

# Anmerkungen zum Transport nicht-entwöhnter Kälber

## Remarks on the Transport of Unweaned Calves

Alexander Rabitsch, Michael Marahrens

**Schlüsselwörter:** Fütterung, Flüssigfutter, Kontrollstelle, Langstreckentransport, Milchaustauscher, nicht-entwöhnte Kälber, Ruhepause, Ruhezeit, Tränkung, Versorgung

**Keywords:** control post, drinking, feeding, long distance transport, liquid feed, milk substitute, non-weaned calves, rest pause, rest period, supply.

### Zusammenfassung:

1. Die Tränkeaufnahme (Elektrolyttränke) durch nicht-entwöhnte Kälber an Bord der LKWs ist grundsätzlich möglich, kann jedoch nicht für alle Individuen gewährleistet werden.
2. Die verhaltens- und bedarfsgerechte Verabreichung einer Flüssig-Fütterung (Fütterungstränke, zumeist Milchaustauscher) an nicht-entwöhnte Kälber an Bord der LKWs ist nicht möglich und wäre überdies bei fehlerhaftem Management der Auslöser von Verdauungsstörungen.
3. Während des Transportes leiden die Kälber an Durst und Hunger; mit zunehmender Dauer des Transportvorganges wird der Hunger erheblich.
4. Da an Bord der LKWs die hinreichende Tränkung aller nicht-entwöhnten Kälber mit Sicherheit nicht gewährleistet werden kann und die Gabe einer Fütterungstränke gar nicht möglich ist, sind Transporte dieser Tiere auf 9 Stunden zu beschränken, wenn sie im Anschluss daran an einer Kontrollstelle abgeladen und sogleich gefüttert werden, sowie vor Ort über 24 Stunden bedarfsgerecht versorgt werden und ruhen können. Andernfalls ist der Transport auf höchstens 8 Stunden zu begrenzen.
5. Grundsätzlich benötigen Transportmittel des Langstreckentransportes zum Transport nicht-entwöhnter Kälber eine explizite Zulassung für diese Tierkategorie; die Zulassung „für Rinder“ genügt nicht.
6. Alle derzeit bestehenden LKW-Zulassungen für den Langstreckentransport nicht-entwöhnter Kälber sind rechtswidrig, zumal die Fahrzeuge keine verhaltens- und bedarfsgerechte Verabreichung weder von Tränkeflüssigkeit noch von Flüssig-Futter anbieten.

### Summary:

1. Drinking (electrolyte drinkers) by unweaned calves on board the trucks is possible in principle, but cannot be guaranteed for all individuals.
2. The behavioural- and needs-oriented administration of liquid feed (mostly milk replacers) to unweaned calves on board of trucks is not possible and, moreover, would in many cases be the cause of digestive disorders in case of poor management.
3. During transport the calves suffer from thirst and hunger; with increasing duration of the transport process the hunger becomes significant.
4. Since watering of all unweaned calves on board of the trucks cannot be guaranteed, and since feeding liquid feed on board is not possible at all, the transport of these animals shall be limited to 9 hours, if they are subsequently unloaded and fed immediately afterwards at a control post, and if they are provided with the necessary care according to their needs and rested for 24 hours. Otherwise, the transport must be limited to a maximum of 8 hours.
5. In principle, means for long-distance transport of unweaned calves require an explicit approval for this animal category; an approval „for cattle“ is not sufficient.
6. All current truck authorizations for the long distance transport of unweaned calves are illegal, especially as the vehicles do not offer any behaviour- and need-based administration of either drinking liquid or liquid feed.

## 1. Einleitung

In dieser Arbeit sollen die Fragen geklärt werden<sup>2</sup>,

1. ob und in welchem Ausmaß bei Langstreckentransporten dem Bedürfnis nach Tränke- und Futteraufnahme nicht-entwöhnter Kälber genüge getan werden kann,
2. ob nicht-entwöhnte Kälber bei Langstreckentransporten in Zusammenhang mit der Tränke- und Futteraufnahme Schmerzen, Leiden und Schäden erfahren.

Aus eigener Erfahrung als Tiertransportinspektor des Landes Kärnten in Österreich in den Jahren 1998 bis 2012 sind dem Erstautor zahlreiche Transportvorgänge bekannt, bei denen gänzlich ungeeignete

Tränkesysteme in Fahrzeugen Verwendung fanden, die dennoch und expressis verbis für den Langstreckentransport nicht-entwöhnter Kälber zugelassen waren.

Ähnliche negative Erfahrungen mit behördlich zugelassenen Fahrzeugen und nach Art. 14 abgefertigten Kälbertransporten hat der Erstautor als Mitarbeiter von NGO's ([www.animals-angels.de](http://www.animals-angels.de), [www.animal-welfare-foundation.org](http://www.animal-welfare-foundation.org) und [www.tierschutzbund-zuerich.ch](http://www.tierschutzbund-zuerich.ch)) gemacht.

Die mangelnde Durchsetzung verordnungskonformen Transportes nicht-entwöhnter Jungtiere stellt offenkundig ein permanentes und systematisches Versäumnis der Mitgliedstaaten dar, welches auch bei Kontrollbesuchen des Inspektionsdienstes der EU-Kommission (FVO) kritisiert wurde, z.B. bei folgenden „missi-

1) Erstveröffentlichungen:

1. Alexander Rabitsch (2020): „Zum Transport nicht-entwöhnter Kälber“, bei: Stabsstelle der Landesbeauftragten für Tierschutz – Julia Stubenbord, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg, Deutschland; [https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/SLT/2020-05-10\\_Gutachten\\_Rabitsch\\_Transport\\_nicht\\_entwoehnter\\_Kaelber.pdf](https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/SLT/2020-05-10_Gutachten_Rabitsch_Transport_nicht_entwoehnter_Kaelber.pdf).
2. Michael Marahrens und Lars Schrader (2020): „Tierschutz beim Transport: Technische Voraussetzungen für Langstreckentransporte nicht abgesetzter Kälber“, Friedrich Loeffler Institut Celle; [https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar\\_derivate\\_00027758/Empfehlung-Tierschutz-beim-Transport\\_2020-03-13.pdf](https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00027758/Empfehlung-Tierschutz-beim-Transport_2020-03-13.pdf).

2) Die Landestierschutzbeauftragte beim Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Baden-Württemberg Dr. Julia STUBENBORD hat – vertreten durch Tierärztin Ariane Désirée KARI – dem Erstautor per 6.12.2019 den Auftrag erteilt, ein Gutachten zu diesen Fragen zu erstatten.

ons“: DG (SANCO) 2010-8384 (Tschechische Republik, S. 19); DG (SANCO) 2010-8387 (Polen, S. 19) (zit. nach ANIMALS' ANGELS, 2016); DG (SANCO) 2012-6526 (Litauen, S. 15); DG(SANTE) 2017-6107 (Deutschland, S. 5 ff).

## 2. Physiologie und Verwendungszweck

### 2.1. Nicht-Entwöhnte

Nicht-entwöhnte Jungtiere sind noch nicht oder noch nicht ausreichend imstande sich von Festfutter zu ernähren und sind zur Gänze oder überwiegend von Flüssignahrung abhängig. Die Nahrung wird ihnen entweder in Form von Milch oder Milchaustauschertränke angeboten. Sie sind – im Vergleich zu entwöhnten Tieren – in erhöhtem Maße auf die Fürsorge ihrer Mütter oder menschlicher Betreuer angewiesen.

Nicht-entwöhnte Kälber sind – wie auch nicht-entwöhnte Lämmer, Kitze und andere Wiederkäuer – funktionelle Monogastrier, zumal die drei Vormägen (Haube, Pansen und Psalter) zwar angelegt sind, vorerst aber nur der Labmagen voll ausgebildet ist. Das Wachstum und die Ausreifung der Vormägen erfolgt Hand in Hand mit dem Angebot und der Aufnahme von Rauhfutter (Heu, Stroh), sodass das erste Wiederkäuen i.d.R. mit zwei Wochen einsetzt (SCHEUNERT u. TRAUTMANN, 1976) und die Tiere ab 6 (Lämmer, Kitze) bzw. ab 8 Wochen Alter (Kälber) vom Milchwasser entwöhnt werden können (COM, 2009a; RABITSCH u. FRANZKY, 2015). Unter natürlichen Haltingsbedingungen saugen Jungtiere weit länger bei ihren Muttertieren.

Jungtiere gelten dann als entwöhnt, wenn sie nicht mehr von Flüssigfütterung abhängig sind, sondern ihren Lebenserhalt zur Gänze aus Rauhfutter und Wasser bestreiten können.

### 2.2. Aufzuchtälber / Nutzälber

In Milchviehherden ist eine Remontierungsrate, also eine Ergänzung durch Jungkühe, von 25 bis 30% anzustreben. Im Falle einer Bestandsaufstockung sollten möglichst alle weiblichen Jungtiere aufgezogen werden, um keine Tiere zukaufen zu müssen und die Besseren aussuchen zu können (HILBKORTENBRUCK, 2019). Das bedeutet, dass der Großteil der weiblichen Nachzucht als Aufzuchtälber am Hof verbleibt, während dieser Bedarf bei männlichen Tieren schlicht nicht besteht und diese Tiere als Nutzälber in die Kälber- oder Bullenmast verkauft werden. Auch solche weiblichen Kälber, die nicht der Nachzucht dienen, werden zumeist andernorts vermarktet.

Aufgrund der geringen Anzahl von spezialisierten Kälbermästern in Österreich und in manchen Bundesländern Deutschlands werden die Tiere bereits in einem

Alter von 2 bis 3 Wochen in andere Bundesländer verbracht, sehr häufig aber auf Langstrecke nach Spanien oder in die Niederlande exportiert.

In der landwirtschaftlichen Praxis haben sich sehr unterschiedliche Tränkeschemata für Kälber etabliert, und diese unterscheiden sich auch je nach Verwendungszweck: Grundsätzlich gelten Milch bzw. Milchaustauscher (MAT) als teure, hygienisch problematische und arbeitsaufwändige Futtermittel, deren Einsatz entsprechend möglichst gering sein sollte (TRAUSCHKE, 2008). Er ist insbesondere dort gering, wo das Tier nahezu nutz- und wertlos erscheint und möglichst frühzeitig vom Hof gebracht wird, wie das bei männlichen Nachkommen von Milchrassen der Fall ist. Hingegen nehmen Kälber, die zusammen mit und beim Muttertier gehalten werden, ein Vielfaches an Milch pro Tag auf und erreichen dadurch deutlich höhere Zunahmen und eine bessere Konstitution (MACCARI, 2012).

