

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Friedrich Ostendorff, Bärbel Höhn, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/14592 –

Entwicklung der Tiertransporte

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Einfuhr von Schlachtrindern aus Drittländern in die EU-27 spielt kaum eine Rolle; es werden weniger als 100 Tiere je Jahr nachgewiesen (siehe folgende Übersicht). Die Einfuhren von Schlachtschweinen lagen in allen Jahren bei weniger als 2 000 Tieren und beschränken sich im Wesentlichen auf Importe Litauens aus Russland. Bei Schlachtgeflügel sind fast ausschließlich Importe aus der Schweiz zu verzeichnen. Alle diese und die folgenden Angaben sind nach Daten von Eurostat zusammengestellt.

Einfuhr der EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtrinder (Tierzahl)	62	69	75	61	6
Schlachtschweine (Tierzahl)	550	1 836	1 382	178	10
Schlachtgeflügel (1 000 Tiere)	99	150	311	623	749
dar. aus					
Schweiz	80	150	311	621	746
dar. nach					
Deutschland	74	141	266	550	530

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)?

Rund 300 000 Schlachtrinder wurden in den letzten Jahren jährlich in Drittländer exportiert, vorrangig in Staaten auf dem Balkan und im Mittelmeerraum.

EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtrinder	Tierzahl				
Ausfuhr in Drittländer	161 218	169 032	309 335	280 861	302 406
dar. nach					
Türkei	76	0	35 315	84 803	127 253
Libanon	12 726	17 022	92 782	62 417	68 536
Kroatien	70 346	55 349	43 585	37 707	27 203
Libyen	7 518	5 520	12 070	3 385	19 679
Algerien	2 071	6 091	7 137	14 797	14 344
Albanien	46 406	49 451	36 628	15 574	14 071
dar. aus					
Frankreich	7 305	25 587	61 667	105 252	99 887
Spanien	1 697	1 761	25 658	23 088	74 476
Ungarn	23 229	24 590	48 967	33 489	39 313
Polen	48 195	36 430	33 626	34 008	25 102
Rumänien	19 827	25 023	73 950	52 260	21 273

Anmerkung: Aus Deutschland wurden 2012 rund 2 600 Schlachtrinder in Drittländer exportiert.

Die Ausfuhren von Schlachtschweinen in Drittländer haben in den letzten Jahren abgenommen, da Russland als größter Abnehmer weniger Tiere aufnimmt. Die Exporte nach Russland kamen hauptsächlich aus den baltischen Staaten und aus Polen.

EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtschweine	Tierzahl				
Ausfuhr in Drittländer	763 607	1 155 734	716 896	594 451	252 142
dar. nach					
Russland	607 087	1 042 856	635 490	512 034	140 646
Albanien	63 008	51 992	63 572	71 338	66 190
dar. aus					
Ungarn	70 490	65 501	13 972	19 561	58 069
Estland	61 375	153 177	153 464	212 341	53 240
Griechenland	36 798	37 726	54 049	56 026	46 838
Lettland	31 772	82 471	140 732	159 486	39 730
Litauen	324 138	418 688	250 656	105 065	0
Polen	189 272	290 152	36 639	18 058	10 388

Anmerkung: Aus Deutschland wurden 2012 rund 1 300 Schlachtschweine in Drittländer exportiert.

Die Ausfuhr der EU-27 von Schlachtgeflügel sind im Vergleich zur Erzeugung unbedeutend. Dieser Außenhandel findet nahezu ausschließlich zwischen den benachbarten Staaten Südosteuropas statt.

EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtgeflügel	1 000 Tiere				
Ausfuhr in Drittländer	759	1 355	1 954	1 562	1 797
dar. nach					
Albanien	456	899	1 564	1 132	1 395
Ukraine	0	0	86	100	175
Kroatien	142	130	172	155	117
dar. aus					
Griechenland	446	899	1 523	1 143	1 403
Ungarn	57	12	153	145	220
Österreich	110	100	115	50	73

Anmerkung: Der deutsche Export von lebendem Schlachtgeflügel in Drittländer ist unbedeutend.

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)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl Schlachttiere, die im Handel zwischen den EU-Mitgliedstaaten transportiert werden, ist als Folge der engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den EU-Staaten bedeutend größer. Im Hinblick auf die Transportentfernungen ist dabei zu berücksichtigen, dass diese beim grenzüberschreitenden Transport oftmals kürzer sind als bei Transporten innerhalb flächenmäßig großer Staaten.

Etwa neun Millionen Schlachtschweine werden jährlich zwischen den EU-Mitgliedstaaten gehandelt. Größter Versender sind dabei die Niederlande; wichtigstes Importland ist Deutschland (siehe Übersicht).

