



# **Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern**



**EUROPEAN COMMISSION**

Directorate-General for Health and Food Safety  
Directorate G — Crisis Management in Food, Animals and Plants  
Unit G.2 — Animal Health and Welfare

*Contact:* Denis Simonin

*E-mail:* [SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu](mailto:SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu)

*European Commission  
B-1049 Brussels*

# **Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern**

Director- General for Health and Food Safety

Common Financial Framework for the management of the expenditure in the food chain area

***EUROPE DIRECT is a service to help you find answers  
to your questions about the European Union***

Freephone number (\*):  
00 800 6 7 8 9 10 11

(\* The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you)

**LEGAL NOTICE**

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018

---

PDF	ISBN:978-92-79-87126-9	doi: 10.2875/3062	EW-BI-18-001-DE-N
-----	------------------------	-------------------	-------------------

---

© European Union, 2018  
Reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

## Acknowledgements



## Korrespondenz

Jegliche Korrespondenz zu diesem Projekt bitte per E-Mail an folgende Adresse: [hans.spoolder@wur.nl](mailto:hans.spoolder@wur.nl)

***Zitation:***

Bitte zitieren Sie dieses Dokument folgendermaßen: Konsortium des Animal Transport Guides Project (2017-rev1 Mai 2018). Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern

# Inhalt

0.	EINLEITUNG.....	9
0.1	HERANGEHENSWEISE UND DANKSAGUNG.....	9
0.2	ZIEL DIESES LEITFADENS.....	11
0.3	WICHTIGE TIERSCHUTZRISIKEN BEIM TRANSPORT VON RINDERN.....	12
0.4	TIERBASIERTE PARAMETER.....	14
0.5	STRUKTUR DES LEITFADENS.....	15
0.6	DEFINITIONEN.....	16
1.	ADMINISTRATIVE FRAGEN.....	18
1.1	EINFÜHRUNG.....	18
1.2	VERWALTUNG.....	19
1.3	KOMPETENZ UND AUSBILDUNG.....	20
1.4	VERANTWORTLICHKEITEN.....	21
2.	TRANSPORTPLANUNG UND VORBEREITUNG.....	23
2.1	EINFÜHRUNG.....	23
2.2	PLANUNG DES TRANSPORTS.....	23
	2.2.1 Transportdauer.....	24
	2.2.2 Notfallpläne.....	25
2.3	TRANSPORTMITTEL.....	28
	2.3.1 Fahrzeugdesign und -wartung.....	30
	2.3.2 Flächenzumessungen.....	31
	2.3.3 Fahrzeugboden und Einstreu.....	33
	2.3.4 Klimakontrolle während langer Transporte.....	33
2.4	VORBEREITUNG DER TIERE.....	34
	2.4.1 Vorbereitung von Tieren und Ausrüstung.....	35
	2.4.2 Transportfähigkeit.....	36
3.	UMGANG MIT DEN TIEREN UND DEREN VERLADUNG.....	39
3.1	EINFÜHRUNG.....	39
3.3	UMGANG MIT RINDERN WÄHREND DER VERLADUNG.....	41
4.	DER TRANSPORT.....	45
4.1	EINFÜHRUNG.....	45
4.2	FAHREN UND FAHRSTIL.....	45
4.3	KLIMAÜBERWACHUNG.....	47
4.4	TRÄNKE- UND FÜTTERUNGSINTERVALLE.....	49
4.5	VERSORGUNG KRANKER UND VERLETZTER TIERE.....	52
4.6	NOTFÄLLE.....	53
5.	ENTLADEN DER TIERE.....	55
5.1	EINFÜHRUNG.....	55

5.2 GESTALTUNG DES ENTLADEBEREICHES .....	55
5.3 BETRIEB DES ENTLADEBEREICHES.....	56
5.4 VERSORGUNG DER TIERE BEIM ENTLADEN .....	57
5.5 REINIGUNG UND DESINFEKTION VON FAHRZEUGEN NACH DEM ENTLADEN DER TIERE .	58
6. AUFENTHALT IN KONTROLLSTELLEN, MÄRKTEN UND SAMMELSTELLEN .....	60
6.1 EINFÜHRUNG .....	60
6.2 UNTERBRINGUNG .....	61
6.3 FÜTTERN UND TRÄNKEN.....	62
6.4 BIOSICHERHEIT, REINIGUNG UND DESINFEKTION .....	64
6.5 NOTFALLPLANUNG .....	66
QUELLENVERZEICHNIS .....	68

## 0. EINLEITUNG

Seit 1991 hat die EU einen gemeinsamen Rechtsrahmen für Tiertransporte geschaffen, der durch die [Verordnung \(EG\) Nr 1/2005](#) über den Schutz von Tieren während des Transports, im Weiteren als „die Verordnung“ bezeichnet, aktualisiert wurde. Sie trat am 1. Januar 2007 in Kraft und zielt darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und gleichzeitig einen ausreichenden Schutz für die Tiere zu gewährleisten. Inhalte und Auswirkungen der Verordnung sind Gegenstand einer wissenschaftlichen Stellungnahme der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit ([EFSA, 2011](#)), der im Jahr 2012 ein Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat folgte ([Anon., 2011](#)). In diesem Bericht wurden drei wichtige Empfehlungen formuliert:

1. Die Verordnung hat sich positiv auf das Wohlergehen von Tieren während des Transports ausgewirkt, aber es gibt **Raum für Verbesserungen**;
2. Eine **Änderung** der Verordnung ist **nicht der beste Ansatz**, um die festgestellten Probleme zu lösen;
3. Was die Kluft zwischen den Anforderungen der Rechtsvorschriften und den verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen betrifft, so ist die Kommission der Ansicht, dass sie am besten durch die **Annahme von Leitlinien für bewährte Verfahren** behoben werden kann.

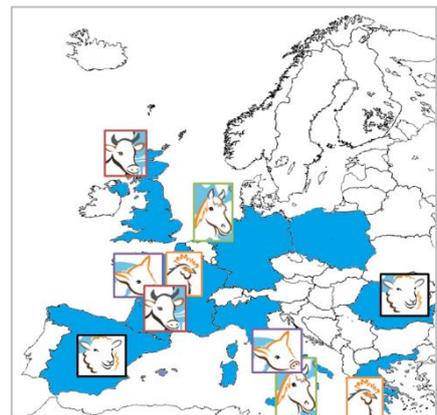
Die Europäische Kommission begrüßt die "klaren und einfachen Leitfäden zur Bewertung der Transportfähigkeit", wie sie für [Rinder](#) im Jahr 2012, für [Equiden](#) und [Schweine](#) im Jahr 2016 von Interessenvertretern erstellt wurden. Es wurde als wichtig angesehen, diesen Ansatz auf alle Aspekte des Wohlbefindens von Tieren während des Transports zu erweitern.

### 0.1 HERANGEHENSWEISE UND DANKSAGUNG

Dieser Leitfaden wurde im Rahmen des "Animal Transport Guides" Projektes im Auftrag der DG SANTE mit dem Vertrag SANCO/2015/G3/SI2.701422 erstellt. Das Projekt begann am 10. Mai 2015, sein **Hauptziel war die Entwicklung und Verbreitung guter und besserer Praktiken für den Tiertransport**. Die Grundlagen für diesen Leitfaden wurden durch eine intensive Literaturrecherche gelegt, die eine wesentliche Anzahl an vorhandenen Praktiken beinhaltete. Ein Überblick über diese Praktiken kann auf der Internetseite des Projekts eingesehen werden: <http://animaltransportguides.eu/>. Es gibt je einen Bericht zu den fünf Tierarten Schweine, Geflügel, Pferde, Schafe und Rinder. Im zweiten Jahr wurden diese umfangreichen Auflistungen diskutiert und zu großen Teilen neu geschrieben, um die fünf Leitfäden für die gute fachliche Praxis zu entwickeln. Dabei wurde intensiv mit Interessenvertretern zusammengearbeitet.

Der erste Schritt auf dem Weg von der Sammlung zu einem Entwurf eines Leitfadens für gute Praktiken wurde auf der Ebene der Mitgliedstaaten getan. Teams von wissenschaftlichen Partnern aus zwei Ländern pro Tierart (die "Duo-Länder") übernahmen dabei die Führung:

- ✓ Schaf: Spanien und Rumänien
- ✓ Geflügel: Griechenland und Frankreich
- ✓ Schwein: Italien und Frankreich
- ✓ Pferd: Italien und die Niederlande
- ✓ Rind: Vereinigtes Königreich und Frankreich



Die wissenschaftlichen Partner ermittelten Praktiken auf Basis der aktuellen EU-Gesetzgebung ("**Gute Praxis**") und Praktiken, die höheren Anforderungen begegnen ("**Bessere Praxis**"). Die Partner forderten dann die nationalen Interessengruppen in ihren Ländern auf, über diese Vorschläge für gute und bessere Praktiken nachzudenken. Zur Unterstützung dieses Prozesses und um einen Konsens zu erreichen, wurde ein "iteratives Delphi-Verfahren der anonymisierten Input-Sammlung" eingesetzt. Weit über 100 Interessensvertreter waren an diesem Schritt beteiligt, die verschiedene Hintergründe repräsentierten. Die meisten Betroffenen gaben an, dass sie als Landwirte (19 Personen), Transporteure (27), Schlachthofpersonal (13), NGO (12) und zuständige Behörden (27) teilnahmen. An diesem Konsultationsprozess nahmen auch Vertreter des Tierhandels, der Wissenschaft und der Fahrzeughersteller teil. Alle Gespräche wurden in der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaates geführt. Das Endergebnis dieses Delphi-Verfahrens waren fünf "Entwürfe für Leitfäden für die gute Transportpraxis". Diese wurden nicht veröffentlicht, sondern als Grundlage für die endgültigen Leitfäden verwendet.

Die endgültigen Leitlinien für jede der fünf Tierarten wurden im Rahmen einer zweiten Runde der Konsensbildung auf europäischer Ebene mit Hilfe von "**Fokusgruppen**" entwickelt. Diese Fokusgruppen hatten eine internationale Basis: Die Delegierten wurden gebeten, Wissen, Erfahrungen und Meinungen über das eigene Land hinaus zu vertreten. Die folgende **Tabelle 0.1** zeigt die Zusammensetzung dieser fünf Fokusgruppen.

**Tabelle 0.1** Zusammensetzung der internationalen Fokusgruppen, die an der Erstellung der finalen Leitfäden beteiligt sind. Die Zahlen geben die Anzahl der Vertreter pro Interessengruppe an.

	Schafe	Geflügel	Schw eine	Pferde	Rinder	Total
<b>Tierhalter</b>	3	5	3	1		12
<b>Fahrzeug- hersteller</b>			2			2
<b>Tierhändler</b>	1				2	3
<b>Transporteure</b>		3	2	3	5	13
<b>Schlachthöfe</b>	2	5		1		8
<b>Amtstierärzte</b>		2	1	2	2	7
<b>Tierwissen- schaftler</b>	2	3	2	2	2	11
<b>Tierschutz- organisationen</b>	2	3	2	4	5	16
<b>Total</b>	10	21	12	13	16	<b>72</b>

Erste Treffen der fünf Fokusgruppen wurden Ende Mai 2016 organisiert. Bei diesen Treffen wurden die Entwürfe der Leitfäden von den wissenschaftlichen Partnern vorgestellt. Anschließend wurde mit den Stakeholdern ein Fahrplan zur Überführung der Entwürfe in die aktuellen Endversionen vereinbart. Alle Fokusgruppen trafen sich anschließend in Brüssel, um für den Wortlaut jeder einzelnen Praxis, die in die endgültigen Leitfäden

aufgenommen werden sollte, einen Konsens zu erzielen. Die Tierartengruppen benötigten eine unterschiedliche Anzahl von Treffen und die letzten fanden im März 2017 statt.

Zur Unterstützung des Schreibprozesses richtete das Projektteam eine "**Stakeholder-Plattform**" ein. Diese Expertengruppe gab während der ersten zwei Jahre des Projekts Ratschläge zur Problemlösung für alle fünf Leitfäden. Die Plattform bestand aus Vertretern von 13 internationalen Organisationen oder Interessengruppen: die Internationale Straßentransportunion (IRU), die Föderation der Tierärzte Europas (FVE), die Eurogroup for Animals, Copa-Cogeca, der Verband der Geflügelverarbeiter und des Geflügelhandels (AVEC), die Arbeitsgemeinschaft deutscher Tierzüchter (ADT), Eyes on Animals, dem irischen Landwirtschaftsministerium, dem Fahrzeughersteller Pezzaioli, der Union Européenne du Commerce du Bétail et des Métiers de la Viande (UECBV), dem European Forum of Farm Animal Breeders (EFFAB), dem Bundesverband deutsche Tiertransporte (BDT) und dem griechischen Landwirtschaftsministerium. Die Plattform traf sich über zwei Jahre hinweg fünfmal in Brüssel.

Bei der Entwicklung der fünf Leitfäden wählten die Fokusgruppen und die Stakeholder-Plattform 17 Themenbereiche aus, die besondere Aufmerksamkeit verdienen. Die Praktiken in diesen Bereichen wurden in 17 so genannten "**Merkblättern**" zusammengefasst, um die kritischsten Aspekte der Transporte oder die gefährdetsten Tierkategorien zusammenzufassen und verständlich darzustellen. In Verbindung mit dem aktuellen Rinderprotokoll wurden 4 Merkblätter erstellt: Transport laktierender Kühe, Langstreckentransport, Be- und Entladen und der Transport von Kälbern. Diese vier und die anderen Leitfäden zugehörigen werden in acht europäischen Sprachen veröffentlicht.



Zielgruppe der Merkblätter sind Landwirte, Fahrer, Amtstierärzte und Schlachthofmitarbeiter. Zielgruppe der Leitfäden sind Organisatoren, zuständige Behörden und politische Entscheidungsträger. Die Leitfäden und Merkblätter finden Sie auf der Website des Projekts: <http://animaltransportguides.eu/>.

Die Entwicklung von Merkblätter und Leitfäden wäre ohne die sehr konstruktiven Diskussionen auf nationaler und internationaler Ebene mit den oben genannten Stakeholdern nicht möglich gewesen. **Ihre Hilfe war unerlässlich und die Autoren sind dankbar für ihre Zeit und ihr Wissen als Beitrag zur Erstellung der Leitfäden.**

## 0.2 ZIEL DIESES LEITFADENS

Mit dem vorliegenden Leitfaden für eine gute Praxis soll **das Wohlergehen der Tiere während des Transports verbessert werden**, indem er **praktikable Instrumente** zur Erfüllung der Anforderungen der Verordnung und solche vorschlägt, die über diese Anforderungen hinausgehen.

Der Transport ist eine Stresssituation für Tiere. Dieser Leitfaden listet Praktiken auf, die im Einklang mit der Verordnung den Unternehmer bei der Verbesserung der Qualität von Tiertransporten unterstützen und so die Belastung der Tiere mindern und den Tierschutz fördern sollen.

Die Praktiken in diesem Leitfaden basieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie Erfahrungen und Informationen von Stakeholdern. Eine Unterscheidung nach Quellen wird nicht vorgenommen, es sei denn, dies wird für ein besseres Verständnis oder als Beleg für den Hintergrund angesehen. Sie können verwendet werden, um unternehmensspezifische Richtlinien oder Standardarbeitsanweisungen zu entwickeln, oder als Referenzquelle für praktikable Tierschutzverbesserungen beim Transport.

**Dieses Dokument ist nicht rechtsverbindlich und berührt nicht die Anforderungen der EU-Rechtsvorschriften für Tiertransporte oder andere einschlägige Rechtsvorschriften, noch stellt er eine Verpflichtung für die Europäische Kommission dar. Für die verbindliche Auslegung des Unionsrechts ist der Europäische Gerichtshof zuständig. Der Leser wird gebeten, diesen Leitfaden in Verbindung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften zu verwenden und sich gegebenenfalls an die zuständigen Behörden zu wenden.**

## 0.3 WICHTIGE TIERSCHUTZRISIKEN BEIM TRANSPORT VON RINDERN

Der Transport beinhaltet eine Vielzahl potentieller Stressfaktoren, die sich negativ auf das Wohlbefinden der Tiere auswirken können. Eine neue und ungewohnte Umgebung, Bewegungseinschränkungen, Vibrationen, plötzliche und ungewöhnliche Geräusche, Tierfitness, Änderungen der Gruppenzusammensetzung, Temperatur- und Luftfeuchteschwankungen sowie unzureichende Belüftung und oft auch mangelnde Futter- und Wasserversorgung haben Auswirkungen auf den Zustand der Tiere. Die Auswirkungen all dieser Faktoren werden durch den Zustand der Tiere, die Art und die Dauer des Transports beeinflusst. Wegen der längeren Dauer der Exposition gegenüber den werden **lange Transporte** als schädlicher für das Wohlbefinden der Tiere eingestuft. Daraus wird deutlich, dass belastende Fahrten mit aversiv einwirkenden Transportbedingungen sich negativ auf die Gesundheit und das Wohlergehen der Tiere auswirken können. Dies hat auch **Auswirkungen auf Produktivität und Rentabilität**, z.B. durch Gewichtsabnahmen, physiologischem Wassermangel und Minderung der Fleischqualität bei Schlachttieren

Durch unregelmäßiges **Fahren** wirken Kräfte auf die Tiere ein, die das Risiko von Stoß- und anderen Verletzungen erhöhen und durch hohen Kräfteaufwand für das Gleichgewicht besonders auf langen Fahrten zur Ermüdung der Tiere führen [4.2 Fahrstil](#).

Eine unzureichende Berücksichtigung geänderter Anforderungen an **Ladedichte** und Kopfraum kann ebenfalls das Risiko erhöhen [2.3.2 Ladedichte](#). Das Wetter und die klimatischen Bedingungen müssen beachtet werden und die Ladedichte soll so angepasst werden, dass die **thermische Belastung** der Tiere minimiert wird [2.3.4 Klimaüberwachung bei langen Transporten](#). Auch beim Transport von behornten sowie hochtragenden Tieren muss eine Flächenzumessung, die über die Minimalanforderungen der Verordnung hinausgeht, eingeplant werden.

Der Transport **junger Kälber** (insbesondere auf langen Transporten) stellt eine besondere Herausforderung dar. Vor allem das Füttern und Tränken nach den Anforderungen der Verordnung gestaltet sich oft sehr schwierig, da die Kälber die verfügbare Ausstattung nicht nutzen können. Kälber können auf dem Fahrzeug nicht bedarfs- und verhaltensgerecht getränkt und gefüttert werden (d.h. mit Milch/Milchausstauscher/Elektrolyten versorgt werden), das Abladen dafür soll in Kontrollstellen, Sammelstellen oder auf Märkten stattfinden [6.3 Fütterung und Tränke](#). Dieses Problem wirkt sich dann jedoch auf die erlaubten Transportzeiten aus (19 Stunden), da die Kälber nach 8 bis 9 Stunden mit Futter und Wasser versorgt werden müssen.

Ein anderer wichtiger Aspekt in der Transportpraxis und ein potentielles Tierschutzrisiko ist die Planung des Melkens laktierender Kühe. Für einen korrekt geplanten Transport ist entscheidend, dass Melkmöglichkeiten und Personal zu den entsprechenden Zeiten an den entsprechenden Orten verfügbar sind (z.B. unmittelbar nach der Ankunft am Bestimmungsort oder an einem Zwischenhalt), um Verzögerungen bei der Melkzeit zu vermeiden [2.2 Transportplanung](#).



Einen entscheidenden Belastungsfaktor stellen die **Verladung** und der Umgang mit den Tieren vor der Verladung dar [3.3 Verladung](#), auch unter dem Gesichtspunkt, dass die Tiere vor der Verladung u. U. Wasser- oder Futtermangel aufweisen. **Beförderungszeiten** werden häufig durch hohes Verkehrsaufkommen verlängert, was unter hohen Temperaturen Auswirkungen auf das Tierwohl hat [2.2.2 Notfallpläne](#).

Der internationale und innerschweizerische Handel mit ausgedehnten Transporten, insbesondere über Wasser, kann unter den jeweiligen Transportbedingungen zu besonderen zusätzlichen Tierschutzproblemen (z.B. mit dem Schiff oder – seltener - mit dem Flugzeug) und zu einem höheren Krankheitsrisiko führen.

Vertrautheit der Rinder innerhalb einer Gruppe, schonender Umgang beim Be- und Entladen, kürzere Reisezeiten, Berücksichtigung von Platzbedarf und vorsichtiges Fahren verringern das Risiko von Tierschutzrisiken und Verletzungen beim Transport. Der Transport von **behornten Tieren** erhöht das Risiko, dass andere Tiere verletzt werden.

Der vorliegende Leitfaden wurde so strukturiert, dass die angeführten Punkte und Aspekte berücksichtigt und im Kontext der festgestellten sechs Abschnitte des Tiertransportes behandelt werden.

## 0.4 TIERBASIERTE PARAMETER

Das ultimative Ziel des Angebots richtiger Bedingungen während des Transportes sollte ein gutes Wohlergehen sein, damit die Tiere am Bestimmungsort gesund und fit den LKW verlassen. Die derzeitigen Gesetze, die bestehenden Leitlinien für Transportfähigkeit ([Eurogroup for Animals et al., 2012](#)), die meisten Qualitäts-sicherungs-systeme und auch der vorliegende Leitfaden bieten viele Vorschläge, wie diese Bedingungen sein sollten. Sie bieten Vorschläge zum Platzangebot, zur Häufigkeit und Dauer von Ruhepausen sowie dem Futter- und Wasserbedarf der Tiere. Diese beruhen auf jahrelange Erfahrung oder gründlicher Forschung, welche die Risiken bei Abweichungen von diesen Vorschlägen identifiziert hat: Wenn das Platzangebot zu gering ist, haben die Tiere keinen Zugang zum Wasser, können leicht verletzt werden, sind nicht in der Lage sich auszuruhen; Wenn sie sich nicht ausruhen können, hat dies negative Auswirkungen auf das Tierwohl und die Fleischqualität; usw.

Es ist wichtig zu wissen, dass Empfehlungen, die auf "**Bedingungen**" beruhen (die Ressourcen auf dem LKW oder Umgang und Tiermanagement durch die Betreiber) **nicht unbedingt ein gutes Wohlergehen garantieren**: Sie bieten lediglich Ratschläge, um die Chance zu maximieren, dass das Wohlergehen des Tieres gut sein wird. Die Wirkung auf das tatsächliche Tierwohl wird auch durch andere Faktoren beeinflusst, da viele der (empfohlenen) Bedingungen miteinander interagieren. Offensichtliche Beispiele sind die Effekte von feuchter Haut und Umgebungstemperatur: Wenn es zu heiß ist, dann kann das Besprühen wünschenswert sein, aber wenn es eiskalt ist, dann sollten Sie Ihre Tiere trocken halten. Ein anderes Beispiel ist der Zusammenhang zwischen den Fahrtbedingungen und der Länge des Transports: nach einem belastenden Transport überwiegen die Vorteile der Pause außerhalb des Fahrzeugs den Stress der Entladung. Allerdings, wenn die Reise ruhig war und die Bedingungen an Bord optimal, wird der Vorteil der Entladung geringer ausfallen und in einigen Fällen kann es sogar besser sein, die Tiere auf dem LKW zu belassen.

Angesichts dieser Beschränkungen der Management- und Ressourcenbezogenen Praktiken ist es offensichtlich, dass **tierbezogene Indikatoren ein nützliches Werkzeug zur Kontrolle sein können**, um den Wirtschaftsteilnehmern zu helfen, den Tierschutz zu gewährleisten und gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Tierbezogene Indikatoren (animal based measures – ABM) wie Verletzungen, Hecheln, Zittern, Körper- und Hauterkrankungen, können als direkte Indikatoren für den Tierschutz interpretiert werden. Die Verwendung von ABMs während des Tiertransports ist nicht so neu und innovativ wie es klingen mag. Solche Indikatoren wurden schon lange Zeit in die Ausbildung für Transporteure aufgenommen, und gute Fahrer und Halter orientieren sich bereits an den "Signalen", die sie von den Tieren erhalten. Bei Routinekontrollen werden sie nicht (nur) auf die Temperaturanzeige schauen, um zu sehen, ob die Belüftung ausreichend ist: Sie werden die Tiere auf Anzeichen von Keuchen oder Zittern untersuchen. Sie beurteilen die Müdigkeit nicht nach der Länge der Reise, sondern nach der Haltung und dem Ruheverhalten der Tiere.

Tierbasierte Maßnahmen können **vor, während und nach** einem Transport genutzt werden. Sie können während der Routinekontrollen verwendet werden, um zu beurteilen, wie der Transport verläuft und wenn Maßnahmen erforderlich sind, um den Tierschutz zu verbessern. Sie können auch nach einem Transport benutzt werden, wenn Tiere entladen werden, um zu wissen, wie die Tiere den Transport überstanden haben. Das Wissen wird dem Transporter (und anderen, die die Tiere behandeln) helfen, die Bedingungen während des nächsten Transports zu verbessern.