Einsparungspotenzial wird selbst dort gesucht, wo bei einer täglichen Fütterung von einem Kilo Milchaustauscher pro Kalb pro Tag die täglichen Ausgaben bei nur 1,50 bis 3,00 Euro pro Tag liegen (WEYRAUCH, 2015).

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass weibliche Nachzuchthoffnungen und Auktionskälber im Alter von 2 bis 3 Wochen einen Wert von zwei- bis mehreren hundert Euro repräsentieren (LK-K, 2019; RBW, 2020), wohingegen gleichaltrige männliche Kälber unter Umständen um 30,- bis 50,- Euro, mitunter aber gar nur für 8,- Euro (ARD, 2020) gehandelt werden.

Nicht zuletzt wegen der oben aufgeführten Aspekte sowie der fehlenden Immunkompetenz müssen nicht abgesetzte Kälber im Sinne des Anh. I Kap. 1, 2. EU-TTVO als „Tiere mit physiologischen Schwächen“ angesehen werden, deren Transportfähigkeit zumindest in hohem Maße eingeschränkt ist. Sie stellen deshalb zur Vermeidung unnötiger Leiden und Schäden im Sinne des Art. 3 EU-TTVO hohe Anforderungen sowohl an die Versorgungstechnik, das Versorgungsmanagement als auch an einen schonenden Transport.

### 2.3. Bedarf / Bedürfnis

Ein Bedürfnis ist definiert als das Gefühl, welches mit dem Streben nach dem Ausgleich eines Mangels verbunden ist; Bedarf hingegen ist das objektiv feststellbare Defizit, dessen Beseitigung einen physiologischen Zustand wiederherzustellen imstande ist.

#### 2.3.1. Futterbedarf / Tränkebedarf

Für die Kälberaufzucht und -mast gibt es Richtwerte zur Energie- und Proteinversorgung, die in Abhängigkeit vom aktuel-

len Körpergewicht und der jeweiligen genetisch determinierten und angestrebten Wachstumsintensität die für den Selbsterhalt und das Wachstum erforderlichen Mengen an Mega-Joule (MJ) Energie und Gramm Rohprotein anführen (z.B. LFL, 2019). Ähnliches gibt es als Anhaltswerte für den Wasserbedarf in Abhängigkeit von den Umgebungstemperaturen (DLG, 2014).

#### 2.3.2. Erhaltungsbedarf / Leistungsbedarf

Streng genommen ist die Berechnung eines Bedarfs ausschließlich zum Selbsterhalt (Überlebensfähigkeit) ein sehr theoretisches Unterfangen, zumal allein der Aufwand eines Kalbes für Wachstum bereits einem Leistungsbedarf zuzurechnen ist. Weitere Kriterien sind Bewegung, beim Transport das Halten des Gleichgewichtes, v.a. aber die Einhaltung der Körpertemperatur bei Umgebungstemperaturen außerhalb der spezies- und altersgruppenspezifischen Temperaturoptima.

Ein Kalb benötigt zum Aufrechterhalten der Homöostase (Gleichgewichtszustand des physiologischen Temperaturoptimums) sowohl bei Temperaturen unter +5°C (Kältestress) als auch über +30°C (Hitzestress) erheblich mehr Energie als im „Wohlfühlbereich“ zwischen 10 und 25°C.

Kälber benötigen bei Stallhaltung in einem Alter von 3 bis 6 Wochen täglich zwischen 16 und 22 MJ Energie und 160 bis 240 g Rohprotein (DROCHNER et al., 2008).

Unter Transportbedingungen ist dieser Bedarf aufgrund erhöhter muskulärer Beanspruchung und erhöhten Energieumsatzes höher.

#### 2.3.3. Tränkemengen

Hervorhebenswert erscheint, dass ein Kalb mit einer Körpermasse von 90 kg zwischen 8 Liter bei +5°C und 13 Liter Flüssigkeitsaufnahme bei +28°C Umgebungstemperatur benötigt (DLG, 2014). Ad libitum getränkte Kälber nehmen jedoch bis zu 18 Liter pro Tag auf (MACCARI, 2012).

Kälber benötigen bei Stallhaltung täglich ca. 10 bis 20% der Körpermasse in Form von Flüssigkeitszufuhr (temperierte Milch oder Milchaustauscher) (KHAN et al., 2011).

### 2.4. Nahrungsaufnahme / Schluckakt

Obschon neugeborene Kälber bereits in den ersten Lebenstagen vorerst noch spielerisch Heu aufzunehmen im Stande sind und das Wiederkauen schon mit 2 bis 3 Wochen einsetzt, erfolgt die Futteraufnahme bis zu einem Alter von 6 Wochen ganz überwiegend durch Aufnahme von Flüssigfutter. Erst danach kann allmählich die Entwöhnung erfolgen, sodass eine Ernäh-

zung ausschließlich mit Raufutter rassebedingt frühestens erst ab 8 Wochen möglich ist. Insofern sind Durst und Hunger beim flüssigfütterungsabhängigen Kalb immer miteinander verbunden.

Rinder sind Saugtrinker. Bei nicht-entwöhnten Kälbern erfolgt die Aufnahme von Futtertränke (Milch, Milchaustauscher) nicht durch Lecken, Löffeln oder Schlürfen, sondern durch Saugen. Das Saugen an zitzenähnlichen Strukturen mit weicher verformbarer Oberfläche ist angeboren, wohingegen Trinken von freien Oberflächen und auch von metallenen Spendern erst erlernt werden muss.

Der Saugakt besteht aus einer Ansaugphase (ca. 75%), in der in der Mundhöhle mit Hilfe des dabei rinnenförmig geformten Zungenrückens ein Unterdruck erzeugt wird, und einer Schluckphase (ca. 25%), in der durch Anpressen der Zunge am Gaumen ein Überdruck entsteht, die Flüssigkeit rachenwärts befördert und sodann reflektorisch abgeschluckt wird. Dieser Zyklus von Saugen und Schlucken findet bis zu 120 x pro Minute statt. Der Saugakt dauert mehrere Minuten und findet unter natürlichen Bedingungen 3- bis 8-mal (im Schnitt 6-mal; dazu gibt es leicht unterschiedliche Literaturangaben, z.B. LFL, 2004) pro Tag statt.

## 2.5. Schlundrinnenreflex

Der Schlundrinnenreflex (besser: Haubenrinnenreflex) ist ein unwillkürlich gesteuerter Bewegungsablauf in der Haube (Reticulum = Netzmagen) bei Kälbern in der Säugephase. Sinn des Reflexes ist es, die aufgenommene Milch auf kürzestem Weg entlang von sich reflektorisch bildenden Schleimhaut-Muskel-Wülsten von der Speiseröhre über die Hauben- und Psalterinne (Psalter = Blättermagen) direkt in den Labmagen zu transportieren, wo sie verdaut werden kann.

Bei falschen Fütterungsregimes, zu kaltem Flüssigfutter und Einwirkung von großem Stress, falscher Kopf-Hals-Position (TAMTÖGL et al., 2013), Schwäche oder Krankheit kann der Reflex bei Kälbern ausbleiben oder unvollständig erfolgen, sodass Milch in den noch nicht ausgereiften Pansen gelangt und hier über Fehlgärungen und Fäulnisprozesse zu Verdauungsstörungen und Durchfällen führen kann.

Der physiologische Saugakt (auch mit der „richtigen“ Haltung des Kopfes), nicht jedoch der Schluckakt, gewährleistet beim Milchkalb die Auslösung des sogenannten „Schlundrinnenreflexes“, der eine Fehlleitung der Milchtränke in die sich in Ausreifung befindlichen Vormägen (Pansen, Haube und Blättermagen) verhindert und die Tränke direkt in den 4. Magen, den Labmagen, leitet (KAMPHUES, 2014, zit. in: MARAHRENS u. SCHRADER, 2020).<sup>3</sup>

Eine Fehlleitung in die Vormägen verursacht Fehlgärungen und Fäulnisprozesse, die zu schweren Durchfällen führen können.

## 2.6. Eiweißverdauung / Labgerinnung

Nach erfolgter Flüssigmahlzeit (Milch oder Milchaustauscher) erfolgt im Labmagen des Kalbes die Eiweißverdauung, wobei das Milcheiweiß Kasein durch das Labferment Chymotrypsin in das verdauliche Parakasein übergeführt wird. Der pH-Wert im Labmagen steigt während der Tränke von 1.4 auf 6.0 an, um dann innerhalb von etwa sechs Stunden wieder den Ausgangswert zu erreichen. Dies bedeutet, dass im Labmagen zwei Stunden nach der Tränke ein optimaler pH-Wert für die Milchgerinnung herrscht.

Gelöste Anteile werden innerhalb von zwei bis drei Stunden in den Dünndarm weiter transportiert, während das Koagulum langsamer verdaut wird.

## 2.7. Ruhephase

Der Vorgang der Milcheiweißverdauung (Kaseinausfällung) benötigt zumindest drei Stunden Zeit, in denen das Kalb physiologischerweise liegend ruht.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Vermeidung von Verdauungsstörungen beim Milchkalb ist die Einhaltung einer Ruhepause nach Aufnahme der Milchmahlzeit. In einem Zeitraum von etwa 3 Stunden erfolgt unter Ruhebedingungen im Labmagen eine enzymatisch bedingte Kaseinausfällung. Kälber benötigen hierfür nach Platzverhältnissen und Einstreu geeignete Liegeflächen (BRAMMERTZ, 2014, MARAHRENS u. SCHRADER, 2020).

## 2.8. Milch / Milchaustauscher / Elektrolyte / Wasser

In den ersten Lebenswochen ist das Verdauungssystem der Kälber an die Zusammensetzung von Vollmilch angepasst. Wenn statt Vollmilch Milchaustauscher gefüttert wird, sollte dieser 50 bis 60% Magermilch enthalten. Je geringer der Magermilchanteil ist, desto höher ist das Risiko für Verdauungsprobleme. Solche Misslichkeiten können auch durch beigemengte pflanzliche Proteine entstehen, die für junge Tiere aufgrund eines in jungem Alter noch bestehenden Enzymmangels schwer verdaulich sind (TRAUSCHKE, 2008; HERZOG et al., 2020).