Intrahandel EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtschweine	Tierzahl				
Eingänge zusammen	9 339 508	9 109 452	9 362 252	9 297 893	9 953 291
dar. nach					
Deutschland	4 733 150	4 122 547	4 711 884	4 511 210	4 615 103
Portugal	917 950	1 039 443	856 627	1 124 782	1 079 679
Polen	236 922	444 241	220 666	325 076	659 203
Vereinigtes Königreich	438 489	480 089	577 067	611 049	613 913
Niederlande	694 759	657 500	641 955	732 439	545 137
Versendungen zus.	7 461 469	9 336 892	9 570 021	8 352 476	8 362 702
dar. aus					
Niederlande	2 986 512	4 778 649	4 668 980	3 479 050	2 751 559
Deutschland	810 251	946 397	850 446	888 148	1 490 734
Spanien	911 629	1 001 921	1 128 040	1 171 773	1 026 398
Belgien	633 286	681 779	764 783	883 455	780 664
Frankreich	451 037	554 540	536 418	567 129	581 976
Ungarn	194 984	99 349	189 069	272 793	407 905
Dänemark	847 860	853 453	810 193	396 776	284 513

Hauptempfänger von innerhalb der EU transportierten Schlachtrindern sind Italien und Österreich. Die Versendungen verteilen sich auf zahlreiche Mitgliedstaaten.

Intrahandel EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtrinder	Tierzahl				
Eingänge zusammen	529 274	843 943	678 372	596 131	565 582
dar. nach					
Italien	126 581	126 085	147 727	163 931	137 674
Österreich	69 367	89 965	84 267	72 259	105 047
Niederlande	43 067	53 362	30 424	40 592	57 306
Frankreich	62 718	89 762	67 022	57 490	47 077
Versendungen zus.	493 787	534 150	700 386	1 462 904	521 505
dar. aus					
Tschechische Republik	44 687	51 977	46 747	53 570	69 737
Spanien	52 565	59 146	37 836	29 210	65 698
Niederlande	50 001	65 819	65 792	898 914	56 189
Frankreich	106 133	112 012	102 939	112 715	47 107

Im Handel zwischen den EU-Mitgliedstaaten mit Schlachtgeflügel spielen die Handelsströme zwischen den Niederlanden, Deutschland und Belgien die größte Rolle (siehe folgende Übersicht).

Intrahandel EU-27	2008	2009	2010	2011	2012
Schlachtgeflügel	1 000 Tiere				
Eingänge zusammen	326 872	370 487	412 317	415 237	469 448
dar. nach					
Niederlande	138 255	165 684	181 496	191 517	222 316
Belgien	128 463	146 048	167 193	152 141	158 085
Versendungen zus.	262 686	301 367	329 849	352 055	427 955
dar. aus					
Deutschland	132 922	133 627	162 971	187 575	214 863
Niederlande	53 463	78 938	80 903	77 744	107 782

5. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung die Hauptgründe für Schlachtiertransporte aus EU-Ländern nach Deutschland?

Erhebungen hierzu sind nicht bekannt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Erzeuger und Vermarkter im gemeinsamen europäischen Binnenmarkt unter Beachtung aller relevanten rechtlichen und ökonomischen Parameter die jeweils günstigsten Vermarktungsmöglichkeiten nutzen – insbesondere auch in grenznahen Gebieten benachbarter Mitgliedstaaten. Regionale arbeitsteilige Strukturen entwickeln sich im gemeinsamen europäischen Binnenmarkt auch über Staatsgrenzen hinweg.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die eine Schlussfolgerung zulassen. Auf die Antwort zu Frage 5 wird hingewiesen.

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)?