**Tabelle 0.2** Um Das Ziel des "guten" Transports hinsichtlich des Wohlergehens von Rindern zu erreichen, sollten bei der Überwachung folgende ABMs verwendet werden:

Parameter	Beschreibung
Tod bei der Ankunft	Bei Ankunft atmet das Tier nicht mehr und hat keinen Puls (Herzstillstand).
Schwere oder vollständige Lahmheit (Festliegen)	Ein Tier wird als schwer Lahm bezeichnet, wenn es nicht in der Lage ist, ein oder mehrere Beine zu belasten. Ein Tier wird als festliegend gewertet, wenn es nicht aufstehen oder ohne Hilfe stehen kann, aber noch am Leben ist.
Ausrutschen	Mit Ausrutschen verliert ein Rind vorübergehend die Balance, ohne dass Körperteile - außer den Beinen - den Boden berühren.
Stürzen	Stürzen ist ein Balance-Verlust mit der Berührung des Bodens mit anderen Körperteilen als den Extremitäten.
Zittern, Hecheln, Schwitzen	Zittern ist definiert als langsame und unregelmäßige Schwingungen eines Körperteils oder des gesamten Körpers (Hautbewegungen zur Abwehr von Fliegen werden nicht als Zittern bewertet!). Keuchen ist definiert als das Einatmen von kurzen Atemzügen durch das Maul. Tiere mit sichtbaren Schweißspuren auf der Haut (nasse Tiere, getrocknete Schweißflecken, Salzablagerungen) gelten als schwitzende Tiere.
Sauberkeit	Rinder werden als verschmutzt angesehen, wenn $\geq 25\%$ der Körperoberfläche verschmutzt sind.
Erschöpfung	Anzeichen schwerer Erschöpfung sind z.B. das Ablegen von Kinn oder Gliedmaßen auf Trennwänden oder Trögen, geschlossene Augen, das starke Verlangen nach Ruhe im Liegen.
Andere ernste Gesundheitsprobleme	Jedes schwerwiegende klinische Gesundheitsproblem, das leicht sichtbar ist und möglicherweise durch den Transport (Management) ausgelöst oder beeinträchtigt wurde und nicht bereits durch die oben genannten Parameter abgedeckt ist.

## 0.5 STRUKTUR DES LEITFADENS

Der Transport ist eine **Verkettung** von Ereignissen von der Vorbereitung bis zum Entladen. Um die Nutzung des Leitfadens bei der täglichen Arbeit zu vereinfachen, ist er so aufgebaut, dass er sich an den folgenden sechs Stationen des Transports orientiert:

1. Administrative Aspekte
2. Vorbereitung und Planung
3. Umgang mit den Tieren und Verladung
4. Der Transport
5. Aufenthalt in Kontrollstellen, Sammelstellen und auf Märkten
6. Entladen

Abschnitte 2 – 6 folgen den Vorgängen während eines Transportes in chronologischer Reihe. Der erste „Abschnitt“ wurde vorgeschaltet, weil Verwaltungsfragen, inklusive Kompetenzen und Ausbildung etc. wichtig für die Ausführung fast aller Vorgänge auf dem Transport sind. Jeder Abschnitt ist unterteilt in eine Reihe von Aspekten, und für jeden von ihnen zeigt dieser Leitfaden "gute Praktiken" sowie "bessere Praktiken jenseits der EU-Gesetzgebung". Siehe unten für Definitionen.

Die Praktiken sind im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen auf das Wohlergehen der Tiere nicht gleichermaßen wichtig. Daher schlägt dieser Leitfaden Themenbereiche vor, die sehr wichtig sind, und Bereiche, die zwar relevant, aber weniger wichtig sind. Die sehr wichtigen Themen werden in diesem Leitfaden "im Kasten" dargestellt.

Die digitale Version dieses Leitfadens enthält Begriffe und Referenzen mit sog. **'Hyperlinks'**. Ein Klick auf einen solchen Link (normalerweise 'Strg' + 'linke Maustaste') leitet zu einem verbundenen Thema in diesem Leitfaden, oder zu Hintergrundinformationen in Dokumenten oder auf Internetseiten, die dem Leser, vorausgesetzt er hat Internetzugang, zur Verfügung stehen.

## 0.6 DEFINITIONEN

Für diesen Leitfaden gilt Folgendes:

- **'Gute Praktiken'** sind definiert als: Maßnahmen, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Tiere gewährleisten.
- **'Bessere Praktiken über die EU-Gesetzgebung hinausgehend'** sind definiert als zusätzliche Leitlinien zur Verbesserung von Verfahren und Abläufen, um über die gesetzlich festgelegten Mindestanforderungen hinauszugehen und den Tierschutzstatus der Tiere in den entsprechenden Zeiträumen und Verfahren zu erhöhen. Sie werden im gesamten Dokument als "bessere Praktiken" abgekürzt.

Zusätzlich zu den oben genannten Definitionen der guten und besseren Praktiken gibt es im Folgenden eine Liste von verwendeten Ausdrücken, die eine genaue Definition erfordern. Wenn es möglich war, wurden diese Definitionen aus der Verordnung entnommen (**Tabelle 0.3**).

**Tabelle 0.3** Liste der in diesem Leitfaden verwendeten Begriffe

Sammelstelle	Orte wie Haltungsbetriebe, Sammelstellen und Märkte, an denen Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen oder Hausschweine aus unterschiedlichen Haltungsbetrieben zur Bildung von Tiersendungen zusammengeführt werden
Betreuer	eine für das Wohlbefinden der Tiere unmittelbar zuständige Person, die während der Beförderung anwesend ist
Zuständige Behörde	die für die Durchführung von Untersuchungen des Wohlbefindens der Tiere zuständige zentrale Behörde eines Mitgliedstaats oder jede andere amtliche Stelle, der sie diese Zuständigkeit übertragen hat
Kontrollstelle	Orte an denen die Tiere für mindestens 12 Stunden, entsprechend der Regelungen für Transportdauer und Pausen aus der Verordnung, ausruhen können. Sie müssen durch die zuständige Behörde zugelassen sein.
Beförderung	der gesamte Transportvorgang vom Versand- zum Bestimmungsort, einschließlich des Entladens, Unterbringens und Verladens an Zwischenstationen
Tierhalter	jede natürliche oder juristische Person, ausgenommen Transportunternehmer, die dauerhaft oder zeitweilig für Tiere zuständig ist oder mit ihnen umgeht
Lange Beförderung	eine Beförderung, die ab dem Zeitpunkt der Bewegung des ersten Tieres der Sendung 8 Stunden überschreitet

Navigationssysteme	satellitengestützte Einrichtungen, die globale, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitbestimmungs- und Ortungsdienste leisten, oder sonstige technische Einrichtungen, die für die Zwecke dieser Verordnung als gleichwertig anzusehende Dienste leisten
Amtlicher Tierarzt	der von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats benannte Tierarzt
Organisator	i) ein Transportunternehmer, der mindestens einen Beförderungsabschnitt einem anderen Transportunternehmer in Auftrag gegeben hat, oder ii) eine natürliche oder juristische Person, die eine Beförderung mehr als einem Transportunternehmer in Auftrag gegeben hat, oder iii) eine Person, die Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang II unterzeichnet hat;
Versandort	der Ort, an dem ein Tier erstmals auf ein Transportmittel verladen wird, vorausgesetzt, es war vor seinem Versand während mindestens 48 Stunden an diesem Ort untergebracht
Bestimmungsort	der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht wird oder geschlachtet wird;
Transportunternehmer	jede natürliche oder juristische Person, die entweder auf eigene Rechnung oder für eine dritte Person Tiere befördert
Fahrzeug	ein Transportmittel auf Rädern, das durch Eigenantrieb bewegt oder gezogen wird.

# 1. ADMINISTRATIVE FRAGEN

## 1.1 EINFÜHRUNG

Nach den **EU-Rechtsvorschriften** sind eine Reihe von **Dokumenten**, die die Sendung begleiten müssen und von den zuständigen Behörden jederzeit angefordert werden können, **für den Transport lebender Tiere erforderlich**. Bei ordnungsgemäßer Vorbereitung der erforderlichen Unterlagen werden unnötige Verzögerungen und zusätzliche Kontrollen durch die Behörden verhindert.

Darüber hinaus ist eine **gute Protokollführung** eine Grundlage für die Qualitätsüberwachung: Sie trägt zur **Transparenz** bei und unterstützt die **Qualitätsbewertung**. Aufzeichnungen können verwendet werden, um positive Aspekte hervorzuheben, und um Schwachstellen zu identifizieren. Solche Auswertungen können sowohl auf der Ebene bestimmter Ereignisse wie ein einzelner Transport durchgeführt werden als auch durch die Aggregation von Daten mehrerer Transporte. Die Aufbewahrung ist für die **Aufrechterhaltung und Förderung angemessener Standards** unverzichtbar.

Es ist wichtig, dass die Daten **klar und verständlich** sowie einfach und schnell zu protokollieren sind. Sie sollten objektiv beurteilt werden können und für das Erreichen des beabsichtigten Ziels geeignet sein, z.B. zur Wahrung des Schutzes der beförderten Tiere. Aufzeichnungen sollten nicht umfangreicher als nötig sein und das "erforderlich zu wissen" beinhalten, nicht das "schön zu wissen". Die Verwendung von **elektronischen Aufzeichnungen** erleichtert die Erfüllung der administrativen Anforderungen. Darüber hinaus können Synergien durch die Verknüpfung von Tierschutzdatensätzen mit Gesundheits- und Lebensmittelsicherheitsdaten erzielt werden.

Die Transportunternehmer müssen **während des Transports die entsprechenden Unterlagen mitführen**. Sie können von der zuständigen Behörde vor und während des Transports oder bei Ankunft überprüft werden. Insbesondere müssen die **Befähigungsnachweise** von Fahrern oder Begleitpersonen, die für den Transport von domestizierten Equiden, domestizierte Tiere der bovinen, ovinen, caprinen oder procinen Spezies und Geflügel über 65 km verantwortlich sind, vorgehalten werden. In den EU-Mitgliedsstaaten sind dies vorwiegend selbstständig eingerichtete Qualifikationssysteme, die sich nach Art und Dauer der Transporte richten.

Wie in der Verordnung vorgesehen, sollten **professionelle Fahrer** und Begleiter **Kenntnis über Gesetzgebung** in Bezug auf folgende Themen haben:

- Tiertransport,
- Tierphysiologie (insbesondere Wasser- und Futterbedarf),
- Tierverhalten und Stresskonzepte,
- praktische Aspekte zum Umgang mit Tieren,
- die Auswirkungen des Fahrverhaltens auf das Wohlergehen der transportierten Tiere und auf die Fleischqualität,
- Notfallversorgung für Tiere und Sicherheitsüberlegungen für Personen, die Tiere behandeln.

Fahrer und Betreuer müssen in der Lage sein, dieses Wissen in die Praxis umzusetzen. Unzureichende Kenntnis auf diesen Gebieten gelten als das Hauptrisiko für die Beeinträchtigung des Tierwohls während des Transports.

Die zuständigen Behörden müssen sicherstellen, dass die Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung in einer **theoretischen Prüfung der Antragsteller** geprüft wurden.

Der Inhalt und die Dauer der Schulungen, die beruflichen Qualifikationen, die berücksichtigt werden können, und die Art der Prüfung liegen in der Verantwortung jedes Mitgliedsstaates.

## 1.2 Verwaltung

### **Gute Praktiken** zur Verwaltung von Tiertransporten

1. Jeder, der Tiere transportiert, führt in seinem Fahrzeug Unterlagen mit, die Angabe zu **Herkunft und Besitz des Fahrzeugs**, Versandort, Datum und Zeit der Abfahrt, vorgesehenen Bestimmungsorte und voraussichtliche Dauer des Transportes enthalten.
2. Darüber hinaus sind die folgenden Dokumente für den Transport von Tieren in der EU erforderlich:
  - **Zulassung des Transportunternehmens** für Transporte über 65 km und bis zu 8 Stunden (Typ I) oder über 8 Stunden (Typ II),
  - **Zulassungsbescheinigung für Transportfahrzeuge** für mehr als 8 Stunden,
  - Einen **Befähigungsnachweis** für Fahrer und Betreuer, die nicht registrierte Equiden oder Rinder, Schafe, Ziege oder Schweine oder Geflügel transportieren,
  - Ein **Fahrtenbuch** für lange Transporte von nicht registrierte Equiden oder Haustieren von Rindern, Schafen, Ziegen oder Schweinen (nicht für Geflügel),
  - **Tiergesundheitszeugnisse (soweit erforderlich, z. B. Handel zwischen Mitgliedsstaaten oder bei der Ausfuhr in Nicht-EU-Länder)**,
  - **Informationen für die Lebensmittelkette** bei Schlachttieren.
3. Der Beförderer übergibt das Fahrtenbuch der zuständigen Behörde vor dem Transport und es wird während der Fahrt vom Fahrer geführt.
4. Tiergesundheitszeugnisse und Fahrtenbuch sind über die elektronische Anwendung TRACES zu übermitteln.
5. Auf langen Transporten von domestizierten Equiden, Rindern, Schafen, Ziegen oder Schweinen müssen die Transporteure ein Navigationssystem entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften verwenden.
6. Die Organisatoren archivieren alle Transportdatensätze, Tiergesundheitszeugnisse und Fahrtenbücher von jedem langen Transport für mindestens **drei Jahre**

### **Bessere Praktiken** zur Verwaltung von Tiertransporten

7. Transportmittel geben Auskunft über die **Netto-Nutzfläche** für jedes Ladendeck.
8. Die Daten des Fahrtenbuchs, die den zuständigen Behörden übermittelt werden sollen, werden den zuständigen Behörden in **elektronischer Form** vorgelegt.
9. Die **Tierkategorien** innerhalb der Arten sind zusätzlich zur Art angegeben (z. B. Bullen, laktierende Kühe, Kälber).
10. Transportinformationen können in Echtzeit an das „Trade Control and Expert System (TRACES)“ übertragen werden. Die benötigten Transportinformationen enthalten:
  - Datum und Zeit der **Verladung des ersten Tieres** der Sendung am Versandort
  - Datum und Zeit der **Entladung des letzten Tieres** der Sendung am Bestimmungsort
  - **Art und Anzahl der Tiere** der Sendung
  - **Art und Anzahl toter und verletzter Tiere** auf dem Transport

- Datum und Uhrzeit des **Verbindens und Trennens** vom Auflieger. Die Ausrüstung soll dabei auf dem Auflieger und nicht dem Zugfahrzeug verbleiben.
  - Geschätztes **Gesamtgewicht** der Sendung am Versandort oder bei jeder Verladung der Sendung
  - **Datum, Uhrzeit und Ort** für Fahrtunterbrechungen oder Verlegung
11. Transportorganisatoren bewahren Verträge und Fahrtenbücher für **mindestens 5 Jahre** auf

## 1.3 Kompetenz und Ausbildung

Im Allgemeinen können nur Fachkräfte Tiertransporte mit minimalen Auswirkungen auf das Wohlergehen der Tiere durchführen. Die erforderlichen Fähigkeiten ("Kompetenz"), die durch Ausbildung und Berufserfahrung in der Tiertransportkette erworben wurden, ermöglichen jedem Ausführenden:

- auf das nötige Wissen über den **Einfluss ihrer Arbeit auf die Belastung der Tiere**, deren Angst und deren Verletzungen zurückzugreifen
- über den Einfluss ihrer Arbeit auf die **Fleischqualität** der transportierten Tiere Bescheid zu wissen
- die wichtigsten physiologischen Anzeichen zu erkennen, um **den Zustand der Tiere** vor dem Beladen, während der Belade- und Transportphase und beim Entladen **zu beurteilen** (z.B. Haltung, Nervosität und Stress, etc.),
- den Transport **an bestimmte Bedingungen anzupassen** (variable Empfindlichkeit von Rassen, Stress und Mortalität, Wetterbedingungen, Umgang mit der Fahrzugausrüstung, Ereignisse die während des Transports auftreten können)
- die **Biosicherheitsregeln** zu kennen

### **Gute Praktiken** bezüglich Kompetenz und Ausbildung

12 Die Transportunternehmer stellen sicher, dass Personen, die mit Tieren umgehen, ein grundlegendes, aber detailliertes Verständnis für das Verhalten und die physischen Bedürfnisse der Tiere haben. Einen Überblick über die biologischen Bedürfnisse von Rindern beim Transport finden Sie unter [Kapitel 2.4 Tiere related](#)

- 13. Ausbilder schärfen ihren Schülern die möglichen **Auswirkungen ihres Handelns** auf die Tiere ein.
- 14. Die Transportunternehmer sorgen dafür, dass für jeden, der mit dem Transport befasst ist, eine **Verpflichtung zum ordnungsgemäßen Arbeiten** besteht.
- 15. Die Transportunternehmer sorgen dafür, dass die Mindestanforderungen für die Sachkundausbildung entsprechend der europäischen Verordnung oder der nationalen Anforderungen (falls vorhanden) erfüllt werden.

### **Bessere Praktiken** bezüglich Kompetenz und Ausbildung

- 16. In der Transportfirma wird ein für die Ausbildung, die Bescheinigungen und die Überprüfung der Qualität des Transports zuständiger **Tierschutzbeauftragter** ernannt.
- 17. Die praktischen **Fähigkeiten** des Transporterunternehmers werden **aufgezeichnet und kontrolliert** (z. B. durch Audits und Kontrollen im laufenden Betrieb).
- 18. **Schlüsselparameter** werden identifiziert und **aufgezeichnet**, um die Qualität des Transports zu beurteilen (z. B. die Inzidenz von Mortalität, Verletzungen und tierbasierten Indikatoren, die den Tierschutz widerspiegeln).
- 19. Transportfirmen stellen sicher, dass Fahrer (und Betreuer) kontinuierliches und **dem Stand des Wissens entsprechendes Training** erhalten.

## 1.4 Verantwortlichkeiten

### **Gute Praktiken** bezüglich der Verantwortlichkeiten

20. Die **Fahrer und Betreuer** (einschließlich der Eigentümer und Führungskräfte) der Tiere sind verantwortlich für:
- a) **Gesundheit, Wohlbefinden** und **Transportfähigkeit** der Tiere, die bei **regelmäßigen Routinekontrollen** bewertet und dokumentiert werden,
  - b) der Vorlage der erforderlichen Zertifizierungen, (tierärztliche o.ä.),
  - c) die **Anwesenheit eines Tierhalters / Betreuers**, der für die beförderten Tiere zuständig und mit der Befugnis ausgestattet ist, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen; im Falle des Transports im LKWs kann der Fahrer der Betreuer sein,
  - d) Ausreichend Personal während des Ladens vorhanden ist, und
  - e) Die Sicherstellung, dass **Ausrüstung und Veterinärhilfe** je nach Tierart und dem vorgesehenen Transport vorgesehen sind.
21. **Handelsvertreter oder Kauf- und Verkaufsvertreter** sind verantwortlich für
- a) die Auswahl von Tieren, die **transportfähig** sind, und
  - b) das Vorhandensein entsprechender **Einrichtungen** zum Sammeln, Laden, transportieren, entladen und Unterbringen der Tiere am Versand- und Bestimmungsort; inklusive aller Pausen an Kontrollstellen und für **Notfälle**.
22. Darüber hinaus sind Tierpfleger bzw. Tierpfleger für die tierschutzgerechte Handhabung und Pflege der Tiere, insbesondere beim Be- und Entladen, sowie für die Protokollierung von Reiseereignissen und -problemen und den Abschluss des Fahrtenbuches bei langen Transporten verantwortlich. Um ihrer Verantwortung gerecht zu werden, **sind sie befugt, rasch zu handeln**. In Abwesenheit eines separaten Tierpflegers ist der Fahrer der Tierpfleger.
23. Der "**Organisator**" ist für die Planung der Reise verantwortlich, wobei die Pflege der Tiere zu gewährleisten ist. Dies kann der Transporter, der Fahrzeughalter und/oder der Fahrer sein. Sie sind insbesondere zuständig für
- a. Die Auswahl **geeigneter Fahrzeuge** für die zu transportierenden Arten und den geplanten Transport,
  - b. Die Sicherstellung, dass für das Be- und Entladen von Tieren ordnungsgemäß **geschultes Personal** zur Verfügung steht,
  - c. Die Gewährleistung einer angemessenen Befähigung des Fahrers in Fragen des Tierschutzes für die Tierarten, die transportiert werden,
  - d. Die Entwicklung und Anpassung aktueller **Notfallpläne** für alle Transportarten (auch wenn nicht vorgeschrieben), um Notfällen (einschließlich ungünstiger Wetterbedingungen) begegnen zu können,
  - e. Erstellung eines **Transportplans** für **alle** Fahrten (einschließlich wo obligatorisch), der einen Ladeplan, Reisezeit, Reiseroute und Ort der Ruheplätze beinhaltet,
  - f. Die ausschließliche Verladung **transportfähiger Tiere**, eine korrekte Verladung und entsprechend Tierkontrolle während des Transports sowie für einen angemessenen Umgang mit eventuell auftretenden Schwierigkeiten (wenn die Transportfähigkeit fraglich ist, soll ein Tierarzt diese Entscheidung übernehmen),
  - g. das Wohlergehen der Tiere während des eigentlichen Transports
  - h. die **Planung der Beförderung**, wobei die Unterschiede zwischen den Transportzeiten für die Tiere und den **Sozialvorschriften für die Fahrer** berücksichtigt werden, einschließlich der Anzahl der Fahrer, die für lange

Beförderungen erforderlich sind, um eine vollständige Einhaltung der Vorschriften zu erreichen. Damit wird die Einhaltung der beiden Regelungen gewährleistet. Dies kann sich auf Fahrer- und Tierruhezeiten und eine Entscheidung über die Anzahl der Fahrer auswirken, die für lange Fahrten erforderlich sind.

24. **Manager von Einrichtungen** am Versand und Bestimmungsort und bei Fahrtunterbrechungen sind verantwortlich für
- Die Bereitstellung **geeigneter Einrichtungen** für das Be- und Entladen, sowie die sichere Unterbringung und Versorgung der Tiere mit Wasser und wenn nötig Futter. Der Schutz vor widrigen Witterungsbedingungen bis zum weiteren Transport, Verkauf oder sonstiger Verwendung (einschließlich Aufzucht oder Schlachtung) ist sicher zu stellen.
  - Bereitstellung einer **ausreichenden Anzahl Tierbetreuer** zum Laden, Entladen, Halten und Betreuen von Tieren in einer Weise, die minimale Belastung und Verletzung verursacht.
  - Minimierung** der Möglichkeiten der **Krankheitsübertragung** durch genaue Beachtung von Anforderungen zur **Reinigung und Desinfektion** von Fahrzeugen und Anlagen, Gewährleistung von Hygiene und Umweltkontrolle, ebenso wie die Bereitstellung sauberer Einstreu.
  - Bereitstellung von Einrichtungen für **Notfälle**.
  - Bereitstellung von Anlagen und kompetentem Personal zur **tierschutzgerechten Tötung** von Tieren; und
  - ausreichende Ruhezeiten und minimale Verzögerungen bei Fahrtunterbrechungen sicherstellen.

**Bessere Praktiken** bezüglich der Verantwortlichkeiten

25. **Klare Definition der Zuständigkeiten** von Tierhaltern, Betreuern, Händlern, Transportorganisatoren, Landwirten, Sammelstellenbetreibern, Fahrern, Kontrollstellenbesitzern und Schlachtern und ihre Nennung im Transportvertrag sicherstellen und eine für das gesamte Personal (inklusive Fahrer und Betreuer) zugängliche Checkliste dazu erstellen.
26. **Standardarbeitsanweisungen** (SOPs) werden für jede Aktivität/Aufgabe von dem als verantwortlich bestimmten Bearbeiter erstellt. Diese beschreiben **genaue Protokolle** für die Fütterung, Tränke, Erneuerung der Einstreu, die Kontrolle und Überwachung der Tiere sowie die Bestimmung der für die jeweilige Aufgabe **verantwortlichen Personen**. SOPs werden laufend nach neuen Leit- und/oder Richtlinien aktualisiert.

## 2. TRANSPORTPLANUNG UND VORBEREITUNG

### 2.1 EINFÜHRUNG

**Gute Transportvorbereitung und -planung** gehören zu den wichtigsten Stationen des Transports. Sie sind der **Schlüssel zu einem erfolgreichen Tiertransport**, der in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen abläuft, die gute Transportpraxis beachtet und sowohl hohe Tierschutzstandards einhält als auch ökonomische Aspekte berücksichtigt. **Gute Planung fördert einen reibungslosen Ablauf** des Transports und **minimiert das Risiko** unabgestimmter Abläufe zwischen den Beteiligten. Die Komplexität des gesamten Tiertransportprozesses erfordert eine gute Vernetzung der Aktivitäten Einzelner bezüglich der festgelegten Ziele, Verantwortlichkeiten und der Überwachungsaufgaben. Die Berücksichtigung **unerwarteter Ereignisse** und Probleme und das Vorhalten von entsprechenden **Notfallplänen** zur Ergänzung der Standardarbeitsanweisungen sind von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich zu den unmittelbaren Belangen des **Tierschutzes** sollte die Planung Aspekte zur **Tiergesundheit** (Biosicherheit), der **Humangesundheit**, zu **Sicherheitsaspekten** und den **ökonomischen Konsequenzen** beinhalten. Die Bedeutung von Planung und Vorbereitung wird auch von den EU-Gesetzgebern herausgestellt und Fahrtenbücher mit einem Abschnitt für die Planung sind für lange Transporte vorgeschrieben.

Aus Sicht des Tierschutzes umfasst die Phase "Vorbereitung und Planung" die folgenden Aspekte:

- Planung des Transports
- Vorbereitung des Fahrzeugs
- Vorbereitung der Tiere
- Administration

### 2.2 PLANUNG DES TRANSPORTS

Die Fahrt muss so **reibungslos und schnell** wie möglich ablaufen, um die Tierbelastung zu begrenzen. Es ist **sorgfältig zu planen**, um den Tierschutz der Rinder während des gesamten Transports zu gewährleisten. Im Rahmen der Reiseplanung sind **Vorkehrungen** zu treffen, um **Verspätungen, Ausfälle oder andere Notfälle** zu bewältigen.

