



# **Leitfaden zur guten fachlichen Praxis beim Geflügeltransport**



May - 2018

**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

*European Commission  
B-1049 Brussels*

# **Leitfaden zur guten fachlichen Praxis beim Geflügeltransport**

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:978-92-79-87149-8 doi: 10.2875/606661 EW-BI-18-004-DE-N

---

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

### **Danksagung**



### **Korrespondenz**

Jegliche Korrespondenz bezüglich dieses Projekts senden Sie bitte per E-Mail an:  
[hans.spolder@wur.nl](mailto:hans.spolder@wur.nl)

**Zitierweise**

Zitieren Sie dieses Dokument als: Consortium of the Animal Transport Guides Project (2017). 'Guide to good practices for the transport of Poultry'

# Inhalt

0. EINLEITUNG .....	8
0.1 HERANGEHENSWEISE UND DANKSAGUNG .....	8
0.2 Ziel des Leitfadens .....	11
0.3 Hauptrisiken für das Geflügelwohl während des Transports.....	12
0.4 Tierbasierte Parameter.....	12
0.5 Aufbau des Leitfadens.....	13
0.6 Definitionen .....	14
1. ADMINISTRATIVE ASPEKTE.....	16
1.1 Einleitung .....	16
1.2 Verwaltung.....	17
1.3 KOMPETENZ UND AUSBILDUNG .....	18
1.4 ZUSTÄNDIGKEITEN .....	19
2. TRANSPORTPLANUNG UND VORBEREITUNG .....	21
2.1 Einleitung .....	21
2.2 Transportplanung .....	21
2.2.1 Transportdauer .....	22
2.2.2 Notfallpläne .....	22
2.3 Transportmittel .....	26
2.3.1 Fahrzeugdesign und Instandhaltung .....	26
2.3.2 Ladedichte.....	28
2.4 Vorbereitung bezüglich der Tiere .....	29
2.4.1 Vorbereitung der Tiere für den Transport .....	30
2.4.2 Transportfähigkeit .....	30
3. UMGANG MIT DEN TIEREN UND VERLADUNG .....	31
3.1 Einleitung .....	31
3.2 Verladeeinrichtungen.....	32
3.3 Umgang mit den Tieren während der Verladung .....	32
4. DER TRANSPORT .....	37
4.1 Einleitung .....	37
4.2 Fahrstil .....	38
4.3 Wasser, Futter und Pausen .....	38
4.4 Notfallsituationen .....	39
5. ENTLADEN DER TIERE .....	41
5.1 Einleitung .....	41
5.2 Gestaltung des Entladebereichs.....	41
5.3 Versorgung der Tiere nach dem Entladen .....	42
5.4 Biosicherheit, Reinigung und Desinfektion .....	43
QUELLEN .....	45

## 0. EINLEITUNG

Seit 1991 hat die EU einen gemeinsamen Rechtsrahmen zum Tiertransport in ihren 28 Mitgliedstaaten geschaffen. Als ein Teil dieses Rechtsrahmens hat die EU die [Verordnung \(EG\) 1/2005](#) über den Schutz von Tieren während des Transports verabschiedet, nachfolgend als „**die Verordnung**“ bezeichnet. Sie trat am 1. Januar 2007 in Kraft und zielt darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und gleichzeitig einen ausreichenden Schutz für die zu transportierenden Tiere zu gewährleisten. Inhalt und Auswirkungen der Verordnung sind Gegenstand einer wissenschaftlichen Stellungnahme der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit ([EFSA, 2011](#)). Im Jahr 2012 folgte ein Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Europarat ([Anon., 2011](#)). In diesem Bericht wurden drei wichtige Empfehlungen formuliert:

Die Verordnung hat sich positiv auf das Wohlergehen von Tieren während des Transports ausgewirkt, aber es besteht **Verbesserungsbedarf**;

Eine **Änderung** der Verordnung ist **nicht der beste Ansatz**, um die festgestellten Probleme anzugehen;

Die Kommission sieht die **Leitfäden zur guten fachlichen Praxis als Möglichkeit** zur Verringerung der Kluft zwischen den Anforderungen der Rechtsvorschriften und wissenschaftlich nachgewiesenen Erkenntnissen.

Die Europäische Kommission begrüßt die Erstellung von "klaren und einfachen Leitfäden zur Bewertung der Transportfähigkeit" durch Interessenvertreter (für [Rinder](#) im Jahr 2012, für [Equiden](#) und [Schweine](#) 2016). Es war wichtig, diesen Ansatz auf alle Aspekte des Wohlbefindens von Nutztieren 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 unter Vertrag SANCO/2015/G3/SI2.701422 erstellt. Das Projekt begann am 10. Mai 2015 und sein **Hauptziel war die Entwicklung und Verbreitung guter und besserer Praktiken für den Tiertransport**. Der Grundstein für diese Leitfäden wurde im ersten Projektjahr durch eine umfangreiche Literaturrecherche gelegt, die einen Überblick über einen Großteil der angewandten Praktiken ergab. Dieser Überblick kann auf der Internetseite des Projekts eingesehen werden: <http://animaltransportguides.eu/>. Es gibt je einen Bericht zu jeder der fünf Tierarten (Schweine, Geflügel, Pferde, Schafe und Rinder). Im zweiten Jahr wurden diese umfangreichen und unterschiedlichen Auflistungen diskutiert und zu großen Teilen neu geschrieben, um die vorliegenden fünf Leitfäden für die gute fachliche Praxis zu entwickeln. Dabei wurde intensiv mit Interessenvertretern zusammengearbeitet.

Der erste Schritt auf dem Weg vom Methodensammeln zum Entwurf eines Leitfadens wurde auf Ebene einzelner Mitgliedsstaaten durchgeführt. Akademische Partner aus jeweils zwei Ländern pro Spezies (die '**Duo Länder**') übernahmen hierbei 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 akademischen Partner identifizierten Praktiken auf Basis der gültigen EU Gesetzgebung ('Gute Praktiken') und Praktiken, die darüber hinausgehen ('Bessere Praktiken, die EU-Gesetzgebung übertreffend', oder einfach 'Bessere Praktiken'). Danach befragten die Partner nationale Interessengruppen in ihren Herkunftsländern zu ihrer Meinung zu guten und besseren Praktiken. Zur Unterstützung dieses Prozesses und um auf einen Konsens hinzuarbeiten, wurde eine iterative Delphiprozedur mit anonymisierter Datensammlung genutzt. Über 100 Interessenvertreter mit verschiedensten Hintergründen wurden in diesem Schritt befragt. Der Großteil dieser Stakeholder waren Landwirte (19), Transportunternehmer (27), Schlachthausmitarbeiter (13), NGOs (12) oder eine zuständige Behörde (27). Repräsentanten aus Viehhandel, Wissenschaft und Fahrzeugbau waren ebenfalls Teil des Konsultationsprozesses. Alle Diskussionen wurden in der Landessprache der involvierten Mitgliedsstaaten geführt. Die Endergebnisse dieser Delphiprozedur waren fünf Rohfassungen zu Leitfäden für die gute fachliche Praxis. Diese wurden nicht veröffentlicht, aber als Grundstein für die endgültigen Leitfäden verwendet.