Die deutschen Zuchttierexporte der letzten zehn Jahre sind in der folgenden Tabelle in der Gliederung nach dem Handel in der EU-27 einerseits und dem Drittlandshandel andererseits für die jeweils wichtigsten Bestimmungsländer in der Rangfolge des Jahres 2012 ausgewiesen. Es wird beispielsweise deutlich, dass in den letzten Jahren etwa die Hälfte der exportierten Zuchtrinder für Drittländer bestimmt war, vor allem für Staaten Nordafrikas und des Nahen Ostens. In einigen Jahren hatte Russland beim Zuchtrinderexport die größte Bedeutung.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Tiere									
Zuchtpferde										
Ausfuhr insgesamt	753	880	747	1 103	1 403	1 342	1 152	1 004	985	1 015
davon nach										
EU-27	542	483	426	604	769	751	701	539	531	451
dar.										
Frankreich	11	41	33	41	104	108	85	53	61	59
Ungarn	37	1	27	4	18	60	51	114	119	54
Niederlande	77	214	199	241	176	145	294	62	52	50
Spanien	33	26	34	44	89	51	27	8	28	41
Drittländer	211	397	321	499	634	591	451	465	454	564
dar.										
Schweiz	67	93	94	87	111	102	95	120	145	112
Iran	0	8	0	9	12	20	22	59	64	112
Verein. Arab. Emirate	17	14	6	25	26	39	18	34	46	111
Saudi Arabien	0	0	6	14	32	20	16	43	37	99
Norwegen	1	4	14	18	29	48	41	28	20	23
Russland	17	105	62	134	165	199	77	31	27	22
Zuchtrinder										
Ausfuhr insgesamt	44 426	71 389	81 391	100 714	95 163	68 009	83 540	99 571	104 810	69 364
davon nach										
EU-27	38 087	42 565	55 098	60 160	49 730	39 458	46 824	46 951	46 259	31 525
dar.										
Italien	15 550	13 974	16 348	14 868	6 314	5 338	15 676	15 419	15 732	8 298
Niederlande	3 633	2 111	2 883	6 390	10 348	7 513	2 892	2 177	4 332	4 646
Polen	3 299	3 834	10 656	7 956	5 513	3 991	1 518	6 056	6 385	4 331
Verein. Königreich	556	190	614	905	104	325	2 091	2 092	1 970	3 742
Belgien	733	1 254	1 933	2 651	3 533	4 691	2 744	2 239	1 558	2 692
Ungarn	467	75	628	980	3 695	1 785	2 355	5 704	7 970	2 191
Spanien	6 382	7 991	7 078	8 655	3 874	4 913	9 542	6 579	2 789	1 904
Rumänien	186	218	774	1 559	1 204	453	1 679	1 008	695	1 017
Drittländer	6 339	28 824	26 293	40 554	45 433	28 551	36 716	52 620	58 551	37 839
dar.										
Türkei	0	0	0	0	0	0	20	0	886	9 295
Algerien	1 415	20 884	13 247	5 687	0	0	7 408	10 441	8 655	8 686
Marokko	0	0	1 833	6 606	4 632	6 074	11 292	16 149	11 559	4 584
Aserbaidshjan	0	0	0	0	0	0	613	214	1 398	2 923
Kuwait	0	0	0	0	0	0	0	0	2 214	2 729
Serbien (ab Juni 2005)	0	0	434	336	519	784	257	459	3 011	2 114
Ägypten	0	0	0	0	0	0	1 209	5 906	4 710	1 432
Libanon	1 229	1 207	1 557	1 631	447	821	4 706	5 798	818	1 424
Verein. Arab. Emirate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 218
Russland	1 317	1 325	0	19 003	31 944	12 107	4 829	4 733	10 054	773

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Tiere									
Zuchtschweine										
Ausfuhr insgesamt	970	1 844	4 397	1 208	909	5 266	7 352	10 507	20 585	7 274
davon nach										
EU-27	862	676	828	990	606	1	5 572	8 586	13 469	4 621
dar.										
Niederlande	9	2	0	7	13	1	1 126	3 302	8 055	2 144
Italien							1 021	1 209	1 700	1 275
Spanien	550	546	619	528	0	0	151	841	866	901
Drittländer	108	1 168	3 569	218	303	5 265	1 780	1 921	7 116	2 653
dar.										
Russland	0	0	0	0	86	4 809	941	55	5 109	1 882
Ukraine	0	0	12	172	0	0	0	892	1 518	564
Zuchtschafe u. -ziegen										
Ausfuhr insgesamt	541	2 989	2 126	1 457	74	369	362	628	938	978
davon nach										
EU-27	251	2 593	2 099	907	0	0	50	2	54	16
Drittländer	290	396	27	550	74	369	312	626	884	962
	1 000 Tiere									
Weibliche Zucht- und Vermehrungsküken von Legerassen										
Ausfuhr insgesamt	4 147	5 086	4 355	4 157	4 570	4 821	4 030	4 756	5 127	4 660
davon nach										
EU-27	1 405	1 615	816	1 641	1 688	1 589	1 357	1 489	1 857	1 140
dar. nach										
Niederlande	160	810	226	696	456	302	398	408	216	287
Frankreich	151	104	74	106	110	125	175	172	127	121
Österreich	7	41	38	42	66	67	78	116	103	101
Drittländer	2 742	3 471	3 538	2 516	2 882	3 232	2 673	3 268	3 270	3 519
dar. nach										
Russland	438	311	590	500	579	916	819	667	925	956
Türkei	74	256	232	327	231	286	320	444	394	489
Ukraine	116	139	176	178	160	203	233	400	201	206
Saudi Arabien	87	727	410	87	185	103	148	173	172	190
Algerien	40	64	60	35	27	22	24	78	0	158
Andere weibliche Zucht- und Vermehrungsküken										
Ausfuhr insgesamt	4 291	4 808	5 680	4 978	5 924	9 820	11 172	16 521	16 909	21 365
davon nach										
EU-27	2 618	2 228	2 797	2 631	3 189	6 774	7 908	11 084	11 126	14 114
dar. nach										
Polen	1 029	1 137	1 080	640	825	1 345	1 177	1 736	2 563	3 973
Italien	73	0	0	0	0	0	0	1 824	4 301	3 731
Niederlande	166	44	211	107	59	26	30	47	1 127	2 005
Tschech. Rep.	345	182	213	262	568	1 745	994	1 303	807	1 143
Rumänien	62	78	96	311	508	1 137	409	660	804	879