Der Transport ist **sorgfältig zu planen und vorzubereiten**, nachdem der Landwirt oder Gewerbetreibende das Datum, den Abfahrtsort und den Bestimmungsort dem Endkunden mitgeteilt hat. Die Transportpläne beinhalten schriftliche Vereinbarungen über Start- und Zielorte, Notfallpläne und Angaben zu den Vereinbarungen, die für Aufenthalte an Kontrollstellen bei Langstreckentransporten.

Sie umfassen insbesondere

- eine **Beschreibung der Transportroute** und die geschätzte **Transportdauer**,
- eine Auswertung von **Wetterberichten** entlang der Route,
- Wahl des **Transportunternehmens** und des Fahrzeugs (Typ I oder Typ II) und/oder Fähre abhängig von Transportdauer, Wetterbedingungen, Anzahl der Rinder und deren Kategorien (laktierende Kühe, Kälber),
- die Buchung des **Abladens und Versorgens** der Tiere an **Kontrollstellen**,
- einen **Notfallplan**,
- die einzuplanende **Anzahl von Fahrern**,

- Vorkehrungen für geeignetes **Einstreumaterial**, auch an Kontrollstellen,
- Vorkehrungen für die Versorgung mit **Wasser und Futter** während der Fahrt und in Kontrollstellen, wenn erforderlich,
- Die Absicherung, dass das **vorbereitete Fahrzeug** pünktlich bereitsteht.

Fahrtrouten und Haltestellenplanung (einschließlich Kontrollstellen auf Fahrten über die maximale Dauer) werden mit entsprechender kommerzieller Software und Systemen optimiert. Neben der Verordnung über den Schutz von Tieren beim Transport müssen die Fahrer auch die Vorschriften über die Lenkzeiten einhalten ([Verordnung \(EG\) 561/2006](#)). Bei der Planung des Transports werden beide gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt. Neben den Ruhezeiten wird in der Planung auch der Ort des Abladens für die Ruhezeit unter Berücksichtigung der Biosicherheit einbezogen. Eine Aufstellung der nach der Verordnung zulässigen Transportzeiten finden Sie in der folgenden Tabelle (**Tabelle 2.1**).

**Tabelle 2.1** Maximale Transportzeiten nach Verordnung (in Stunden)\*

	Typ I Fahrzeug	Typ II Fahrzeug		
Rinder	8	29 (14-1-14) (mind. 1 h Pause zur Tränkung und Fütterung (wenn erforderlich) nach 14 h Fahrt)		
	Typ I Fahrzeug	Typ II Fahrzeug		
		Fahrt	Pause	Fahrt
Säugende Kälber	8	9	1 (mind.)	9

\* laktierende Rinder müssen alle 12 h gemolken werden

Die zu erwartende Gesamttransportdauer der geplanten Route wird unter Einbezug der für das Be- und Entladen benötigten Zeit realistisch ermittelt. Wenn die Tiere nach dieser Reisezeit ihr Ziel nicht erreicht haben, müssen sie entladen, gefüttert und getränkt werden und mindestens 24 Stunden an einer von der EU zugelassenen Kontrollstelle ruhen [Kap. 6. Aufenthalt an Kontrollstellen, Märkten, Sammelstellen](#).

## 2.2.1 Transportdauer

Die Fahrtdauer ist sorgfältig abzuschätzen und beinhaltet die geplanten Pausen und Zwischenstopps an den Kontrollstellen. Unter Berücksichtigung der Fahrtdauer sollte der richtige Fahrzeugtyp und seine Ausstattung gewählt werden.

**Gute Praktiken** nach Art und Dauer des Transportes

27. Der Organisator wählt das Transportunternehmen gemäß dessen Genehmigung und Zulassung der Fahrzeuge, Befähigungen und Erfahrungen, der Kapazität und den Begleitern und Fahrern.
28. Der Organisator definiert die **Beförderungsdauer** in Absprache mit dem Transportunternehmen genau. Dies enthält die Planung der Strecke, Pausen für die Fahrer und Aufenthalte in Kontrollstellen während langer Transporte. Die Route wird so geplant, dass die Beförderungsdauer insgesamt minimiert wird.
29. Eine **klare und effektive Kommunikation** zwischen Transportunternehmen und dem Lade- bzw. Bestimmungsort ist unerlässlich. Hier sollte bei der Planung telefonischer und/oder Mailkontakt zur Absprache und Bestätigung bestehen.

30. Bei Beförderungen, die den Aufenthalt in einer Kontrollstelle einschließen, prüft die zuständige Behörde **Reservierung und Reservierungsbestätigung** für die Kontrollstelle, die in Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs benannt ist. Dieses gehört wie eine **mögliche Über- oder Unterschreitungen thermaler Grenzwerte** zur Plausibilitätskontrolle, die vor langen Transporten durchgeführt wird.
31. Die Fahrtunterbrechungen sollen lang genug für **Tierkontrollen** sein und auch um das Fütterungs- und Tränkesystem zu überprüfen.
32. Es sollte genügend Zeit geben, um **Tiere** nötigenfalls **zu behandeln**.
33. Das Transportunternehmen muss **das Fahrzeug** entsprechend der Art und Anzahl der zu transportierenden Tiere und der Beförderungsdauer **auswählen** (Fahrzeugausstattung entsprechend Typ I oder Typ II Zulassung).

#### **Bessere Praktiken** nach Art und Dauer des Transportes

34. Planen Sie die Verladung und den Transport so, dass die Tiere am Bestimmungsort zeitnah entladen werden können.
35. Stellen Sie eine klare Kommunikation zwischen Fahrer und Personal am Bestimmungsort zur Verteilung der Verantwortlichkeiten sicher.
36. Beachten Sie die **thermischen Bedingungen** (Hitze und Kälte) und Luftfeuchten während **aller Arten des Transports** (Lang und kurz). Für alle Fahrten sollten Maßnahmen ergriffen werden, um das Risiko einer thermischen Belastung der Tiere zu minimieren.
  - Vermeiden Sie Fahrten während heißer Tageszeiten und verlegen Sie diese in kühlere Zeiten während der Nacht.
  - Planen Sie alle Transporte so, Verzögerungen durch Stau oder Sperren vermieden werden.
37. Der Organisator stellt sicher, dass alle erforderlichen Papiere (z.B. Tierpässe, Lieferscheine, Fahrtenbuch, Notfallkontakte) mit der Verordnung übereinstimmen und übergibt die **vollständige Dokumentation zeitlich** so an den oder die Fahrer, dass die Fahrt direkt nach der Beladung beginnt.

## 2.2.2 Notfallpläne

Hauptziel des Transportunternehmers ist trotz aller Verspätungsrisiken, die Tiere zur richtigen Zeit in einem guten Zustand abzuliefern. Notfälle sind auch bei guter Vorbereitung und Planung unvermeidbar. **Notfallpläne des Fahrers und Transportunternehmers haben zum Ziel, Sicherheit und Tierwohl im Falle eines Notfalls sicherzustellen.** Die Verordnung schreibt dies für die Zulassung von Transportunternehmen für lange Transporte vor, aber auch auf kurzen Transporten können Notfallpläne sinnvoll sein. Am nützlichsten sind diese Pläne, wenn sie regelmäßig geübt und aktualisiert werden. Sie sollten dabei 4 Fragen beantworten: welche **potentiellen Risiken** bestehen, **was kann bei Eintreten des Notfalls getan werden, wer tut was, wie werden die Notfallmaßnahmen ausgeführt.** Wer vorbereitet ist, kann effektiv reagieren und so die Auswirkungen einer Verspätung oder eines Unfalls auf die Tiere minimieren. Abbildung 2.1 zeigt ein Beispiel aus den [Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae \(2016\)](#).

## Annex III – Example of UK contingency plan

Council Regulation (EC) 1/2005  
**Contingency Plan Template For Type 2 Transporters**

---

Please complete this Contingency Plan and submit to the following address with your application form for a Type 2 Transporter Authorisation:

This generic Contingency Plan is to be completed by the Transporter.

**Section 1 – Contact Details**

Name of Transporter

Address:

Contact Telephone Number  Email Address

**Section 2 – In case of an emergency:**

- 1 Who is your nominated vehicle breakdown/recovery company
- 2 What action will you take in the event of a traffic accident, road closure or weather conditions delay your journey?
- 3 What action will you take if the ferry/shuttle service has been suspended?
- 4 What action will you take in the event that your vehicle suffers an irreparable breakdown?
- 5 What action will you take if any animal(s) become ill during the journey?
- 6 What action will you take if any animal(s) needs to be euthanised?
- 7 What action will you take in the event that you encounter extreme temperatures (either hot or cold) during the journey?
- 8 What action will you take if there is confirmation of a Notifiable Disease in an area you're travelling through?

Transporter Signature

Name in BLOCK LETTERS  Date

**Abbildung 2.1.** Der Aufbau eines Notfallplans (wie gezeigt in "the Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae, 2016")

**Gute Praktiken** bezüglich des Notfallplans

38. Wenn eine **Verspätung** eintritt, sind das Wohlbefinden und die Sicherheit der Tiere zu jeder Zeit vorrangig sicherzustellen. Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, die ihm anvertrauten Tiere beschwerdefrei und sicher zu transportieren und die Fahrtzeit auf das Minimum zu begrenzen.
39. Der Fahrer sollte jede denkbare Anstrengung unternehmen, **Verzögerungen** zu reduzieren und die **Versorgung** mit **Wasser** und einer ausreichenden **Belüftung**, ggf. im **Schatten**, sicherzustellen.

40. Der Fahrer sollte bei langen Verkehrsstaus die **Hilfe der Polizei** erbitten, um zu gewährleisten, dass der Transport so schnell wie möglich fortgesetzt werden kann (z.B. bei unfallbedingten Vollsperrungen).
41. Im Falle einer **Fahrzeugpanne** sollte geschätzt werden, wie lange die Reparatur dauern wird. Wenn die Reparatur nicht an Ort und Stelle durchgeführt werden kann oder zu lange dauern wird, ist ein **Ersatzfahrzeug** zu organisieren.

42. Ein Notfallplan muss in jedem Fahrzeug vorhanden sein. Ein Beispiel wird in Abbildung 2.1. gezeigt. Der Notfallplan sollte jedem, der mit dem Transport beschäftigt ist, bekannt und verständlich sein. Er sollte Maßnahmen für unvorhersehbare Ereignisse und Verspätungen beinhalten, um sicherzustellen, dass den Tieren kein Schaden zugefügt wird. Verspätungen können wetter-, verkehrs-, unfall-, straßen-, pannen- oder z.B. unternehmensbedingt (z.B. auf einem Schlachthof) auftreten. Der Notfallplan muss daneben Vorkehrungen für eine anderweitige Unterbringungen der Tiere beinhalten.

43. Wenn ein Notfall eintritt, wird der Notfallplan entweder vom Fahrer oder vom Transportunternehmer gestartet, je nach dem, wer sich des Notfalls zuerst bewusst wird.
44. Der Notfallplan sollte die folgenden Elemente enthalten:
  - a) Eine Lösung für die Sicherung des **ständigen Kontakts** zwischen Transportunternehmer und Fahrer(n),
  - b) Sicherstellung des **Kontakts zu Behörden** (Polizei/Tierarzt),
  - c) Eine Liste mit **Telefonnummern** aller beteiligten Parteien, inklusive der Telefonnummer von Versicherungsgesellschaften,
  - d) Eine Lösung, wie **örtliche** Pannenservices organisiert werden können und wie eine Übernahme des Transport organisiert werden kann (Ersatzfahrzeug),
  - e) Organisation von fälligen **Reparaturen** des Fahrzeugs,
  - f) Sicherstellung von **Ablademöglichkeiten** für die Tiere: **Entladeorte** entlang auf der geplanten Route bestimmen und dem Fahrer zugänglich machen.
  - g) Sicherstellung von **Wasser, Futter und Einstreu** für die Tiere bei unvorhergesehen langen Verspätungen (z.B. an Grenzübergängen),
  - h) **Andere Maßnahmen**, damit die Tiere nicht unnötig unter Verspätungen zu leiden haben.
45. Wenn Tiere sich **beim Transport verletzen**, kann es zur Vermeidung unnötiger Schmerzen und Leiden erforderlich sein, sie **tierschutzgerecht zu töten**, bevor der Bestimmungsort erreicht wird. Dafür sollte der Transportunternehmer die **Kontaktdaten von Tierärzten** oder sachkundigen Schlachtpersonals an Orten entlang der Route oder am Bestimmungsort bereithalten.
46. Nur für die sachkundige Notfallversorgung verletzter Tiere ausgebildete Fahrer und Betreuer dürfen verletzte Tiere begleiten (nicht in Deutschland).
47. Bei nicht-abgesetzten Kälbern sollte im Falle einer Fahrzeugpanne ein Ersatzfahrzeug beschafft werden.

#### **Bessere Praktiken** bezüglich des Vorgehens in Notfällen

48. Ein Notfallplan sollte auch für **kurze Transporte unter 8 Stunden** erstellt und vorgehalten werden

49. Um ausreichend auf einen Unfall vorbereitet zu sein, sollte in jedem Transportfahrzeug die folgende Ausrüstung vorhanden sein:
  - a) Notfall-**Kontaktformular** mit 24-Stunden-Telefonnummern für Versand-, und Zielorten sowie und örtlich zuständige Behörden, verfügbaren Tierärzten, Rettungsdienste, Notfalleinrichtungenbetreiber und Versicherungen,
  - b) **Notfallwarnanlagen** (z.B. Blinklichter, Notfalldreiecke) entsprechend den europäischen Anforderungen,
  - c) **Kamera** / Mobiltelefon-Kamera,
  - d) **Unfall-Informationsbogen**,
  - e) **Betriebsunfallformular**/Standard-Arbeitsanweisung,
  - f) **Feuerlöschgeräte**,
  - g) **Auffangbehälter** oder Reinigungssets.
50. Der Transportunternehmer kontrolliert während jeder Verspätungen **ständig Komfort und Zustand** der Tiere. Bei Kälbern und Schlachttieren untersucht der Fahrer bei Verzögerungen, **ob die Tiere hecheln** und reagiert entsprechend.
51. Bei Verzögerungen informiert der Transportunternehmer die **Kontaktperson am Versand- oder Bestimmungsort** über die Art der Verzögerung und stimmt sich über die beste Vorgehensweise, auch hinsichtlich des Tierwohls, ab.
52. Jedes Fahrzeug weist Vorkehrungen für einen **einfachen Notfallzugang** auf, um die Tierkontrolle zu vereinfachen und den Tieren helfen zu können.
53. Notfallpläne werden durch **interne Audits regelmäßig** getestet, erforderlichenfalls angepasst und mit dem zuständigen Personal besprochen.
54. Die Ausrüstung für **Nottötungen** ist in einem guten Zustand und kann effizient eingesetzt werden; Schulungen werden ebenso wie die Pflege der Ausrüstung dokumentiert.
55. Informationen zum Tiertransport (inkl. Vorgehensweisen in Notfällen) **werden zwischen Transportunternehmen ausgetauscht** und es wird regelmäßig bewertet, was funktioniert und was nicht.
56. Wenn beim **Transport** von nicht-abgesetzten Kälbern das Risiko von Hitzestress bei geringer Luftfeuchte besteht, wird **Wasser auf den Boden des Fahrzeugs** gesprüht.
57. Wenn während des Kälbertransports eine Panne auftritt, wird ein **Notstromaggregat** zum Betrieb der Lüftungsanlage und zur Kontrolle von Temperatur und Sauerstoffgehalt im Fahrzeug eingesetzt.

## 2.3 TRANSPORTMITTEL

Die Konstruktion, die Wartung, die Vorbereitung und der Betrieb der Fahrzeuge sind Schlüsselfaktoren für die Sicherstellung eines hohen Niveaus an Tiergesundheit und Tierschutz während des Transports. Ein großes Risiko für das Wohlergehen der Tiere besteht in der physikalischen Umgebung des Fahrzeugs, insbesondere in Bezug auf die thermische Umgebung. Es ist wichtig, dass die Belüftungssysteme nicht nur die gesetzlichen Anforderungen erfüllen, sondern auch den für die Tiere erforderlichen thermischen Bedingungen entsprechen. Angemessene und geeignete Belüftungssysteme sind unerlässlich, da sich die Witterungsbedingungen während der Transporte ändern können und zu unterschiedlichen Belastungen für die transportierten Tiere führen. Saisonale Unterschiede in den Witterungsbedingungen stellen ebenfalls ein Risiko für eine thermische Belastung dar. Auch muss die Konstruktion des Fahrzeugdaches berücksichtigt werden.

Auf langen Transporten durch verschiedene Klimazonen erhöht sich das Risiko für eine klimatische Belastung der Tiere, eine Zwangslüftung muss daher Wärme und Feuchtigkeit aus dem Fahrzeug entfernen. Die Gestaltung und der Betrieb eines solchen Systems sollte auf dem Verständnis der Tierbedürfnisse basieren und daher auch über den gesetzlichen Anforderungen liegen. Ein Verständnis des Prinzips der **oberen und unteren kritischen Temperatur** sowie der Thermoneutralen Zone ist hier für eine effektive Spezifizierung der Lüftungsanforderungen und Einstellungsstrategien entscheidend. Faktoren wie Luftfeuchte, Luftbewegung und Feuchtigkeit der Tiere können die akzeptable Temperatur beeinflussen.

Man unterscheidet zwischen **freier Lüftung und Zwangslüftung**. Freie Lüftungen sind gängig in Fahrzeugen für den kurzen Transport (unter 8 Stunden), wogegen Zwangslüftungen (mit Ventilatoren) für lange Transporte vorgeschrieben sind. Entsprechend der Verordnung muss die Mindestlufrate bei 60m<sup>3</sup>/h pro etwa 100 kg Lebendgewicht liegen. Die Effizienz von Zwangslüftungen wird vor allem bei **Transporten von Nordeuropa in die mediterranen Regionen** wichtig. Bei häufigen Fahrtunterbrechungen durch den Verkehr oder Grenzkontrollen kann sich das Fahrzeuginnere aufheizen, was zu Hitzestress bei den Tieren führt. Die Lüftung ist auch wichtig um die Ammoniak- und Kohlendioxidbelastung im Tierbereich gering zu halten.

**Überbelegung** kann das Risiko von **Blutergüssen und damit das Risiko von Schmerzen** erhöhen. Die **Belegdichte** kann auch das **Verhalten der Tiere beeinflussen**, insbesondere die bevorzugte Transportposition, die Liegefähigkeit und damit die **Ermüdung der Tiere**. Auf der anderen Seite kann ein **erweitertes Raumangebot** zu mehr **Stürzen** führen. Beschränkter **Zugang zu Ressourcen** (Wasser, Futter) durch Überbesatz oder **ungeeignetes Design der Ausrüstung** kann die Frustration der Tiere und den **Durst und Hunger** erhöhen. Eine unzureichende **Höhe** über dem Widerrist der Tiere kann die richtige Belüftung im Fahrzeug verhindern (**thermische und klimatische Belastung**) und das Risiko von **Stress, Verletzungen und Prellungen** (z.B. durch Aufreitverhalten) erhöhen.

Eine **mangelhafte Federung** kann ebenfalls das Tierwohl mindern. Extreme **Vibrationen** können zu Symptomen von **Übelkeit und Muskelermüdung** führen. Rutschhemmende **Böden** sind essentiell zur Vorbeugung von **Stürzen**. Angemessene, trockene und saugfähige **Einstreu** ist hilfreich, auch wenn sie rechtlich nur für Kälber unter sechs Monaten und auf langen Transporten gefordert ist. Ausreichende Mengen führen dabei zu mehr **Komfort und Ruhemöglichkeiten** für die Tiere.

Wissenschaftler empfehlen, dass neben den gesetzlich geforderten Parametern auch die **Kontrolle von Parametern** wie Luftfeuchte, Vibrationen, Beschleunigungen und Gesamtgewicht der Ladung zusätzliche Informationen zur Bewertung des Tierwohls liefern können. Viele der benötigten Einrichtungen hierfür (z.B. Sensoren für die Luftfeuchte) sind jedoch nicht robust oder genau genug für eine routinemäßige Nutzung beim Tiertransport. Eine automatische Regelung der Lüftung durch die Temperaturüberwachung ist dagegen technisch möglich und wäre vorteilhaft.

Weitere Risikofaktoren im Fahrzeugdesign, die zu Verletzungen führen können:

- Unzureichende Höhe oder Breite von Durchlässen oder Containern
- Seitenwände mit Ecken und Kanten, Zwischenräumen → Risiko von Verletzungen,
- Schlechte Beleuchtung
- Schlechte Bodenverhältnisse, z.B. Spalten und Stufen

Wenn ansonsten alle Bedingungen gleich sind, wird das Design des Fahrezugs mit zunehmender Transportlänge und extremeren Wetterbedingungen (egal ob heiß oder kalt) für das Tierwohl immer wichtiger.

## 2.3.1 Fahrzeugdesign und -wartung

Der Komfort der Rinder während des Transports hängt stark von der Fahrzeugkonstruktion und der Fahrweise sowie der Qualität der befahrenen Straße ab.

### **Gute Praktiken** bezüglich Fahrzeugdesign und Instandhaltung

58. Zwangslüftungen müssen **im Tierbereich** unter Berücksichtigung von Tierart, Beförderungsdauer und Wetter die **Bedingungen entsprechend der Verordnung** zu halten, d.h. die Fahrzeuglüftung muss in der Lage sein, auf dem beladenen Fahrzeug angemessene Temperaturen zu schaffen. Unternehmer messen während der Beförderung die Temperatur und vergleichen mit Werten von vorhergehenden Transporten.
59. Die Lüftung wird hierfür ebenso angepasst wie die Ladedichte.
60. Besondere Aufmerksamkeit gilt mehrstöckigen Fahrzeugen. Diese sollen so konstruiert, gewartet und betrieben werden, dass die Tiere vor Wetterelementen geschützt sind und die Tiere auf den unteren Ladeböden nicht verschmutzen.
61. Bei natürlicher Lüftung sollte die Lüftungsfläche  $\geq 40\%$  der gesamten Seitenfläche des Fahrzeugs betragen.
62. Aerodynamische Leiteinrichtungen an der Zugmaschine (geringerer Kraftstoffverbrauch) behindern nicht die Luftströmung im Tierbereich.
63. Die Lüftung von vollklimatisierten Fahrzeugen soll auch für mindestens 4 Stunden funktionieren, wenn **das Fahrzeug steht** und die Temperatur über 30 °C steigt
64. Alle Fahrzeuge werden direkt nach dem Transport von Tieren oder Produkten, die die Tiergesundheit beeinflussen könnten, **gereinigt und desinfiziert**. Es ist inakzeptabel, wenn ein verschmutztes Fahrzeug Tiere kontaminiert.
65. Über Reinigung und Desinfektion des Fahrzeugs wird - mit Hinweisen wann und mit welchen Produkten - Protokoll geführt.
66. Schutzeinrichtungen am Fahrzeug und an den Lüftungsöffnungen stellen sicher, dass Tiere nicht aus dem Fahrzeug entweichen, herausfallen oder sich stoßen
67. Die **Beleuchtung im Tierbereich** muss zum Be- und Entladen sowie die Tierkontrolle während des Transports ausreichend sein.
68. Es muss einen **Zugang zu jedem Tieren auf jedem Ladeboden** geben.
69. Die Federung bleibt in einem guten Zustand, um Vibrationen und damit die Tierbelastung zu reduzieren.
70. Reifendruck und Profiltiefe prüfen, einen zu hohen Reifendruck zur Reduzierung von Vibrationen vermeiden.
71. Der Boden bildet im Fahrzeug eine Ebene, ohne Erhebungen (z.B. durch Radabdeckungen).
72. Interne Rampen weisen rutschhemmende Böden sowie seitliche Begrenzungen auf und ermöglichen, dass die Tiere sie ungehindert passieren können (z.B. keine rechten Winkel).
73. Abgase gelangen nicht in den Tierbereich.
74. Es ist eine ständige Temperaturüberwachung im Tierbereich mit Anzeige für den Fahrer installiert, wie sie für Beförderungen >8 Stunden vorgeschrieben ist. Das System soll einfach zu bedienen und zu verstehen sein und ein Warnsystem für das Erreichen von Grenzwerten der Temperatur aufweisen.
75. Die Lüftungsleistung der mechanischen Systeme sollte **mindestens 60 m<sup>3</sup>/h/100 kg Lebendgewicht** auch für für kurze Transporte betragen. Die

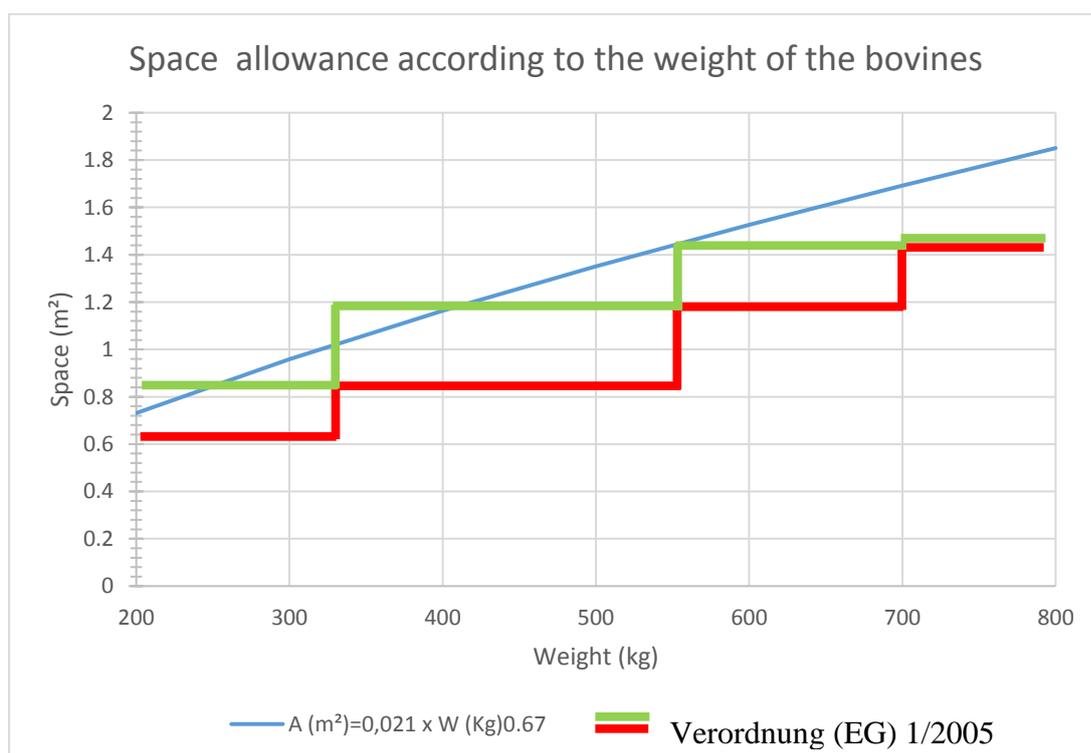
Transportunternehmer stellen sicher, dass diese Spezifikation zu einer angemessenen Kontrolle der thermischen Mikroumgebung im Fahrzeug führt.