Elektrolytlösungen dienen v.a. dem Ausgleich von Elektrolytverlusten, wohingegen der Nährwert solcher Lösungen fraglich (MARAHRENS, 2019) oder äußerst gering ist und bei weitem nicht ausreicht, den Bedarf an Kohlenhydraten und Proteinen zu decken (HERZOG et al., 2020). Die Gabe

einer Elektrolytlösung kann somit nicht als „Fütterung“ angesehen werden, da dies nicht ausreicht, um den Nährstoffbedarf der Kälber zu decken. Nur kurzfristig und als Überbrückung zwischen zwei Mahlzeiten kann eine Elektrolytlösung gereicht werden. Somit ist bei nicht abgesetzten Kälbern die Gabe von Milch/MAT zur Fütterung (über)lebensnotwendig.

Eine alleinige Wasserversorgung ohne Fütterung mag bei verhaltensgerechtem Angebot über den Saugakt an einer verformbaren Gummizitze zwar den Bedürfnissen nicht-abgesetzter Kälber zur Flüssigkeitsaufnahme genügen, ist aber gänzlich ungeeignet dem Nährstoffbedarf der Tiere gerecht zu werden, und birgt darüber hinaus die Gefahr der Wasserintoxikation (mit Hämoglobinämie und -urie) in sich (ROSENBERGER, 1978).

## 2.9. Intervalle der Nahrungsaufnahme / Tränkeintervalle

Unter natürlichen Bedingungen saugen Kälber 3- bis 8-mal, im Schnitt 6-mal pro Tag am Euter ihrer Mütter. Unter den Bedingungen der landwirtschaftlichen Tierhaltung werden individuell gehaltene Kälber idR zweimal täglich, seltener dreimal täglich getränkt. Werden Kälber alle 12 Stunden getränkt, so zeigen sie schon vor dem nahenden Fütterungszeitpunkt unspezifische Anzeichen höhergradigen Hungers, wie vermehrte Vokalisation, und bei Gruppenhaltung zunehmend wechselseitiges Besaugen sowie verstärkt einsetzender Wettbewerb um Tränkflüssigkeiten.

## Verlängerung der Intervalle und Folgen

Zeigen Kälber bei 12-stündigen Fütterungsintervallen bereits geraume Zeit vor der zu erwartenden Fütterung Zeichen von Hunger, so verstärkt sich dieser bei Verzögerung bzw. beim Ausbleiben der Fütterung. Das schlichte körperliche Unbehagen geht allmählich, mitunter aber rasch, in höhergradige unangenehme, sodann lebensfeindliche Empfindungen über: die Tiere leiden an der dem Selbsterhaltungstrieb entgegengesetzten Einwirkung des Futterentzuges und an der lebensfeindlich empfundenen Umwelt (BERNATZKY, 1997).

Je länger der Zustand des Hungerns anhält, desto gewichtiger ist die Beeinträchtigung des Wohlbefindens. Sukzessive kommt es zu einem erheblichen Leiden, welches sich in beständigem Blöken und Belecken der Umgebung – seien es Artge-

3) Gegenätzlich dazu BRAMMERTZ, 2014: Weder die Tränkeform (Saugertränke, Eimertränke) noch die Saugerposition noch der Durchmesser der Saugeröffnung, weder die Milchtemperatur noch die Milchaustauscherkonzentration beeinflussen das Entstehen eines Schlundrinnenreflexes (Diese Untersuchung umfasst allerdings nur 6 Tiere).



nossen, seien es Ausstattungsgegenstände des LKWs, z.B. Gitterstäbe, Tränkenippel – äußert.

Der Zustand des Leidens kann nur dadurch beendet werden, indem den Bedürfnissen der Tiere Genüge getan wird, der Hunger durch Fütterung beendet wird.

Eine ausschließliche Tränkung der Tiere mit Wasser oder Elektrolytlösungen vermag – abgesehen davon, dass ein solches Vorgehen 12 und mehr Stunden nach der letzten Fütterung nicht bedarfsgerecht ist, also nicht dem Bedarf der Tiere entspricht – (auch) die Bedürfnisse der Milchkälber nur unvollständig und kurzfristig befriedigen.

Überdies führen Hungerphasen zu reduzierten pH-Werten im Labmagen, die zu Geschwüren (Ulcerata) führen können. Gegenüber der physiologischerweise frequenteren Milchaufnahme beim freien Saugakt verstärkt eine nur zweimalige Fütterung pro Tag dieses Problem (Zusammenfassung bei MARAHRENS u. SCHRADER, 2020).

Außerdem hat eine ausbleibende oder erheblich reduzierte Fütterung erhebliche Auswirkungen auf das Immunsystem der durch den Transport ohnehin stark belasteten Kälber. Zudem befinden sich diese Kälber altersbedingt in der „immunologischen Lücke“ (Zusammenfassung bei MARAHRENS u. SCHRADER, 2020), ein Zustand erhöhter Empfänglichkeit für Feldinfektionen, zumal maternale Antikörper im Abbaubegriffen, die eigene Infektabwehr aber noch ungenügend entwickelt ist.

### 3. Rechtliche Grundlagen

#### 3.1. Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005

In Art. 3 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005<sup>4</sup> (im Folgenden: EU-TTVO) findet sich – ebenso wie in Erwägungsgrund Nr. 11 – der Grundsatz der Vorsorge und Gefahrvermeidung<sup>5</sup>. Schon die ernsthafte, realistische und nicht lediglich fern liegende Möglichkeit, dass einem Tier oder mehreren Tieren beim Transport Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden „können“, muss also dazu führen, dass die Transportplanung geändert wird bzw. der Transport unterbleibt (MAISACK et al., 2016).

Vor einer Beförderung müssen insbesondere alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen (dazu s. 2.3. und MARAHRENS, 2019) der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen [Art. 3 a)]; die Transportmittel müssen so konstruiert, gebaut, in Stand gehalten und so verwendet werden, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist [Art. 3 c)]; die Tiere müssen in angemessenen Zeitabständen mit Wasser und Futter, das qualitativ und quan-

titativ ihrer Art und Größe angemessen ist, versorgt werden und müssen ruhen können [Art. 3 h)]. Damit muss gewährleistet sein, dass das Wohlbefinden der Tiere in angemessener Weise aufrechterhalten wird [Art. 3 f), 2. S.].

Diese Allgemeinen Bedingungen des Art. 3 erlangen dort Bedeutung, wo tierschutzrelevante Fragen in den Anhängen der VO nicht oder nicht ausreichend detailliert geregelt sind: Dann muss die Antwort auf die jeweilige Fragestellung den Erwägungsgründen und den Allgemeinen Bedingungen entnommen werden (MAISACK et al., 2016). Gegenständlich betrifft dies vor allem das Angebot altersgerechter Flüssigfütterung in den zur Leidensverbeugung erforderlichen Intervallen sowie die Existenz (sowie die Anzahl, Verteilung und Zugänglichkeit) von Tränkeeinrichtungen, die den physiologischen Bedürfnissen nicht-entwöhnter Kälber gerecht werden.

#### 3.2. Transportbeschränkungen

**Transportverbote** bestehen dort, wo die Allgemeinen Bestimmungen des Art. 3 nicht eingehalten werden können und das Wohlbefinden der Tiere nicht während der gesamten Beförderungsdauer gewährleistet werden kann, und wo die Transportfähigkeit nicht gegeben ist.

**Transportbeschränkungen** für Kälber bestehen aufgrund des Alters der Tiere: Entsprechend der EU-TTVO dürfen Kälber bis zum 9. Lebensstag maximal 100 km befördert werden, vom 10. bis zum 13. Tag maximal 8 Stunden, ab dem 14. Tag<sup>6</sup> maximal 19 Stunden, und ab der Entwöhnung, die frühestens im Alter von 2 Monaten erfolgen kann, 29 Stunden.

#### 3.3. Kurzstrecken / Langstreckentransport

Eine „lange Beförderung“ ist gem. Art. 2 m) EU-TTVO eine Beförderung, die ab dem Zeitpunkt der Bewegung des ersten Tieres der Sendung 8 Stunden überschreitet. Somit dauert ein Langstreckentransport mehr als 8 Stunden, wohingegen ein Kurzstreckentransport unter 8 Stunden bleibt; in diese Zeiten sind jeweils Ver- und Entladezeiten einzurechnen (vgl. 3.5.1.).

Bei Langstreckentransporten von Haus- Equiden, -Rindern, -Schafen, -Ziegen und -Schweinen bedarf es einer Zulassung der Fahrzeuge und ihrer Ausstattung gem. Anh. I, Kap. VI iVm Art. 3 leg. zit.

##### 3.3.1. Versandort

Der „Versandort“ ist grundsätzlich 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 [Art. 2 r)].

#### 3.3.2. Sammelstelle

Ausnahmsweise gilt der Ort, an dem ein Tier erstmals auf ein Transportmittel verladen wird, nicht als Versandort, und zwar dann, wenn es zu einer amtlich zugelassenen Sammelstelle, die auch die Bestimmungen des Art. 9 EU-TTVO erfüllt, gebracht und von dort die hauptsächliche Beförderung antritt. Dabei dürfen die Tiere bei der Sammelstelle sogleich auf das 2. Transportmittel verladen werden, wenn die Anfahrt weniger als 100 km beträgt [Art. 2 r) i)]. Beträgt die Anfahrt hingegen mehr als 100 km, müssen die Tiere vor ihrem Versand von der Sammelstelle an dieser mindestens sechs Stunden mit ausreichend Einstreu und Frischwasser unangebunden untergebracht werden [Art. 2 r) ii)].

Die alleinige Gabe von Frischwasser genügt in diesem Fall jedoch nicht, weil die Summe aus der Verweildauer an der Sammelstelle und dem ersten Transportabschnitt 15 Stunden beträgt und nur die Gabe einer Fütterungsration den physiologischen Fütterungsbedarf der Tiere decken kann (s. auch 2.9.). Somit sind nicht-entwöhnte Kälber an Sammelstellen vor Verladungen obligatorisch und bedarfsdeckend zu füttern.

Nach Art. 2 b) wird an einer Sammelstelle eine Tiersendung zusammengestellt, die Tiere aus unterschiedlichen Herkünften hier zusammenführt.

„Eine Sammelstelle ist in Deutschland nach den Anforderungen der Tierschutz-Nutztierhaltungsverordnung (TierSchNutZV) einzurichten und zu führen. Wenn die Unterbringung der Kälber an Sammelstellen zum Versand entsprechend Art. 2 b) der EU-TTVO erfolgt, müssen diese Sammelstellen ausdrücklich mit Fütterungseinrichtungen für nicht-abgesetzte Kälber ausgestattet und zugelassen werden. Diese Notwendigkeit besteht nicht für Sammelstellen, die ausschließlich Verwendung im Zusammenhang mit Absatzveranstaltungen verwendet werden (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 TierSchNutZV).

4) VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (Amtsblatt Nr. L 3 vom 5.1.2005, S. 1 – 44).