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Tiere									
Drittländer	1 672	2 580	2 883	2 347	2 735	3 046	3 263	5 437	5 783	7 251
dar. nach										
Ukraine	166	307	1 215	627	1 172	1 471	2 194	3 191	3 262	3 688
Russland	275	460	291	183	573	337	0	44	296	1 315
Türkei	0	86	66	239	125	242	0	817	920	652

Quelle: Statistisches Bundesamt

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?

Bilaterale Veterinärabkommen bestehen mit Libyen, Marokko, Mexiko, Russland, der Türkei, Tunesien und der Ukraine. In diesen Abkommen ist festgelegt, dass beim Export von Tieren und Erzeugnissen tierischen Ursprungs in das entsprechende Drittland Veterinärbescheinigungen auszustellen sind, die vorher bilateral abgestimmt werden müssen. Zu beachten sind u. a. die gültigen veterinär- und tierschutzrechtlichen Vorschriften.

Gültige Veterinärbescheinigungen liegen vor für den Export von Zuchtrindern aus Deutschland nach Ägypten, Algerien, Irak, Jordanien, Kasachstan, Libyen, Marokko, Russland, Serbien, Tunesien, Türkei, Ukraine und Vereinigte Arabische Emirate, für den Export von Bruteiern und Eintagsküken nach Algerien, Bosnien und Herzegowina, Korea, Marokko, Russland, Mazedonien und die Türkei, für den Export von Zuchtschweinen in die Ukraine und nach Serbien sowie für den Export von Zuchtschafen und -ziegen in die Ukraine und nach Mazedonien.

Hervorzuheben ist hierbei, dass die Bundesregierung keine Vereinbarungen über Lieferungen von Schlachttieren mit Drittländern schließt. Eine zwischen den Veterinärdiensten ausgehandelte Veterinärbescheinigung hat die Wirkung, dass die Bedingungen für alle deutschen Wirtschaftsbeteiligten gleich sind und zwischen den Veterinärdiensten ein Dialog entsteht, in dem auch tierschutzrelevante Themen diskutiert werden können.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grenzüberschreitende Verbringungen von Schlachttieren im innergemeinschaftlichen Handel erfolgen unter Registrierung im Datenbanksystem TRACES (Trade Control and Expert Service). Diese Datenbank ist vor allem dazu da, die jeweiligen zuständigen Behörden besser zu vernetzen und die Überwachung des Transports von tierischen Produkten und lebenden Tieren effizienter zu gestalten sowie die Nachverfolgung von Sendungen zu verbessern. In

TRACES werden dazu neben Informationen über die Transportunternehmen und Fahrer auch die erwarteten Transportdauern der jeweiligen Transporte eingetragen. Eine Auswertung dieser Daten im Sinne der gestellten Frage ist zu diesem Zweck nicht erforderlich und daher in der Datenbank nicht vorgesehen. Eine Übersicht über die Entwicklung der Transportdauer von Nutztieren von und nach Deutschland unter Berücksichtigung von kurzen und langen Transporten, die eine Schlussfolgerung zulassen, liegt der Bundesregierung daher nicht vor.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass nicht nur aus Gründen des Tierschutzes, sondern auch mit Blick auf Krankheiten und Resistenzen Lebewesen-transporte auf ein Minimum begrenzt werden müssen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Folgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?

Die Bundesregierung setzt sich grundsätzlich und entsprechend dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP für eine Begrenzung der Tiertransportzeiten auf EU-Ebene ein. Neben den Belastungen, denen die Tiere insbesondere bei langen Beförderungen ausgesetzt sein können, kann auch die Verbreitung von Erregern eine Rolle spielen. In diesem Zusammenhang gibt es Hinweise der EFSA auf Ausbreitung von Resistenzen auch von nicht pathogenen Erregern durch den Transport von Tieren.