**Bessere Praktiken** bezüglich des Fahrzeugdesign und der Instandhaltung:

76. Alle Heckrampen müssen Querstreben aufweisen
77. Es gibt **Seitentüren für die Tierkontrolle**
78. Die Tiere können jederzeit **von außerhalb des Fahrzeugs kontrolliert werden**
79. Alle Fahrzeuge für den Rindertransport sollen Zwangslüftungen aufweisen (nicht nur Fahrzeuge für den langen Transport).
80. Lüftung, Warnsysteme und Tränken werden **täglich kontrolliert**
81. Alle Fahrzeuge für den Rindertransport weisen helle, isolierte Dächer auf zur Reduzierung der Sonneneinstrahlung (Vorschrift bei Beförderungen über 8 Stunden)
82. Beim einstöckigen Bullentransport sollen **Aufsprunggitter** verwendet werden
83. Für den Kälbertransport sollen die Ladeböden einen **seitlichen Schutz** haben, der ein Einklemmen zwischen Ladeboden und Fahrzeugwand verhindert.
84. Fahrer/Transportunternehmen müssen Zugang zu **entsprechenden Waschanlagen** haben, um ihr Fahrzeug nach dem Transport zu waschen und zu desinfizieren. Diese sollen vor der Beförderung festgelegt werden.

## 2.3.2 Flächenmessungen

Das Platzangebot ist einer der wichtigsten Faktoren für das Tierwohl transportierter Rinder. Ein absolutes Minimum wird durch die physischen Ausmaße der Tiere vorgegeben, aber das allein reicht nicht aus. Der Platzbedarf hängt auch davon ab, ob die Tiere in Abhängigkeit von den Umgebungsbedingungen wie Temperatur und Luftfeuchte effektiv Thermoregulation betreiben können. Eine Basis für die Anforderungen der Verordnung für die Flächenmessung für Rinder gibt die Formel  $[A(m^2) = 0.021 \cdot W^{0.67}]$  wieder (siehe Abbildung 2.2). Sie erlaubt den Tieren sich während des Transports auszubalancieren und im Fahrzeug zu bewegen.



**Abbildung 2.2** Flächenzumessung während des Transports nach allometrischer Gleichung und Werten nach Verordnung (höhere (grün) und niedriger (rot))

In **Tabelle 2.1** sind die in der Verordnung angegebenen Werte zur Flächenzumessung beim Transport von Rindern angegeben:

Kategorie	Durchschnittsgewicht	min. Platz/Tier (m <sup>2</sup> )
Kleine Kälber	50	0.30 to 0.40
Mittlere Kälber	110	0.40 to 0.70
Schwere Kälber	200	0.70 to 0.95
Mittelgroße Rinder	325	0.95 to 1.30
Schwere Rinder	550	1.30 to 1.60
Sehr schwere Rinder	>700	>1.60

**Tabelle 2.1** Ladedichte für Rinder entsprechend der Verordnung.

#### **Gute Praktiken** bezüglich Ladedichte

85. **Behornte Tiere** sollen weniger eng verladen werden (mit einem Zuschlag von mindestens +10%), wegen höherer Verletzungsgefahr
86. Die Tiere werden nicht so verladen, dass ihr Wohl beeinträchtigt wird oder Verletzungsgefahr besteht
87. Die Ladedichte wird nicht nur vom Gewicht der Tiere abhängig gemacht, da auch Größe und Form der Tiere variieren. Die Tiere sollten ausreichend Raum haben, um sich umdrehen zu können
88. Abtrennungen sollen so gestellt werden, dass die optimale und praktische Buchtengröße erreicht wird. Die Buchtengröße wird eher nach ihrer Fläche als nach ihrer Länge ausgerichtet
89. Abtrennungen sollen geschlossen sein und in der Höhe zu den Tieren passen. Es soll **kein Zwischenraum** zwischen den Abtrennungen und dem Boden oder den Seitenwänden geben, da Tiere hier oft mit Beinen oder Kopf stecken bleiben
90. Die Betreiber müssen sicherstellen, dass über den Tieren genügend Raum für eine **natürliche Stehposition** und Bewegungsmöglichkeit vorhanden ist und eine optimale Belüftung erfolgt.

#### **Bessere Praktiken** bezüglich der Ladedichte:

91. Interne Rampen dürfen bei der Berechnung des verfügbaren Platzangebots nicht miteinbezogen werden
92. **Tragende Tiere** sollten bis zum Erreichen von 90 % der Trächtigkeitsdauer mindestens 10 % mehr Platz bekommen. Sie benötigen mehr Platz zum Abliegen und Aufstehen
93. **Abtrennungen** werden so **beweglich positioniert**, dass auf **Änderungen der Umgebungsbedingungen** reagiert werden kann
94. Transportunternehmen stellen sicher, dass die Buchtengröße leicht den Größenverhältnissen bei den Tieren angepasst werden kann
95. Über dem Rücken des größten Tieres ist mindestens **20 cm Raum** vorhanden
96. Wenn heißes Wetter während der Beförderung erwartet wird:
  - **Kopfraum** zur Erhöhung von Luftbewegung und -austausch **vergrößern**, ohne Aufsprungsverhalten auszulösen

- Die **Unterbringung von Tieren in den wärmeren Fahrzeugbereichen vermeiden** (vorne und oben).

### 2.3.3 Fahrzeugboden und Einstreu

**Gute Praktiken** bezüglich Boden und Einstreu:

97. Es soll **rutschhemmendes Material** verwendet werden.
98. Transportunternehmer müssen **angemessene Einstreu** für Kälber und für Rindertransporte von mehr als 8 Stunden bereitstellen. Entsprechendes Material ist bei Kälbern Stroh, bei adulten Tieren im Winter Stroh, und im Sommer Stroh oder Sägemehl.

**Bessere Praktiken** bezüglich Boden und Einstreu:

99. Auch bei kurzen Transporten wird Einstreu verwendet, da Einstreu bei Stürzen vor Verletzungen schützen kann. Es wird **mindestens 10kg pro m<sup>2</sup>** verwendet. Die Einstreu soll die gesamte Bodenoberfläche aller Ladeböden bedecken, neben Stroh sind auch Sägemehl oder Strohpellets geeignet.
100. Bei heißem Wetter z.B. Strohpellets nutzen (8-10kg pro m<sup>2</sup>).

### 2.3.4 Klimakontrolle während langer Transporte

Eine mangelhafte Lüftung im Fahrzeug erhöhen Temperatur und Luftfeuchte mit negativen Konsequenzen wie Gewichtsverluste, Krankheiten oder sogar den Tod der Tiere. Auch erhöht sich die Ammoniakkonzentration mit Auswirkungen auf die Atmung der Tiere. Vor allem bei warmem Wetter, wenn die Tiere Thermoregulation über eine erhöhte Atemfrequenz betreiben, ist die Lüftung wichtig. Für gute Lüftung müssen in Tierhöhe ausreichend große Lüftungsöffnungen über die gesamte Länge der Seitenwand vorhanden sein. Eine nicht ausreichende Lüftung erhöht die Mortalitätsrate signifikant.

102. Wenn das Risiko von Hitze- oder Kältestress besteht, kontrollieren die Fahrer die Tiere häufiger und achten auf Zeichen wie Hecheln, Erschöpfung, Zittern, Zusammendrängen usw. Diese Tierkontrollen erfolgen in allen Fahrtunterbrechungen und wann immer es passend und sicher ist.

**Gute Praktiken** bezüglich der Klimaüberwachung während langer Transporte

103. Die Verordnung sieht vor, dass Temperatursensoren in den extremsten Klimabereichen angebracht werden. Sie sollen nicht in der Nähe der Luftein- und -auslässe angebracht werden und bei Fahrzeugen mit freier Lüftung oben vorne. Dabei müssen die Sensoren robust sein, raues Klima tolerieren und trotzdem verlässliche Daten produzieren.
104. Es sollte **mindestens zwei Sensoren** pro Ladeboden geben

### **Bessere Praktiken** für die Klimaüberwachung bei langen Transporten

105. Transportunternehmer nutzen Überwachungssysteme, die nicht nur den Anforderungen der Verordnung genügen, sondern auch **zusätzliche Funktionen** wie die Luftfeuchte, Beschleunigungen oder Gesamtgewicht einbeziehen
106. Transportunternehmer nutzen Systeme, die die Messwerte regelmäßig (z.B. alle fünf Minuten) speichern und sie übertragen können
107. In den meisten Fahrzeugen sind die höchsten Temperaturen vorne oben zu erwarten, die geringsten Temperaturen unten hinten. Daher werden **mindestens vier Sensoren pro Ladeboden** empfohlen. Es können aber im Sinne des Tierschutzes mehr Sensoren installiert werden, vor allem dort, wo die Temperaturen schlecht vorherzusagen sind.
108. Einzelne **Bereiche** des Fahrzeugs **müssen isoliert werden können** damit bei Nichtbenutzung des gesamten Fahrzeugs keine falschen Messwerte entstehen. Alle separaten Bereiche sollen auch separate Sensoren aufweisen.
109. Das Temperaturüberwachungssystem muss **Ausdrucke**, oder eine **digitale Anzeige** und einen Zugang zu den elektronischen Daten ermöglichen, um bei Kontrollen der zuständigen Behörde die Daten zugänglich zu machen (bereits Rechtsanforderung!)

## **2.4 VORBEREITUNG DER TIERE**

Eine angemessene Vorbereitung der Tiere minimiert die Auswirkungen von Stressfaktoren, die bei der Handhabung und beim Transport auftreten können. Es beziehen sich mehrere Aspekte in der Vorbereitungsphase beziehen sich auf die zu transportierenden Tiere, wobei erwachsene Tiere und Jungtiere unterschiedliche Ansätze erfordern. Diese Situationen werden in den folgenden Unterabsätzen behandelt:

Die Tiere sollen mit Menschen vertraut sein, um die Belastung der Verladung gering zu halten. Aus Tierschutzgründen dürfen nur transportfähige Tiere geladen werden. Daher

Besondere Aufmerksamkeit sollte jungen Kälbern gewidmet werden, die Milch oder Milchaustauscher auch über den Transport hinaus erhalten. Grundsätzlich ist die Bereitstellung von Futter und Wasser (Flüssigkeit) vor dem Transport unerlässlich, um sicherzustellen, dass die Tiere während des Transports keinen Energieverlust und damit keine Erschöpfung und/oder Austrocknung erfahren. Dies muss auch bei langen Transporten (> 8 Stunden) auf Fahrzeugen mit höherem Standard, bei denen Futter und Wasser zur Verfügung stehen, auch für nicht abgesetzte Kälber berücksichtigt werden. Wenn die Tiere während der Fahrtpausen oder während des Transports nicht ausreichend Futter und Wasser aufnehmen, kann eine gut geplante Fütterung und Tränke vor dem Transport das Risiko von Energie- und Wassermangel mindern. Dies muss jedoch gegen die schädlichen Auswirkungen von Überfütterung vor dem Transport abgewogen werden, die zu Reisekrankheit, Erbrechen und Durchfall führen kann. Diese Bedingungen wirken sich direkt auf das Wohlergehen der Tiere beim

ist die **Auswahl der Tiere für den Transport ein wichtiger Faktor für das Tierwohl**. Zusammen mit der Verordnung spezifizieren auch die [OIE animal welfare guideline](#) Kriterien für nicht transportfähige Tiere, wie Krankheit, Verletzungen Schwäche, Erschöpfung oder hochtragende Tiere sowie Kälber mit nicht abgeheiltem Nabel. Das

Mischen einander unbekannter Tiere vor und während des Transports kann zu Kämpfen führen. **Vor dem Transport sollen die Tiere ausgeruht** und mit qualitativ hochwertigem Futter **gefüttert worden sein**. Bei adulten Tieren soll bis 12 Stunden vor dem Transport Futter verfügbar sein, bei Kälbern bis 6 Stunden vor dem Transport. Wasser muss vor dem Transport immer zugänglich sein.

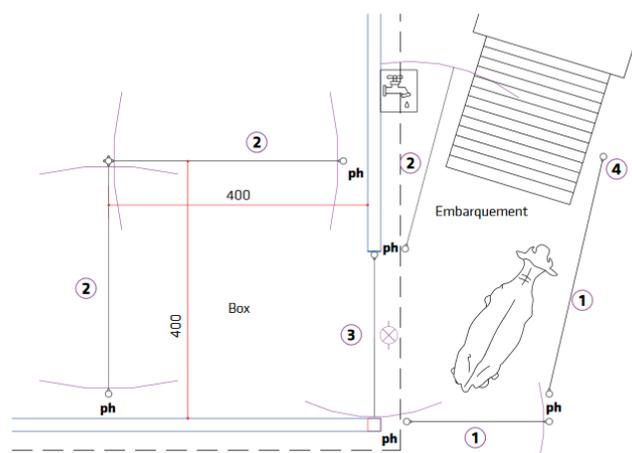
Excessives Urinieren und Abkoten führt zu feuchter Einstreu und somit zu Ausrutschen und Stürzen auf dem Transport und zu verschmutzten Tieren (Fell und Klauen). Einrichtungen für die Fütterung und Tränke sollten den Tieren bereits vor dem Transport bekannt sein, die Futtermittel und von hoher Qualität. Rinder von der Weide sollten vor dem Transport nicht auf Kraftfutter umgestellt werden. Beim Tränken vor dem Transport soll die durchschnittlich benötigte Tagesration bedacht werden z.B. **55 Liter pro Tag für Absetzer bis zu über 100 Litern für adulte Tiere**. Zusätzlich saufen laktierende Tiere mehr und der Wasserbedarf steigt mit steigender Umgebungstemperatur.

## 2.4.1 Vorbereitung von Tieren und Ausrüstung

Wenn Tiere die Bucht verlassen, in der sie den Großteil ihres Lebens verbracht haben, ist es wahrscheinlich, dass sie dies ängstigt und belastet. Alle Vorgänge und Bereiche der Verladung und des Transportfahrzeugs stellen eine unbekante Umgebung dar.

**Gute Praktiken** zur Vorbereitung von Tieren und der Ausrüstung

110. Laderampen sollen in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp und -größe einen **direkten Zugang zum Fahrzeug bzw. Verladebereich** haben (siehe Abbildung 2.2)
111. **Vor der Be-/Entladung den Zustand des Verladebereichs und der Buchten kontrollieren** (Türen, Beleuchtung, Lüftung, Sauberkeit, Bodenbeschaffenheit) zur Minderung des Risikos von stolpernden und verletzten Tieren
112. Die Transporteure sollten sich vor Beginn der Verladung vergewissern, dass die erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen.
113. Laktierende Kühe dürfen in der ersten Woche nach der Kalbung nicht transportiert werden.
114. Wenn laktierende Kühe nicht von ihren Kälbern begleitet werden, müssen sie **alle 12 Stunden gemolken werden**



**Abbildung 2.2** Beispiel für die angemessene Dimensionierung des Verladebereichs.

115. Wenn laktierende Kühe lange transportiert werden, muss ein Melken alle 12 Stunden sichergestellt sein.
116. Nach dem Melken sollen die Tiere Wasser und Futter aufnehmen können, bevor sie für den weiteren Transport verladen werden.
117. Immer ruhig entladen und in den Melkstand oder in die Kontrollstelle treiben.

#### **Bessere Praktiken** zur Vorbereitung von Tieren und der Ausrüstung

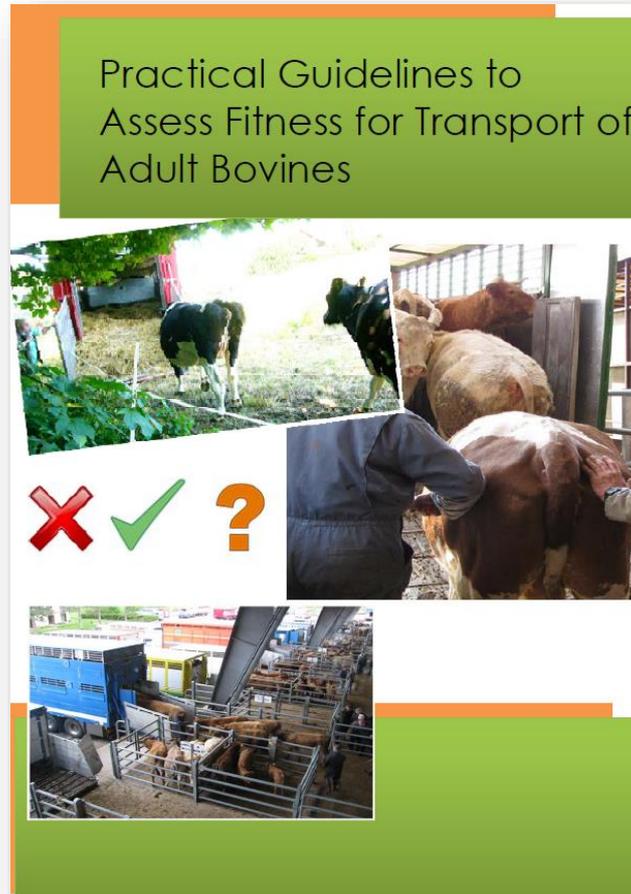
118. Sortieren und Auswahl der Tiere für den Transport und die **Übermittlung der relevanten Daten** an das Transportunternehmen sollte mindestens 1 Woche vor dem geplanten Transport stattfinden (d.h. Anzahl, Größe, Gewicht, Anzahl Tiere mit leichten Verletzungen und Tiere, die eine spezielle Behandlung oder Einzelbuchten benötigen).
119. Zur Vermeidung von Verzögerungen werden die Tiere spätestens vor der Ankunft des Fahrzeugs mit Ohrmarken
120. Um die Dauer der Beladung und die Belastung der Tiere zu reduzieren, sollen sie vor der Verladung **vorrübergehende Wartebuchten gebracht werden**
121. **Stationäre und auch bewegliche (anpassbare) Laderampen** auf landwirtschaftlichen Betrieben, Kontrollstellen und Bestimmungsorten wie Schlachthöfen erlauben eine sichere Verladung
122. In den Wartebuchten sollen die Tiere kaltes Tränkewasser aus sauberen, leicht zu reinigenden Tränken erhalten.

## 2.4.2 Transportfähigkeit

Verletzte oder kranke Tiere tragen auf dem Transport ein größeres Risiko für Schmerzen und Leiden. Schwache Tiere können Auseinandersetzungen schlechter ausweichen und verlieren eher die Balance bei plötzlichem Bremsen, Beschleunigen sowie bei Richtungswechseln. Die Transportfähigkeit muss für jedes Tier vor der Verladung kontrolliert werden, es sollten dabei alle tierbasierten Parameter überprüft werden. Damit kann das Risiko, dass ein Tier den Transport nicht überlebt oder ernsthaft leidet, reduziert werden.

#### **Gute Praktiken** zur Feststellung der Transportfähigkeit

123. Entscheidende Hinweise zur Transportfähigkeit von Rindern finden sich in **“Practical guidelines to assess fitness for transport of adult bovines”** ([Eurogroup for Animals et al., 2015](#)), und diesen sollten Folge geleistet werden
124. Die verantwortlichen Personen müssen die Tiere rechtzeitig vor dem Verladen untersuchen. **Die folgenden Kriterien sprechen für die Transportfähigkeit:**
  - aufmerksames, ansprechbares Tier,
  - glänzende und trockene Haut, gut gepflegt,
  - normale Atmung,
  - guter Körperzustand,
  - verteilt das Gewicht gleichmäßig auf alle vier Beine beim Stehen und Gehen, gerade Rückenlinie,
  - keine offensichtlichen Anzeichen von Schmerzen.



**Abbildung 2.3** Titelbild des Leitfadens für bovine Transportfähigkeit

125. Rinder in **schlechtem Zustand**, die transportfähig, jedoch nur unter **tierärztlicher Indikation** transportiert werden dürfen, sind:
- gleichgültig gegenüber ihrer Umgebung (apathisch), und/oder
  - haben tränende/ stumpfe Augen, und/ oder
  - verweigern Futter- oder Wasseraufnahme, und/oder
  - haben Fieber: Körpertemperatur  $> 39,5^{\circ}\text{C}$  oder Unterkühlung ( $< 37,5^{\circ}\text{C}$ ), und/oder
  - eine signifikante Erhöhung der Atemfrequenz, signifikantes Keuchen oder offenes Atmen, signifikantes Husten und/oder
  - offensichtliche Anzeichen von starken Schmerzen, wie z.B. ein gewölbter Rücken in Kombination mit anderen Anzeichen, z.B. flache, häufige Atmung, abnormale Haltung oder Gang, starkes Schwitzen ohne körperliche Anstrengung oder Hitze, Abmagerung.

Diese Tiere sollten von einer ausgebildeten Begleitperson, einem Tierarzt oder einem geeigneten Bräutigam beaufsichtigt und bei Bedarf in Einzelboxen oder Ställen mit zusätzlicher Einstreu transportiert und in regelmäßigen Abständen überwacht werden. Wann immer möglich, sollte tierärztliche Betreuung gesucht werden.

126. Rinder, die **nicht transportiert werden dürfen**, sind:
- Nicht in der Lage aufzustehen oder stehen zu bleiben.
  - Können sich nicht ohne Schmerzen fortbewegen. Anzeichen für Schmerz sind:
    - Lahmheit oder keine gleichmäßige Gewichtsverteilung auf alle 4 Beine *und/oder*
    - Gekrümmter Rücken, *und/oder*
    - Unnormale Haltung *und/oder*
    - Unnormaler Gang *und/oder*
    - flache Atmung
  - keine Fortbewegung ohne Assistenz:
    - reagieren also nicht auf starken Zug am Halfter

Verlieren standing die Balance.

127. Tiere dürfen nicht transportiert werden, wenn mehr als 90 % der Trächtigkeit absolviert sind oder sie in den vergangenen 7 Tagen abgekalbt haben.

128. Kühe mit physiologischer Schwäche müssen besonders berücksichtigt werden, d.h. jede Schwäche, die nicht durch Verletzungen oder Krankheiten verursacht wurde. Diese Schwächen (z.B. Müdigkeit, späte Trächtigkeit und kürzliche Abkalbung) können zu spezifischen Bedingungen führen, die mit dem Transport nicht vereinbar sind.
129. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Absender Druck oder Einfluss auf einen Fahrer ausübt, um Tiere zu befördern, von denen er vermutet, dass sie ungeeignet sind. Im Streitfall ist tierärztlicher Rat einzuholen.
130. Die Kontrolle der Tiere vor und bei Reise ist unerlässlich. Daher sollten Bedingungen geschaffen werden, die es den Fahrern ermöglichen, die Tiere bei der Verladung angemessen zu kontrollieren.
131. Es sollten Arbeitsbedingungen und -praktiken festgelegt werden, die den Bediener nicht dazu zwingen, transportunfähige Tiere zu befördern.
132. in Deutschland nicht anwendbar
133. in Deutschland nicht anwendbar.
134. Der Fahrer ist nicht für die Reinigung oder das Ohrmarken-einziehen vor dem Transport zuständig
135. Der Bereich, in dem am Versandort die Tierkontrolle stattfindet, muss gut beleuchtet sein (vor allem bei nächtlicher Verladung) und das sichere Zusammenstellen kleiner Gruppen erlauben sowie einen leichten Zugang zu den Tieren ermöglichen.
136. Während der Verladung sollen die Tiere so gut wie möglich vor widrigen Wetterbedingungen geschützt werden. Wann immer möglich sollen die Tiere vor Regen und Schnee geschützt werden und trocken bleiben

**Bessere Praktiken** zur Feststellung der Transportfähigkeit:

137. Beim Transport tragender Rinder sollte **das Datum der Belegung** bestätigt werden, damit das Trächtigkeitsstadium eingeschätzt werden kann.

## 3. UMGANG MIT DEN TIEREN UND DEREN VERLADUNG

### 3.1 EINFÜHRUNG

Bei der Verladung von Rindern und Kälbern ist die Berücksichtigung der Physiologie und des Gesundheitsstatus der Tiere besonders wichtig. zu berücksichtigen. Fahrern und Betreuern muss bewusst sein, dass die Tiere unter den Transportbedingungen leiden und der Umgang mit ihnen daher möglichst ohne zusätzliche Belastung erfolgen sollte.

**Personen, die mit den Tieren umgehen, müssen das Verhalten der Tiere deuten können und in der Lage sein, nicht transportfähige Tiere zu erkennen.** Für diese Fälle müssen spezifische Vorgehensweisen vorhanden sein.