5) Art. 3, Satz 1: „Niemand darf eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten.“; Erwägungsgrund (11): „... Grundsatz, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten ...“.

6) Gem. § 10 (4) der (Deutschen) Tierschutztransportverordnung (TSchTrV) dürfen „Kälber im Alter von weniger als 14 Tagen [...] innerstaatlich nicht befördert werden“.

### 3.3.3. Kontrollstelle

Eine „Kontrollstelle“ ist gem. Art. 2 h) der EU-TTVO ein amtlich zugelassener Aufenthaltsort (EN: control post = staging point) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1255/97. Entsprechend Anh. I, Kap. V, 1.5. der EU-TTVO müssen Hausequiden, -Rinder, -Schafe, -Ziege und -Schweine – sofern sie innerhalb der festgesetzten Beförderungshöchstdauer nicht den Bestimmungsort erreichen – an einer „Kontrollstelle“ entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten.

Für eine bedarfsgerechte Fütterung nicht-entwöhnter Kälber müssen während der 24-stündigen Aufenthaltsdauer mindestens 3 Mahlzeiten verabreicht werden: Nach Ankunft, nach etwa 12 Stunden sowie 3 Stunden vor Wiederverladung. Ein Abladen der Kälber ausschließlich für deren Fütterung ist nicht zulässig.

Für diese 3 Mahlzeiten sowie für die Möglichkeit des Durchführens einer weiteren Fütterung nach Ankunft des Bestimmungsortes zeichnet der Organisator verantwortlich

Somit hat der Organisator am Versandort (Sammelstelle) von langen Transporten nicht abgesetzter Kälber in Abhängigkeit von deren Versorgung vor dem langen Transport (im Falle des Antransportes von weniger als 100 km zur Sammelstelle) mindestens vier den Bedarf deckende Fütterungen einzuplanen: 3 an der Kontrollstelle und eine weitere am Bestimmungsort, zumal am Bestimmungsort etwa 12 Stunden nach der letzten Fütterung in der Kontrollstelle eine weitere Futtermittellieferung stattfinden muss.

Der Passus, dass die Tiere an Kontrollstellen eine Ruhezeit von nur mindestens 12 Stunden (und nicht mindestens 24 Stunden) erhalten müssen, bezieht sich – auch teleologisch betrachtet – ausschließlich auf die in Anh. I, Kap. V, 1.7. b) EU-TTVO genannte Bedingung, nämlich, dass nach dem Transport auf Fährschiffen, bei dem die Tiere an Bord der LKWs bleiben – und auch nur im direkten Linienverkehr zwischen zwei geografischen Punkten innerhalb der Gemeinschaft (und nicht zwischen der Gemeinschaft und Drittstaaten) – diese entladen werden müssen und im Hafen oder in dessen Nähe eine Ruhezeit von zwölf Stunden erhalten müssen, wenn die maximal zulässige Beförderungsdauer auf See überschritten wurde (CURIA, 2006).

An einer Kontrollstelle ist eine kürzere als 24-stündige Abladung von Tieren – außer im oben beschriebenen Fall – unzulässig.

### 3.3.4. Bestimmungsort

Ein „Bestimmungsort“ ist der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entla-

den und entweder geschlachtet wird (nur bei Schlachttieren) oder für mindestens 48 Stunden untergebracht wird, bevor es weiterbefördert werden darf [Art. 2 s)].

Es ist Aufgabe der Organisatoren von langen Transporten, den Bestimmungsort bzw. den Empfangsbestand hinsichtlich der Eignung und der Kapazität zur Aufnahme der Tiersendung zu prüfen und dieses Faktum der bewilligenden Veterinärbehörde plausibel zu machen (ANIMAL WELFARE PLATFORM, 2019). Dies erscheint in Anbetracht der wiederkehrenden Gerüchte, bestimmte Bestimmungsorte seien lediglich Verteilerzentren, an denen der Transportvorgang keineswegs endet, sondern bereits nach wenigen Stunden fortgesetzt wird, notwendig.

Eine Sammelstelle kann nur dann Bestimmungsort sein, wenn beabsichtigt ist die Tiere dort mindestens 48 Stunden vor einer Weiterbeförderung unterzubringen (MAISACK u. RABITSCH, 2018).

Die Veterinärbehörde muss vor der Bewilligung eines Transportes zur Überzeugung gelangt sein, dass die Tiere am benannten Bestimmungsort tatsächlich mindestens 48 Stunden verweilen. Die Überzeugung der Veterinärbehörde, dass die Tiere am benannten Bestimmungsort tatsächlich mindestens 48 Stunden verweilen, ist ein Prärequisit zur Bewilligung des Transportes (ANIMAL WELFARE PLATFORM, 2019).

### 3.3.5. Umladeort / Sammelstellenhopping

Ein „Umladeort“ ist ein Ort, an dem Tiere entweder von einem Transportmittel auf ein anderes umgeladen werden, oder an dem die Tiere nach Abladung weniger als 48 Stunden verweilen [Art. 2 t)].

Werden Tiere nach Versand an einer Sammelstelle zu einem in den Begleitdokumenten als Bestimmungsort deklarierten Ort verbracht, der selbst wieder eine Sammelstelle ist, und können die Tiere nicht in Entsprechung des Art. 2 s) i) nach Abladung 48 Stunden ruhen, sondern werden innerhalb kürzerer Frist wieder verladen – z.B. in Entsprechung des Art. 2 r) ii) nach 6 Stunden –, so ist dieses Vorgehen klar gesetzwidrig (MAISACK et al., 2016; MAISACK u. RABITSCH, 2018), zumal

- mit der Verladung auf der ersten Sammelstelle die zulässige Höchstbeförderungsdauer beginnt
- dadurch mit solchem „Sammelstellenhopping“ die wahre Beförderungsdauer verschleiert wird
- dem teleologischen Zweck der EU-TTVO zuwidergehandelt wird, wonach lange Beförderungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind [Erwägungsgrund (5)] und die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten ist [Art. 3 a)].

### 3.4. Gewöhnung

Tiere müssen sich sowohl an das Verkehrsmittel (Anh I, Kap III, 1.1.) als auch an die Art des Fütterns und Tränkens erst gewöhnen können (Anh I, Kap III, 2.7.).

Kälber, die vor Betreten eines Fahrzeuges ausschließlich an Rinderzitzen oder künstliche Zitzen aus Gummi oder anderem verformbaren Material gewöhnt waren, die einen natürlichen Saugakt ermöglichen, können sich niemals in der kurzen Zeit nach Verladung oder während der Beförderung an Metallnippel oder Nippel aus Hartkunststoff oder andere ihnen unbekannte Tränkeeinrichtungen, wie Tränkebecken mit offener Wasseroberflächen, gewöhnen. Solchen Kälbern muss die gewohnte Tränketeknik, d.i. im Wesentlichen eine den Saugakt ermöglichende verformbare Gummizitze angeboten werden (HERZOG et al., 2019; MARAHRENS u. SCHRADER, 2020). Deswegen und weil aus herkömmlichen Wasseranschlüssen in Tiertransportfahrzeugen auch mitunter ein Übermaß an Tränkewasserversorgung erfolgen kann, müssen Eimer mit verformbaren Saugern mitgeführt werden (COM, 2009a). Bei Verwendung von Eimern geht es vor allem darum, dass diese einerseits von nicht-entwöhnten Kälbern leichter als Futterquelle erkannt werden, andererseits dadurch erst eine kontrollierte Futtermengenaufnahme ermöglicht wird.

### 3.5. Beförderungszeiten

Die maximalen Beförderungszeiten sind Tierart- und Bedürfnisspezifisch festgelegt und betragen gem. Anh. I, Kap. V iVm Art. 3 leg. zit. für nicht-entwöhnte Kälber, Lämmer, Zickel, Fohlen und Ferkel 19 Stunden. Dabei müssen Ver- und Entladezeiten eingerechnet werden (s.u.). Außerdem müssen diese Tiere nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können; nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden.

#### 3.5.1. Ver- und Entladezeiten

Die Verladezeiten und auch die Entladezeiten sind zur Berechnung der tatsächlichen und der maximal zulässigen Beförderungszeiten hinzuzuziehen und einzurechnen (COM, 2007a; COM, 2007b; COM, 2020b<sup>8</sup>; RABITSCH u. WESSELY, 2012; MAISACK et al., 2016; MAISACK u.

7) Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans (Amtsblatt Nr. L 174 vom 2.7.1997 S. 1 – 6).

RABITSCH, 2019a,b). Der Transport beginnt daher beim Verladen des ersten Tieres und endet mit Abladen des letzten Tieres. Die Planung des Transportes muss also so erfolgen, dass die Abladung des letzten Tieres spätestens zum Zeitpunkt der maximal zulässigen Beförderungsdauer bereits abgeschlossen ist.

Nach eigenen Erfahrungen der Autoren wird für die dreistöckige Verladung eines Sattelschleppers mit ca. 200 drei Wochen alten Kälbern mindestens 1 Stunde Zeit zu veranschlagen sein, die Entladung mag mitunter schneller erfolgen können.

Die mancherorts geübte Praxis bis zu 280 drei Wochen alte Kälber auf einen Sattelschlepper zu verladen ist in Anbetracht der Vorgaben des Kap. VII B. iVm dem Hinweis (a.a.O.) „Bei diesen Ladedichten sind je nach Gewicht und Größe der Tiere sowie entsprechend ihrer körperlichen Verfassung, den Witterungsbedingungen und der voraussichtlichen Beförderungsdauer Abweichungen möglich“, unzulässig. Da Kälber im Alter von 2 bis 3 Wochen – schon alleine aufgrund ihrer Immunlage – eine physiologische Schwäche aufweisen (s. 2.2.), die deren Transportfähigkeit nicht unerheblich einschränkt, und da die angeführten Flächenbedarfsangaben Mindestanforderungen sind (COM, 2009b), muss bei Transporten von über 8 Stunden Dauer und bei Transporten in der heißen Jahreszeit mehr Platz angeboten und somit die Ladedichte reduziert werden. Die Ladedichte muss um 30 % reduziert werden (ANIMAL WELFARE PLATFORM, 2019).

### 3.5.2. Ruhepausen - Ruhezeiten

**Ruhepause:** Nicht-entwöhnte Kälber müssen in angemessenen Abständen [Art. 3 h)] mit Wasser und Futter, das qualitativ und quantitativ ihrer Art und Größe angemessen ist, versorgt werden. Das bedeutet beim Langstreckentransport, dass nicht-entwöhnte Kälber nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten müssen, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können [Anh. I, Kap. V, 1.4.a)].