Die endgültigen Leitfäden für die fünf Tierarten wurden durch eine zweite Runde der Konsensbildung auf Europäischer Ebene mit der Hilfe von 'Fokusgruppen' entwickelt. Diese Fokusgruppen hatten eine internationale Basis: die Delegierten sollten Wissen, Erfahrung und Meinung ihres eigenen Landes repräsentieren. Tabelle 0.1 zeigt die Zusammensetzung der Fokusgruppen.

**Tabelle 0.1** Zusammensetzung der internationalen Fokusgruppen, die in der Erstellung der endgültigen Leitfäden involviert waren. Die Zahlen geben die Anzahl der Repräsentanten pro Interessensgruppe an.

	Schaf	Geflügel	Schwein	Pferd	Rind	Gesamt
<b>Landwirte</b>	3	5	3	1		12
<b>Fahrzeughersteller</b>			2			2
<b>Viehhändler</b>	1				2	3
<b>Transportunternehmer</b>		3	2	3	5	13
<b>Schlachthöfe</b>	2	5		1		8

<b>Amtliche Tierärzte</b>		2	1	2	2	7
<b>Wissenschaftler</b>	2	3	2	2	2	11
<b>Tierschutz-organisationen</b>	2	3	2	4	5	16
<b>Gesamt</b>	10	21	12	13	16	<b>72</b>

Eine erste Serie von Treffen wurde Ende Mai 2016 organisiert. Während dieser Treffen wurden die Rohentwürfe der Leitfäden von den wissenschaftlichen Partnern präsentiert. Ein Fahrplan zur Umwandlung der Entwürfe in Endversionen wurde erstellt und mit den Interessenvertretern abgestimmt. Alle Fokusgruppen haben sich fortlaufend in Brüssel getroffen, um die Beschreibung jeder einzelnen Praktik, die in den Leitfäden enthalten ist, genau abzustimmen. Die Fokusgruppen der verschiedenen Spezies kamen unterschiedlich häufig zusammen. Das letzte Treffen fand im März 2017 statt.

Um den Entstehungsprozess der Leitfäden zu unterstützen, wurde vom Team des Animal Transport Guides Projekts die '**Stakeholder Plattform**' erstellt. Diese Personengruppe hat das Projekt in den ersten zwei Jahren beraten, wie mit Aspekten umgegangen werden soll, die alle fünf Leitfäden betreffen. Interessensgruppen zusammen: 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. Diese Teilnehmer dieser Plattform trafen sich während der zwei Jahre fünfmal in Brüssel getroffen.

Als Teil der Leitfaden-Entwicklung wählten die tierartspezifischen Fokusgruppen und die Stakeholder-Plattform 17 Themengebiete aus, die besonderer Aufmerksamkeit verdienen. Die Praktiken dazu wurden in 17 '**Merkblättern**' zusammengefasst. Sie haben das Ziel, die kritischsten Aspekte eines Transports oder die gefährdetsten Tierkategorien auf leicht zugängliche Weise zusammenzufassen und zu illustrieren. Verbunden mit dem vorliegenden Leitfaden für Geflügel wurden 3 Merkblätter erstellt: **Fangen von Hähnchen, Fangen von Schlachthennen** sowie **Verladung vorbereiten**. Diese Merkblätter und auch die zu den anderen Leitfäden zugehörigen wurden in acht europäischen Sprachen veröffentlicht.



Diese Merkblätter und auch die zu den anderen Leitfäden zugehörigen wurden in acht europäischen Sprachen veröffentlicht.

Die Zielgruppe für die Merkblätter sind Landwirte, Fahrer, Tierärzte und Schlachthofmitarbeiter. Die Leitfäden zur guten fachlichen Praxis richten sich an Transportorganisatoren, zuständige Behörden und politische Entscheidungsträger. Alle

Leitfäden und Merkblätter finden sich auf der Internetseite des Projekts: <http://animaltransportguides.eu/>.

Die Entwicklung der Leitfäden und Merkblätter wäre nicht ohne die sehr konstruktiven Diskussionen auf nationaler und internationaler Ebene mit verschiedenen Interessensgruppen möglich gewesen. **Die Hilfe in diesem Prozess war entscheidend und die Autoren sind sehr dankbar für die Zeit und das Wissen, die hier in die Leitfäden eingeflossen sind.**

## 0.2 Ziel des Leitfadens

Der vorliegende Leitfaden für gute fachliche Praxis hat das Ziel, **das Wohlergehen von Geflügel während des Transports zu verbessern**. Er beschreibt Praktiken, welche die Anforderungen der Verordnung erfüllen und noch darüber hinausgehen.

Dieser Leitfaden bezieht sich vor allem auf **Eintagsküken, Junghennen, Hähnchen, Schlachthennen** (*Gallus gallus*) und **Puten** (*Meleagris palopavo*). Die Praktiken lassen sich teilweise auch auf andere Geflügelarten anwenden, wie z.B. Enten, Gänse, Wachteln oder Tauben. Aber der Leser sollte sich bewusstmachen, dass für andere Geflügelarten mit artspezifischen Anforderungen Anpassungen der Praktiken nötig werden könnten.

Ein guter Transport ist für den Komfort und das Tierwohl des Geflügels wichtig. Dieser Leitfaden enthält Methoden zur Qualitätsverbesserung in Übereinstimmung mit der Transportverordnung, die Unternehmer dabei unterstützen können, den Komfort und das Tierwohl zu fördern.

Die in diesem Leitfaden vorgestellten Methoden basieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, wissenschaftlicher Literatur sowie Erfahrungen und Informationen aus der Praxis. Zwischen den verschiedenen Quellen wurde nicht unterschieden, es sei denn, dies wurde für das Verständnis oder eine Hintergrundrecherche als wichtig erachtet. Sie können zur Entwicklung firmenspezifischer Leitfäden oder Standardarbeitsanweisungen für Transportunternehmer und andere Interessengruppen genutzt werden, oder als Referenz für den praxistauglichen und das Tierwohl fördernden Umgang mit diversen Transportaspekten.

**Dieses Dokument ist nicht rechtlich bindend** und hat keinen Einfluss auf die Anforderungen der EU Gesetzgebung zum Tiertransport oder andere zugehörige Gesetze. Noch verpflichtet es die Europäische Kommission. Für die verbindliche Auslegung des Unionsrechts ist der Europäische Gerichtshof zuständig. Der Leser wird eingeladen, diesen **Ratgeber in Verbindung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften zu konsultieren** und sich gegebenenfalls an die zuständigen Behörden zu wenden.