12. Wie hat sich seit 2008 die Zahl der Schlachthöfe in Deutschland bzw. in der EU entwickelt?

Die aktuell in Deutschland für die Gewinnung von Fleisch zugelassenen Betriebe sind in den Listen der gemäß Verordnung (EG) Nr. 853/2004 zugelassenen Betriebe für den Handel mit Lebensmitteln tierischen Ursprungs in Deutschland (BLtU) unter http://apps2.bvl.bund.de/bltu/app/process/bvl-btl_p_veroeffentlichung?execution=e12s1 aufgeführt. Die Datenbank ist nicht darauf ausgerichtet, zahlenmäßige Entwicklungen bei zugelassenen Betrieben zu ermitteln. Eine Übersicht der zahlenmäßigen Entwicklung der Schlachthöfe seit 2008 in Deutschland sowie in der EU liegt der Bundesregierung daher nicht vor.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur Anzahl der in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union jeweils aktuell zugelassenen Schlachthöfe oder zu zahlenmäßigen Veränderungen seit 2008 vor. Dies trifft somit auch für die benachbarten Mitgliedstaaten sowie die Schweiz zu. Informationen zur Anzahl zugelassener Lebensmittelbetriebe sind gegebenenfalls den auf der Internetseite der Europäischen Kommission angeführten Verweisen zu einzelnen EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu entnehmen (http://ec.europa.eu/food/food/biosafety/establishments/list_en.htm).

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

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?

Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 853/2004 mit spezifischen Hygienevorschriften für Lebensmittel tierischen Ursprungs gelten für alle Schlachthöfe, einschließlich mobiler Schlachteinheiten. Nach geltendem Lebensmittelhygienerecht ist somit die Möglichkeit der Schlachtung in mobilen Schlachteinheiten gegeben, wenn die einschlägigen Anforderungen der genannten Verordnung erfüllt sind. Die Bundesregierung fördert die Entwicklung und Erprobung eines stressfreien Betäubungs- und Tötungsverfahrens für Rinder aus ganzjähriger Freilandhaltung. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/10021) verwiesen.

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?

Eine Übersicht über die Einfuhrzölle in Drittländern für lebende Schlachtschweine, Schlachtrinder und Schlachtgeflügel sowie für Schweinefleisch, Rindfleisch und Geflügelfleisch liegt der Bundesregierung nicht vor.

Zur Unterrichtung über die Zollsätze eines einzelnen Drittlandes wird auf die Marktzugangsdatenbank (Market Access Database) der Europäischen Kommission (Generaldirektion TRADE) verwiesen, die die Möglichkeit bietet, Einfuhrzölle durch Eingabe der jeweiligen Zolltarifnummer im Einzelfall abzurufen. Diese Datenbank basiert auf privatrechtlich erhobenen Daten, die aufgrund bestehender Nutzungsbeschränkungen nicht für die Erstellung größerer Datensätze genutzt werden dürfen.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahre 2010 sind von der EFSA keine Empfehlungen für den Platzbedarf von Tieren beim Transport veröffentlicht worden. Die nachstehende Antwort bezieht sich daher auf den wissenschaftlichen Bericht der EFSA „Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport“ aus dem Jahr 2011.

In diesem Bericht werden Ausführungen zur Flächenzuteilung für Schweine während des Bahn-, Straßen-, Luft- und Seetransportes gemacht, wobei wissen-

schaftliche Untersuchungen erwähnt werden, die jedoch allesamt keine Aussagen zum Gewicht der Tiere treffen. Somit sind die Ergebnisse zum „optimalen“ Platzbedarf nicht einzuordnen. Der EFSA-Bericht zitiert zwar verschiedene Studien, die sich mit der Berechnung des Platzbedarfs von Schweinen beschäftigt haben, eine direkte Empfehlung für die Mindestfläche für den Transport von Schweinen lässt sich aus dem Bericht allerdings nicht ableiten. Grund dafür dürfte sein, dass die Autoren der Studien u.a. angeben, dass für eine belastbare Bemessung der ggf. zusätzlichen Fläche für die Futter- und Wasseraufnahme auch unter den verschiedenen Bedingungen des Schiffs- oder Straßentransportes (Beschleunigungen, Vibrationen) entsprechende wissenschaftliche Daten fehlen.

Für den Transport von Rindern entsprechen die Empfehlungen der EFSA (2011) mit Ausnahme schwerer Tiere den Flächenvorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1/2005. Im EFSA-Bericht wird darüber hinaus auch ausgeführt, dass die Transportpraxis in Deutschland für den langen Transport von Zuchtfärsen geringere Ladedichten verwendet. Bei zu geringen Ladedichten muss jedoch mit einer größeren Häufigkeit von Stürzen bei plötzlichen Fahrzeugbewegungen und mit einer höheren motorischen Belastung der Rinder gerechnet werden.