Somit wird nach der Verordnung ein Bedarf dieser Tiere für Wasser bzw. Flüssigkeit nach einer Transportzeit von maximal 9 Stunden in jedem Fall vorausgesetzt, eine Fütterung dagegen erst bei einem tatsächlich vorhandenen Bedarf („nötigenfalls“). Eine Fütterung ist dabei nicht allein durch die Befriedigung des energetischen Bedarfs gekennzeichnet – der ja durch Verabreichung von Elektrolytlösungen mit beigesezter Glukose kurzfristig befriedigt werden kann –, sondern auch und vor allem durch die Abdeckung des Bedarfs an Proteinen (MARAHERNS, 2020).

Zum tatsächlichen Fütterungsbedarf während des Transportes, insbesondere nach Abfertigung aus einer Sammelstelle, s. auch 2.9. und 5.3.

Die einstündige Pause nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden ist nur eine Mindestvorgabe, d. h. sie kann – im Interesse der Tiere – verlängert werden. Sie muss sogar verlängert werden, soweit dies notwendig ist, um sicherzustellen, dass sich alle Tiere bedarfsdeckend trinken und fressen können (MAISACK et al., 2016). Insbesondere nicht entwöhnte Kälber benötigen eine störungsfreie und das Risiko von Durchfall mindernde Ruhepause, in der sie liegen können. Die geplante Verlängerung der Ruhepause geht auf Kosten des zweiten Beförderungsabschnitts, der sodann verkürzt werden muss, sodass bei nicht-entwöhnten Kälbern 19 Stunden Gesamtbeförderungsdauer nicht überschritten werden [CURIA, 2014; RABITSCH, 2014 (die Kommission zitierend<sup>9)</sup>].

**Ruhezeit:** Andererseits müssen Tiere nach Beendigung der maximal zulässigen Beförderungsdauer am Entladeort eine Ruhezeit erhalten, bevor sie weiterbefördert werden dürfen. Die u.a. Bestimmungen der Einhaltung von Ruhezeiten gelten gleichermaßen für Transporte unter 8 Stunden Dauer als auch für Langstreckentransporte von über 8 Stunden Dauer.

48 h Diese Ruhezeit beträgt bei Erreichen des Bestimmungsortes 48 Stunden [Art. 2 s) i)].

24 h Ist von vornherein geplant den Transport nach der Ruhezeit fortzusetzen – der Transportvorgang besteht also aus mehreren Abschnitten – und findet diese Erholungsphase an einer Kontrollstelle gem. Art. 2) h) statt, so beträgt sie 24 Stunden. Diese 24 Stunden dürfen auch nicht verkürzt werden, selbst dann nicht, wenn der 1. Transportabschnitt beispielsweise nur die Hälfte der maximal zulässigen Beförderungsdauer beträgt.

12 h Der durch Art. 36 der EU-TTVO geänderte Art. 1. Abs. 1 (1) der VO1255/97/EWG definiert Kontrollstellen als „Orte, an denen Tiere [...] mindestens 12 Stunden oder länger ruhen“. Diese 12 Stunden Aufenthalt gelten jedoch nur für Abladungen bei Tiertransporten im roll-on-roll-off-Verkehr auf innereuropäischen Fährschiffen im Linienverkehr, zumal ausschließlich der hierfür für maßgebliche Paragraph, d.i. Anh. I, Kap. V, 1.7.b)<sup>10</sup>, dieses Zeitmaß nennt und Tiere während des Transportes nicht irgendwo, sondern grundsätzlich nur an zugelassenen Aufenthaltsorten abgeladen werden dürfen.

### 3.5.3. Verlängerung der maximalen Beförderungsdauer

1. Die maximale Beförderungsdauer des Kurzstreckentransportes von 8 Stunden kann verlängert werden, sofern die zusätzlichen Anforderungen des Kapitels VI leg. zit. erfüllt sind (Anh. I, Kap. V, 1.3.), sodass beispielsweise nicht-entwöhnte über 14 Tage alte Kälber sodann 19 Stunden befördert werden können [Anh. I, Kap. V, 1.4. a)].

2. Die maximale Beförderungsdauer sowohl des Kurz- als auch des Langstreckentransportes darf unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsortes im Interesse der Tiere um zwei Stunden verlängert werden (Anh. I, Kap. V, 1.8.). Das kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn sich während der Fahrt die geplante Strecke aufgrund äußerer Widrigkeiten wie z.B. Verkehrssperren nicht in der vorgesehenen Zeit absolviert werden kann. Damit soll verhindert werden, dass die Tiere kurz vor dem Ziel in einem Notquartier abgeladen werden müssen.

Das Überschreiten der Höchstbeförderungsdauer darf keineswegs bereits in die Planung eines Transportes Eingang finden [RABITSCH, 2014; ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018; MARSCHNER et al., 2018; COM, 2020a<sup>11</sup>; vgl. EuGH-Urteil in der Rechtssache C-469/14 (CURIA, 2014)]<sup>12</sup>.

### 3.6. Die Ausstattung der Fahrzeuge

#### 3.6.1. Die allgemeinen Bedingungen für Fahrzeuge zum Transport von Tieren sind in Anh. I. Kap. II angeführt.

Im Wesentlichen müssen Verletzungen und Leiden der Tiere vermieden und ihre Sicherheit gewährleistet werden;

Z.B. darf es keine solchen Abstände zwischen Trennwand und Boden oder

8) zit. COM, 2020b: „The journey time should always be counted from the time the first animal is loaded into the means of transport at the place of departure until the last animal is unloaded at the place of destination“.

9) Authentische Interpretation der Europäischen Kommission vom 7.11.2012 [FVO, Grange, IRL, Meeting of contact points Reg. (EC) 1/2005].

10) Anh. I, Kap. V, 1.7.b) der EU-TTVO: „Beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen zwei geografischen Punkten der Gemeinschaft mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, muss nach Entladen der Tiere im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe eine Ruhezeit von zwölf Stunden eingelegt werden, es sei denn, die Dauer der Beförderung auf See entspricht den allgemeinen Regeln der Nummern 1.2 bis 1.4.“.

11) Bernard van Goethem in SANTE G2/SR/iv(2020) 1118375; „... the possibility of extension by two hours ... should only be allowed in cases of unforeseen situations occurring during the journey and only in the interest of the animals“.

12) gegensätzlich dazu: ZAR, 2019.



Trennwand und Seitenwand geben, dass die Tiere einzelne Körperteile hindurchstecken und sich dadurch verfangen oder verletzen können (RABITSCH, 2014; GAYER et al., 2016; MARSCHNER et al., 2018).

Die Fahrzeuge müssen stets überdacht sein; eine angemessene und ausreichende Frischluftzufuhr und Luftzirkulation über stehenden Tieren muss gewährleistet sein; die Bodenfläche muss rutschfest sein; weniger als sechs Monate alte Kälber müssen auf ausreichend Einstreu liegen können; die Tiere müssen zur Kontrolle und Pflege zugänglich sein.

Jedes einzelne im Fahrzeug befindliche Tier muss von einer Betreuungsperson erreicht, individuell untersucht und, wenn nötig, behandelt werden können. Das ist z.B. nicht möglich, wenn die Innenhöhe für die Untersuchungsperson zu gering ist (MAISACK et al., 2014).

Jedes Tier muss für die Kontrolle und Versorgung direkt zugänglich sein. Hierfür müssen zusätzlich zur Heckklappe im vorderen Bereich seitliche Zugänge zu jeder Ladeebene und Ladebucht vorhanden sein, die groß genug sind, um einer Person den „Durchgang“ und eine Versorgung der Tiere mit Futter und im Notfall mit Wasser zu ermöglichen. Einzelne Kälber müssen durch diese Öffnung entladen werden können, wenn die Zulassung für den Transport dieser Tierkategorie beantragt wird (MARSCHNER et al., 2018).

### 3.6.2. Die zusätzlichen Bedingungen für Straßenfahrzeuge für den Langstreckentransport von Haus-Equiden, -Rindern, -Schafen, -Ziegen und -Schweinen sind gem. Anh. I. Kap. VI leg. zit.:

Ein helles und isoliertes Dach; Einstreu für alle Tiere; Trennwände; Belüftungssysteme; ein Temperaturüberwachungs- und -alarmsystem; ein „Navigationssystem“, de facto aber ein Ortungssystem (vgl. Art. 2 o) leg. zit.); sowie Tränken, ein Wassertank und das Mitführen von Futtermitteln (entsprechend Futterbedürfnissen) und erforderlichenfalls auch von Fütterungsvorrichtungen.

### Die Tränke- und Fütterungsvorrichtungen für nicht-entwöhnte Kälber

Der Komplex der Fütterung und Tränkung sowie der dafür notwendigen Einrichtungen wird in 5. ausführlich erörtert.

### Schlussfolgerungen aus den Rechtsgrundlagen

1. Es ist unzulässig Tiere oder Sendungen, die von einer anderen Sammelstelle kommen, über eine weitere Sammelstelle als Versandort abzufertigen und damit den tatsächlichen Transportbeginn und

die Beförderungszeit zu verschleiern (vgl. MAISACK et al., 2016; MAISACK u. RABITSCH, 2018).

Dies aber ist/war geübte Praxis bei Transporten nicht-entwöhnter Kälber z.B. aus dem Baltikum oder aus Österreich nach Spanien.

2. Es ist unzulässig, Tiere bei ausschließlicher Beförderung mit Straßentransportmitteln in Kontrollstellen weniger als 24 Stunden unterzubringen.

Dies aber ist/war geübte Praxis bei Transporten nicht-entwöhnter Kälber, insbesondere von Deutschland, Österreich und anderen Staaten nach Katalonien/Spanien.

3. Es ist unzulässig, Tiere von einem amtlich bewilligten Bestimmungsort weiter zu verbringen, ohne dass die erforderlichen 48 Stunden Unterbringung vollendet sind.

Dies aber ist/war geübte Praxis bei Transporten nicht-entwöhnter Kälber nach Vic und andere Orte in Katalonien/ Spanien.

## 4. Rechtsmeinungen

### 4.1. Die Europäische Kommission („COM“)

1. Ver- und Entladezeit sind in die Beförderung einzurechnen (COM, 2007a, b, COM, 2020b).
2. Unter 2 Monate alte Kälber gelten als nicht-abgesetzt (COM, 2009a), d.h. Entwöhnen von Kälbern ist ab einem Alter von 2 Monaten möglich.
3. Schalen- und Metallnippeltränken sind für die Tränkung nicht abgesetzter Tiere ungeeignet (COM, 2009a).
4. Die Fahrzeuge müssen mit Eimern und verformbaren Saugern ausgestattet sein (COM, 2009a).
5. Transporte nicht-entwöhnter Kälber nur bei Außentemperaturen über 0°C (COM, 2009a).