Neben dem physiologischen und gesundheitlichen Zustand sowie der unsachgemäßen Handhabung von Tieren bestehen Tierschutzrisiken bei der Verladung vor allem durch:

- **unangepasstes Design von Treibgängen und Toren** (vor allem falsche Dimensionierung, Ausführung, sichtbare Hindernisse), das zu Hämatomen, Verletzungen und Verweigern der Fortbewegung führen kann
- **rutschige Böden**, auch auf der Rampe, die zu ähnlichen Effekten führen
- **Scharfe Kanten**, die zu Verletzungen führen
- **Beleuchtung** (Lichtkontraste) die zu Desorientierung und Angst führt
- ungewohnte oder **laute Geräusche**.

Daraus resultiert, dass die Verladung eine der die Tiere am stärksten belastenden Phasen des Transports darstellt.

Die Qualität des Umgangs mit den Tieren bei der Verladung hat einen starken Einfluss auf ihr Befinden. Die Anwendung guter und besserer Praktiken und eine angepasste Ausrüstung sind deshalb in dieser Phase des Transports besonders wichtig.

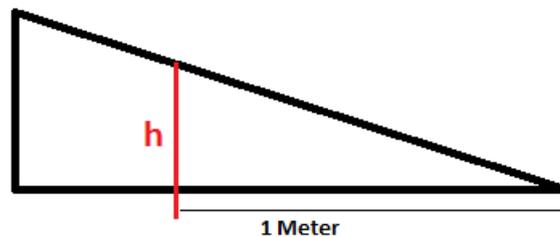
Es ist wichtig zu verstehen, welchen Einfluss die Interaktion zwischen Mensch und Rind das Verhalten des tieres hat. Ein z. B. hastiger Umgang wird von den Tieren nicht verstanden und kann zu Angst und/oder negativen Reaktionen führen. Rinder, die bereits regelmäßig positiven Kontakt zu Menschen hatten, sind weniger ängstlich und lassen sich leichter verladen. Es ist schwieriger gestresste Tiere zu bewegen, da sie die Fortbewegung verweigern oder zu entkommen versuchen. Dies wird zum Risiko für den Treiber, wenn die Tiere sich umdrehen und auf ihn zu rennen.

### 3.2 Verladeeinrichtungen

Ein schlechtes Design der Be- und Entladeeinrichtungen, kombiniert mit einer schlechten Handhabung, kann zu Ausrutschen, Stürzen, Quetschungen und schließlich zu Verletzungen und mehr Stress für die Tiere führen, was zu geringer Fleischqualität und wirtschaftlichen Verlusten führen kann. Ein **korrektes Design der Laderampen und –plattformen** erleichtert das Be- und Entladen mit minimaler Tierbelastung und ohne Quetschungen oder weitergehender Verletzung.

### **Gute Praktiken** zum Gebrauch von Verladeeinrichtungen

138. Vor dem Transport muss der Verladebereich so vorbereitet werden, dass die Rinder zur Fahrzeugrampe geleitet werden
139. Der Verladebereich soll **frei von Hindernissen** materieller oder visueller Art sein, um die Rinder vor Verletzungen und Belastungen zu schützen.
140. Der Boden soll eben und in einem guten Zustand sein und auf einem Niveau mit der Laderampe.
141. Brücken, Rampen und Gangways (die nicht Teil des Fahrzeugs sind) müssen feste **Seitenwände** haben, damit keine Tiere herunterfallen oder -springen. Für adulte Rinder sollte die Höhe der Seitenwände mindestens 1,7 m betragen.
142. Wenn eine Rampe benutzt wird, soll die Steigung so gering wie möglich sein, **maximal 26° für adulte Rinder** (Siehe Abbildung mit  $h$ =Höhe: 50cm /1m Länge), und 20° für Kälber (36.4cm Höhe/1m Länge).



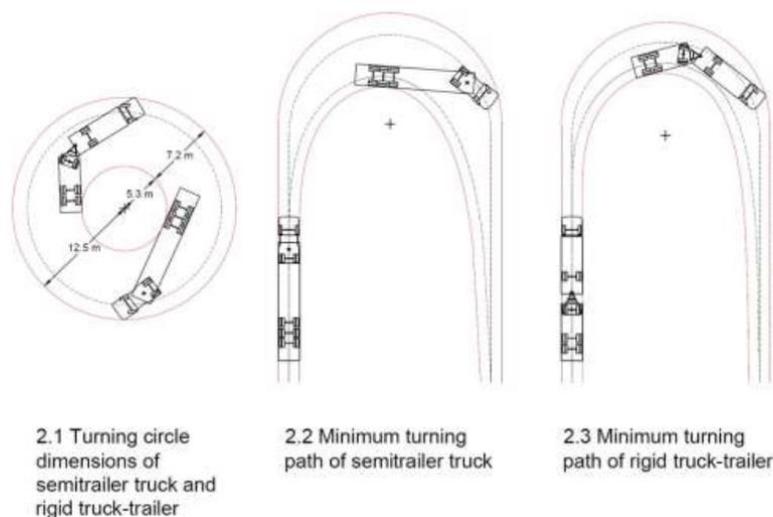
**Abbildung 3.1** Hilfe zur Berechnung der Steigung der Rampe (siehe Text)

143. Der Boden ist **rutschsicher**, auch bei Verschmutzung durch Kot und Urin.
144. Wenn die Rampe **mehr als 10 Grad Steigung hat, sind Querstreben mit 25 mm Höhe in einem Abstand von 20-35 cm zueinander** vorhanden.
145. Eine **angemessene Lichtquelle** ist vorhanden, die weder die Tiere noch das Personal blendet.
146. Während der Verladung bewegen die Tiere sich vom Dunkeln ins Helle, dabei werden starke Lichtkontraste oder Schatten vermieden.
147. Die Beleuchtung in den Ladebuchten und im Verladebereich kommt während der gesamten Verladung ohne den Fahrzeugmotor aus.

### **Bessere Praktiken** zum Gebrauch von Verladeeinrichtungen

148. Idealerweise ist die Ladefläche direkt mit den Rampen und Treibwegen verbunden, um eine sicherere und einfachere Handhabung der Tiere zu gewährleisten.
149. Der optimale Ladewinkel für alle Tiere ist null Grad, daher müssen verschiedene Methoden angewendet werden, um den Winkel so niedrig wie möglich zu halten (Verringerung des Reifendrucks, höhere Ladefläche, Hebebühne usw.).
150. Es werden **Ladeebenen** empfohlen, um die Rampenneigung zu minimieren; sie sollten überdacht und so breit wie die LKW-Rampe oder der Lift sein, mit massiven Wänden/Seitenbegrenzungen.
151. Die **Ladefläche sollte mit Einstreu oder Sand bedeckt** sein, um unebene oder beschädigte Flächen zu bedecken und ein Rutschen oder Fallen der Tiere zu verhindern.
152. Ein **seitlicher Durchgang für das Personal** sollte vorhanden sein, um den Umgang mit Rindern sicherer und einfacher zu gestalten.

153. Die Rampe sollte mit Streu/Stroh bedeckt sein, um ein Verrutschen zu verhindern und ein Aufblitzen von metallischen Oberflächen oder Materialien zu vermeiden.
154. Die **Laderampe** darf sich während der Bewegung der Tiere auf ihr **nicht schwanken**, da die Tiere das Auf- und Absteigen verweigern können. Erforderlichenfalls muss die Rampe verstärkt werden.
155. **Verkehrsflächen und Lkw-Wege** zwischen Einfahrt (von Betrieben, Sammelstellen, Kontrollposten, Schlachthöfen), Be- und Entladeflächen und Parkplätzen sind entsprechend der **maximalen Größe** von Lkw, Anhängern und Sattelaufliegern und deren **Kurvenradien** zu planen (siehe Beispiele für die Anordnung des Ladebereiches in Abbildung 3.2).
156. Gestaltung und Betrieb des Ladebereiches müssen im Voraus geplant werden, wobei alle Aspekte, die die Handhabung und Verladung vereinfachen können, berücksichtigt werden.

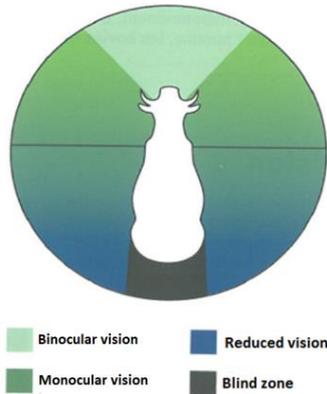


**Abbildung 3.2 Kurvenradien** verschiedener Typen von Tiertransportern

### 3.3 UMGANG MIT RINDERN WÄHREND DER VERLADUNG

Das Be- und Entladen sollte von erfahrenen Transporteuren durchgeführt werden, die **das Verhalten der Tiere verstehen und ruhig arbeiten**. Die Herzfrequenz der Rinder steigt mit zunehmendem Belastungsgrad, daher gilt: Je steiler die Rampe, desto höher die Herzfrequenz der Tiere. Sichtbarere Indikatoren für Stress sind Verhaltensänderungen wie Vokalisation, Koten, Urinieren, Verweigerung der Bewegung, Ausrutschen und Flucht. Zur Minderung von Belastungen ist es zudem wichtig zu wissen, wie Rinder die Welt um sie herum wahrnehmen.

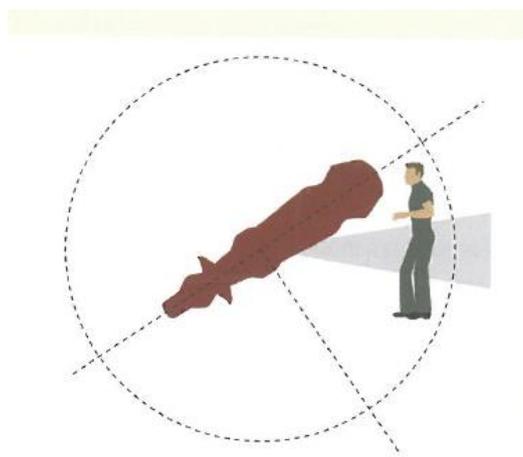
Der **Hörsinn** ist bei Rindern gut entwickelt, so dass sie sehr empfindlich auf hohe Töne wie Schreien, metallische Geräusche und Pfeifen reagieren. Rinder haben ein **weites Sichtfeld** und können den größten Teil ihrer Umgebung einsehen, aber sie haben einen toten Winkel direkt hinter sich und einen weiteren vorne unter dem Kopf. Stellt sich ein Tierpfleger hier auf, reagieren die Tiere nervös, da sie nicht sehen können, was vor sich geht. Halter sollten immer versuchen, den "toten Winkel" der Tiere zu vermeiden, wenn sie sich ihnen nähern (**Abbildung 3.3** und **Abbildung 3.4**).



**Abbildung 3.3** Darstellung des Sichtfeldes von Rindern. Objekte im grünen Bereich werden gut wahrgenommen.

**Das binokulare Sehen ist eingeschränkt.** Die Augenstruktur lässt Rinder Bewegungen um sich herum sehr gut wahrnehmen, bietet aber eine geringe Genauigkeit von Abstand und Details. Sie benötigen mehrere Minuten für eine Anpassung an Lichtveränderungen und sind empfindlicher gegenüber hellen Lichtfarben

Menschen, die mit Rindern oder anderen Weidetieren umgehen, sollten auch über Kenntnisse der Fluchtzonenprinzipien und der sensorischen Wahrnehmung von Rindern verfügen. Eine Flucht- oder Sicherheitszone ist der Raum um ein Tier, in dem es sich sicher fühlt. Wendet sich das Tier ab, bedeutet dies, dass der Halter die Fluchtzone betreten hat. Die Größe der Fluchtzone hängt von der Zahmheit des Tieres ab. Der "Punkt des Gleichgewichts" liegt meist an der Schulter des Tieres. Alle Tierarten werden sich fortbewegen, wenn der Betreuer hinter dem Gleichgewichtspunkt steht. Sie werden sich zurückziehen, wenn er vor dem Ausgleichspunkt steht. Eine Einschätzung der Fluchtzone kann durch Annäherung an das Tier und seinem Abwenden erfolgen.



**Abbildung 3.4** Darstellung des Gleichgewichtspunktes (siehe Text für Details)

#### **Gute Praktiken** für den Umgang mit Rindern während der Verladung

157. Rinder sind soziale Tiere und **weniger belastet**, wenn sie in **Gruppen** gehalten und gehandhabt werden. Hierbei wird auch der Umgang mit ihnen erleichtert und sicherer, da sie z.B. bei der Be- oder Entladung in Gruppen einem Leittier folgen.
158. Die **Beibehaltung der Stallgruppensammensetzung** im Fahrzeug ist wichtig, aber wenn nötig, können diese Gruppen aufgeteilt werden. Die empfohlene Anzahl

der gemeinsam zu handhabenden Tiere ist je nach Art unterschiedlich, sie berücksichtigt das Verhalten der Tiere, aber auch die Arbeitssicherheit.

159. **Die schwereren Rinder sollten in unteren Ladedecks transportiert werden**, um den Schwerpunkt des Fahrzeugs unten zu halten. Wenn das Fahrzeug nicht vollständig beladen wird, sollten die Tiere in unteren und vorderen Buchten stehen.
160. Bei einstöckigen Transporten sollte ein **Aufsprungschutz** installiert werden, um ein Fallen der Tiere und Verletzungen zu vermeiden.
161. Um dem Sichtbereich Rechnung zu tragen, sollte sich der Betreuer am Tier hinten seitlich positionieren, und sich langsam in die Fluchtzone bewegen, um die Rinder fortzubewegen.
162. **Gebogene Treibgänge mit geschlossenen Wänden** sind zu empfehlen, denn so können die Tiere Hindernisse nicht sehen und bewegen sich vorwärts
163. Wenn die Tiere angebunden transportiert werden, sollen sie sich nicht verletzen, jedoch saufen und fressen können. Angebundene und nicht angebundene Tiere dürfen ebenso wie behornete und hornlose Tiere nicht zusammen transportiert werden.
164. Stufen, Engstellen und 90°-Kurven sollen vermieden werden.
165. Tiere werden durch **Gegenstände** im Treibgang gebremst (Kleidung, Schürzen, Plastiktüten), ebenso von Kanalgittern, verschiedenen Bodenfarben oder Bodenbelegen. Daher sollten optische Barrieren im Verladebereich vermieden werden.
166. **Lichtkontraste** auf der Laderampe **sind zu vermeiden** oder die Tiere müssen Zeit zur Gewöhnung haben. Einstreu auf der Rampe kann die Verladung verbessern, falls z. B. Sonnenlicht sich hier spiegelt.
167. Verladung bei Sonnenaufgang oder -untergang kann die Tiere oder das Personal blenden. Der Verladebereich sollte so beschaffen sein, dass Sonnenlicht die Verladung nicht beeinflusst.
168. Hohe Töne wie **Schreie, metallische Geräusche oder Pfeifen** sollen vermieden werden, da die Tiere hierdurch belastet werden. Sie können jedoch Tiere, die die Fortbewegung verweigern, zur Fortbewegung motivieren.
169. Rinder sind schmerzempfindlich. Treibhilfen wie Stöcke werden nur eingesetzt, wenn nötig und die Tiere Raum zur vorwärtsbewegung haben.
170. **Elektrotreiber sollen nicht benutzt werden**. Ausnahme: adulte Rinder, die die Fortbewegung verweigern und andere Methoden nicht zum Erfolg führen. Rinder müssen bei Treibhilfeneinsatz Raum zur Fortbewegung haben.
171. Das mit den Tieren umgehende Personal sollte gedeckte Farben tragen, wie Landwirte das normalerweise tun.

#### **Bessere Praktiken** für den Umgang mit Rindern während der Verladung

172. **Die Tiergruppen sollten beibehalten werden** und bei der Verladung auf 5-6 erwachsene Rinder oder 10-15 Kälbern beschränkt bleiben (**Abbildung 3.5**)



**Abbildung 3.5** Kälbern sollten in Gruppen von max. 10-15 Tieren transportiert werden.

173. Zur **Vermeidung von Stress und Rangordnungskämpfen** sollten Rinder nicht umgruppiert werden
174. Eine zu hohe Treibegeschwindigkeit führt bei der Verladung leicht zu Gleichgewichtsverlusten, Ausrutschen und Stürzen der Tiere.
175. Rasselnde Ketten, flatterndes Plastik oder schwingende Seile müssen aus Treibgängen entfernt werden.
176. Der **Individualbereich** der Tiere wird bei der Beladung bedacht, und auch, dass dieser von den Aufzuchtbedingungen und individuellen Faktoren abhängt.
177. **Geräusche auf ein Minimum beschränken**. Schreien sollte bei der Verladung vermieden werden, da hierdurch der Umgang mit den Tieren so schwieriger wird.

178. Wenn ein Tier die Fortbewegung verweigert:

- Beruhigen Sie sich und das Tier und prüfen Sie, ob es krank ist, verletzt oder transportunfähig. Wenn so, ergreifen Sie die relevanten Maßnahmen.
- Beachten Sie auch mögliche Hindernisse im Treibweg (visuell oder Situations-bezogen) und beseitigen Sie diese oder ändern Sie z. B. die Beleuchtung. Wenn nichts möglich, geben sie dem Tier Zeit zur Gewöhnung.



**Abbildung 3.6** Kälber sollten bei der Verladung individuell unterstützt werden © IDELE

179. Kälber können mit individueller Hilfe verladen werden (eine Hand vor dem Kopf, die andere auf dem Rücken) (**Abbildung 3.6**).
180. Das Personal sollte das Verhalten der Tiere (Rasse/Alter/Zustand) einbeziehen und auch die Einrichtung des Verladebereiches.
181. **Schätzen Sie** durch Selbstkontrolle **die Qualität der Verladung ein** und versuchen Sie, unter Berücksichtigung der Einrichtungen und des Tierverhaltens die Ladezeiten zu verbessern

## 4. DER TRANSPORT

### 4.1 EINFÜHRUNG

**Mit zunehmender Beförderungsdauer steigt auch das Risiko** für negative Auswirkungen auf das Tierwohl. Die vier Hauptfaktoren, die mit zunehmender Beförderungsdauer einen zunehmenden Einfluss auf das Tierwohl haben, sind: der physiologischen Zustand der Tiere, das Füttern und Tränken, das Ruhen und das klimatische Umfeld. **Wenn die Tiere gesund** und gut auf die Beförderung vorbereitet sind und die Beförderung gut geplant wurde, **steigt die Wahrscheinlichkeit für ein gutes Tierwohl bei Erreichen des Bestimmungsortes** und für eine schnelle Erholung nach dem Entladen.

### 4.2 FAHREN UND FAHRSTIL

Die **Fahrer spielen eine der wichtigsten Rollen beim Tiertransport**. Sie sind während der Beförderung allein für das Tierwohl verantwortlich. Ihr Fahrstil, die für die Tierkontrolle aufgewendete Zeit und eine gute Vorbereitung Notfallsituationen haben großen Einfluss auf das Ergebnis der Beförderung.

Die Tiere stehen im fahrenden Fahrzeug, versuchen dabei ihr Gleichgewicht zu halten und den Kontakt mit anderen Tieren zu vermeiden. Bei einem unangepassten Fahrstil gelingt dies nicht. Außerdem führt ein schlechter Fahrstil zu einer stärkeren Belastung der Tiere bzw. zu einem höheren Verletzungsrisiko. Einen wesentlichen Faktor für eine stärkere Tierbelastung im Zusammenhang mit einem schlechten Fahrstil stellt ein Verlust des Gleichgewichts dar. **Rinder werden hier zu ständigen Ausgleichsbewegungen gezwungen**, um Stürze zu vermeiden

Es gibt einen deutlichen Zusammenhang zwischen Fahrstil, der Belastung der Tiere und der Rendite eines Transports. Bei ruhigem, gleichmäßigem Fahren können die Tiere sich eher entspannen. Wissenschaftliche Versuche haben ergeben, dass ein schlechter Fahrstil nicht nur die Tiere messbar belastet, sondern sich auch negativ auf die Fleischqualität auswirkt. Es ergibt sich auf ebenen Straßen ein geschätzter Unterschied von 20% bei der Kraftstoffausnutzung zwischen einem unregelmäßigen Fahren mit bis zu 100km/h und einer angepassten ruhigen Fahrweise mit durchschnittlich 80km/h. Wenn Sie auf ein langsames Fahrzeug auflaufen und es keine Möglichkeit zum Überholen gibt, entspannen Sie sich und folgen sie dem Vordermann in gleichmäßigem Tempo, das ist besser als drängeln und eine unkontrollierbare Situation herbeizuführen.

Die Straßenlage eines Schwertransports und das Vermögen der Tiere sicher zu stehen beruhen auf demselben Prinzip. Aber über das Fahrzeug hat der Fahrer die direkte Kontrolle, über die Tiere nur indirekt. Diesen Mangel an Kontrolle müssen die Fahrer dann über Wissen und Erfahrung ausgleichen. Tiere haben beim Transport mehr Last auf ihren Beinen als das Fahrzeug auf den Reifen; sie arbeiten hart um nicht zu stürzen. Je mehr sie sich hierfür anstrengen müssen, desto belastender ist die Beförderung. Für ein beladenes Tiertransportfahrzeug mit 18 Rädern liegt die Last auf den Reifen bei 4,7kg pro Quadratzentimeter. Eine 600-kg-Kuh hat eine Belastung von 12 kg pro Quadratzentimeter, wenn sie auf allen vier Füßen steht.

**Vorsichtiges Bremsen hilft** den Tieren dabei, mit geringem Aufwand nicht zu stürzen. Scharfes Bremsen belastet die Tiere stärker und führt zu einer schlechten Fleischqualität.

#### **Gute Praktiken** vor und während des Transports

182. Fahrer sollten sich ihrer schwierigen Arbeitsbedingungen bewusst sein. Es gibt nur wenige Fahrer, die so achtsam und gut fahren müssen, wie die Fahrer von Tiertransporten. Der Schwerpunkt der Fahrzeuge liegt beim Tiertransport hoch und die Ladung ist nicht gesichert.
183. Scharfes Bremsen vermeiden.
184. Möglichst eine konstante Geschwindigkeit halten
185. Prüfen, ob Bremsen und Bremssystem entsprechend eingestellt sind.
186. Motorbremse oder Retarder nutzen, wenn möglich.
187. Automatische Antiblockiereinrichtung installieren
188. Auch wenn enge Zeitpläne einzuhalten sind, sollten die Fahrer bei Verzögerungen lieber telefonisch Bescheid geben als sich und damit auch die transportierten Tiere stärker zu belasten.
189. Wenn Sie als Fahrer die folgenden Punkte beachten, werden Sie die Tiere in einem guten Zustand abliefern:
  - a) **Langsam anfahren** und plötzliches Bremsen vermeiden. Schnelles Anfahren und Bremsen, schnelle Kurvenfahrten usw. lassen die Tiere Stürzen.
  - b) **Beladene Tiertransporte** sollen **fahren**; vor allem bei **heißem Wetter**. Das führt zu einer stetigen Durchlüftung, kühlt die Tiere und verhindert das Ansammeln von Gasen.
  - c) Planen Sie **gelegentliche Fahrtunterbrechungen** für die Tierkontrolle **während des Transports ein** (Gibt es festliegende Tiere? Erscheinen Tiere krank? Ist den Tieren zu kalt oder zu warm?),
  - d) Führen Sie auch **Sicherheitskontrollen am Fahrzeug** während der Tierkontrollen durch. Prüfen Sie ob die Abtrennungen noch an ihrem Platz und gesichert sind, dass die Türen geschlossen sind und die Einstreu ausreicht.
  - e) Seien Sie auf spontane **Wetteränderungen gefasst**.

#### **Bessere Praktiken** vor und während des Transports

190. Fahrer minimieren Zeit, in der ein beladenes Fahrzeug **unbeaufsichtigt** ist, insbesondere dann, wenn ein wahrgenommenes oder signifikantes Risiko für das Tierwohl besteht.
191. Wenn möglich sollten **Stoßzeiten im Verkehr** vermieden werden.
192. Die Fahrer sollten sicherstellen, dass sie **während Straßenkontrollen Priorität gegenüber anderen Fahrzeugen** haben. Im Interesse des Tierschutzes ist ihnen Vorrang zu gewähren.
193. Bei **Verzögerungen**, die durch Unfälle verursacht wurden, sollte Tiertransporte Priorität erhalten,
194. Es sollte eine routinemäßige Prüfung von Fahrzeug und Praktiken von Transportunternehmen geben, die feststellt, ob
  - a) der Fahrer die **Notfallpläne** kennt und sie in der Kabine vorliegen,
  - b) das **Fahrzeug in gutem Zustand** ist (Seiten, Boden, Rampen und Tore),
  - c) der Fahrer **innerhalb von 15 Minuten** nach dem Laden der Tiere **losfährt**,
  - d) der Fahrer die Anforderung für Beladung und Einstreu kennt,
  - e) **genügend Tränkwasser** verfügbar ist,

- f) der Fahrer die Möglichkeit hat, die **Belüftung** während des Transports **anzupassen**,
- g) das **Verhalten der Schweine** während der Fahrtunterbrechungen (z. B. Atmung, Keuchen) **überprüft** wird.

### 4.3 KLIMAÜBERWACHUNG

Das Mikroklima im Tierbereich des Fahrzeugs ist ein Schlüsselfaktor für das Tierwohl und beinhaltet ein großes Risikopotential durch Hitze- und Kältestress.