## 0.3 Hauptrisiken für das Geflügelwohl während des Transports

Während des Transports müssen diverse Punkte beachtet werden, um das Tierwohl und den Komfort der Tiere sicherzustellen. Diese Punkte unterscheiden sich je nach Tierkategorie (z.B. Eintagsküken vs. Schlachthennen oder Broiler).

Bei Legehennen muss vor allem beim Fangen und beim Umgang mit den Tieren darauf geachtet werden Knochenbrüche zu vermeiden (siehe 3.3 ). Da Puten besonders schwer handhabbar sind, ist bei ihnen ein korrektes, vorsichtiges Fangen wichtig (siehe 3.3 ). Ein weiterer wichtiger Punkt ist eine funktionierende Lüftung, um adulte Tiere vor Hitze- oder Kältestress zu bewahren. Dies gilt vor allem für schlecht befiederte Hennen (siehe 4. Der Tran). Eine Temperaturkontrolle ist auch bei Küken wichtig. Zum Beispiel kann eine schlecht kontrollierte Lüftung in `Kükenkisten` zu Hypothermie und Kältestress und damit zu Verlusten führen. Auch Restriktionen bezüglich Futter und Wasser haben einen Einfluss, vor allem bei adulten Tieren. Schlachthennen werden häufig für mehr als 12 Stunden transportiert. Je nach Wetterlage können diese Transporte sehr belastend für die Tiere sein. Trotz deutlich kürzerer Transportzeiten können diese Einschränkungen auch einen negativen Einfluss auf Broiler haben.

## 0.4 Tierbasierte Parameter

Das ultimative Ziel bei der Wahl der richtigen Transportbedingungen soll gutes Tierwohl sein, **so dass die Tiere beim Entladen am Zielort gesund und fit sind**. Die derzeitige Gesetzgebung, die meisten Qualitätssicherungssysteme und der vorliegende Leitfaden bieten diverse Vorschläge, wie diese Bedingungen aussehen sollen. Sie geben beispielsweise Empfehlungen zur Ladedichte und zum Fütterungs- und Tränkebedarf der Tiere. Diese Empfehlungen basieren auf jahrelanger Erfahrung oder gründlicher Erforschung der mit einer Abweichung von diesen Empfehlungen verbundenen Gefährdung des Tierwohls.

Es ist wichtig zu wissen, dass auf "**Bedingungen**" beruhende Empfehlungen (die Ressourcen auf dem LKW, der Umgang mit den Tieren und das Tiermanagement durch die Betreiber) **nicht garantiert zu gutem Tierwohl führen**. Sie bieten lediglich Ratschläge, um die Chance auf ein gutes Tierwohl zu maximieren. Der Effekt der Bedingungen auf das tatsächliche Tierwohl wird auch durch andere Faktoren beeinflusst, da viele der (empfohlenen) Bedingungen interagieren. **Tierbasierte Parameter (ABMs) sind Parameter, die direkt am Tier erhoben werden**. Sie beinhalten das Verhalten, klinische Anzeichen von Krankheiten, Verluste, Gefiederzustand usw. ABM's können vor, während und nach dem Transport angewendet werden.

**Vor dem Transport helfen Tierbasierte Parameter bei der Feststellung der Transportfähigkeit.** In Kapitel [2.4.2 Transportfähigkeit](#) werden die gängigsten Parameter erwähnt. Auch zur Bewertung des Fangprozesses ist vor dem Transport eine Kontrolle der Tiere in den Transportkisten wichtig. Es macht aus ökonomischer Sicht Sinn, die Tierwohlbedingungen während des Fangens zu verbessern. Schlechte Verfahren lassen sich

durch die Anzahl eingeklemmter Flügel, Zehen oder Köpfe sowie aufgegrätscht oder auf dem Rücken liegender Tiere erkennen ([Jacobs et al., 2016](#)). Dies alles sind Anzeichen für einen rauen Umgang während des Fangens oder ein unsachgemäßes Beladen der Transportkisten. Solche Tiere werden während des Transports Schmerzen oder Unwohlsein erleiden oder sogar versterben.

**Während des Transports ist die Bewertung von Tierbasierten Parametern schwieriger.** Geflügel wird gruppenweise in Kisten, Containern oder Kükenkisten transportiert, eine Einzeltierkontrolle ist darum nicht möglich. Aber viele Fahrzeuge haben einen **seitlichen Zugang** zu den Containern und einige einen Durchlass in der Mitte für eine bessere Durchlüftung. So kann auch ein Teil der Tiere von der Fahrzeugmitte aus beurteilt werden ([Eyes on Animals, 2017](#)). Ohne diesen Luftdurchlass können die Tiere in der Fahrzeugmitte nicht kontrolliert werden. Dennoch können die Tiere in den äußeren Reihen immer kontrolliert werden (wenn keine seitlichen Abdeckungen verwendet werden). Eine Kontrolle während des Transports, z.B. in den Sozialpausen der Fahrer, gibt Aufschluss darüber, ob den Tieren zu warm oder zu kalt ist. Hechelnde Tiere sind ein klares Zeichen für Hitzestress, ein Zusammendrängen der Tiere für Kältestress. Je nach Wetterbedingungen und Tierverhalten (z.B. Hecheln oder Zusammendrängen) kann der Fahrer nötigenfalls die seitlichen Abdeckungen anpassen oder andere Maßnahmen zur Vorbeugung leidender Tiere und Verluste treffen.

**Während des Entladens können ABMs hilfreich sein, um die Transportqualität einzustufen.** Vor allem die Anzahl der Verluste (DOAs, dead on arrival) bietet Informationen, die das Transportunternehmen zur Verbesserung des nächsten Transports nutzen sollte.

## 0.5 Aufbau 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 fünf Stationen des Transports orientiert:

1. Administrative Aspekte
2. Vorbereitung und Planung
3. Umgang mit den Tieren und Verladung
4. Transport
5. Entladen

Abschnitte 2 – 5 folgen den Vorgängen während eines Transportes in chronologischer Reihenfolge. 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 nicht alle gleich wichtig hinsichtlich ihres erwarteten Einflusses auf das Tierwohl. Daher schlägt dieser Leitfaden Themen vor, die sehr wichtig sind und welche, die ebenfalls relevant, aber weniger wichtig sind. Die sehr wichtigen Themen werden so wie hier 'eingerahmt' sein.

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

## 0.6 Definitionen

Im Sinne dieses Leitfadens bedeuten

- **'Gute Praktiken'**: Maßnahmen und Prozesse, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zum Schutz des Tierwohls gewährleisten.
- **'Bessere Praktiken', die über die EU-Gesetzgebung hinausgehen**: zusätzliche Vorschläge, wie Verfahren und Maßnahmen verbessert werden können, um gesetzlich festgelegte Mindestanforderungen zu übertreffen und den Tierwohlstatus der Tiere während der betreffenden Zeiträume 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 Ausdrücken, die eine genaue Definition erfordern. Wenn möglich wurden diese Definitionen der Verordnung entnommen.