### 4.2. Die „Transport Guides“

Das Projekt der Generaldirektion SANTE der Europäischen Kommission entwickelt und verbreitet Leitfäden für gute und bessere Praktiken für Tiere, die innerhalb Europas und in Drittländer zum Schlachten, Mästen und Züchten transportiert werden. Die gute Praxis beschreibt die vollständige Umsetzung der Mindestnormen der EU-TTVO, die bessere Praxis geht darüber hinaus.

1. (Nur) falls das Fahrzeug mit geeigneten Fütterungseinrichtungen ausgestattet ist, beträgt die maximal erlaubte Beförderungsdauer 19 Stunden für nicht abgesetzte Kälber (ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018).

2. Die Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern mit Tränke zur Fütterung ist mit den derzeitigen Tränketechniken im Fahrzeug nicht möglich (ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018; vgl. dazu: MARAHRENS, 2019).

3. Kälber können ordnungsgemäß nur gefüttert und getränkt (oder bei nicht abgesetzten Kälbern mit Milch/Milch-austauscher versorgt) werden – Elektrolyttränke stellt keine Fütterung dar! –, wenn sie hierfür abgeladen werden. Das sollte laut Animal Transport Guides (ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018) in Kontroll- oder dafür zugelassenen Sammelstellen mit entsprechenden Versorgungseinrichtungen stattfinden. Jedoch ist nach der EU-TTVO das Abladen der Tiere allein zum Zwecke der Fütterung weder in Kontroll- noch in Sammelstellen zulässig; überdies sind die Sammelstellen – zumindest in Deutschland – für diesen Zweck auch nicht zugelassen.

4. Füttern Sie Kälber einzeln und halten Sie Ruhezeiten von mindestens 1 Stunde, besser 3 Stunden, ein, bevor Sie die Fahrt fortsetzen (ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018; vgl. dazu: MARAHRENS u. SCHRADER, 2019).

### 4.3. Literatur

s. 2.1. bis 2.9. und 8.2.

## 5. Der Transport nicht-entwöhnter Kälber unter realen Bedingungen

Nach den Erfahrungen der Autoren kann berichtet werden, dass nicht-entwöhnte Kälber seit vielen Jahren unter rechtswidrigen Umständen über große Distanzen befördert werden. Obwohl die Beförderungsdauer oftmals weit über 19 Stunden beträgt, obwohl nur Wasser und keinerlei Elektrolytlösung, geschweige denn eine Milchaustauscherlösung angeboten wurde und wird, und obwohl die Fahrzeuge auch 15 Jahre nach Inkrafttreten der Tiertransportverordnung oftmals nur mit Metallnippeltränken ausgestattet sind, überlebten und überleben mehr als 99 Prozent der Tiere solche Beförderungen.

Die niedere Todesrate während des Transportes und bei Ankunft werden von der Branche als Erfolg bewertet. Hingegen bleibt der der Physiologie zuwiderlaufende Nahrungsentzug [nur Tränkung, aber keine Flüssigfütterung über zumindest 19, oft aber über 30 Stunden; keine tiergerechte Versorgung (ARD, 2020)], das hohe Ausmaß der Nacherkrankungen bis zu 3 Wochen nach Ankunft im Zielbestand (KNOWLES, 1995; EFSA, 2004; FIORE et al., 2010; MARAHRENS, 2019; MARAHRENS u. SCHRADER, 2020), welches einen erhöhten Arzneimitteleinsatz in den Tagen und Wochen nach dem Transport erforderlich macht, ein signifikanter An-

stieg an Todesfällen erst 2 Wochen nach dem Transport (FIORE et al., 2010) und das rechtswidrige Transportregime [Ver- und Entladezeiten werden nicht einberechnet; Verknennung des Art. 2 s); Verknennung des Art. 3 h); Verknennung des Anh. I, Kap. V, 1.8.)] zumeist gänzlich unbeachtlich (ZAR, 2019; ARD, 2020).

In der bäuerlichen Aufzucht für die Remontierung ist man bestrebt, Kälber in den ersten Lebenswochen am Hof grundsätzlich nicht umzustallen und durch eine erhöhte Fütterungsintensität für Verbesserungen der Konstitution, der Organentwicklung und der Körpergewichtszunahme zu sorgen; die Tiere werden also geradezu auf die spätere körperliche Entwicklung trainiert („metabolische Programmierung“ in MACCARI, 2012, MACCARI et al., 2015). Ganz im Gegenteil zu dieser fürsorglichen und vorausschauenden Vorgehensweise werden Mastkälber just ab jenem Zeitpunkt transportiert, an dem die Wirkung maternaler Antikörper zu verblassen beginnt, die Fähigkeit zur Bildung eigener Abwehrstoffe noch nicht wirklich angelaufen ist („Immunologische Lücke“, s. z.B. JOSERA-AGRAR, 2019). Noch dazu gelangen sie schlecht vorbereitet und suboptimal ernährt in einen Handel, der sie plötzlich mit Erregern aus zahlreichen verschiedensten Biozönosen konfrontiert und auf einen Transport, der ihnen eine adäquate Flüssigfütterung vorenthält (s.u.). Mithin stellen Langstreckentransporte – wie im Folgenden erläutert wird – das Gegenteil guter fachlicher Praxis im Umgang mit Kälbern dar.

### 5.1. Tränkevorrichtungen

Der Standard der Versorgung nicht-entwöhnter Kälber ist nach wie vor das nach 9-stündiger Beförderung gewährte 1-stündige Angebot von Tränkewasser über eine Metallnippeltränke (Abb. 1). Hier bewirkt das Ändern der Position des Dornes/Stempels des Nippels den Flüssigkeitsaustritt, mitunter auch im Überdruck.

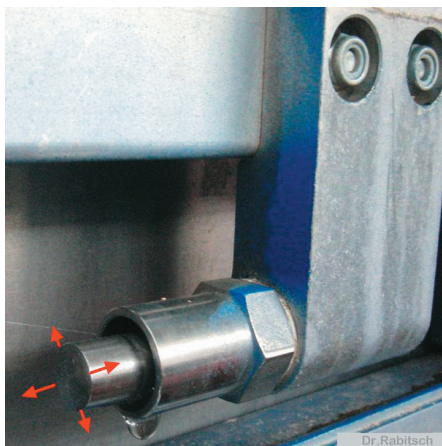


Abb. 1: Metallnippeltränke, © Dr. Rabitsch



Abb. 2: Metallnippeltränke; aktiviert; Behinderung durch Nasenbügel, © Dr. Rabitsch



Abb. 3: Belegen einer Metallnippeltränke, © Dr. Rabitsch



Abb. 4: Metallnippeltränke; nicht zugänglich, © Dr. Rabitsch



Abb. 5: Metallnippeltränke; nicht erkannt, © Dr. Rabitsch

Wiewohl einige Kälber imstande sind, bei Aufkommen von Hunger durch Suchen nach einer Futterquelle, durch wiederholtes Belegen und Besaugen ihrer Umgebung (ARD, 2020) den Mechanismus der Betätigung solcher Tränkevorrichtungen

in Gang zu setzen (Abb. 2, 3), ist davon auszugehen, dass diese Nippel in keiner Weise geeignet sind, nicht-entwöhnte Kälber sicher mit ausreichend Tränkeflüssigkeit zu versorgen (RABITSCH, 2014; MARAHRENS u. SCHRADER, 2020). Abgesehen von mannigfacher Behinderung beim Trinken (Abb. 2) sind viele schlichtweg nicht zugänglich (Abb. 4); zumeist aber werden Metallnippel nicht als Tränkequelle erkannt (Abb. 5) (RABITSCH, 2014).

Neuerdings und aufgrund stringenter Interpretation der Tiertransportverordnung, insbesondere aber aufgrund tieferen Verständnisses der Bedürfnisse nicht-entwöhnter Kälber, wird das Anbot von Tränkeflüssigkeit, insbesondere aber von Fütterungsflüssigkeit, über verformbare Sauger gefordert, so, wie dies die Europäische Kommission schon 2009 stipuliert hat (COM, 2009a).



Abb. 6: Metallnippeltränke mit Kunststoff überzogen, © Animals' ANGELS

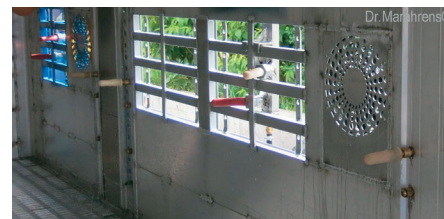


Abb. 7: Metallnippeltränken mit Kunststoff überzogen, © Dr. Marahrens



Abb. 8: Flüssigkeit spritzt im Überdruck aus dem Nippel; ein Saugen ist nicht möglich, © Dr. Marahrens

Allein das bloße Überstülpen einer verformbaren Kunststoffhülle über Metallnippel (Abb. 6, 7) ermöglicht den Tieren noch lange nicht ein physiologisches Saugen. Auch hier wird, wie bei (den darunter befindlichen) Metallnippeltränken ein Ventil geöffnet, sodass die Flüssigkeit die „Zitze“ füllt und aus dieser herausrinnt oder auch – je nach Druckverhältnissen im Tränkesystem – herausspritzt (Abb. 8) und das Maul



der Kälber ohne deren weiteres Zutun füllt. Insofern ist das Ausführen des unter 2.4., 3. Absatz, beschriebenen Saugaktes als Wechsel von zeitlich überwiegender Saug- und nachrangiger Schluckphase auch an diesem Typus von Kunststoffzitze nicht möglich (MARAARENS u. SCHRADER, 2020), zumal die Saugphase hier nahezu vollständig wegfällt.

Jedenfalls wird hier nur Wasser angeboten, ein Angebot einer reinen Elektrolyttränke ohne klebrigen Glukosezusatz wäre auch möglich, wohingegen die Gabe einer zuckerhaltigen Elektrolyttränke und auch eines Milchaustauschers nicht möglich erscheint. Solche Lösungen würden ein Verkleben des Tränkesystems verursachen und jegliche Reinigung verunmöglichen.

Somit wird nicht-entwöhnten Kälbern während des Langstreckentransportes an Bord der Fahrzeuge niemals Nahrung (in Form eines Milchaustauschers) angeboten, sondern lediglich eine Tränke, zumeist Wasser, bestenfalls Elektrolytflüssigkeit. Hierbei ist es technikbedingt sehr ungewiss, ob alle Tiere ausreichend Flüssigkeit aufzunehmen imstande sind.