Temperatur und Luftfeuchte sind beide eng mit der thermischen Belastung der Tiere verknüpft. Entsprechend der Verordnung **liegt der zulässige Temperaturbereich für Rinder zwischen 5 und 30°C, mit einer technischen Toleranz von +/- 5°C**. Das führt effektiv zu einem Messwertebereich von 0 bis 35°C. Für laktierende Kühe liegt der thermoneutrale Bereich zwischen 5°C und 15°C. Unter 5°C benötigen die Tiere zusätzliche Energie um ihre Körpertemperatur zu halten. Über 21°C zeigen laktierende Kühe, je nach Luftfeuchte, die ersten Anzeichen von Hitzestress. **Erhöhte Luftfeuchte hat einen negativen Einfluss, siehe Abbildung 4.1.**

<b>Livestock Weather Safety Index</b>						
<b>Relative humidity (%)</b>						
<b>Dry Bulb Temp (°C)</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>70</b>	<b>80</b>	<b>90</b>	<b>100</b>
25,6	22,2	23,3	23,9	23,9	25	25,6
26,7	23,3	23,9	25	25,6	26,1	26,7
27,8	23,9	24,4	25,6	26,1	27,2	27,8
28,9	25	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9
30	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9	30
31,1	26,7	27,2	27,8	29,4	30,6	31,1
32,2	27,2	28,3	28,3	30,6	31,1	32,2
33,3	28,3	28,9	30	31,1	32,2	
34,4	28,9	30	31,1	32,2		
35,6	30	31,1	32,2			
36,7	30,6	31,7				
37,8	31,1	32,8				

■ Good!

■ Danger

■ Alert

■ Emergency

**Abbildung 4.1** das Zusammenspiel von Luftfeuchte und Temperatur auf die Thermoregulation von Rindern (THI = Thermo-Humidity-Index)

Die äußere Umgebung (das Wetter) bestimmt die Eigenschaften der in das Fahrzeug eintretenden Lüftungsluft. Zusätzlich werden die thermischen Bedingungen an Bord durch die metabolische Wärme- und Feuchtigkeitsproduktion der Tiere im Fahrzeug beeinflusst. Zusätzliche Wärme und Feuchtigkeit stellen ein erhöhtes Risiko von Hitzestress bei warmem Wetter dar, aber bei kälteren Bedingungen kann das Handhaben der verfügbaren Wärme und Feuchtigkeit von Vorteil sein. Die Menge an Wärme und Feuchtigkeit im Fahrzeuginneren hängt daher von den äußeren Bedingungen und der Anzahl, der Art und dem Alter der transportierten Tiere sowie der Luftrate ab.

Der Schlüssel zur Beurteilung des Risikos der thermischen Belastung liegt in der Überwachung der thermischen Verhältnisse im Fahrzeug. Das Risiko einer thermischen Belastung kann durch die Regelung geeigneter Lüftungssysteme und Volumenströme bewältigt werden. Das Hauptrisiko bzw. die Gefahren, die mit der Mikroklimate verbunden sind, sind Hitzestress als Folge heißer Witterungsbedingungen und unzureichender Lüftung und Kältestress als Folge von Kälte und Überbelüftung. Punktuelle konvektive Kühlung oder nasse Tiere durch Wassereintritt, Regen oder Schnee führen zu Kältestress. Die Lüftung ist die wichtigste Maßnahme, die von den Tieren erzeugte Wärme und Feuchte aus dem Fahrzeug abzuführen.

Es wird angenommen, dass **übermäßige Hitze ein größeres Problem für die Tiere darstellt als extreme Kälte**. Eine ordnungsgemäße Lüftungsanlage muss über ausreichend große Lüftungsöffnungen verfügen, die über die gesamte Länge des Fahrzeugs in Tierhöhe verlaufen. Unzureichende Belüftung während des Transports erhöht die Mortalität erheblich. Der Fahrer muss jederzeit auf die Belüftung achten, auch bei stehendem Fahrzeug und in den gesetzlich vorgeschriebenen Pausen. Eine konstante Frischluftzufuhr für alle Tiere in einem Fahrzeug ist unerlässlich, um die Gesundheit zu unterstützen und die überschüssige Feuchtigkeit und Wärme zu entfernen. Es ist **immer eine Mindestluftzufuhr erforderlich, unabhängig von den Wetter- und Tiervershältnissen**. Die Herausforderung für den Transportsektor besteht darin, bei stehendem Fahrzeug, aber auch bei 80 km/h an einem kalten Morgen für ausreichende Belüftung zu sorgen.

#### **Gute Praktiken** für die Klimaüberwachung

195. Während der Fahrt bewegt sich die Luft im Fahrzeug von hinten nach vorne. Die aktive Belüftung bietet bessere Möglichkeiten, die Bedingungen für die Tiere zu verändern als die passive Belüftung - insbesondere bei stehenden Fahrzeugen. **Vermeiden Sie bei heißem Wetter längeres Parken bei direkter Sonneneinstrahlung**. Fahrzeuge im rechten Winkel zur Windrichtung mit offenen Lüftungsöffnungen abstellen, um die Luftbewegung im Fahrzeug zu erhöhen.
196. **Eine ausreichende Lüftung muss jederzeit gegeben sein**, wenn sich Tiere im Fahrzeug befinden.
197. Niemals ein beladenes Fahrzeug **ohne Lüftung** abstellen, wenn kein Betreuer in der Nähe ist.
198. Bei heißem Wetter **wird empfohlen, die Anzahl der Fahrtunterbrechungen zu reduzieren**. Es soll mit geöffneter Heckklappe im Schatten geparkt werden, so dass der Wind durch das Fahrzeug ziehen kann. Parken sie wegen des Risikos der Krankheitsübertragung nicht direkt neben anderen Fahrzeugen.
199. Das Wetter und besonders die Temperatur sollten bei nicht geplanten Fahrtunterbrechungen bedacht werden.

#### **Bessere Praktiken** für die Klimaüberwachung

200. Das Verhalten und die Verteilung der Tiere innerhalb des Containers sollte überwacht werden, und jedem abnormalen Verhalten, das mit einer unzureichenden Belüftung einhergeht, sollte begegnet und aufgezeichnet werden.
201. Maßnahmen werden ergriffen und dokumentiert, wenn Tiere Anzeichen einer Exposition zu schädlichen Gasen wie tränende Augen, Nasenausfluss und Husten, Würgereiz, Augen- und Sehstörungen aufweisen, um Tiere aus der Situation zu

- entfernen oder die Belüftung zu verbessern oder auf andere Weise den Schadstoffgehalt zu senken.
202. Der akzeptable Temperaturbereich für erwachsene Rinder **5 to 30 °C** (+/- 5°C technische Toleranz, jedoch sollte bei der Auswertung von Messergebnissen hier der Temperaturbereich **ohne die angegebene Toleranz** angelegt werden.
203. Für laktierende Kühe liegt der akzeptable Temperaturbereich bei **5 °C bis 15 °C**. Über 21 °C zeigen Kühe bei hohen Luftfeuchten Hitzestress.
204. **Bei kaltem Wetter**, wenn Tiere Anzeichen dafür zeigen, dass sie frieren sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden (siehe auch Abbildung 4.2):
- **Ladedichte erhöhen**, wenn den Tieren mehr als das Minimum zusteht (z.B. Zuchttiere),
  - **Zusätzliche Einstreu** oder Isolierung bereitstellen,
  - **Erhöhen Sie den Wetterschutz** für Tiere auf Fahrzeugen. Schutz der Tiere vor Windkälte bei kalter Witterung durch **Verstellung von Klappen** oder Fenstern und Verwendung von Schutzfolie unter **Berücksichtigung der Gesamtlüftungsanforderungen**,
  - Die Beförderung **verschieben** bis es wärmer ist,
  - Die einströmende **Luftmenge begrenzen**, aber dabei darauf achten, dass ein ausreichender Luftwechsel weiterhin möglich ist,
  - **Die Tiere so trocken wie möglich halten**, der Transport nasser Tiere kann zu Verlusten durch Zugluft führen,
  - **Schützen** Sie die Tiere vor längerem **Frost und Schneeregen**. Niederschläge in dieser Form können für Tiere tödlich sein. Selbst die dicken Rinderfelle schützen sie nicht vor dem Auskühlen durch gefrierenden Niederschlag,
  - Vor allem für **Kälber** das **Fahrzeug vor der Verladung aufwärmen**,
  - Das **Einfrieren der Tränken** und/oder Wasserleitungen **verhindern** durch Begleitheizung oder Zirkularsysteme mit Heizung,
205. Bei heißem Wetter wird **bei jeder Gelegenheit eine Tierkontrolle** auf Hitzestress **durchgeführt**. Wenn es Anzeichen dafür gibt, dass den Tieren zu warm ist, soll dem entgegen gewirkt werden:
- **Verringern der Ladedichte** um mindestens 30% – diese Entscheidung muss bereits vor der Verladung fallen und gegen das höhere Risiko von Gleichgewichtsverlusten bei den Tieren abgewogen werden,
  - **Wasser** oder Elektrolytlösungen **bereitstellen**,
  - **Luftrate erhöhen**,
  - **Fahrzeuge mit Klimaüberwachung nutzen**,
  - **Verschieben der Beförderung** in kühlere Verhältnisse, z. B. Nachts,
  - Die Tiere so oft wie möglich **tränken**.

## 4.4 TRÄNKE- UND FÜTTERUNGSINTERVALLE

Die (vor allem lange) Beförderung von Kälbern stellt besondere Anforderungen an das Füttern und Tränken. Die Versorgung in Übereinstimmung mit der Verordnung ist häufig unmöglich, da die Kälber die Ausstattung des Fahrzeugs nicht nutzen. Kälber können ordnungsgemäß nur gefüttert und getränkt (oder bei nicht abgesetzten Kälbern mit Milch/Milchaustauscher versorgt – Elektrolyttränke stellt keine Fütterung dar!) werden, wenn sie hierfür abgeladen werden und das sollte in Kontroll- oder Sammelstellen mit entsprechenden Versorgungseinrichtungen stattfinden.



**Abbildung 4.2** Angemessenes Futter muss auch für Kälber vorhanden sein

**Gute Praktiken** für das Füttern, Tränken und das Ruhen

206. Organisatoren stellen sicher, dass für den Transport und der Tierart bzw. -kategorie **entsprechendes Futter vorhanden ist** (Transporte über 8 Stunden), z. B. bis zu 300 – 400 kg Heu (**Abbildung 4.2**).
207. Wann immer möglich, stellt der Betreuer, Landwirt oder Transportunternehmer **Futter bereit, das die Tiere bereits vor dem Transport gefressen haben** d.h. die Tiere werden mit einer Futtermischung versorgt, die keine wesentlichen Veränderungen in der Zusammensetzung bedeutet.
208. Der Transportunternehmer versorgt in Fahrtunterbrechungen (wenn nötig) und bei langen Transporten in Kontrollstellen (wenn möglich) ausgewachsene **Rinder mit einer Ration aus 2 kg gutem Heu pro 100 kg Lebendgewicht**.
209. **Das Angebot von grünem, saftigem, konzentriertem und hoch energiereichem Futter ist zu vermeiden.** Ausnahme sind Fresser, die an Futter mit hohem Energiegehalt gewöhnt sind. Grünes oder saftiges Futter führt zu flüssigem Kot, das ein gegenseitiges Verschmutzen der Tiere und der Einstreu nach sich zieht (beides führt bei kaltem Wetter zu Auskühlung!). Konzentrierte Futtermittel mit einem hohen Energiegehalt können bei Rindern zu Durchfall führen.
210. **Mastkälber sollen** in Fahrtunterbrechungen **ein getreidebasiertes Futter erhalten**. Kurzfristige Rationswechsel machen die Tiere krank; wenn sie also an Heu gewöhnt sind, soll Heu weiterhin Bestandteil ihrer Ration sein.

211. Die **Tränken** müssen so **konzipiert und angebracht** sein, dass sie den Tieren den **ungehinderten Zugang und die Wasseraufnahme** ermöglichen. Tränken sollten so gestaltet sein, dass sie eine normale Trinkhaltung ermöglichen. Zusätzliches Tränken aus im Fahrzeug mitgeführten Eimern oder Trögen wird empfohlen.

212. Jede Transportbucht muss 2 Tränken aufweisen.
213. Tränken und Wasserleitungen sollen durch Bau, Nutzung und Instandhaltung nicht Lecken, sprühen oder zu Wasserverschmutzung führen.
214. Tränken und Wasserleitungen sollen **regelmäßig geprüft werden**
215. Das Tränkesystem muss zu jeder Zeit **effektiv und funktionsfähig sein**. Rinder bzw. Kälber sollen mit dem Tränkesystem vertraut sein, d.h. Tränkesysteme für Kälber benötigen verformbare Gumminuckel, um erforderlichenfalls kalte oder warme Milch, Milchaustauscher oder Elektrolyte im Saugakt aufzunehmen (**Abbildung 4.3**).



**Abbildung 4.3** Stellen Sie sicher, dass die Tränke sauber, geeignet und funktionstüchtig ist. © Dr Rabitsch

216. Wassertanks von Fahrzeugen für lange Transporte (> 8 Stunden) sollen in ihrem Fassungsvermögen an die bekannten **Anforderungen der jeweiligen Tiere** (Art und Alter, evtl. Leistung) angepasst sein.
217. **Tränkesysteme sollen bei jeder Fahrtunterbrechung überprüft** und wann immer möglich aufgefüllt werden.
218. Rinder sollen bis zur Abfahrt **Zugang zu Wasser haben**, jedoch nicht excessiv saufen (Wasserintoxikation).
219. Die Wasserversorgung soll täglich bzw. bei heißem oder kaltem Wetter zweimal täglich überprüft werden, um Bedürfnisse der Tiere sicher zu erfüllen.
220. **Durchflussraten aller Tränkesysteme** (Sauger, Tröge, Schalen) sollen überprüft werden um sicherzustellen, dass alle Tiere ausreichend Wasser erhalten
221. **Tränken und Wasserleitungen** werden auf Dichtheit überprüft, um Einstreu und Tiere trocken zu halten und die Luftfeuchte nicht zu erhöhen. Diese Umstände führen ggf. zur negativen Auswirkungen auf die Tiergesundheit.
222. Die Tiere müssen **sauberes Wasser von guter Qualität** erhalten. Ein hoher Salzgehalt führt dazu, dass die Tiere mehr als erforderlich saufen. Wasser mit einem zu geringen oder zu hohen pH-Wert kann zu Verdauungsstörungen führen. Algenverseuchtes Wasser nicht verabreichen, manche Algen sind giftig. Gechlortes Wasser wird ggf. nicht aufgenommen.
223. DE: chemische Zusätze zur Aufbereitung dürfen dem Tränkewasser nicht zugesetzt werden.

#### **Bessere Praktiken** für das Füttern, Tränken und das Ruhen

224. Die Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern mit Tränke zur Fütterung ist mit den derzeitigen Tränketekniken im Fahrzeug nicht möglich. Nach 9 Stunden müssen nicht abgesetzte Kälber während **mindestens 1 Stunde mit Flüssigkeit** (zur Fütterung, da sie an Wasseraufnahme nicht gewöhnt sind) **versorgt werden**. Dafür müssen sie entladen werden (z.B. an einer Kontrollstelle). Milch oder Milchaustauscher müssen mit Gumminuckeln verabreicht werden, die den Saugakt ermöglichen (in DE Vorschrift, demnach keine „bessere Praxis“). Die Tiere sollen einzeln gefüttert werden und eine angemessene Ruheperiode (zur Kaseinfällung) bekommen, bevor sie weiter transportiert werden.
225. Eine bessere Praxis besteht darin, **Kälber erst mit einem Alter von mindestens 8 Wochen zu transportieren**, wenn sie an die Aufnahme von Futter und Wasser gewöhnt sind.
226. Bei heißem Wetter und vor allem bei Verzögerungen sollen die Tiere **von Hand getränkt** werden. Hiermit wird sichergestellt, alle Tiere genug Wasser aufnehmen.

## 4.5 VERSORGUNG KRANKER UND VERLETZTER TIERE

**Kranke oder verletzte Tiere** lassen sich in 3 Kategorie teilen:

- a) Tiere, die bereits **am Versandort** krank oder verletzt sind,
- b) Tiere, die **während der Beförderung** krank oder verletzt werden,
- c) Tiere, die **am Bestimmungsort oder in der Kontrollstelle** als krank oder verletzt auffallen.

Einzeltiere können in mehr als eine dieser Gruppen fallen. Wenn sie jedoch bereits am Versandort auffallen, sind sie nicht transportfähig und müssen vom Transport ausgeschlossen werden (siehe auch [2.4.2 Transportfähigkeit](#)). Um Tiere, die am Bestimmungsort krank oder verletzt ankommen, kümmert sich die zuständige Behörde (d.h. der gerufene Tierarzt, der Tierarzt am Schlachthof oder in der Kontrollstelle).

**Hier geht es nur um Tiere, die während der Beförderung als krank oder verletzt auffallen**, entweder während geplanter Fahrtunterbrechungen oder während zusätzlicher Stopps (z.B. bei zusätzlichen Kontrollen wegen heißem Wetter). Sie fallen entweder in eine oder mehrere der folgenden Kategorien:

- Tiere die **gestürzt sind oder getreten wurden** oder sich anderweitig mit deutlichen Läsionen oder Frakturen verletzt haben,
- Tiere mit einem (Nabel-)Bruch oder einem Organvorfall,
- Tiere mit Zeichen von **Hitze- oder Kältestress oder Dehydratation**,
- Tiere mit **Anzeichen einer Krankheit oder Infektion**,
- Kühe, die einen **Abort haben oder während des Transports kalben**.

Diese Tiere müssen sofort untersucht und es muss hierbei entschieden werden, wie sie zu behandeln sind.

**Gute Praktiken** für die Versorgung kranker und verletzter Tiere während des Transports

227. **regelmäßig während der Beförderung** Tierkontrollen durchführen
228. Füttern, wenn die Tiere Zeichen von Hunger oder Erschöpfung zeigen (verlängerte Transporte oder Kältestress belasten den Stoffwechsel).
229. Wenn während der Fahrt Krankheiten oder Verletzungen festgestellt werden, muss sich der Fahrer **an den Unternehmer**, den Bestimmungsort oder die Kontrollstelle bzw. einen (Notfall-)Schlachthof (sofern vorhanden) und die zuständige Behörde wenden. Er sollte über die erforderliche tierärztliche Unterstützung während der Fahrt oder bei der Ankunft beraten werden.
230. **Kranke Tiere** wenn möglich und nötig abtrennen und behandeln und/oder tierärztliche Hilfe suchen. Eine Fahrtunterbrechung an einem Notfallschlachthof (wenn vorhanden) arrangieren, um den Zustand ausreichend zu beurteilen.
231. **Nicht fortbewegungsfähige Tiere** sind im Fahrzeug zu töten.

**Bessere Praktiken** für die Versorgung kranker und verletzter Tiere während des Transports

232. Der Fahrer führt eine **Notfallliste** im Fahrzeug, die die Kontaktdaten aller Kontrollstellen, Aufenthaltsorte, Sammelstellen und anderen Versorgungseinrichtungen, Viehhändlern, Schlachthöfen und zuständigen Behörden entlang der gesamten aktuellen Transportroute enthält.

## 4.6 NOTFÄLLE

### Bessere Praktiken in Notfällen

**Notfallsituationen** sind per Definition unerwartet und erfordern sofortiges Handeln. Es ist wichtig, dass Fahrer oder andere Verantwortliche **einen Plan haben, was zu tun ist**, wenn eine Notsituation eintritt. Der Plan sollte eine Reihe von Notrufnummern enthalten, z.B. um tierärztliche Hilfe zu erhalten.

233. **Im Fall eines mechanischen Problems** am Zugfahrzeug wird die Art des Schadens festgestellt und die Dauer der Reparatur abgeschätzt. **Wenn die Reparaturen nicht vor Ort stattfinden** können oder zu lange dauern, **wird ein Ersatzfahrzeug besorgt**. Es müssen viele Faktoren für die Entscheidung bedacht werden, wie lange die Tiere auf dem stehenden Fahrzeug bleiben können:
- **Wetter** (z.B. können die Tiere bei kühlem Wetter und geringer Luftfeuchte problemlos 4 Stunden auf dem Fahrzeug bleiben. Bei Hitze und hoher Luftfeuchte dagegen bekommen sie schnell Hitzestress),
  - **Transportfähigkeit** der Tiere,
  - **Alter** der Tiere,
  - **Zeit seit der letzten Fütterung** / des letzten Tränkens,
  - Ort (z.B. ländliche Gegend oder Autobahn),
  - Tageszeit,
  - Sicherheit der Tiere am derzeitigen Ort.
234. Bei einem **Unfall** soll der Fahrer:
- a. Rufen Sie die **nationale Notrufnummer** an, wenn sich der Unfall auf einer öffentlichen Straße ereignet oder wenn Notfallhilfe in einem landwirtschaftlichen Betrieb erforderlich ist. Informieren Sie den Betreiber über:
    - den Ort des Unfalls,
    - die Tatsache, dass Tiere geladen sind,
    - ob Tiere frei herumlaufen,
    - bekannte Gefahren.
  - b. Stellen Sie **Warneinrichtungen** innerhalb von 10 Minuten nach dem Unfall auf.
  - c. Rufen Sie den **Firmenkontakt** an. Wenn das Unternehmen eine Checkliste für Unfälle hat, gehen Sie die Liste durch. Falls nicht, informieren Sie den Disponenten über den Ort des Unfalls, über Verletzungen, den Zustand der Tiere, die Position des Anhängers, die Anzahl der beteiligten Fahrzeuge und ob die Ersthelfer bereits vor Ort sind.
  - d. Rufen Sie andere Ansprechpartner gemäß Firmenprotokoll an, z.B. Versicherungsgesellschaften für die Ladung und das Fahrzeug sowie den Bestimmungsort und stellen Sie ihnen die gleichen Informationen zur Verfügung.
  - e. Wenn das Fahrzeug fahrtauglich ist: mit Punkt g fortfahren.
  - f. Wenn der Schaden kleiner ist: Fotos anfertigen und Namen und Adressen von anderen Beteiligten und Zeugen aufnehmen.
  - g. Alle **frei herumlaufenden Tiere werden von der Straße getrieben** und in einem Bereich, der vom Verkehr möglichst weit weg liegt, gesammelt.
  - h. **Unfallmeldeset und Kamera lokalisieren**. Machen Sie so schnell wie möglich Fotos vom Unfall. Die Fotos sollten Straßenverhältnisse, Fahrzeugschäden, Anhängerposition, die gesamte Unfallstelle, Bremsspuren, Kurven, Kreuzungen und ggf. die Stelle, an der das Fahrzeug die Straße verlassen hat, enthalten.

- i. Den Tieren sollte so viel **Schutz und Komfort** geboten werden wie möglich.
- j. Beim Eintreffen der Ersthelfer sollte der Transporteur sie über Unfalldetails informieren, einschließlich etwaiger Personenschäden, den Status loser Tiere, bekannte Gefahren und den Notfallplan des Unternehmens. Falls vorhanden, sollte der Transporteur den Behörden mitteilen, ob ein firmeneigene Hilfe und Personal unterwegs ist und die voraussichtliche Ankunftszeit mitteilen. Transporteure müssen die Befehlskette jederzeit respektieren.
- k. Tiere, die während des Transports verletzt wurden, sollten **tierschutzgerecht getötet** werden, um **weitere Schmerzen und Leiden zu vermeiden**. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine unzumutbare Verzögerung bei der Behandlung der Schmerzen droht, wenn der Schmerz nicht behandelbar ist oder wenn der Transport des Tieres ihn erheblich verschlimmern würde. Ein Tierarzt sollte gerufen werden, um die Entscheidung zu treffen und das Tier human zu töten.

## 5. ENTLADEN DER TIERE

### 5.1 EINFÜHRUNG

Nach der Ankunft am Bestimmungsort oder an der Kontrollstelle müssen **die Tiere so bald wie möglich entladen** werden. Das Entladen ist Teil der Beförderung und die Beförderung ist erst abgeschlossen, wenn das letzte Tier am Bestimmungsort entladen wurde. Es ist wichtig, Ablauf und Effizienz der Entladung zu optimieren, um sicherzustellen, dass keine unnötigen Verzögerungen auftreten und die Tiere nicht länger als nötig auf dem Fahrzeug bleiben müssen. Informationen zur Reaktion von Rindern auf den Vorgang finden sich in Kapitel [3.3 Umgang mit den Tieren bei der Verladung](#).

Eine schlechte Gestaltung der Be-/Entladebereiche in Kombination mit schlechtem Umgang mit den Tieren kann zu Ausrutschen, Stürzen, Hämatomen und Verletzungen führen und die Tiere stärker belasten, das beeinträchtigt das Tierwohl und die Fleischqualität, bis hin zu ökonomischen Verlusten. **Ein gut gestalteter Verladebereich ermöglicht eine Be- / Entladung mit minimaler Tierbelastung.**

Fahrer und Betreiber sollen sich bewusst sein, dass einige Tiere durch den Transport per se belastet sind, durch einen schonenden Umgang kann eine zusätzliche Belastung verringert werden.

**Für den Umgang beim Entladen gilt dasselbe wie bei der Beladung.** Betreuer und Personal am Entladeort müssen kranke oder verletzte Tiere erkennen und wissen, was in diesem Fall zu tun ist.