Die EFSA empfiehlt bei Rindertransporten einen Raum über dem Widerrist von mindestens 20 cm über dem größten Tier. Die zuständigen Behörden der Länder haben entsprechend diese Empfehlung in das „Handbuch Tiertransporte“ übernommen.

Siehe auch Antwort zu Frage 20.

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)?

Die Mindestbodenfläche ergibt sich zunächst aus der Verordnung (EG) Nr. 1/2005. Danach darf die Ladedichte von Schweinen mit einem Gewicht von ungefähr 100 kg beim Straßentransport 235 kg/m² nicht überschreiten (entspricht etwa 0,426 m² je 100 kg-Tier). Darüber hinaus beinhaltet das EU-Recht keine Anforderungen für weitere Gewichtsklassen bzgl. des Platzbedarfs beim Straßentransport von Schweinen. Der Mindestplatzbedarf für schwerere Tiere (> 100 kg) wird entsprechend wissenschaftlicher Grundlagen hochgerechnet. Zusätzlich müssen beim Transport von Schweinen aber auch noch weitere Faktoren wie Witterungsbedingungen, Transportdauer, Rasse, Größe und körperliche Verfassung der Tiere berücksichtigt werden. In Abhängigkeit dieser Faktoren muss unter Umständen die Mindestbodenfläche für einen Schweinetransport angepasst werden. Es sollte jedoch nicht mehr als die doppelte Mindestbodenfläche zur Verfügung gestellt werden, um Verletzungen durch z. B. Stürze aufgrund der Fahrzeugbewegungen zu vermeiden. Ob der jeweils vorhandene Platz unter den oben genannten Bedingungen und jeweiligen Voraussetzungen für den vorgesehenen Transport ausreichend ist, wird im Einzelfall bei der Abfertigung von langen grenzüberschreitenden Transporten von der zuständigen Behörde entschieden.

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?

Nach dem „Handbuch Tiertransporte“ ist, unabhängig davon, ob es sich um einen ein- oder mehrstöckigen Rindertransport handelt, zur Sicherung der Verletzungsfreiheit und der Möglichkeit zur Einnahme natürlicher Körperhaltungen, auch bei Kot- und Harnabsatz, ein Abstand zur Decke und deren Bauteilen von 20 cm über dem höchsten Punkt der Rückenlinie von unbehornten Rindern einzuhalten. Hiervon können die zuständigen Behörden der Länder lediglich im Einzelfall und wenn Tierschutzgründe nicht entgegenstehen abweichen.

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?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 32 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf die maximale Fahrzeughöhe – es sei denn es liegt eine Ausnahmegenehmigung vor – nicht über 4 m liegen. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tierschutzrecht ist daneben sicher zu stellen, dass jedem Tier bei der gesetzlich vorgegebenen Fahrzeughöhe die vorgesehene Mindestraumhöhe zur Verfügung steht.

Die vorhandenen Vorgaben und Anforderungen sind unmissverständlich, verbindlich und ausreichend und stellen den Tierschutz sicher. Weitere Regelungen werden daher als nicht notwendig erachtet.

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)?

Angaben über die Höhe der Transportkosten für Lebendvieh bzw. Kühlfleisch je Kilometer liegen der Bundesregierung nicht vor. Diese Kosten werden statistisch nicht erfasst und sind Teil der vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Handelsbeteiligten. Ihre tatsächliche Höhe wird von verschiedenen Faktoren, wie z. B. der Wahl des Transportmittels (Luft-, Schiff- oder LKW-Fracht), beeinflusst. Nach Auskunft von Wirtschaftsbeteiligten gilt grundsätzlich, dass der Transport von Fleisch tendenziell kostengünstiger ist als der Lebendviehtransport. Dies liegt zum einen daran, dass das Lebendgewicht eines Tieres erheblich höher ist als das Gewicht des entsprechenden Schlachtkörpers. Darüber hinaus haben Lebendviehtransporter bauartbedingt eine geringere Nutzlast und der Bedarf an Laderaum ist für Lebendvieh erheblich größer.

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

Wenn nein, warum nicht?

Nein, siehe hierzu die Ausführungen zu Frage 23. Darüber hinaus ist die Entscheidung, welche Transportmöglichkeiten letztlich genutzt werden, nicht nur von ökonomischen Faktoren abhängig. Auch regionale Strukturen (nächster erreichbarer Schlachthof), Verbraucherpräferenzen (Wunsch nach regionaler Herkunft) und tierschutzrechtliche Fragen haben einen Einfluss auf die Auswahl des Transportverfahrens.