<b>Amtstierarzt</b>	Der von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats bestellte Tierarzt.
<b>Beförderung</b>	Der gesamte Transportvorgang vom Versand- zum Bestimmungsort, einschließlich Entladung, Unterbringung und Verladung an Zwischenstationen.
<b>Bestimmungsort</b>	Der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht oder geschlachtet wird.
<b>Betreuer</b>	Eine für das Wohlbefinden der Tiere unmittelbar zuständige Person, die während der Beförderung anwesend ist.
<b>Container</b>	Käfige, Kisten, Behälter oder andere feste Konstruktionen zum Transport von Tieren, die nicht fester Teil des Transportmittels sind.
<b>Eintagsküken</b>	- Von der Brüterei zum Mastbetrieb (Hähnchen) - Von der Brüterei zum Mastbetrieb (Puten, "Geflügel") - Von der Brüterei zum Aufzuchtbetrieb (Legehennen) - Von der Brüterei zum Zuchtbetrieb (Zuchttiere)

<b>Fahrzeug</b>	Ein Transportmittel auf Rädern, das durch Eigenantrieb bewegt oder gezogen wird.
<b>Hähnchen</b>	Hähnchen aus kommerzieller Mast zur Schlachtung
<b>Junghennen</b>	Legehennen zur Eiproduktion vom Aufzuchtbetrieb zum Legebetrieb.
<b>Lange Beförderung</b>	Eine Beförderung, die ab dem Zeitpunkt der Bewegung des ersten Tieres der Sendung 8 Stunden überschreitet.
<b>Puten</b>	Vom Mastbetrieb zum Schlachthaus.
<b>Schlachthennen</b>	Legehennen aus der Eiproduktion vom Legebetrieb zum Schlachthaus.
<b>Tierhalter</b>	Jede natürliche oder juristische Person, ausgenommen Transportunternehmer, die dauerhaft oder zeitweilig für Tiere zuständig ist oder mit ihnen umgeht.
<b>Transportunternehmer</b>	Jede natürliche oder juristische Person, die entweder auf eigene Rechnung oder für eine dritte Person Tiere befördert.
<b>Versandort</b>	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.
<b>Zuständige Behörde</b>	Die für die Überprüfung des Wohlbefindens der Tiere zuständige zentrale Behörde eines Mitgliedstaats oder jede andere amtliche Stelle, der sie diese Zuständigkeit übertragen hat.
<b>Amtstierarzt</b>	Der von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats bestellte Tierarzt.

# 1. ADMINISTRATIVE ASPEKTE

## 1.1 Einleitung

**Der Transport lebender Tiere erfordert laut EU-Rechtsvorschriften eine Reihe von Dokumenten**, die die Sendung begleiten müssen und von den zuständigen Behörden jederzeit verlangt werden können. Die ordnungsgemäße Vorbereitung der erforderlichen Unterlagen **verhindert unnötige Verzögerungen** und zusätzliche Kontrollen durch die Behörden.

Darüber hinaus ist eine **gute Protokollführung** der Grundstein für die Qualitätskontrolle: Sie trägt zur **Transparenz** bei und ermöglicht die Qualitätsbewertung. Die Aufzeichnungen helfen dabei, Aspekte hervorzuheben, die gut gelaufen sind, und Schwachstellen zu identifizieren, die angesprochen werden müssen. Solche Auswertungen können auf Basis eines einzelnen Transports oder aber aggregiert für mehrere Transporte durchgeführt werden. Die Aufbewahrung ist für die **Aufrechterhaltung und Verbesserung angemessener Standards** unverzichtbar.

Es ist wichtig, dass die geforderten Daten **klar und verständlich** und einfach und schnell zu protokollieren sind. Sie sollten objektiv und zielführend sein, d.h. dem Schutz des Wohlergehens der beförderten Tiere dienen. Aufzeichnungen sollten nicht länger als nötig sein und sich auf erforderliche Punkte konzentrieren. Die Förderung und Verwendung von **elektronischen Aufzeichnungen** erleichtert das Einhalten der administrativen Anforderungen. Darüber hinaus können Synergien durch die Verknüpfung von Tierwohl- und Gesundheits- und Lebensmittelsicherheitsdaten entstehen.

Die Transportunternehmer sollten **die entsprechenden Unterlagen beim Transport mitführen**. Sie werden wahrscheinlich von der zuständigen Behörde während des Transports, an Durchgangsstellen bzw. bei der Ankunft überprüft.

Insbesondere müssen die **Befähigungsnachweise** von Fahrern oder Begleitpersonen, die für den Transport von domestizierten Equiden, Rindern, Schafen, Ziegen oder Schweinen und Geflügel über 65 km verantwortlich sind, vorgehalten werden. In den EU-Mitgliedsstaaten sind dies vorwiegend eigenständige Qualifikationssysteme, die sich nach Art und Dauer der Transporte richten.

Wie in der Verordnung angegeben, sollten **Berufsfahrer** und Begleiter **Kenntnis über die Gesetzgebung** in Bezug auf folgende Themen haben:

- Tiertransport,
- Tierphysiologie (insbesondere Trink- und Futterbedarf),
- Tierverhalten und das Konzept von Stress,
- praktische Aspekte der Handhabung von Tieren,
- die Auswirkungen des Fahrverhaltens auf das Wohlergehen der transportierten Tiere und auf die Fleischqualität,
- Notfallversorgung für Tiere und Sicherheitsregeln für Personen, die mit Tieren umgehen.

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



Die zuständigen Behörden müssen sicherstellen, dass Antragsteller über die Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung in einer **theoretischen Prüfung** abgefragt wurden. Inhalt und Dauer von Schulungen, berücksichtigbare berufliche Qualifikationen und die Art der Prüfung liegen in der Verantwortung jedes Mitgliedsstaates.

## 1.2 Verwaltung

### Gute Praktiken zur Verwaltung von Tiertransporten

1. Wer Tiere transportiert führt in seinem Fahrzeug **Unterlagen** mit Angaben zu Herkunft und Besitz, Versandort, Datum und Zeit der Abfahrt, vorgesehenen Bestimmungsorte und voraussichtliche Dauer des Transportes mit.
2. Darüber hinaus können die folgenden Dokumente für den Transport von Tieren in der EU erforderlich sein:
  - **Zulassung des Transportunternehmens** für Transporte über 65 km und bis zu 8 Stunden (Typ I) oder über 8 Stunden (Typ II),
  - **Befähigungsnachweise** für Geflügel transportierende Fahrer und Betreuer,
  - **Tiergesundheitszeugnisse (soweit erforderlich, z. B. Handel zwischen Mitglied Staaten oder bei der Ausfuhr in Nicht-EU-Länder),**
    - Informationen für die Lebensmittelkette bei Schlachttieren.
3. Tiergesundheitszeugnisse und Fahrtenbuch sind über die elektronische Anwendung TRACES zu übermitteln.
4. Die Organisatoren archivieren alle Transportdatensätze und Tiergesundheitszeugnisse von jedem Transport für mindestens **drei Jahre**.