Zusammen mit ihrer Physiologie und dem Gesundheitszustand der Tiere stellt bei der Entladung vor allem Folgendes ein Risiko für das Tierwohl dar:

- **Unangepasste Treibwege und Tore** (vor allem in der Breite) können zu Hämatomen, Verletzungen und Verweigern der Fortbewegung führen
- **Rutschiger Boden** auf Rampen und Treibwegen mit negativen Auswirkungen
- **Scharfe Kanten**, die zu Verletzungen führen
- **Beleuchtung**, die zu Desorientierung und Angst führt

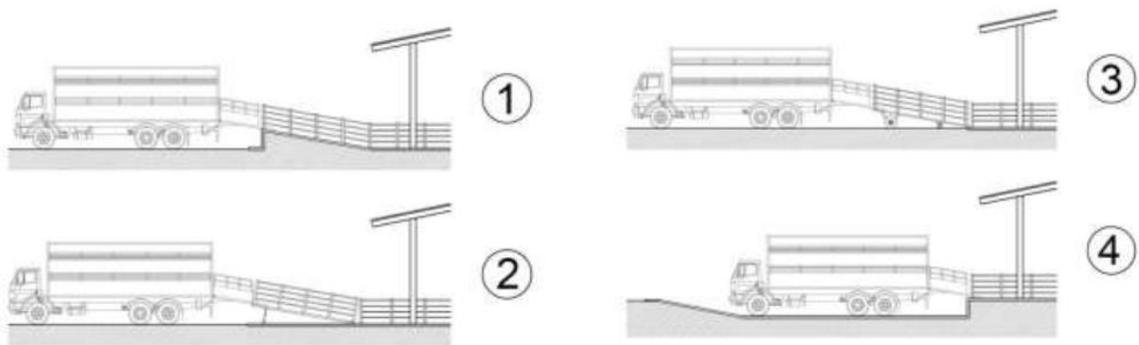
### 5.2 GESTALTUNG DES ENTLADEBEREICHES

Entladebereiche sollen sicher sein und einen breiten, freien, geraden Weg zu den Stallbuchten haben. Gute und Bessere Praktiken zur Gestaltung solcher Einrichtungen finden sich in Kapitel [3.2 Verladeeinrichtungen](#).

**Gute Praktiken** für die Gestaltung des Entladebereiches

235. **Geschlossene Zäune** um den Entladebereich verhindern ein Entweichen der Tiere beim Entladen vom Fahrzeug.
236. Bei der Planung der **Verkehrswege** zwischen Einfahrt, Be-/Entladebereich, Fahrzeugwäsche und Parkplatz wird der Kurvenradius der Fahrzeuge bedacht.
237. Die Entladebereiche sind **deutlich gekennzeichnet** (zum Beispiel entsprechend der Fahrzeugart)

238. Böden im Entladebereich sind **rutschhemmend** ausgeführt und so konstruiert, dass die Verunreinigung mit Kot und Urin minimiert wird.
239. Der Boden wird regelmäßig gereinigt und instandgesetzt.
240. Im Entladebereich hat eine angemessene Beleuchtung.
241. Während des Entladens laufen die Tiere vom Dunkel ins Helle (d.h. in Richtung der Lichtquelle). Lichtkontraste und Schattenbildung werden vermieden.
242. Die Beleuchtung des Entladebereichs sollte während der gesamten Dauer der Entladung bei ausgeschaltetem Fahrzeugmotor funktionieren
243. Das optimale Gefälle des Entladebereich beträgt "Null", daher **wird jegliche Möglichkeit genutzt, das Gefälle zu verringern** (Minimalhöhe des Entladebereichs in Abhängigkeit vom Fahrzeug, Lift etc., siehe **Abbildung 5.1**).
244. Da die Tiere leichter bergauf als bergab gehen, sollten beim Entladen niedrigere Winkel beibehalten werden.
245. **Begrenzen Sie die Steigung der Rampe.** Die Neigung sollte 10° oder 17%, bei Kälbern 20° oder 36% und bei Rindern 26° oder 50% nicht überschreiten. Als Richtwert wird eine Stallrampenhöhe von 90 cm empfohlen. Werden kleine (landwirtschaftliche) Fahrzeuge erwartet (z.B. in Schlachthöfen oder auf Märkten), empfiehlt sich eine niedrigere Stallrampe mit ansteigendem Niveau.
246. Der Entladebereich soll eine Breite von 2,75 m und seitliche Begrenzungen aufweisen (Höhe dieser Seitenwände >1,7 m).



**Abbildung 5.1** Mögliche und empfohlene Gestaltungen des Entladebereichs.

#### **Besserer Praktiken** für die Gestaltung des Entladebereiches

247. Als Richtwert soll der Platz vor dem Entladebereich der **doppelten Länge des Fahrzeugs** entsprechen
248. Der Entladebereich ist vor **Wettereinflüssen geschützt**.
249. Vermeiden Sie es, die Lkw-Türen gegen die Sonneneinstrahlung zu öffnen, da hierdurch unerwünschtes Ausweichverhalten reduziert werden kann.
250. Der **Entladebereich sollte Personengänge** aufweisen, die die Sicherheit des Personals erhöhen.

## **5.3 BETRIEB DES ENTLADEBERICHS**

Die wichtigsten Punkte, die während des Betriebs kontrolliert werden müssen, sind:

- Informationsvermittlung zur Ankunft und korrekte Ausrichtung des Fahrzeugs,
- Ausrichtung des Fahrzeuges,
- Erforderlicher Status des angezeigten Docks (verfügbar zum Entladen, ausgestattet für die Art der zu entladenden Tiere),

- Bereitstellung der Sicherheitsausrüstungen,
- korrekter Umgang mit den Tieren,
- alle Tiere verlassen das Fahrzeug.

#### **Gute Praktiken** für die Entladung der Tiere

251. Die Betreiber sollten **keine grellen Farben tragen**, da Landwirte meist gedeckte Farben tragen.
252. **Gute Kommunikation ist wichtig.** Gemäß den rechtlichen Anforderungen an Kennzeichnung und Gesundheitszustand informiert der Fahrer über den Gesundheits- und Tierschutzstatus der Tiere (z.B. Tierkategorie, Vorhandensein von verletzten, kranken oder schwachen Tieren usw.) und die Bedingungen während des Transports (z.B. Klima- oder Straßenereignisse, Transportdauer usw.). Der Empfänger zeigt dem Fahrer an, wo die Tiere auszuladen sind.
253. The unloading procedure should not start until correct positioning of the truck and the safety equipment (e.g. a lateral barrier) have been checked.
254. Die Entladung der Tiere beginnt erst, wenn sich keine Hindernisse in den Treibwegen befinden (z.B. Personal vor den Fahrzeurtüren, ungeeignete Beleuchtung etc.).
255. Die Rinder sollten während der Entladung nicht zu stark angetrieben werden, dies ist der Hauptgrund für Verletzungen und Belastungen.
256. **Es sollen keine Elektrotreiber benutzt werden**, außer bei adulten Tieren, die die Fortbewegung verweigern und wenn andere Mittel nicht erfolgreich waren, und auch dann nur, wenn die Tiere vor sich einen freien Weg haben. Die Benutzung von Elektrotreibern ist bei Kälbern verboten.
257. Die Tiere werden möglichst in der im Fahrzeug vorhandenen **kleinen Gruppierung entladen**, wobei die Isolation von Einzeltieren so gut wie möglich vermieden wird.

#### **Bessere Praktiken** zum Entladen von Tieren

258. Die Ankunft des Transportfahrzeugs am endgültigen Bestimmungsort erfordert große Aufmerksamkeit, da erhebliche Verzögerungen vor dem Entladen und der anschließenden Handhabung und/oder Schlachtung das Wohlergehen der Tiere beeinträchtigen und bestehende Probleme weiter verschärfen können. **Planen Sie die Ankunft am Zielort**, um unnötige Wartezeiten der Tiere im LKW zu vermeiden. Bei Ankunft in den Schlachthöfen ist eine Just-in-Time-Lieferung nach vorheriger Absprache möglich.
259. Der Status von Gesundheit und Tierschutz wird beim Entladen der Tiere **unverzüglich bereits auf der Rampe untersucht**.

## **5.4 VERSORGUNG DER TIERE BEIM ENTLADEN**

Das Entladen von Rindern kann zu ernsthaftem Stress führen. Es ist wichtig, dass die Tiere angemessen versorgt werden, insbesondere wenn sie beim Transport Verletzungen erlitten haben.

#### **Gute Praktiken** bei Notfällen

260. **Wenn Tiere in der Kontrollstelle verbleiben müssen**, z.B. aufgrund von Verletzungen oder anderen Einschränkungen der Transportfähigkeit, werden sie in einem separaten Bereich untergebracht; getrennt von anderen gereinigten und

desinfizierten Bereichen. Die örtlich zuständige Behörde wird über diese Tiere informiert. Es werden keine Buchten desinfiziert, wenn sich Tiere darin befinden.

261. Fahrzeuge ohne Zwangsventilation oder Problemen werden **zuerst entladen**.
262. Die LKWs werden in einem **witterungsgeschützten Bereich** abgestellt (dies ist bei der Gestaltung der Entladebereiche zu berücksichtigen). Verzögerungen sollten auf weniger als eine Stunde begrenzt werden, bevor die Tiere untergebracht oder geschlachtet werden.

263. Wenn ein Tier sich weigert, den Truck zu verlassen:
- Wenn das Tier nicht krank / verletzt oder verfangen ist, finden Sie die Ursache, stimulieren / leiten Sie das Tier vorsichtig mit einem Stock, vorzugsweise von außerhalb des LKWs. Elektrotreiber sollten nur als letztes Mittel verwendet werden
  - Wenn Tiere krank / verletzt sind oder festliegen (im Allgemeinen ähnliche Kriterien wie bei nicht transportfähigen Tieren), informieren Sie den amtlichen Tierarzt oder den Tierschutzbeauftragten (im Schlachthof) und befolgen Sie die Anweisungen (in der Regel erfolgt die Betäubung des Tieres mit anschließender Entblutung).
  - Wenn sich das Tier verfangen hat, überlegen Sie sich, ob Sie die Hindernisse sicher (sowohl für das Tier als auch für das Personal) beseitigen können, bevor Sie das oben beschriebene Verfahren befolgen.

## 5.5 REINIGUNG UND DESINFEKTION VON FAHRZEUGEN NACH DEM ENTLADEN DER TIERE

**Biosicherheitsmaßnahmen sind notwendig, um die Ausbreitung von Krankheiten zu verhindern.** Ein sauberes Fahrzeug ist auch deshalb erforderlich, weil Stress beim Transport das Immunsystem der Tiere beeinträchtigen und sie anfälliger für Krankheiten machen kann.

**Gute Praktiken** für die Reinigung und Desinfektion von Fahrzeugen

264. Fahrzeuge werden **direkt nach dem Abladen gewaschen**, noch bevor sie zum Parkplatz fahren.
265. Vor dem Reinigen und Desinfizieren **wird die Einstreu entfernt** und auf den Mistplatz gebracht. Zur Reinigung des Fahrzeugs ist ein Warmwasser-Hochdruckreiniger (>70 bar) zu bevorzugen.
266. Während des Waschens soll **wasserdichte Schutzkleidung** getragen werden
267. Gereinigte Wände und Buchtenabtrennungen werden noch feucht **mit zugelassenen Desinfektionsmitteln** desinfiziert.
268. Der Waschplatz verfügt über **ausreichend warmes und kaltes Wasser** für die Reinigung der maximal an einem Tag auflaufenden Fahrzeuge.
269. Auf dem Waschplatz befinden sich in einem Radius von 2 m um das Fahrzeug keine Hindernisse. Nachts soll es eine Beleuchtung geben.

- 270. Die **Beleuchtungsstärke** sollte in Höhe der zu reinigenden Gegenstände **mindestens 400 lux** betragen.
- 271. Die gesamte Ausrüstung und alle Produkte für die Reinigung und Desinfektion sollen **wettergeschützt untergebracht** sein.
- 272. Die **oberen Etagen werden zuerst gewaschen**.
- 273. Der Fahrer protokolliert die Reinigung und Desinfektion seines Fahrzeugs, inklusive der Handelsnamen der Produkte und ihrer Dosierung.

#### **Bessere Praktiken** für die Reinigung und Desinfektion von Fahrzeugen

- 274. Der Fahrer führt eine **Liste mit Waschplätzen in Europa** bei sich, die auch ihre Nutzungsbedingungen, Öffnungszeiten, sowie die Verfügbarkeit von Süßwasser und frischer Einstreu enthält.
- 275. Waschbereiche sollten mindestens 25 m lang sein und ein Gefälle von 5 bis 7% aufweisen, um **Abwasser in das jeweilige Sammelsystem** ablaufen zu lassen.
- 276. Im Fahrzeug liegt eine **Checkliste für die korrekte Reinigung** vor, die unter anderem beinhaltet: verwendete Einstreu, Wasserqualität, Art der Kontrolle, Korrekturmaßnahmen, verwendete Produkte.
- 277. Es liegen **Arbeitsanweisungen** zur Reinigung und Desinfektion am Waschplatz vor, die auch angewendet werden.
- 278. Es wird auf die **Desinfektion von Reifen und Fahrzeugunterseiten** geachtet, besonders vor der Rückfahrt in Länder / Gebiete mit einem hohen Gesundheitsstatus.
- 279. Es sollte eine **Hebebühne** oder ähnliches geben, um die oberen Fahrzeugteile und das Dach des Fahrzeugs von außen waschen zu können.
- 280. Offene Waschplätze sollten **einen seitlichen Schutz** haben, damit die Umwelt nicht kontaminiert wird.

## 6. AUFENTHALT IN KONTROLLSTELLEN, MÄRKTEN UND SAMMELSTELLEN

### 6.1 EINFÜHRUNG

Die **maximal erlaubte Beförderungsdauer für Rinder beträgt 29 Stunden und 19 Stunden für nicht abgesetzte Kälber** (falls das Fahrzeug mit geeigneten Fütterungseinrichtungen ausgestattet ist), **diese kann um 2 zusätzliche Stunden verlängert werden, um den endgültigen Bestimmungsort zu erreichen (also 21 bzw. 31 Stunden)**. Diese zusätzlichen 2 Stunden sind eine Ausnahme (z.B. bei Staus) und dürfen bei der Planung nicht berücksichtigt werden. Am Ende der maximal erlaubten Beförderungsdauer müssen die Tiere am Bestimmungsort oder für eine 24-stündige Ruhepause in einer zugelassenen Kontrollstelle abgeladen werden, bevor sie weiter transportiert werden. Die maximale Beförderungsdauer laut Verordnung variiert je nach Tierart und Alter der Tiere und beinhaltet auch bestimmte Ruhepausen (siehe auch [2.2 Transportplanung](#)).

**Kontrollstellen** sind Einrichtungen, die von einem amtlichen Tierarzt betreut und beaufsichtigt werden und die durch die zuständige Behörde nach Verordnung (EG) 1255/97 zugelassen sind. In der Kontrollstelle sollen die Tiere sich während langer Transporte ausruhen sowie gefüttert, getränkt und versorgt werden.

**Sammelstellen** sind Orte wie Betriebe oder Märkte, an denen Tiere aus verschiedenen Betrieben verkauft und zu Sendungen zusammengestellt werden. In Bezug auf Tierschutz und Gesundheit sind die Hauptrisiken für Kontrollstellen, Märkte und Sammelstellen ähnlich (siehe unten).

Kontrollstellen müssen so gebaut und betrieben werden, dass Tiere zum Ruhen, Füttern, Tränken und zur sonstigen Versorgung während langer Transporte untergebracht werden können. Die Unterbringung und das zuständige Personal gewährleisten, dass die Tiere eine adäquate Versorgung erhalten, die ihrem Zustand entspricht, so dass sie den Transport unter optimalen Tierschutzbedingungen unter Einhaltung der Tiergesundheitsanforderungen und der Biosicherheit fortsetzen können. **Dafür muss es in den Ruhepausen an Kontrollstellen möglich sein, dass alle Tiere entsprechend ihres Bedarfs ruhen, fressen und saufen können.** Damit stellt die vorgeschriebene Nutzung einer Kontrollstelle ein wirksames Mittel zur Verbesserung des Tierwohls und der Rendite für die Wirtschaftsbeteiligten während sehr langer Transporte dar. Kontrollstellen können für Schweine, Rinder, Schafe und/oder Pferde zugelassen werden. Die Buchung der Kontrollstelle ist **vor dem Beginn des Transports** vorzunehmen und ist in das Fahrtenbuch einzutragen. Eine aktuelle Liste der Kontrollstellen kann im Internet unter folgendem Link eingesehen werden [https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw\\_list\\_of\\_approved\\_control\\_posts.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf)

Hauptrisiken für reduziertes Tierwohl an Kontrollstellen, ebenso wie in Sammelstellen und auf Märkten stehen in Verbindung mit:

- **Einer grenzübergreifenden Verbreitung infektiöser Krankheiten.** Risiken entstehen wenn Tiere verschiedenen Ursprungs sich am selben Ort aufhalten, nicht nur durch die zeitgleiche Anwesenheit, sondern auch durch schlechte Reinigung und Desinfektion zwischen zwei aufeinanderfolgenden Sendungen. Die europäische Verordnung stellt für eine Reihe von Krankheiten Regeln und Vorgehensweisen auf. Dennoch sollten Kontrollstellenbetreiber und -personal, Transportunternehmer und zuständige amtliche Tierärzte sich bewusst machen, dass es auch zur Verbreitung

nichtgelisteter Krankheiten kommen kann; daher sollten sie in der Lage sein, nichtgelistete Krankheiten und deren Symptome zu erkennen.

- **Unangemessenes/grobes/übereiltes Be- und Entladen**, das zu Tierbelastung und Verletzungen führt.
- **Unangepasste Belegdichte** und/oder Buchtengrößen in der Kontrollstelle, die Ruhebedingungen beeinflusst und damit Konkurrenz bzw. Aggressionen zwischen den Tieren fördert.
- **Unangepasstes Füttern und Tränken** und nicht geeignete Einrichtungen können die Tiere frustrieren oder zu Gesundheitsproblemen durch Hunger und/oder Dehydratation führen.

Empfehlungen hierzu finden sich im "High Quality Control Post Handbook" ([www.controlpost.eu](http://www.controlpost.eu))

**Gute Praktiken** für den Betrieb von Sammel- und Kontrollstellen und Märkten

281. Alle Kontrollstellen müssen nach 6 Tagen Betrieb einen **Ruhetag für die Reinigung und Desinfektion** einlegen. Es ist eine gute Praxis, dies bei jeder verfügbaren Unterbrechung auch nach weniger als 6 Tagen des Betriebes zu tun.
282. Ein **Buchungs- und ein Annahmenachweis für die Tiere** durch die Kontrollstelle müssen der zuständigen Behörde bei der Abfertigung vorgelegt werden.
283. **Es wird lediglich eine Sammelstelle** für den langen Transport verwendet. Jedes Rasten erfolgt während langer Transporte für volle 24 Stunden an zugelassenen Kontrollstellen.

## 6.2 UNTERBRINGUNG

Das Ziel einer guten Unterbringung ist die Tiere vor extremen Wetterunbilden zu schützen und angemessene Ruhebedingungen zur Erholung vom Transport zu bieten.

**Gute Praktiken** zur Unterbringung

284. Temperaturen und Lüftung in Kontroll- und Sammelstellen werden **in einem Temperaturbereich gehalten, der der thermoneutralen Zone bei den Tieren entspricht**. Dieser Temperaturbereich hängt von der Art des Bodens, seiner Isolierung, der Windgeschwindigkeit, der Lufttemperatur und Luftfeuchte, der Radiation und der Isolierung des Gebäudes ab, jedoch auch vom Zustand der Tiere. Siehe **Tabelle 6.2** für Temperaturempfehlungen.
285. **Gebäude sind isoliert**, um den Tierbereich frostfrei zu halten (vor allem bei Vollspaltenboden).
286. Die Kontrollstelle muss über eine angemessene **Lüftung (Zwangslüftung oder natürliche Lüftung)** verfügen, um frische Luft bereitzustellen und die Umgebungstemperatur im Komfortbereich der Tiere zu halten. Der Luftwechsel soll über den Köpfen der Tiere stattfinden.
287. Um die Temperatur über dem Minimum zu halten, muss, falls benötigt, **eine Zusatzheizung** vorhanden sein, vor allem für Jungtiere. Wenn die Temperatur über dem Maximalwert liegt, müssen **zusätzliche Maßnahmen zur Kühlung** ergriffen werden: mehr Platz pro Tier, zusätzliche Ventilatoren (und wenn nötig Wassersprüher). Bei hoher Luftfeuchte an kalten Tagen ist die Gefahr von Kältestress höher.

**Tabelle 6.2** Empfohlene Temperaturen in Gebäuden, um Gesundheitsprobleme bei Tieren zu minimieren.

Tierkategorie	Minimaltemperatur	Maximaltemperatur
Kälber vor dem Absetzen	+5°C	+25°C
Rinder ≤ 400 kg	0°C	+25°C

Die Buchten in einer Kontrollstelle sollten entsprechend der Tierzahl pro Ladebucht im Fahrzeug geplant sein. Wenn nicht so viele Buchten in der Kontrollstelle vorhanden sind, **sollen nicht mehr als 2 Ladebuchten zusammengelegt werden**. Betreiber sollten dann **auf das Tierverhalten achten** und wenn nötig verletzte oder belastete Tiere absondern.

288. Um je nach Herkunft und Tierart einzelne Gruppen bilden zu können, sind in der Kontrollstelle **mobile Abtrennungen** vorhanden. Diese Abtrennungen müssen so konstruiert sein, dass sich die Tiere nicht verletzen und sie gut zu reinigen und zu desinfizieren sind.

289. **Das Platzangebot** soll in jeder Bucht **an die Größe der Tiere angepasst sein**. **Tabelle 6.3** gibt Werte zum Platzangebot in Kontrollstellen vor.

**Tabelle 6.3** Minimales Flächenangebot in Kontrollstellen

Tierkategorie	(m <sup>2</sup> /Tier)
Kleine Kälber (50 kg KGW)	0.4
Mitteltgroße Kälber (110 kg KGW)	0.7
Schwere Kälber (200 kg KGW)	1.1
Mitteltgroße Rinder (325 kg KGW)	1.5
Schwere Rinder (550 kg KGW)	2.2
Sehr schwere Rinder (> 700 kg KGW)	3.0

290. Der **Boden ist rutschhemmend, gut zu reinigen und leitet Flüssigkeiten** (Urin, Wasser) gut ab. Er muss zur Tierart passen.

291. **Natürliche oder künstliche Beleuchtung** soll den Weg vom Be-/Entladebereich bis zu den Buchten gut ausleuchten. In den Buchten sollten 40 Lux vorhanden sein (Lesen einer Zeitung möglich), in Krankenbuchten ist eine stärkere Beleuchtung notwendig (250 lux), ebenso im Melkstand und im Verladebereich (100 bis 150 lux). Lichtkontraste oder Lichtreflektionen auf Metallteilen sind zu vermeiden, die Tiere könnten sonst anhalten und eventuell zurückdrängen.

292. In jedem Gebäude muss **ein Feuerlöscher** verfügbar sein, der für Quantität und Art des entzündlichen Materials entsprechend zugelassen ist..

#### **Bessere Praktiken** zur Unterbringung

293. Die gesamten Einrichtungen bzw. Ausrüstungsgegenstände sollten vor der Aufstallung neuer Tiere überprüft werden

## **6.3 FÜTTERN UND TRÄNKEN**

Während des Transports ist der Zugang zu Futter und Wasser für die Tiere beschränkt bzw. nicht vorhanden, daher ist es besonders wichtig, dass sie während des Aufenthalts

in Kontrollstellen ihrem Bedarf entsprechend Futter und Wasser aufnehmen können. Die biologischen Bedürfnisse der Tiere sind während des Aufenthalts in einer Kontrollstelle zu erfüllen.

Hauptrisiken für den Tierschutz in Bezug zur Fütterung und Tränke sind:

- Unzureichende **Mengen** an Futter und Tränke
- Unzureichende **Qualität** oder Darbietung von Futter und Tränke

Mögliche Auswirkungen sind Hunger, Durst und sozialer Stress sowie Gesundheitsrisiken (Krankheit oder Mortalität). An Kontrollstellen können wirtschaftliche Verluste (Mortalität und Gewichtsverluste) durch schlecht konzipierte und gesteuerte Fütterungs- und Tränkeverfahren steigen.

**Gute Praktiken** für das Füttern und Tränken

294. **Futtermittel sind in einer (geschlossenen) sauberen, trockenen und etikettierten (visuell erkennbaren) Anlage zu lagern.** Futterlager werden nur für Futtermittel verwendet, es sei denn, das Futter wird in geschlossenen Behältern/Verpackungsmaterial gelagert. Es sind keine Chemikalien (z.B. Pestizide, Biozide, Tierarzneimittel) in Futtermittellagern vorhanden. Das Futterlager muss in das Schädlingsbekämpfungsprogramm einbezogen werden.
295. Die Fütterungstechnik ist so ausgeführt, dass Futter **nicht kontaminiert wird und Auseinandersetzungen zwischen den Tieren minimiert werden**, die Technik stellt weder Bewegungshindernis noch Verletzungsrisiko dar.
296. Wenn die Tiere ad libitum gefüttert werden, ist mindestens 1 Fressplatz für 10 Tiere vorhanden. **Bei restriktiver Fütterung müssen alle Tiere einer Bucht zur selben Zeit fressen können.** Die Mindestfressplatzbreite ist in **Tabelle 6.4** angegeben.

**Tabelle 6.4** Mindest-Fressplatzbreite pro Tier

Tierkategorie	Breite in m
Kälber vor dem Absetzen	Individuelle Fütterung (1 Mahlzeit 2l pro Tier)
Kälber nach dem Absetzen	0,34
Rinder ≤ 400 kg	0,50
Rinder > 400 kg	0,65
Kühe	0,70

297. Zwischen zwei aufeinander folgenden Sendungen muss die Fütterungstechnik gereinigt und wenn nötig desinfiziert werden.

298. Die Futtermenge muss mindestens den **Erhaltungsbedarf abdecken (siehe Tabelle 6.5)**. Das Futter soll von gleichmäßig guter Qualität und in ausreichender Menge verfügbar sein, um Auseinandersetzungen vorzubeugen. Es muss gut aufnehmbar und für Tierart und Alter angemessen sein.