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

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, was tut die Bundesregierung konkret hierzu?

Da Tiere insbesondere bei langen Beförderungen besonderen Belastungen ausgesetzt sein können, sollten Transporte von Schlachttieren über große Entfernungen grundsätzlich auf ein Minimum begrenzt und Langzeittransporte von Schlachttieren durch Fleischtransporte ersetzt werden. Vor diesem Hintergrund stimmt die Bundesregierung auch keine weiteren Veterinärbescheinigungen mehr für den Export von Schlachttieren in Drittländer ab.

Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung grundsätzlich und entsprechend dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP für eine Begrenzung der Tiertransportzeiten auf EU-Ebene ein. Bevor jedoch eine konkrete maximale Transportzeit für Schlachttiere festgelegt werden kann, muss geprüft werden, welche Wirkungen und Folgen diese Begrenzung hätte. In diesem Zusammenhang müssen auch geografische Besonderheiten und evtl. Randlagen berücksichtigt werden.

Außerdem ist abzuwägen, ob durch eine generelle Begrenzung der Schlachtiertransporte auf z. B. acht Stunden ggf. Schlachttiere verstärkt an Sammel- bzw. sogenannten Kontrollstellen, die sich in der Nähe von Schlachthöfen befinden, eingestallt werden. In diesem Fall käme ein zusätzlicher Ab- und Aufladevorgang hinzu sowie eine neue Umgebung mit neuen Buchtenpartnern, was zusätzlich Stress für die Tiere bedeuten würde. Entsprechende Anreize sollten vermieden werden.

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?

Die Europäische Kommission hatte in ihrem Bericht vom 10. November 2011 angekündigt zu prüfen, ob Durchführungsmaßnahmen hinsichtlich der Navigationssysteme erarbeitet werden können. Bisher wurde den Mitgliedstaaten allerdings noch kein entsprechender Entwurf über Durchführungsmaßnahmen unterbreitet. Auch ein Termin für die Vorlage eines solchen Entwurfs wurde bisher noch nicht angekündigt. Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/13009) wird verwiesen.

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

Aufgrund noch nicht ausgereifter technischer Anforderungen, ist eine routinemäßige Auswertung der Navigationssysteme derzeit nur in Einzelfällen möglich. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/13009) verwiesen.

Die zuständigen Behörden der Länder haben im Rahmen der Überarbeitung des „Handbuchs Tiertransporte“ Ansätze bezüglich der Anforderungen an die Navigationssysteme im Rahmen der Zulassung von Transportmitteln und der Überwachung erörtert und ergänzt. Diese Ansätze beinhalten Anforderungen, nach denen zukünftig die Aufzeichnungs- und Auswertungsmöglichkeiten der Navigationssysteme nach Abschluss und während eines Transportes verbessert werden sollen.

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?

Im Juni 2012 haben sich im Agrarrat insbesondere Schweden, die Niederlande, Belgien und Österreich für eine Begrenzung der Transportzeiten von Schlachtiertransporten auf maximal acht Stunden ausgesprochen. Die Europäische Kommission hat die Forderungen zur Kenntnis genommen und mitgeteilt, dass zunächst eine Verbesserung der Umsetzung der vorhandenen Regelungen angestrebt wird und eine Änderung der Vorschriften zum Transport nicht in Erwägung gezogen wird.

29. Wie positioniert sich die Bundesregierung in dieser Diskussion?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

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)?

In der nachstehenden Tabelle sind die Anzahl der Kontrollen und Verstöße aufgeführt, die bei Tiertransporten in Deutschland im Zeitraum von 2009 bis 2012 erfolgten. Eine Untergliederung nach Art des Verstoßes wird nicht erfasst und liegt daher nicht vor.

	2009	2010	2011	2012
Anzahl der Kontrollen	347 112	331 638	328 561	289 027
Anzahl (bzw. Anteil) der Verstöße*	4 113 (1,18 %)	4 284 (1,29 %)	4 284 (1,30 %)	3 950 (1,37 %)
Anzahl der Dokumentenkontrollen	117 562	150 430	153 752	106 664
Anzahl (bzw. Anteil) der Verstöße in der Dokumentenkontrolle*	1 642 (1,4 %)	717 (0,48 %)	1 582 (1,03 %)	805 (0,75 %)

* Die Anzahl der Verstöße bezieht sich auf die Anzahl der tatsächlich kontrollierten Transporte und nicht auf alle in Deutschland durchgeführten Transporte.