### Bessere Praktiken zur Verwaltung von Tiertransporten

5. Transportmittel geben Auskunft über die Netto-Nutzfläche für jedes Ladedeck.
6. Die Daten des Fahrtenbuchs werden den zuständigen Behörden in elektronischer Form übermittelt.
7. Die Tierkategorien innerhalb der Arten sind zusätzlich zur Art angegeben (z. B. Junghennen, Legehennen, Broiler, Eintagsküken).
8. Transportinformationen sind in Echtzeit zum Trade Control and Expert System (TRACES) übertragbar.
  - Datum und Uhrzeit der **Verladung des ersten Tieres** der Sendung am Versandort
  - Datum und Uhrzeit der **Entladung des letzten Tieres** der Sendung am Bestimmungsort
  - **Art und Anzahl** der Tiere in der Sendung
  - Art und Anzahl von **verletzten Tieren oder Verlusten** während der Beförderung
  - Datum und Uhrzeit **von An- und Abkuppeln** des Anhängers. Die nötige Ausstattung sollte sich am Anhänger und nicht am Zugfahrzeug befinden.
  - Geschätztes **Gesamtgewicht** der Sendung am Versandort oder an jedem Verladeort der Sendung
  - Datum, Uhrzeit und Ort von **Fahrtunterbrechungen** oder Übergaben.
9. Organisatoren bewahren Verträge und Fahrtenbücher für **mindestens 5 Jahre** auf.

## 1.3 KOMPETENZ UND AUSBILDUNG

Im Allgemeinen können nur Fachkräfte Tiertransporte mit minimaler Beeinträchtigung des Tierwohls durchführen. Kompetenz durch Ausbildung und Berufserfahrung in der Tiertransportkette befähigt dazu:

- den **Einfluss eigenen Handelns auf die Belastung** der Tiere, deren Angst und damit verbundene Verletzungen zu kennen
- die Auswirkungen **eigenen Handelns auf die Fleischqualität** der transportierten Tiere zu kennen
- den **Tierzustand** mittels physiologischer Anzeichen vor und während des Ladens sowie während der Transportabschnitte und des Entladens (z.B. Körperhaltung, Nervosität, Stress usw.) zu **bewerten**
- den **Transport an bestimmte Bedingungen anzupassen** (variable Anfälligkeit der Rassen hinsichtlich Stress und Mortalität, Wetterbedingungen, unvorhergesehene Ereignisse)
- die **Biosicherheitsregeln** anzuwenden.

**Gute Praktiken** bezüglich Kompetenz und Ausbildung

10 Wer Transporte durchführt stellt sicher, dass alle mit den Tieren umgehenden Personen ein ausführliches Grundverständnis des Tierverhaltens und ihrer physischen Bedürfnisse haben. Eine Übersicht der biologischen Bedürfnisse von Geflügel auf dem Transport gibt Kapitel 2.4 Tierbezogene Vorbereitung.

11. Ausbilder schärfen ihren Schülern die möglichen **Auswirkungen ihres Handelns** auf die Tiere ein.
12. Transportunternehmer sorgen dafür, dass von jeder mit dem Transport lebender Tiere befassten Person eine **Verpflichtung zum ordnungsgemäßen Umgang mit Tieren** vorliegt.
13. Transportunternehmer sorgen dafür, dass die Mindestanforderungen für die Sachkundausbildung entsprechend der europäischen oder falls vorhanden nationalen Verordnung eingehalten werden.

**Bessere Praktiken** bezüglich Kompetenz und Ausbildung

14. Die Transportfirma benennt einen für die Ausbildung, die Bescheinigungen und die Überprüfung der Qualität des Transports zuständigen **Tierschutzbeauftragten**.
15. Die praktischen **Fähigkeiten** des Transportunternehmers werden **aufgezeichnet und kontrolliert** (z. B. durch Audits und Kontrollen im laufenden Betrieb).
16. **Schlüsselparameter** werden **festgelegt** und aufgezeichnet, um die Qualität des Transports zu beurteilen (z. B. die Inzidenz von Mortalität, Verletzungen und tierbasierte Kennwerte des Tierwohls).
17. Transportfirmen stellen sicher, dass Fahrer (und Betreuer) eine **kontinuierliche und aktualisierte** Ausbildung erhalten.

## 1.4 ZUSTÄNDIGKEITEN

18. 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 aufgezeichnet werden,
  - b) die **Einhaltung der erforderlichen Zertifizierungen** (tierärztlich o.ä.),
  - c) die **Anwesenheit eines Tierhalters/Betreuers, der** für die während des Transports beförderten Tiere **kompetent und befugt ist**, unverzügliche Maßnahmen zu ergreifen; Im Falle des Transports durch einzelne LKWs kann der Lkw-Fahrer während des Transports der einzige Betreuer sein,
  - d) das Vorhandensein von ausreichend Personal während des Ladens und
  - e) das Vorhandensein von einer für Tierart bzw. Transportvorhaben angemessenen **Ausrüstung und tierärztlicher Unterstützung**.
19. **Händler** oder Einkäufer/Verkäufer sind verantwortlich für:
  - a) die Auswahl **transportfähiger Tiere** und
  - b) das Vorhandensein passender **Einrichtungen** zum Sammeln, Laden, Transportieren, Entladen und Unterbringen der Tiere am Versand- und Bestimmungsort; inklusive aller Pausen an Ruheplätze während des Transports und für **Notfälle**.
20. Darüber hinaus sind **Tierhalter** oder Betreuer für einen entsprechenden Umgang mit den Tieren und eine gute Versorgung verantwortlich. Um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können, haben sie die **Befugnis, umgehend zu handeln**. In Abwesenheit eines separaten Betreuers ist der Fahrer der Betreuer.
21. Der **'Organisator'** ist bei der Transportplanung dafür verantwortlich, die Versorgung der Tiere sicherzustellen. Dies kann das Transportunternehmen, der Fahrzeugbesitzer und/oder Fahrer sein. Im Detail sind sie verantwortlich für
  - a) die Auswahl **geeigneter Fahrzeuge** für die transportierten Arten und den Transport,
  - b) das Sicherstellen von zur Verfügung stehendem, ordnungsgemäß **geschultem Personal** für das Be- und Entladen der Tiere,
  - c) die Sicherstellung der erforderlichen Kompetenz des Fahrers in Fragen des Tierwohls für die Arten, die transportiert werden,
  - d) die Entwicklung und Aufrechterhaltung aktueller **Notfallpläne** für alle Transportarten (auch wenn nicht zwingend), um Notfälle (einschließlich ungünstiger Wetterbedingungen) anzusprechen,
  - e) das Erstellen eines **Transportplans** für **alle Fahrten**, der Ladeplan, Reisezeit, Reiseroute und Ruheplätze beinhaltet,
  - f) die ausschließliche Verladung **transportfähiger Tiere**, eine korrekte Verladung und 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 sollen, einschließlich der erforderlichen Anzahl der Fahrer für lange Beförderungen, um die Vorschriften vollständig einzuhalten. Damit wird die Einhaltung beider Regelungen gewährleistet. Die Entscheidung über die Anzahl

der Fahrer kann sich auf Ruhezeitvorgaben für Fahrer und Tiere für lange Fahrten beziehen.