**Table 6.5** Minimal feed quantity per head

Tierkategorie	Futter(kg/Tier/24h)
Kälber vor dem Absetzen	Milchaustauscher: 2 l/12 h*
Rinder ≤ 400 kg	Heu: 7 kg
Rinder > 400 kg	Heu: 15 kg

\*DE: nicht ausreichend für Bedarfsdeckung

299. Tränken sind so **gebaut und installiert, dass sie** für die Tierart sowie das Alter der Tiere und die Größe der Gruppe **angemessen** sind.

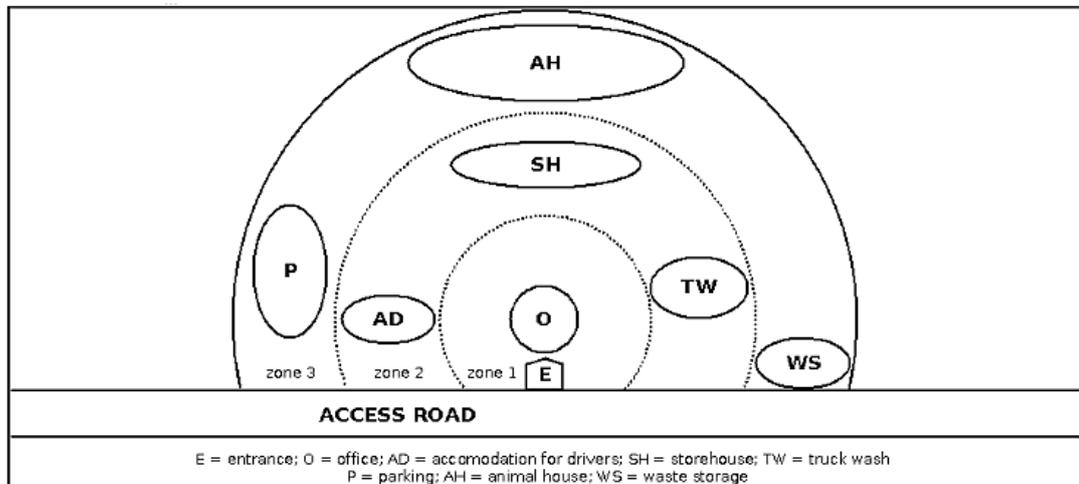
300. **Zwei Tränken** pro Bucht ermöglichen es Tieren gleichzeitig zu trinken, über den Tränken soll 60 cm Freiraum sein, um einen leichten Zugang zu gewährleisten
301. Die Höhe der Tränken ist so gewählt, dass alle **Tiere bei der Tränkeaufnahme in natürlicher Position stehen** können.
302. Verschmutztes Wasser kann zu einer geringen Aufnahme und zu Erkrankungen führen, daher sollten die Tränken zur Reinigung komplett geleert werden können.
303. Die **Tränken stellen keine Hindernisse dar** für Tiere, Personal, Maschinen oder mechanische Systeme. Sie sind weder in der Nähe des Fress- noch des Ruhebereichs angebracht, um das Befeuften dieser Bereiche zu vermeiden.
304. Der Wasserdurchfluss sollte an die Tiere angepasst sein.
305. Die Tiere sollen freien Zugang zu frischem Wasser haben.
306. **Junge Kälber** sollen kein kaltes Wasser bekommen, vor allem im Winter, da dies zu Durchfall führen kann. Sie bekommen warmes Wasser oder Elektrolyte (ca. 30°C), um ihren Flüssigkeitsbedarf zu decken.

## 6.4 BIOSICHERHEIT, REINIGUNG UND DESINFEKTION

Der Transport bedingt einen engen Kontakt zwischen den Tieren und erhöht so das Risiko der Verbreitung von Krankheitserregern. Biosicherheit basiert auf guten Hygienepraktiken, die darauf abzielen, die Entwicklung und Ausbreitung von Krankheitserregern zu begrenzen, auf logistischem Management, um Kontakte zwischen verschiedenen Sendungen zu verhindern und auf globalem Management des Standorts, um sanitäre Risiken zu minimieren. Der Eigentümer des Standortes (aber auch der Transporteur) muss sicherstellen, dass die Biosicherheitskriterien eingehalten werden, um die Tiere zu schützen. Die [Verordnung \(EG\) 1255/97](#) legt die Anforderungen an Standort, Bau und Betrieb von Kontrollstellen fest, die auf ein angemessenes Maß an Biosicherheit abzielen. Die zuständigen lokalen Behörden prüfen, ob diese Anforderungen erfüllt sind, bevor sie die Kontrollstellen genehmigen.

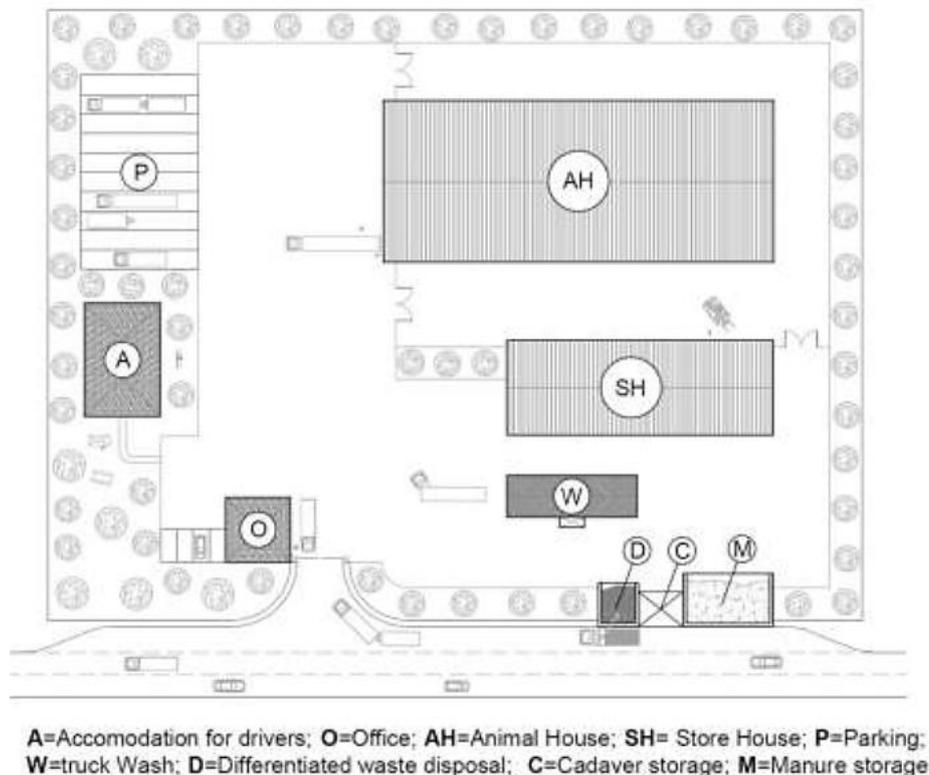
**Gute Praktiken** zur Sicherstellung der Biosicherheit in Kontrollstellen

307. Es wird ein Verkehrskonzept erarbeitet, um externe Transporte (Futterlieferungen, Müllabfuhr) von internen Transporten (Tiere) zu trennen. **Getrennte ‚schwarze‘ und ‚weiße‘ Wege** werden zu den Ställen, zum Waschplatz, zum Parkplatz, zum Futter- sowie Einstreulager und zum Mistplatz klar markiert. Wenn eine physische Trennung nicht möglich ist, sollen die Transporte zeitlich getrennt werden. Es liegt ein Plan über die Verkehrsführung vor.
308. Die Kontrollstelle ist in **Bereiche eingeteilt** um den Verkehr zu lenken, Arbeiten zu bündeln und aus Biosicherheitsgründen. Die Bereiche so ausgelegt, dass sie ausgebaut werden können. Kontrollstellen sollten in drei Bereiche geteilt werden: Zone 1 Büro und Haupteingang; Zone 2 Unterbringung der Fahrer, Lager und Fahrzeugwäsche; Zone 3 Unterbringung der Tiere, Fahrzeuge und des Abfalls / Mistes (Siehe **Abbildung 6.1 und 6.2**).
309. Bei der Planung von Verkehrswege zwischen Einfahrt, Be-/Entladebereich, Fahrzeugwäsche und Parkplatz soll der Kurvenradius der Fahrzeuge bedacht werden.
310. **Tote Tiere werden in separaten Gebäuden oder verschlossenen Containern (gekühlt) gelagert.** Diese Anlagen müssen einen entsprechenden Fußboden haben. Sie sollen leicht zu reinigen und zu desinfizieren sein (nach jeder Nutzung). Die Fahrzeuge, die die Kadaver abholen, befahren nach Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 nicht das Gelände der Kontrollstelle



**Abbildung 6.1** Beispiel für den Aufbau einer Kontrollstelle mit optimierter Biosicherheit

311. **Ställe sind deutlich gekennzeichnet.** Es sollte ausschließlich das Personal der Kontrollstelle hier Zugang haben. Alle Personen tragen saubere Kleidung und Schuhe (Einweg oder von der Kontrollstelle) oder gehen durch Desinfektionsbäder bevor sie die Kontrollstelle betreten. Auch die Fahrer unterliegen diesen Vorgaben, wenn sie mit den Tieren in der Kontrollstelle umgehen. Für Besucher und Fahrer müssen Waschräume zur Verfügung stehen.



**Abbildung 6.2** Mögliches Layout einer Kontrollstelle

312. **Die Reinigung, die Beseitigung der festen Abfälle, das Waschen und die Desinfektion des Gebäudes und der Ausrüstung müssen innerhalb von 24 Stunden nach der Ausstallung der Tiere abgeschlossen sein.** Gebäude und

Ausrüstung sollten trocken sein, bevor eine neue Partie Tiere aufgenommen wird. Die Reinigung von Abtrennungen und Böden (Buchten und Wege) sollte mit dem Hochdruckreiniger (40-200 bar, 25 bis 70 l/min) erfolgen.

313. Für **Metallteile wird warmes Wasser mit Reinigungsmitteln** empfohlen. Tränken und Futterautomaten können wie Wände und Böden mit einem Warmwasser-Hochdruckreiniger gereinigt werden, und, wenn möglich, zuvor 20 bis 30 Minuten mit warmem Wasser eingeweicht werden. Ein Einschäumen kann das Waschergebnis verbessern. Desinfiziert wird nach der Reinigung in noch feuchtem Zustand.
314. **Zugelassene Desinfektionsmittel** sollten gemäß den Empfehlungen der Hersteller versprüht werden. Nur zugelassene Produkte (im Rahmen nationaler Abkommen) dürfen verwendet werden: Für nationale Produktlisten wenden Sie sich an den amtlichen Tierarzt und überprüfen Sie die AFNOR-Referenz (NFT 72-150/151, 72-170/171, 72-200/201, 72-180/181).

#### **Bessere Praktiken** zur Sicherstellung der Biosicherheit in Kontrollstellen

315. Es stehen vom Gebäude getrennte Umkleieräume sowohl für Mitarbeiter, Fahrer und Besucher (Tierärzte, Inspektoren, etc.) zur Verfügung. In den Umkleieräumen stehen Waschbecken mit fließendem Warm- und Kaltwasser, Seife, Desinfektionsmitteln und sauberen Handtüchern zur Verfügung. **Die Kontrollstelle verfügt über Duschen, Toiletten und einen Aufenthaltsraum für die Fahrer und einen gepflegten Erste-Hilfe-Kasten.**
316. Die Kontrollstelle sollte **über Kommunikationsmöglichkeiten für Fahrer** (Telefon, Fax, Internet) und eine Website verfügen, die folgende Angaben enthält: Name des Ansprechpartners, Telefonnummer, E-Mail-Adresse, Adresse, Routenplaner, Öffnungszeiten, Verfügbarkeit der Einrichtungen, gesprochene Sprache, Service für Fahrer (Sanitäreinrichtungen, Freizeiteinrichtungen usw.) und Gesundheitsdienst. Eine Telefonliste der örtlichen Ärzte, Krankenhäuser, Polizei, Feuerwehr, Tierärzte muss vorhanden sein.
317. Die **Wasserversorgung der Tiere** ist trinkbar und nicht kontaminiert. Etwaige Wasserspeicher müssen **abgedeckt und gegebenenfalls desinfizierbar** sein, ebenso die Wasserversorgungssysteme bei Bedarf.
318. Die Lagerung von Futter und Einstreu muss sicher und nicht kontaminierbar sein. **Traktoren und andere mechanische Geräte zur Fütterung und Einstreu sollten nach jedem Einsatz gereinigt und desinfiziert werden.**

## 6.5 Notfallplanung

Wenn es zu einem Notfall kommt, während die Tiere in der Kontrollstelle sind, werden der Notfallplan sowohl der Kontrollstelle als auch des Transportunternehmens aktiviert.

#### **Gute Praktiken** während Notfällen in Kontrollstellen

319. Wenn es in der Kontrollstelle nicht genauso viele Buchten wie im Fahrzeug gibt, **werden nicht mehr als zwei Buchten zusammengelassen**. Das Verhalten der Tiere wird beobachtet und verletzte oder belastete Tiere werden isoliert
320. Wenn ein Tier **Anzeichen für akute Erkrankung** zeigt (z.B. Schwitzen, Wälzen, Kopf zum Bauch drehen, ständige Bewegung und aufstehen / hinlegen), wird **sofort**

**ein Tierarzt** benachrichtigt. Es wird so gut wie möglich versucht, das Tier nicht zu belasten.

321. Wenn **mehrere Fahrzeuge** mit Tieren mit unterschiedlichem Gesundheitsstatus an einer Kontrollstelle eintreffen:
- Die **zuständige Behörde** wird kontaktiert, um eine Empfehlung auszusprechen, genauso wenn ein oder mehrere Fahrzeuge eine Gefahr für die Biosicherheit darstellen.
  - Tiere mit **unterschiedlichem Gesundheitsstatus** werden separat in verschiedenen Bereichen des Geländes untergebracht.
322. Im Fall einer lokalen Hygienekrise und wenn Tiere an der Kontrollstation erwartet werden:
- Die **zuständigen Behörden** werden um offizielle Empfehlungen gebeten, auch wenn ein oder mehrere Fahrzeuge die Biosicherheit gefährden.
  - Der **Fahrer** und der **Besitzer der transportierten Tiere werden vor der Ankunft informiert. Mobile Desinfektionsanlagen** (Durchfahrwannen) kommen zum Einsatz, wenn der LKW in die Kontrollstelle einfährt.

**Bessere Praktiken** während Notfällen in Kontrollstellen

323. **Müssen Tiere nach Abfahrt des Fahrzeugs in der Kontrollstelle verbleiben**, z.B. weil sie verletzt oder anderweitig nicht transportfähig sind, werden sie in einem **separaten Bereich** gehalten. Die zuständigen Behörden werden über diese Tiere informiert. Es werden keine Buchten desinfiziert, solange sich noch Tiere in ihnen befinden. Es wird darauf geachtet, keinen vermeidbaren Stress zu verursachen.

---

## Quellenverzeichnis

Für weitere Informationen werden folgende Literaturquellen empfohlen:

- ABM/ABP, 2010. Livestock Transport Standards Version 2.3. 2010. [www.lmcni.com/site/wp-content/uploads/2015/05/ABMABPTransport\\_Standards\\_v2.3\\_Dec\\_20101.pdf](http://www.lmcni.com/site/wp-content/uploads/2015/05/ABMABPTransport_Standards_v2.3_Dec_20101.pdf)
- ABM (2010) ABM/ABP LIVESTOCK TRANSPORT STANDARDS Version 2.3 [https://www.lmcni.com/site/wp-content/uploads/2015/05/ABMABPTransport\\_Standards\\_v2.3\\_Dec\\_20101.pdf](https://www.lmcni.com/site/wp-content/uploads/2015/05/ABMABPTransport_Standards_v2.3_Dec_20101.pdf)
- Agriland, 2015. 11 tips on transporting livestock in hot weather. <http://www.agriland.ie/farming-news/11-tips-on-transporting-livestock-in-warm-weather/>
- Anonymous, 2011. Red Tractor Transport Standards. [http://assurance.redtractor.org.uk/resources/000/799/072/RT\\_\(ABMABP\)Transport\\_Standards\\_v2\\_4\\_June\\_2011\\_\(change\\_to\\_2.2.1\\_13.01.14\).pdf](http://assurance.redtractor.org.uk/resources/000/799/072/RT_(ABMABP)Transport_Standards_v2_4_June_2011_(change_to_2.2.1_13.01.14).pdf)
- Anonymous, 2013. Prevention of Cruelty to Animals (Land Transport of Livestock) Standards 2013 No 2 <http://www.legislation.nsw.gov.au/sessionalview/sessional/sr/2013-559.pdf>
- Animal Health Australia (AHA), 2012. Australian Animal Welfare Standards and guidelines - Land transport of livestock, Canberra. <http://www.animalwelfarestandards.net.au/files/2011/02/Land-transport-of-livestock-Standards-and-Guidelines-Version-1.-1-21-September-2012.pdf>
- Australian Animal Welfare Standards and guidelines - Land transport of livestock. Animal Health Australia (AHA) 2012, Canberra
- European Animal Welfare Platform, 2012. Final Report. Project FP7-KBBE, 212326. <http://www.animalwelfareplatform.eu/>
- Canadian Food Inspection Agency, 2010. "Should this animal be loaded?" <http://www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/national-cattle-sheep-and-goats.pdf>
- Canadian Agri-Food Research Council (CAFRC), 2001. Recommended code of practice for the care and handling of farm animals. Transportation. [https://www.nfacc.ca/pdfs/codes/transport\\_code\\_of\\_practice.pdf](https://www.nfacc.ca/pdfs/codes/transport_code_of_practice.pdf)
- CFIA, 2014. Transporting in cold weather. [www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/2014-12-10/eng/1394551047242/1394551048336](http://www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/2014-12-10/eng/1394551047242/1394551048336)
- CFIA, 2014. Transporting in hot humid weather. [www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/transporting-animals/eng/1374601368429/1374601895769](http://www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/transporting-animals/eng/1374601368429/1374601895769)
- CowSignals, 2002. Health Cow Guideline <http://www.cowsignals.com/>
- DEFRA, 2004. Guide to best practice for vehicle ventilation [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/69375/pb11260-livestock-vehicle-ventilation-051104.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/69375/pb11260-livestock-vehicle-ventilation-051104.pdf)
- DEFRA, 2005. Livestock transport vehicles. A guide to best practice for vehicle ventilation. PB11260. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/69375/pb11260-livestock-vehicle-ventilation-051104.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/69375/pb11260-livestock-vehicle-ventilation-051104.pdf)
- EFSA, 2004. The welfare of animals during transport. The EFSA Journal, 44: 1-36. <https://www.efsa.europa.eu/it/press/news/ahaw040507>
- EFSA, 2011. Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), European Food Safety Authority (EFSA), Parma, Italy. EFSA Journal, 2011, 9(1):1966. <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>
- Eurogroup for Animals, UECBV, Animals' Angels, ELT, FVE, IRU. (2012) Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Adult Bovines.

- <https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/GuidelinesAssessFitnessTransportBovines050716.pdf>
- European Commission (EC), 1977. Council Directive 77/489/EEC of 18 July 1977 on the rules on the protection of animals during international transport; O J L 200, 8.8.1977, p. 10-16.
- European Commission (EC), 1985. Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport. OJ L 370, 31.12.1985, p. 8.
- European Commission (EC), 2005. Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97 OJ L 3, 5.1.2005. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005R0001&from=en>
- Farm Animal Welfare Advisory Council (FAWC), 2007. Best Practice for the Welfare of Animals during transport. [https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/BestPractice\\_WelfareAnimalsduringTransport.pdf](https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/BestPractice_WelfareAnimalsduringTransport.pdf)
- Food Standards Agency, 2002. Red Meat Safety. [www.food.gov.uk/sites/default/files/multimedia/pdfs/publication/redmeatsafety.pdf](http://www.food.gov.uk/sites/default/files/multimedia/pdfs/publication/redmeatsafety.pdf)
- Forde A. 2015. 11 tips on transporting livestock in warm weather. <https://www.agriland.ie/farming-news/11-tips-on-transporting-livestock-in-warm-weather/>
- Grandin T. and American Meat Institute Animal Welfare Committee, 2013. Recommended Animal Handling Guidelines & Audit Guide: A Systematic Approach to Animal Welfare. AMI Foundation. <http://www.animalhandling.org/ht/d/sp/i/26752/pid/26752>
- INTERBEV, 2003. Guide des Bonnes pratiques du transport : assurer le bien-être des bovins et la sécurité des hommes. Not available online.
- INTERBEV, 2007a. Guide de non transportabilité des bovins vers l'abattoir. Manuel professionnel destiné aux opérateurs de la filière. [www.oaba.fr/pdf/reglementations/guide\\_transportabilite\\_bovins.pdf](http://www.oaba.fr/pdf/reglementations/guide_transportabilite_bovins.pdf)
- INTERBEV, 2007b. Protection des animaux vivants (bovins, ovins, et caprins) lors du transport. Vade-mecum de la réglementation. [http://idele.fr/no\\_cache/recherche/publication/idelesolr/recommends/transports.html](http://idele.fr/no_cache/recherche/publication/idelesolr/recommends/transports.html)
- INTERBEV, 2008. Le transport des bovins. Outil de formation vidéo.
- Institut de l'Elevage, 2009. Transport des veaux et bien-être animal. <http://idele.fr/>
- Institut de l'Elevage, 2010. Le transport de longue durée des bovins. Etude expérimentale : quel serait l'impact d'une baisse de la densité de chargement? [https://www.agrireseau.net/bovinsboucherie/?s\[0\]=0-15-449&page=1&r=transport&sort=0](https://www.agrireseau.net/bovinsboucherie/?s[0]=0-15-449&page=1&r=transport&sort=0)
- Interbev (2013) Guide de bonnes pratiques : Maîtrise de la protection animale des bovins à l'abattoir, 2013 <http://www.interbev.fr/ressource/guide-de-bonnes-pratiques-pour-la-maitrise-de-la-protection-animale-des-bovins-a-labattoir/>
- Institut de l'Elevage, 2012. Outil d'auto-diagnostic de la qualité du transport des bovins et des ovins. [http://www.gie-elevages-bretagne.fr/admin/upload/GIE\\_batiment\\_et\\_chargement\\_gros\\_bovins\\_v5\\_BAT.pdf](http://www.gie-elevages-bretagne.fr/admin/upload/GIE_batiment_et_chargement_gros_bovins_v5_BAT.pdf)
- International Finance Corporation - World Bank Group (IFC), 2014. Good Practice Note – Improving Animal Welfare in Livestock Operations. <http://www.google.co.uk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCAQFjAAahUKewjLyKLj0ZLIAhWEQhQKHx8FDWo&url=http%3A%2F%2Fwww.ifc.org%2Fwps%2Fwcm%2Fconnect%2F67013c8046c48b889c6cbd9916182e35%2FIFC%2BGood%2BPractice%2BNote%2BAnimal%2BWelfare%2B2014.pdf%3FMOD%3DAJPERES&usq=AFQjCNEAqrYzCr8Do0pBG8ULHc-OeFWI7q&bvm=bv.103627116,d.d24>

- LIVESTOCK TRANSPORT CATTLE SHEEP AND PIGS HANDLE WITH CARE. An information and training package produced by QMS for farm animal transport  
[www.qmscotland.co.uk/sites/default/files/Livestock\\_Transport\\_Book](http://www.qmscotland.co.uk/sites/default/files/Livestock_Transport_Book)
- Philippe, X., 2001. Le transport d'animaux vivants.  
[http://www.viandesetproduitscarnes.fr/index.php?option=com\\_phocadownload&view=category&id=7&Itemid=714&lang=fr](http://www.viandesetproduitscarnes.fr/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=7&Itemid=714&lang=fr)
- Quality Assurance, From Farm to Shop, Quideline Livestock Transport, Version: 01.01.2015.
- Quality Meat Scotland (QMS), 2014. Haulage Standards, Quality Meat Scotland Assurance Scheme  
<http://www.qmscotland.co.uk/sites/default/files/2014%20Haulage%20Standards.pdf>
- SANCO (2012) Study on the impact of Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport Specific Contract N° SANCO/2010/D5/S12.574298: Framework contract: evaluation impact assessment and related services; lot 3: Food Chain. European Commission Funded Project Directorate-General for Health and Consumers.  
[https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw\\_practice\\_trans\\_study\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_practice_trans_study_report_en.pdf)
- USDA, 1999. Cattle and swine trucking guide for exporters.  
[www.mediame.biz/book/cattle-and-swine-trucking-guide-for-exporters.html](http://www.mediame.biz/book/cattle-and-swine-trucking-guide-for-exporters.html).
- Welfare of Animals During Transport Advice for transporters of cattle 2011 (DEFRA UK) PB 12544a, Nobel House, 17 Smith Square, London SW1P 3JR [www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk)
- Grandin, T., 2013. The Effect of Economics on the Welfare of Cattle, Pigs, Sheep and Poultry. Department of Animal Sciences, Colorado State University.  
<http://www.grandin.com/welfare/economic.effects.welfare.html>

## HOW TO OBTAIN EU PUBLICATIONS

### Free publications:

- one copy:  
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- more than one copy or posters/maps:  
from the European Union's representations ([http://ec.europa.eu/represent\\_en.htm](http://ec.europa.eu/represent_en.htm));  
from the delegations in non-EU countries  
([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm));  
by contacting the Europe Direct service ([http://europa.eu/eurodirect/index\\_en.htm](http://europa.eu/eurodirect/index_en.htm))  
or calling 00 800 6 7 8 9 10 11 (freephone number from anywhere in the EU) (\*).

(\* ) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

### Priced publications:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).