Die Kontrollen wurden überwiegend am Bestimmungsort (ca. 77 Prozent aller Kontrollen) und am Versandort (ca. 17 Prozent aller Kontrollen) durchgeführt. Der Anteil der festgestellten Verstöße in Deutschland liegt in den Jahren 2009 bis 2012 zwischen ca. 1,2 Prozent und 1,4 Prozent und fällt damit gering aus. Zur Behebung festgestellter Mängel werden von den zuständigen Behörden Maßnahmen ergriffen, die u. a. verstärkte Schwerpunktkontrollen an Bestimmungsorten und auf der Straße in Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden beinhalten und zur Einleitung von Sanktionen führen.

Eine Übersicht über die in der EU festgestellten Verstöße bei Tiertransporten liegt der Bundesregierung nicht vor. Hinsichtlich der Anzahl der Verstöße in einzelnen Mitgliedstaaten wird auf die Internetseite der Europäischen Kommission verwiesen, auf der Berichte einzelner Mitgliedstaaten abgerufen werden können (http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/inspections_reports_reg_1_2005_de.htm).

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

Zwar werden von den Mitgliedstaaten jährlich Berichte über die durchgeführten Kontrollen von Tiertransporten nach Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 erstellt, diese beinhalten jedoch keine detaillierten Angaben über die Anzahl toter, dehydrierter oder verletzter Tiere. Eine entsprechende Übersicht liegt der Bundesregierung daher nicht vor.

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

Eine Übersicht der von den jeweils zuständigen Behörden verhängten Geldbußen für Verstöße bei Tiertransporten existiert nicht. Nach Kenntnis der Bundesregierung erstellen jedoch einige Bundesländer für die Vereinheitlichung von Maßnahmen gegen Verstöße bei Tiertransporten einen Bußgeldkatalog für ihr Land. Dieser wird dann den jeweiligen Polizeidienststellen sowie den für die Überwachung von Tierschutzvorschriften zuständigen Behörden zur Anwendung zur Verfügung gestellt.

Die Geldbußen bei Ordnungswidrigkeiten werden nach § 18 Absatz 4 des Tierschutzgesetzes bemessen und können bis zu 25 000 Euro betragen. Die zuständigen Behörden der Länder legen die Höhe je nach den Verhältnissen des Einzelfalles nach den Vorgaben des § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten fest.

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?

Die zuständigen Behörden der Länder ahnden die Verstöße, die in dem jeweiligen Zuständigkeitsbereich begangen und ermittelt werden und teilen diese Verstöße nach Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 der jeweiligen zuständigen Behörde mit, die dem Transportunternehmer die Zulassung erteilt oder falls die Vorschriften vom Fahrer nicht eingehalten werden, der Behörde die den Befähigungsnachweis ausgestellt hat. Darüber hinaus werden Verstöße mit einer Geldbuße von mehr als 250 Euro in das Gewerbezentralregister eingetragen. Im Fall eines Verstoßes durch ein Transportunternehmen oder einen Fahrer aus einem anderen Mitgliedstaat wird der Verstoß über die nationale Kontaktstelle den zuständigen Behörden des betroffenen Mitgliedstaates mitgeteilt. Eine zentrale Erfassung der Transporteure, die Verstöße begangen haben, ist daher nicht erforderlich.

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?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Übersicht der von den zuständigen Behörden verhängten Geldbußen für Verstöße bei Tiertransporten existiert nicht (siehe auch Antwort zu Frage 30). Nach Artikel 25 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 müssen die Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Nach § 17 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind die Grundlage für die Zumessung der Geldbuße die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Vorwurf, der den Täter trifft. Dabei sind in der Regel auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters zu berücksichtigen. Nach Absatz 4 soll die Geldbuße den wirtschaftlichen Vorteil, den der Täter aus der Ordnungswidrigkeit gezogen hat, übersteigen. Reicht das gesetzliche Höchstmaß hierzu nicht aus, so kann es überschritten werden.

Die Geldbußen bei Ordnungswidrigkeiten werden nach § 18 Absatz 4 des Tierschutzgesetzes bemessen und können bis zu 25 000 Euro betragen. Die zuständigen Behörden der Länder legen die Höhe je nach den Verhältnissen des Einzelfalles nach den Vorgaben des § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten fest.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, nach Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005, dem Transportunternehmer bei wiederholten Verstößen die Zulassung und dem Betreuer oder dem Fahrer den Befähigungsnachweis zu entziehen und so dafür zu sorgen, dass diejenigen, die die Vorgaben der Verordnung nicht eingehalten haben, keine Tiere mehr transportieren dürfen.

Nach Auffassung der Bundesregierung sind bei konsequenter Anwendung die Höhen der jeweiligen Sanktionierungen ausreichend um eine abschreckende Wirkung zu erzielen.