22. **Betreiber von Einrichtungen** am Versand und Bestimmungsort und an Ruhepunkten sind verantwortlich für
- a) **geeignete Räumlichkeiten** für das Be- und Entladen sowie die sichere Unterbringung der Tiere mit Wasser und Futter bei Bedarf und Schutz vor widrigen Witterungsbedingungen bis zum weiteren Transport, Verkauf oder sonstiger Verwendung (einschließlich Aufzucht oder Schlachtung),
  - b) eine **ausreichende Anzahl Tierbetreuer** zum Be-/Entladen, Treiben und Unterbringen von Tieren bei minimalem Belastungs- und Verletzungsrisiko,
  - c) die **Minimierung einer Krankheitsübertragung** durch Gründlichkeit bei **Reinigung und Desinfektion** von Fahrzeugen und Anlagen, Hygiene und Umweltkontrolle, sowie durch die Bereitstellung sauberer Einstreu
  - d) die Bereitstellung angemessener Einrichtungen für **Notfälle**,
  - f) die Bereitstellung von Anlagen und kompetentem Personal, um nötigenfalls eine **tierschutzgerechte Tötung** von Tieren zu ermöglichen und
  - h) das Sicherstellen ausreichender Ruhezeiten und minimaler Verzögerungen bei Fahrtunterbrechungen.

#### **Bessere Praktiken** im Bereich Zuständigkeiten

23. Sicherstellen **klarer Definitionen der Zuständigkeiten** von Tierhaltern, Betreuern, Händlern, Transportorganisatoren, Landwirten, Sammelstellenbetreibern, Fahrern, Kontrollstellenbesitzern und Schlachtern und ihre Nennung im Transportvertrag und Erstellung einer für das gesamte Personal (inklusive Fahrer und Betreuer) zugänglichen Checkliste dazu.
24. Für jede Aufgabe werden von der zuständigen Person **Standardarbeitsanweisungen (SAAs)** entwickelt. Diese beschreiben **detailliert** die Vorgänge für Füttern, Tränken, Einstreu Erneuern oder Ersetzen, Tierkontrolle und -überwachung und **definieren, wer für welche Aufgabe zuständig ist**. SAAs werden regelmäßig entsprechend neuer Anforderungen aktualisiert.

## 2. TRANSPORTPLANUNG UND VORBEREITUNG

### 2.1 Einleitung

Die gründliche Vorbereitung und Planung ist sehr wichtig. Sie ist der Schlüssel zu einem erfolgreichen Tiertransport, der in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben abläuft, die gute Transportpraxis beachtet und sowohl hohe Tierschutzstandards einhält als auch ökonomische Aspekte berücksichtigt. Eine **genaue Planung fördert die reibungslose Durchführung** und verbessert die Abstimmung zwischen den beteiligten Parteien. Die Komplexität des gesamten Transportprozesses erfordert eine **gut strukturierte Vernetzung der einzelnen Aktivitäten** bezüglich der festgelegten Ziele, Verantwortlichkeiten und Überwachungsaufgaben. Die Berücksichtigung eventueller **unerwarteter Ereignisse** und Probleme und das Vorhalten von **Notfallplänen** zur Ergänzung der Standardarbeitsanweisungen sind von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich zu Überlegungen bezüglich des Tierwohls sollte die Planung Tiergesundheit (Biosicherheit), Humangesundheit, sowie Sicherheitsaspekte und ökonomische Konsequenzen umfassen.

Vom Tierschutzgesichtspunkt aus beinhaltet der Schritt der Transportvorbereitung und Planung folgende Punkte:

- Planung der Beförderung,
- Vorbereitung des Transportfahrzeugs,
- Vorbereitungen bezüglich der Tiere.

Diese Punkte werden in den folgenden Abschnitten genauer beschrieben.

### 2.2 Transportplanung

Der Transport sollte **so reibungslos und kurz wie möglich** sein, um unnötigen Transportstress zu vermeiden. Zur Wahrung des Tierwohls sollte er sorgfältig geplant werden. Zur Planung gehört vorab das Treffen von **Vorkehrungen für den Fall von Transportverzögerungen**, Pannen und anderen Notfällen, um Beeinträchtigungen des Tierwohls zu minimieren.

Der Transport sollte nach der Ankündigung von Datum und Versand- sowie Bestimmungsort durch den Landwirt oder Händler **umsichtig geplant und vorbereitet** werden. Die Transportplanung beinhaltet vor allem bei langen Transporten schriftliche Vereinbarungen bezüglich Versandort und Entladestätten, Notfallpläne sowie Details auf den Lieferscheinen oder Absprachen für Fahrtunterbrechungen.

Im Einzelnen beinhaltet sie:

- eine **Beschreibung der Transportroute** und die geschätzte Transportdauer,
- eine Analyse der **Wettervorhersage**,
- das beauftragte **Transportunternehmen** und das Tiertransportfahrzeug (z.B. Typ I- oder II) und/oder der Fähre, abhängig von Transportdauer, Wetterbedingungen, Anzahl der Tiere und Kategorie der Tiere (z.B. Junghennen, Broiler etc.)
- einen Notfallplan,
- die geplante **Anzahl Fahrer**,
- eine Erklärung, dass das Fahrzeug zur geplanten Abfahrzeit bereitsteht

## 2.2.1 Transportdauer

Die Beförderungsdauer hat einen starken Einfluss auf das Tierwohl und steht in direkter Beziehung zur Fastendauer der Tiere. Die Transportdauer (inklusive Be- und Entladezeiten) sollte genau abgeschätzt werden, um die Fastenzeiten so kurz wie möglich zu halten.

Kapitel V der Verordnung 1/2005 besagt, dass Nutzgeflügel bis zu 12 Stunden ohne Futter und Wasser transportiert werden darf, ohne Berücksichtigung von Be- und Entladezeiten. Für Küken gilt eine Dauer von 24 Stunden unter der Bedingung, dass der Transport 72 Stunden nach Schlupf beendet ist.