Die Gabe einer Elektrolyttränke kann – wie unter 2.8. erläutert – nicht als Fütterung angesehen werden.

## 5.2. Intervalle der Aufnahme von Tränkeflüssigkeit

Wenn Kälber von einer Sammelstelle auf einen Langstreckentransport von (mehr als 8 bis zu) 19 Stunden Dauer verladen werden, erhalten sie an dieser zumeist nur Wasser oder Elektrolyte, in seltenen Fällen auch Milchaustauscher (ZAR, 2019). Am „Bestimmungsort“, der vielfach aber nur ein Verteilerzentrum für Vertragshöfe in mehr oder weniger weit entfernten Ortschaften ist (ARD, 2020), erhalten die Tiere wiederum nur Elektrolyte (ZAR, 2019).

Somit kann es zu einer sehr langen Tränkekarenz kommen:

- 8 Stunden darf – Ver- und Entladezeit eingerechnet – der Antransport zur Sammelstelle dauern.

Dies ist im Bereich der durchschnittlichen physiologischen Bedürfnisse, obwohl hierbei individuelle Bedürfnisse nach kürzeren Intervallen der Tränkung unbeachtlich bleiben.

- An der Sammelstelle verbleiben die Tiere (bei Anlieferung über Distanzen von über 100 km) zumindest 6 Stunden.
- 9 Stunden nach Beginn der Verladung des 1. Tieres müssen nicht-entwöhnte Kälber getränkt werden; im Regelfall können nur wenige Kälber während der 1-stündigen Pause die Tränken erkennen; noch weniger Tiere können eine hinreichende Flüssigkeitsmenge aufnehmen.

- Nach dem zweiten 9-stündigen Transportabschnitt, d.i. an der Kontrollstelle oder am Bestimmungsort, d.i. müssen die nicht-entwöhnten Kälber wieder getränkt werden.

Für die Versorgung der Kälber an Bord der LKWs gilt jedoch, dass die Wasser- oder (besser:) Elektrolytversorgung der nicht-entwöhnten Kälber nur dann zufriedenstellend ist und sowohl bedarfsgerecht als auch den Tränkebedürfnissen gerecht wird, wenn gewährleistet werden kann, dass jedes einzelne Individuum die Tränkevorrichtungen als solche zu erkennen imstande ist, diese sodann auch Tränkeflüssigkeit anbieten (und nicht defekt sind), erreichbar sind, und tatsächlich erreicht werden und die Tiere innerer der (zumindest) 1-stündigen Pause ungehindert (z.B. von anderen) die individuell erforderliche Menge Flüssigkeit aufnehmen können und dies auch tun.

Dies ist keinesfalls die Regel.

Unter einem wird hier hervorgehoben, dass es sich im Beschriebenen nur um Intervalle der Flüssigkeitsaufnahme, nicht aber um Intervalle der Nahrungs-Aufnahme handelt.

## 5.3. Intervalle der Aufnahme von Flüssigfutter

Wie in 2.2. ausgeführt werden Verkaufskälber, die nicht der Zucht oder Remonte dienen, sondern für die Kälber-, Bullen- oder Färsenmast vorgesehen sind, aus wirtschaftlichen Erwägungen sehr restriktiv oder knapp über dem Erhaltungsbedarf gefüttert. Demzufolge gelangen sie ohne nennenswerte Energiereserven in den Viehhandel.

Sodann werden sie bis zur Sammelstelle für den anschließenden Langstreckentransport verbracht.

- Beträgt die dabei zurückgelegte Distanz der Anlieferung unter 100 km, so dauert dies zumindest 1¼ Stunden (bei

Zugrundelegen einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h) zuzüglich Ver- und Entladung, bleibt aber hinsichtlich der Berechnung der Beförderungsdauer des anschließenden (Langstrecken-) Transportes unbeachtlich; die Tiere dürfen also gleich umverladen werden [Art. 2 r) i)].

- Beträgt die dabei zurückgelegte Distanz der Anlieferung hingegen über 100 km und bis zu 8 Stunden, so beträgt nach erfolgter Abladung der Tiere an der Sammelstelle die Verweildauer mindestens sechs Stunden, wobei sie mit ausreichend Einstreu und Frischwasser unangebunden untergebracht werden müssen [Art. 2 r) ii)].

Werden nicht-entwöhnte Kälber sowohl an der Sammelstelle als auch am Bestimmungsort mit Milchaustauscher versorgt, beträgt die Futterkarenz dazwischen zumindest 19 Stunden (Abb. 9).

Werden nicht-entwöhnte Kälber nur an der Sammelstelle, nicht aber nach Abladung am deklarierten Bestimmungsort mit Milchaustauscher versorgt (ZAR, 2019), beträgt die Futterkarenz deutlich mehr als 19 Stunden (Abb. 9).

Werden nicht-entwöhnte Kälber nicht an der Sammelstelle, aber unmittelbar nach Abladung am deklarierten Bestimmungsort mit Milchaustauscher versorgt, beträgt die Futterkarenz deutlich mehr als 19 Stunden, zumindest aber mehr als 26 ¼ Stunden, sofern der Anlieferung zur Sammelstelle über mehr als 100 km Distanz erfolgt (Abb. 9).

Werden nicht-entwöhnte Kälber weder an der Sammelstelle noch nach Abladung am deklarierten Bestimmungsort mit Milchaustauscher versorgt, beträgt die Futterkarenz deutlich mehr als die in der Verordnung festgelegten 19 Stunden Beförderungshöchstdauer: Dergestalt können die Tiere über ein Intervall von 33 Stunden nur getränkt worden sein, ohne dabei Futter zu erhalten.

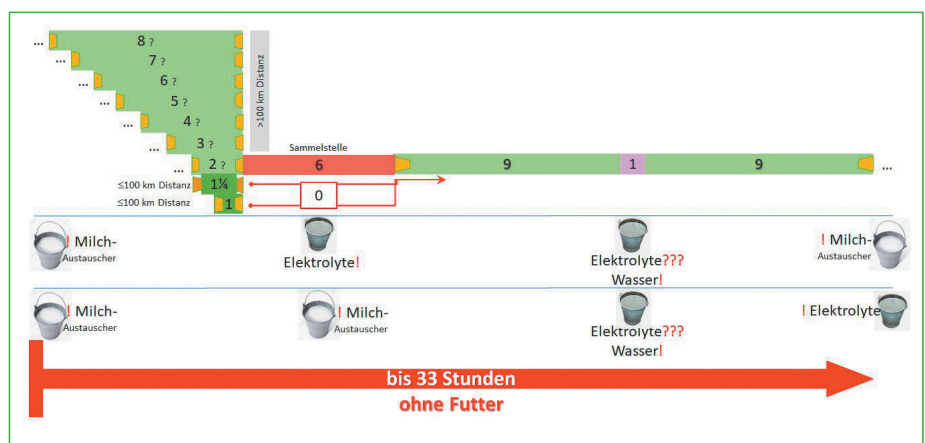


Abb. 9: Tränke-, Fütterungsintervalle in der gegenwärtigen Praxis.

Mithin beträgt das Intervall zwischen 2 Fütterungen in jedem Fall erheblich mehr als 12 Stunden, also der Grenze, die obenstehend als Übergang zu Leiden beschrieben wurde (s. 2.9.).

Diesem drohenden Leiden kann nur dadurch begegnet werden, dass nicht-entwöhnte Kälber in Intervallen von nicht (oder nur unwesentlich) mehr als 12 Stunden gefüttert werden, also eine Nährlösung in Form eines Milchaustauschers erhalten. Diese Fütterung müsste also zwangsläufig während des Transportes, also an Bord des LKWs erfolgen (vgl. MARAHRENS u. SCHRADER, 2020).

Eine solche Fütterung nicht entwöhnter Kälber an Bord des LKWs ist jedoch schlichtweg nicht möglich (vgl. EFSA, 2008), weil

- die gegenwärtig existierenden Tränksysteme die Verwendung von Milchaustauschern verbieten: „Die Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern mit Tränke zur Fütterung ist mit den derzeitigen Tränke- und Fütterungstechniken im Fahrzeug nicht möglich“ (ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018; vgl. MARAHRENS, 2019),
- die derzeitigen Fahrzeuge nicht zusätzlich zur Ausstattung mit einem Tränksystem in Entsprechung der Anforderungen des Anh. I, Kap. VI, 2., insbesondere 2.3., auch noch mit einer ausreichenden Zahl von Eimern mit verformbaren Nippeln in Entsprechung der Anforderungen des Anh. I, Kap. VI, 1.4. und 1.5. und des Schreibens der Kommission, Zahl SANCO D5 DS/dj D(2009) 450351, (COM, 2009a) ausgestattet sind,
- bei 3-stöckiger Verladung eine Kontrolle der individuellen Aufnahme von Flüssignahrung nicht gewährleistet erscheint,
- die Überwachung der Aufnahme der adäquaten Menge an Fütterungstränke durch jedes einzelne Tier in einer nur einstündigen Pause bei 3-stöckiger Verladung durch nur 2 Tiertransportbetreuer nicht möglich ist.

Erhalten nicht-entwöhnte Kälber entgegen dem Gesagten während der 1-stündigen Pause an Bord des LKWs dennoch eine Milchaustauschertränke, so wäre aufgrund der unter 2.5. und 2.6. beschriebenen Umstände die Ausbildung des Schlundrinnenreflexes und somit die Labmagenverdauung höchst fraglich, zumindest aber nicht sichergestellt. Solches aber führt mit sehr großer Wahrscheinlichkeit zu beträchtlichen Indigestionen.

Somit können Kälber an Bord von LKWs derzeit nicht ordnungsgemäß, d.h. verhaltens- und bedarfsgerecht, mit Milchaustauscherlösung gefüttert werden (ANIMALTRANSPORTGUIDES, 2018).

Es werden weitere, aber ebenso derzeit nicht realisierbare Mindestanforderungen an den Transport nicht-entwöhnter

Kälber beschrieben (MARAHRENS u. SCHRADER, 2020), u.a.

- dass in den Ladebuchten der Fahrzeuge jedes einzelne Kalb vom Betreuer erreicht werden können muss, zumal viele der Tiere die Sauger zu finden nicht imstande sind und deshalb an die Sauger herangeführt werden müssen,
- dass für jedes Kalb einer Gruppe (Ladebucht) ein Sauger zur Verfügung stehen muss, um Konkurrenzverhalten zwischen den Kälbern zu vermeiden,
- dass die Sauger (wie bei Eimertränken oder Automatenfütterung) schon bei Bereitstellung mit Tränke gefüllt sein müssen, um ein Leer- oder Luftsaugen und somit ein Abwenden der Kälber zu vermeiden.

