau				1	
	Kroatien	Bosnien und Herzegowina	1	2	2	2	1
	Kroatien	Serbien			14	2	2
	Ungarn	Bosnien und Herzegowina			1		6
	Ungarn	Kroatien	6				
	Ungarn	Moldau	6	11	1		1
	Ungarn	Montenegro		6	4	1	10
	Ungarn	Serbien		4	22	33	28
	Ungarn	Vereinigte Arabische Emirate	17				
	Niederlande	Albanien				1	
	Niederlande	Bosnien und Herzegowina	1	3	2	3	2
	Niederlande	Kroatien	5				
	Niederlande	Moldau	10	10	7	3	
	Niederlande	Montenegro			1		
	Niederlande	Philippinen					1
	Niederlande	Serbien		1	16	13	22
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate	86	8			
	Polen	Moldau					4
	Polen	Serbien			3		
	Polen	Vereinigte Arabische Emirate	172	10	24	1	
	Rumänien	Bosnien und Herzegowina		1	2	4	2
	Rumänien	Moldau	13	25	24	14	7
	Rumänien	Serbien		1	5	20	3
	Slowenien	Bosnien und Herzegowina	1				

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Slowenien	Kroatien	39				
	Slowenien	Serbien		9	4		
	Slowakei	Bosnien und Herzegowina	1				
Schaf/Ziege	Österreich	Ehem. jug. Rep. Mazedonien					1
	Spanien	Vereinigte Arabische Emirate					1
	Ungarn	Libanon	2	2			
	Kroatien	Bosnien und Herzegowina				1	
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate	1				
	Niederlande	Russland				1	
	Polen	Russland			2	1	
	Rumänien	Moldau	3		1		
	Slowenien	Serbien				1	
Geflügel	Österreich	Albanien		1	1		
	Österreich	Moldau		1			
	Ungarn	Bosnien und Herzegowina		2		2	1
	Ungarn	Moldau	5	2	1		
	Ungarn	Serbien	2	4	6		2
	Lettland	Guatemala				1	
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate	1				
	Niederlande	Angola	2	2			1
	Niederlande	Argentinien	1			1	
	Niederlande	Aserbaidshan	1	2	2	3	2
	Niederlande	Bosnien und Herzegowina	6	9	8	9	7
	Niederlande	Bangladesch	2	1		1	4
	Niederlande	Benin		1		1	
	Niederlande	Weißrussland	1	1	5	7	6
	Niederlande	Kanada	3	9	2	11	16
	Niederlande	Dem. Rep. Kongo		1		1	
	Niederlande	Kongo			1		
	Niederlande	Côte d'Ivoire	3	2			1
	Niederlande	Chile	3	2	1		1
	Niederlande	Kamerun	3	2	1	1	1
	Niederlande	Algerien	11	7		15	
	Niederlande	Ägypten	2	2		3	
	Niederlande	Äthiopien	1				
	Niederlande	Gabun	1				
	Niederlande	Georgien					1

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Niederlande	Ghana	7	4		2	2
	Niederlande	Guatemala			2		1
	Niederlande	Kroatien	2				
	Niederlande	Indonesien		2		2	
	Niederlande	Israel		2			
	Niederlande	Jordanien	2	3	3	1	1
	Niederlande	Kenia	2	3	1	2	2
	Niederlande	Südkorea	5	2			
	Niederlande	Kasachstan	2	1	1		
	Niederlande	Libanon	1	2		2	
	Niederlande	Sri Lanka	1	4		1	
	Niederlande	Marokko	2	3		8	
	Niederlande	Moldau	1	2	1		
	Niederlande	Mali		1			
	Niederlande	Myanmar	1	3		2	
	Niederlande	Malawi					1
	Niederlande	Malaysia	9	7	4	15	
	Niederlande	Nauru	8	10		8	3
	Niederlande	Philippinen	2		5	8	1
	Niederlande	Pakistan				7	
	Niederlande	Serbien	27	16	5	28	14
	Niederlande	Russland	30	32	9	10	9
	Niederlande	Saudi-Arabien				3	
	Niederlande	Sierra Leone				2	
	Niederlande	Togo	1				
	Niederlande	Thailand	17	12			
	Niederlande	Turkmenistan		1			
	Niederlande	Tunesien		1		1	
	Niederlande	Türkei	2		2		
	Niederlande	Tansania	2	1			
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate	96	96	101	90	92
	Niederlande	Uganda	9	12	1	2	5
	Niederlande	Vietnam			1		1
	Niederlande	Südafrika		1			
	Niederlande	Sambia	4	1			2
	Niederlande	Simbabwe	2	2			
	Polen	Weißrussland				2	

Tierart	Sitz des Transportunternehmens	Zielland	Anzahl der Transporte nach Jahr				
			2013	2014	2015	2016	2017
	Polen	Moldau	8		10		
	Polen	Russland	5	37	62	51	29
	Polen	Vereinigte Arabische Emirate	4	7	2	33	54
Fisch	Schweiz	Serbien			3	3	
	Tschechien	Vereinigte Arabische Emirate					1
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate	3				
Pferd*	Ungarn	Vereinigte Staaten			1		1
	Niederlande	Vereinigte Arabische Emirate		1			
	Niederlande	Iran			2		
	Niederlande	Vereinigte Staaten			6	1	3
	Slowenien	Ehem. jug. Rep. Mazedonien				1	