### **Gute Praktiken** bezüglich der Transportdauer

25. Bei der Planung hat jeder (Produzent, Transportunternehmen, Direktor für Beschaffung und Absender) das Ziel, die Zeit auf dem Fahrzeug zu minimieren und die Bedingungen für die Tiere währenddessen zu optimieren.
26. Der Fahrer sollte vorsichtig und gleichmäßig fahren. Er wählt die beste Route in Abhängigkeit von Entfernung, Wetter, Zustand der Straßen und eventuellen Verzögerungen (z.B. Staus, Bauarbeiten) aus.
27. Wenn eine Verkürzung des Transports zum Schlachthof bei extremen Wetterbedingungen (Hitze oder Kälte) nicht möglich ist, **sollte das Fangen nachts stattfinden**.
28. Eine gute Kommunikation zwischen dem Fahrer und dem Personal für die Be- und Entladung ist wichtig. Sie sollten im Voraus Telefonnummern und E-Mailadressen austauschen um **eventuelle Änderungen** vor und während des Transports **sofort abzusprechen**. Zum Beispiel sollte der Schlachthof über die Ankunftszeit und jede Verspätung informiert werden, um Wartezeiten am Schlachthof zu reduzieren.

### **Bessere Praktiken** bezüglich der Transportdauer

29. Hähnchen und Puten, Junghennen und Schlachthennen sollten am Schlachthof **nicht länger als 6 Stunden im Transportcontainer bleiben**.
30. Planen Sie zur **Vermeidung langer Fahrtunterbrechungen und um Punkt 32 einzuhalten** für Transporte, die länger als 9/10 Stunden sind, möglichst **2 Fahrer** ein.
31. Mit der Ausnahme von Eintagsküken auf beheizten und ventilerten Fahrzeugen soll der Organisator bei der Transportplanung **heiße Tagesphasen vermeiden** und die Vorteile kühlerer Bedingungen ausnutzen, d.h. nachts fahren.
32. Der Organisator sollte bei der Planung **Stadtverkehr zu Stoßzeiten** so weit wie möglich vermeiden.

## 2.2.2 Notfallpläne

Das Hauptziel des Transportunternehmers ist, trotz eines Verspätungsrisikos durch den Verkehr, die Tiere pünktlich und in einem guten Zustand abzuliefern. Notfälle passieren, auch bei optimaler Vorbereitung und Planung. **Notfallpläne sollen Fahrer und Transportunternehmen dabei unterstützen, die Sicherheit und das Wohlbefinden der Tiere im Notfall sicherzustellen**. Laut Verordnung sind sie nur für die Zulassung langer Transporte erforderlich, aber sie sind auch für kurze Transporte

sinnvoll. Notfallpläne sind am wirksamsten, wenn sie regelmäßig durchgespielt und durch den Transporteur aktualisiert werden. Sie sollten folgende 4 Fragen beantworten: welche **potentiellen Risiken** bestehen; **Was ist im Notfall zu tun**; **Wer ist wofür zuständig** und **Wie sind die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung** durchzuführen. 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 (aus "Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae, 2016")

### **Gute Praktiken** bezüglich des Notfallplans

33. **Bei einer Verspätung** sind das Wohlbefinden und die Sicherheit der Tiere zu jeder Zeit vorrangig sicherzustellen. Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, die ihm anvertrauten Tiere komfortabel und sicher zu transportieren und die Fahrtzeit auf ein Minimum zu begrenzen.
34. Der Fahrer sollte jede denkbare Anstrengung unternehmen, Verzögerungen zu reduzieren, die Wasserversorgung, eine angepasste Belüftung und an heißen Tagen auch Schatten sicherzustellen.
35. Der **Fahrer** sollte bei langdauernden Verkehrsverzögerungen **die Hilfe der Polizei erbitten**, damit der Transport so schnell wie möglich fortgesetzt werden kann (z.B. bei unfallbedingten Vollsperrungen).
36. Im Falle einer **Fahrzeugpanne** sollte die Ursache bestimmt und die Reparaturdauer abgeschätzt werden. Kann die Reparatur nicht an Ort und Stelle durchgeführt werden oder dauert sie zu lange, ist ein **Ersatzfahrzeug** zu organisieren.

37. Der Notfallplan sollte im Fahrzeug vorliegen. Ein Beispiel zeigt in Abbildung 2.1.. Der Notfallplan sollte jedem, der mit dem Transport befasst ist, bekannt sein und von allen verstanden worden sein. Er sollte Maßnahmen für unvorhergesehene Ereignisse und Verspätungen beinhalten um sicherzustellen, dass die Tiere kein Leid erfahren. Verspätungen können wetter-, verkehrs-, unfall-, straßen-, pannen- oder z.B. unternehmensbedingt (z.B. Schlachtstopp) auftreten. Der Notfallplan muss unter anderem Vorkehrungen für eine anderweitige Unterbringung der Tiere im Notfall beinhalten.

38. Wenn ein Notfall eintritt, wird der Notfallplan entweder vom Fahrer oder vom Transportunternehmer aktiviert, je nachdem, wer den Notfall zuerst bemerkt.
39. Der Notfallplan sollte **die folgenden Elemente enthalten**:
  - a) wie kann zwischen Transportunternehmer und Fahrer(n) **ständig Kontakt** gehalten werden,
  - b) wie kann der **Kontakt zu Behörden** garantiert werden (Polizei/Tierarzt),
  - c) eine **Liste mit Telefonnummern** aller beteiligter Parteien inklusive der Telefonnummer der Versicherungsgesellschaft für das Geflügel,
  - d) wie kann vor Ort ein **Pannenservice**, ein Ersatzfahrzeug und das Umladen der Tiere organisiert werden,
  - e) wer kann eine **Reparatur** durchführen, falls das Fahrzeug beschädigt wurde,
  - f) wo können die Tiere **im Notfall** oder bei Verspätungen **entladen** werden: **geeignete Orte** sollen auf der geplanten Route eingetragen werden und dem Fahrer vorliegen.
  - g) Wie können **Wasser, Futter und Einstreu** für die Tiere organisiert werden, wenn es zu unvorhergesehenen langen Verspätungen kommt (z.B. an Grenzübergängen),
  - h) **weitere Maßnahmen**, damit die Tiere nicht unnötig unter Verspätungen zu leiden haben.
40. **Es ist möglich, dass sich Tiere auf dem Transport verletzen** und vor Erreichen des Bestimmungsortes eine Nottötung notwendig wird, um den Tieren Schmerzen und Leiden zu ersparen. Dafür sollte der Transportunternehmer die