## 6. Schlussfolgerungen

1. Grundsätzlich ist die Tränkeaufnahme an den mit Gummizitzen überzogenen Metallnippeln durch nicht-entwöhnte Kälber an Bord der LKWs möglich. In aller Regel jedoch erfolgt die Aufnahme von Flüssigkeit nur in beschränktem Umfang, in unkontrollierbarer Menge und nicht seitens aller Tiere.
2. Die Tränkeaufnahme ausreichender und kontrollierter Tränkemengen aller nicht-entwöhnten Kälber an Bord der LKWs kann nicht gewährleistet werden.
3. Die Verabreichung einer Fütterungstränke an nicht-entwöhnte Kälber an Bord der LKWs ist derzeit weder bedarfs- noch verhaltensgerecht möglich (vgl. EFSA, 2008).
4. Die Kälber leiden während des Transportvorganges auch aufgrund höheren Bedarfes (s. 2.3.2.) an Durst und Hunger, wobei insbesondere letzterer mit zunehmender Dauer erheblich wird.

## 7. Lösungsansätze

### 7.1. Rechtswidrige Praktiken

Der bisher geübte und derzeitige „Lösungsansatz“, nicht-entwöhnte Kälber entgegen ihrem Bedarf eine Fütterung über einen Zeitraum von zumindest 19, mitunter aber bis zu 33 Stunden, vorzuenthalten, ist rechtswidrig. Diese Praxis ist auch dann rechtswidrig, wenn den Tieren unterwegs eine Elektrolytlösung und diese mit verformbaren Zitzen angeboten wird, weil die Tiere nicht nur ein Bedürfnis nach Saugen – was an „Überdruck-Zitzen“ nicht möglich ist (vgl. 5.1. und Abb. 8 sowie Tierschutz-Nutztierhaltungsverordnung) – und Flüssigkeitsaufnahme haben, sondern vielmehr auch einen Bedarf an Zufuhr von Nährstoffen. Diesem Bedarf muss in Entsprechung der Bestimmungen des Art. 3 a),

f) 2. Halbsatz und h) iVm Anh. I, Kap. V, 1.4. a) (zit: „*nötigenfalls gefüttert*“) genüge getan werden; es besteht die Notwendigkeit der Fütterung. Nur-Tränken und Nicht-Füttern führt zu nicht gerechtfertigten, aber vermeidbaren Leiden.

Außerdem sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass ein mancherorts praktiziertes Abladen der Saugkälber (spätestens) 9 Stunden nach Transportbeginn (d.i. nach dem ersten Transportabschnitt) ausschließlich zum Zwecke der Versorgung mit Fütterungstränke und anschließendem Wiederverladen nach der VO(EG)1/2005 weder vorgesehen noch zulässig ist:

Weder Kontrollstellen [Art. 2 h), s. 3.3.3. (Kontrollstellen) und 3.5.2. (Ruhepausen - Ruhezeiten)] noch Sammelstellen [Art. 2 b)] noch Ruhe- oder Umladeorte [Art. 2 t)] sind für so kurze Aufenthalte iVm einer Fütterung vorgesehen und zugelassen.

Eine solche Transportpraxis brächte bei verbreiteter Anwendung massive Logistik- und Hygieneprobleme mit sich, insbesondere auch hinsichtlich der Reinigung und Desinfektion der Anlagen.

Mit einem solchen Vorgehen gehen zusätzliche und unnötige Belastungen und Leiden der Tiere einher [vgl. Erwägungsgrund (13)<sup>13</sup>] sowie logischerweise Verlängerungen der Gesamttransportdauer [vgl. Art. 3 a)<sup>14</sup>] auf weit mehr als 19 Stunden, die aber im Sinne des EuGH-Urteils in der Rechtssache C-469/14 (CURIA, 2014) unzulässig sind.

Unter einem wird darauf verwiesen, dass nach Anhang I, Kap. VI, 1.3. „Futtermittel in einer Menge mitzuführen“ sind, „die den Fütterungsbedürfnissen der betreffenden Tiere während der Beförderung gerecht werden“ und 1.5 „für die Fütterung von Tieren besondere Vorrichtungen ... im Transportmittel mitzuführen“ sind, soweit diese „erforderlich“ sind. Die bedarfs- und verhaltensgerechte Versorgung der Tiere hat demnach an Bord des Fahrzeuges stattzufinden<sup>15</sup>.

Da dies aber nach bisherigen Erkenntnissen nicht möglich ist, ist der Transport nicht-entwöhnter Kälber auf Transporten, die eine Tränkung an Bord erforderlich machen, rechtskonform nicht möglich (vgl. EFSA, 2008), zumal für Kälber ein der Physiologie und den Verhaltensansprüchen genügendes, den zweiphasigen Saugakt

13) Erwägungsgrund (13): „Das Entladen und anschließende Wiederverladen kann für die Tiere ebenfalls mit Stress verbunden sein, und der Kontakt an Kontrollstellen, früher als ‚Aufenthaltsort‘ bezeichnet, kann unter bestimmten Bedingungen zur Übertragung von Krankheitserregern führen ...“

14) Art. 3 a): „Vor der Beförderung wurden alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten“

15) Die technischen Voraussetzungen dafür sind in der Stellungnahme des FLI (Friedrich-Loeffler-Institut, MARAHRENS u. SCHRADER, 2020) beschrieben.



ermöglichendes „automatisches“ Versorgungssystem, wie in der Verordnung gefordert, bisher weder für Elektrolyt- noch für Milchaustauschertränke noch für ihre Temperierung zur Verfügung steht (vgl. MARSCHNER et al., 2018; vgl. MARAHRENS, 2019), wohingegen andererseits ein nur kurzfristiges Abladen ausschließlich zur Versorgung mit einer Fütterungstränke unzulässig ist.

## 7.2. Rechtskonforme zulässige Lösungsansätze

Rechtskonform gemäß EU-TTVO ist jeder Transport, bei dem kein Füttern vonnöten ist, d.i. in erster Linie der Kurzstreckentransport bis 8 Stunden Dauer.

Rechtskonform ist auch ein Transportvorgang bis 9 Stunden Dauer – Ver- und Entladezeit eingerechnet –, bei dem die nicht-entwöhnten Kälber im Anschluss daran an einer Kontrollstelle für 24 Stunden abgeladen, getränkt und gefüttert werden und ruhen können, bevor der nächste Beförderungsabschnitt beginnt.

Wenn es gelänge ausnahmslos allen nicht-entwöhnten Kälbern während einer Fahrtpause spätestens 9 Stunden nach Fahrtbeginn eine ausreichende Menge Elektrolytlösung zu verabreichen, wäre auch ein Transport zulässig, der so endet, dass die Tiere spätestens 12 Stunden nach der letzten Fütterungstränke die nächste Mahlzeit zu sich nehmen können. Die Zuverlässigkeit einer solchen Tränke an Bord ist jedoch – wie beschrieben – nicht gegeben.

Die Beförderungsdauer wäre in diesem hypothetischen Fall zwar länger als neun Stunden, jedoch auf unter 12 Stunden zu begrenzen (vgl. die Begrenzung von Transportdauern bei Geflügel nach Anhang I, Kap. V Nr. 2.1 der VO 1/2005 . wegen mangelnder Versorgungsmöglichkeit an Bord der Fahrzeuge). Die Fütterungsinter-

valle wären so gewählt, dass das Hungergefühl noch nicht in das zu erwartende Leiden umschlägt.

Mit Sicherheit aber kann das derzeitige erlaubte Transportregime von 9-1-9 Stunden das Wohlbefinden nicht-abgesetzter Kälber beim Transport nicht gewährleisten.

Abgesehen von tatsächlicher oder hypothetischer Rechtskonformität bleibt beim Langstreckentransport nicht-entwöhnter Kälber der Hunger das allgegenwärtige und hauptsächliche Problem (AWF-TSB, 2016). Es kann nämlich nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass auch beim besten Angebot und optimalen technischen Voraussetzungen jedes einzelne Tier die erforderliche Flüssigkeitsmenge tatsächlich aufnimmt. Manche nicht-entwöhnten Kälber benötigen praktische menschliche Hilfe, um wirksame Mengen an Milchaustauscher oder Elektrolytlösung zu trinken (AWF-TSB, 2016). Dies zu kontrollieren ist am LKW schlichtweg nicht möglich.

Im Übrigen erhellt aus dem Gesagten, dass es – insbesondere hinsichtlich des Umgangs mit nicht-entwöhnten Jungtieren am Transport – einer dringlichen Überarbeitung der TTVO im Sinne eines Hinaufsetzens des Mindestalters für Langstreckentransporte, oder besser: im Sinne einer Reduktion der Transportzeiten auf 8 Stunden bedarf, um Rechtskonformität wieder herstellen zu können.

## 8. Gesetzliche Grundlagen

1997 Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABI Nr. L 174 vom 2.7.1997.

2005: Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97

2009: Dt. Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung – TierSch-TrV, BGBl. I S. 375).

### Abkürzungen:

a.a.O.	am angegebenen Ort
Anh.	Anhang
Art.	Artikel
EFSA	European Food Safety Agency
EG	Europäische Gemeinschaft
EN	englisch
FVO	Food and Veterinary Office, Lebensmittel- und Veterinäramt
i.d.R.	in der Regel
iVm	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
leg. zit.	zitiertes Gesetz
SANCO	Directorate-General Health and Consumer Protection (nunmehr SANTÉ)
EU-TTVO	Tiertransportverordnung VO(EG)Nr.1/2005
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung

Literatur beim Verfasser

### Anschrift der Verfasser

*Dr. med. vet. Alexander RABITSCH*  
Tierärztliche Praxis Rosental

Waldstraße 13  
A-9170 Ferlach

E-Mail: [animalwelfare@rabitsch-vet.at](mailto:animalwelfare@rabitsch-vet.at)

Internet: [www.rabitsch-vet.at](http://www.rabitsch-vet.at)

*Dr. med. vet. Dipl.Ing.agr.*  
Michael MARAHRENS

Vorsitz des Arbeitskreises Transport  
der Tierärztlichen Vereinigung für  
Tierschutz (TVT)

Bramscher Allee 5  
D-49565 Bramsche

E-Mail: [marahrens@tierschutz-tvt.de](mailto:marahrens@tierschutz-tvt.de)

Internet: [www.tierschutz-tvt.de/](http://www.tierschutz-tvt.de/)