* nicht registrierte Equiden

Anlage 4 (zu Frage 20c)

Nicht-EU-Staat	Tier/Produkt	Stand	Typ
Ägypten	Zuchtrinder	11.01.2014	Bilateral
Algerien	Zuchtrinder	08.05.2015	Bilateral
Armenien	Zuchtschweine	01.02.2018	EU-Zertifikat
Armenien	Zuchtrinder	01.02.2018	EU-Zertifikat
Bosnien und Herzegowina	Zuchtschafe/Zuchtziegen	15.04.2014	Bilateral
Bosnien und Herzegowina	Zuchtschweine	15.03.2014	Bilateral
Bosnien und Herzegowina	Eintagsküken	15.03.2014	Bilateral
Bosnien und Herzegowina	Zuchtgeflügel	15.03.2014	Bilateral
Bosnien und Herzegowina	Zuchtrinder	15.04.2014	Bilateral
Irak	Zuchtrinder	28.03.2012	Bilateral
Iran	Zuchtrinder	04.10.2016	Bilateral
Israel	Zuchtschafe/Zuchtziegen	31.10.2016	Bilateral
Japan	Zuchtschweine	16.01.2018	Bilateral
Jordanien	Zuchtrinder	10.12.2009	Bilateral
Jordanien	Zuchtschafe/Zuchtziegen	13.10.2017	Bilateral
Kanada	Zuchtschweine	13.04.2015	EU-Zertifikat
Kasachstan	Zucht- und NutZRinder	15.06.2016	EU-Zertifikat
Kasachstan	Zuchtschweine	15.06.2016	EU-Zertifikat
Korea	Enten-Eintagsküken	23.09.2011	Bilateral
Korea	Eintagsküken	26.01.2010	Bilateral
Libanon	Zuchtrinder	14.11.2001	Bilateral
Libyen	Zuchtrinder	03.07.2009	Bilateral
Marokko	Zuchtrinder	21.11.2012	Bilateral
Marokko	Hühner-Eintagsküken	15.04.2011	Bilateral
Marokko	Puten-Eintagsküken	15.04.2011	Bilateral
Mexiko	Eintagsküken	01.09.2012	EU-Zertifikat
Russland	Schlachtschweine	14.01.2010	EU-Zertifikat
Russland	Lebendgeflügel und Bruteier	16.03.2012	EU-Zertifikat
Russland	Zuchtschweine	02.02.2011	EU-Zertifikat
Russland	Zucht- und Nutzschafe, Ziegen	10.06.2010	EU-Zertifikat
Russland	Zucht- und NutZRinder	14.01.2010	EU-Zertifikat
Russland	Mastferkel	11.08.2006	EU-Zertifikat
Serbien	Zucht- und Nutzschweine	19.06.2014	Bilateral
Serbien	Schafe und Ziegen	31.03.2009	Bilateral
Serbien	Zuchtrinder	30.11.2017	Bilateral
Südafrika	Registrierte Pferde und Esel	11.05.2017	Bilateral
Tunesien	Zuchtrinder	28.01.2008	Bilateral

Nicht-EU-Staat	Tier/Produkt	Stand	Typ
Türkei	Eintagsküken	05.02.2016	Bilateral
Ukraine	Zuchtschweine	06.11.2014	Bilateral
Ukraine	Zuchtrinder	15.01.2014	Bilateral
Vereinigte Arabische Emirate	Zuchtrinder	07.12.2010	Bilateral
Vietnam	Eintagsküken	18.02.2014	Bilateral

Anlage 5 (zu Frage 29)

Jahr	Top-5-Zielländer	Anzahl der Transporte	Voraussichtliche Beförderungsdauer aller Transporte in Stunden	Mittlere voraussichtliche Beförderungsdauer je Transport in Stunden
2013	Niederlande	113	847,76	7,50
	Belgien	3	13,04	4,35
	Italien	7	48,00	6,86
	Spanien	-	-	
	Polen	-	-	
2014	Niederlande	64	476,74	7,45
	Belgien	3	29,54	9,85
	Italien	15	76,00	5,07
	Spanien	-	-	
	Polen	2	10,00	5,00
2015	Niederlande	56	410,62	7,33
	Belgien	8	55,58	6,95
	Italien	3	16,32	5,44
	Spanien	57	1.025,52	17,99
	Polen	1	5,50	5,50
2016	Niederlande	65	754,03	11,60
	Belgien	1	7,50	7,50
	Italien	66	398,51	6,04
	Spanien	221	3.285,08	14,86
	Polen	1	16,00	16,00
2017	Niederlande	197	2.394,39	12,15
	Belgien	10	108,00	10,80
	Italien	45	261,50	5,81
	Spanien	288	4.419,05	15,34
	Polen	15	209,98	14,00