**Kontakt**daten von **Tierärzten** oder zur Nottötung befugter Schlachter entlang der Route oder am Ziel bereithalten.

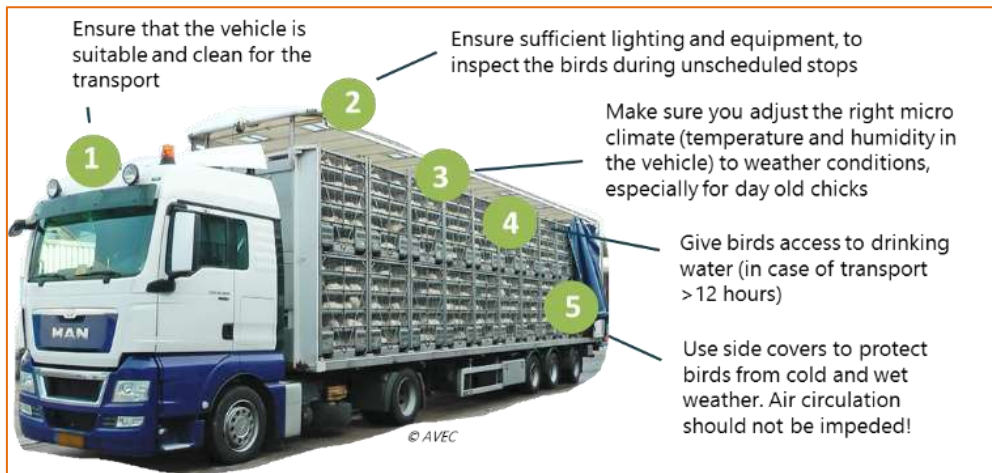
41. Nur Fahrer und Betreuer, die einen Sachkundenachweis und eine spezielle Ausbildung hinsichtlich tierischer Notfälle haben, dürfen **mit verletzten Tieren auf dem Transport umgehen**.
42. Eintagsküken sollten im Falle einer Fahrzeugpanne auf ein anderes Fahrzeug umgeladen werden.

**Bessere Praktiken** bezüglich des Vorgehens bei Notfällen

43. Ein Notfallplan sollte auch für **kurze Transporte unter 8 Stunden** aufgestellt werden.
44. Um ausreichend auf einen Unfall vorbereitet zu sein, sollte in jedem Transportfahrzeug die folgende Ausrüstung vorhanden sein:
  - a) **Notfall-Kontaktliste** mit 24-Stunden-Telefonnummer für Versand, Bestimmungsort und örtlich zuständige Behörde, verfügbare Tierärzte, Bereitschaftsdienste, erreichbare Schlachthofbetreiber und Versicherungsgesellschaften.
  - b) Warnvorrichtungen (z.B. Leuchtsignale, Warndreieck) in Übereinstimmung mit Europäischen Anforderungen.
  - c) **Kamera** / Handykamera
  - d) **Unfallinformationsbogen**
  - e) **Unfallversicherungspolice** des Unternehmens /Standard-Arbeitsanweisungen,
  - f) **Feuerlöscher**
  - g) **Auffangwanne** oder Reinigungsset.
45. Der Transportunternehmer soll während jeglicher Verspätungen **Komfort und Zustand** der Tiere überwachen. Bei Junghennen und Schlachtgeflügel soll **der Fahrer die Tiere kontrollieren** und bei Anzeichen von Hecheln unverzüglich reagieren.
46. Im Fall von Verzögerungen soll der Transportunternehmer **die Kontaktperson am Versand- und/oder Bestimmungsort** über die Art der Verzögerung informieren und sich über die beste Vorgehensweise für sich und das Tierwohl abstimmen.
47. Jedes Fahrzeug sollte einen **einfach und bequem zu erreichenden Notfallzugang** haben, um die Tiere leichter zu kontrollieren und bei Bedarf helfen zu können.
48. Notfallpläne werden durch interne Audits mit dem Personal diskutiert, **regelmäßig getestet** und wenn nötig angepasst.
49. Die Ausrüstung für **Nottötungen** ist in einem guten Zustand und kann effizient eingesetzt werden; Schulungen werden ebenso wie die Pflege der Ausrüstung dokumentiert.
50. Informationen zum Tiertransport (inkl. Vorgehensweisen im Zusammenhang mit Notfällen) **werden zwischen Transportunternehmen ausgetauscht** und es wird regelmäßig bewertet, was funktional ist und was nicht.
51. Besteht beim Transport von Eintagsküken das Risiko von Hitzestress, sollte bei geringer Luftfeuchte **Wasser auf den Fahrzeugboden gesprüht** werden.
52. Fällt beim Transport von Eintagsküken der Motor aus, sollte es ein **Notstromaggregat** geben, damit die Lüfter weiterlaufen und Temperatur, Luftstrom und Sauerstoffgehalt kontrolliert werden können

## 2.3 Transportmittel

Die Tiere sind während des Transports auf dem Fahrzeug, genauer gesagt in Transportcontainern, untergebracht. Es gibt eine große Auswahl an Fahrzeugen und Containern, aber alle müssen für Art und Alter der Tiere angemessen sein. Bauweise und Instandhaltung des Fahrzeugs soll Sicherheit und Tierwohl gewährleisten, wie in Abbildung 2.1 dargestellt. Raumbedarf und Seitenabdeckungen müssen an die Wetterbedingungen angepasst werden.



**Abbildung 2.1** Fahrzeugaufbau und Instandhaltung

Während des Transports versuchen die Tiere, ihr thermisches Gleichgewicht aufrechtzuerhalten. Aber **schlecht eingestellte passive Lüftungssysteme setzen Hähnchen, Puten und Hennen Hitze- oder Kältestress aus**. Für Schlachthennen können Außentemperaturen unter 15°C in passiv gelüfteten, offenen Fahrzeugen belastend sein.

Im Gegensatz dazu werden Küken in geschlossenen Fahrzeugen mit Zwangslüftung transportiert. Trotzdem sind Küken teilweise Hitze- oder Kältestress ausgesetzt, wenn der Luftaustausch innerhalb der Kükenkisten schlecht ist. Das beeinträchtigt das Tierwohl und die spätere Leistung der Tiere.

Die **Ladedichte** in den Kisten muss an die Art der Tiere, ihr Alter und das Klima angepasst werden, um physischen und thermischen Komfort sicherzustellen. Die Ladedichte beeinträchtigt die Lebensumstände des transportierten Geflügels ganz direkt. Eine zu hohe Ladedichte kann zu Quetschungen, Verletzungen, gebrochenen Beinen/Flügeln sowie Erstickungstod führen. Allerdings haben Schlachthennen häufig ein schlechtes Gefieder und erleiden bei zu geringer Ladedichte schneller Kältestress. Auch bei Küken besteht ein Unterkühlungsrisiko bei geringer Ladedichte, denn sie können sich nicht selber warmhalten.

### 2.3.1 Fahrzeugdesign und Instandhaltung

**Gute Praktiken** bezüglich des Fahrzeugdesigns und der Instandhaltung

53. Die Fahrzeuge müssen für den Tiertransport konstruiert worden sein. Sie müssen **in einem guten Zustand, sauber und funktionstüchtig sein und geeigneten Wetterschutz bieten** (d.h. Planen so befestigen, dass eine Luftzirkulation möglich ist, Abdeckungen und Planen müssen bei langen Transporten leicht an variierende Wetterbedingungen angepasst werden können).

54. Die benutzten Transportkisten sollten stabil, sicher und sauber sein.



**Abbildung 2.2** Nutzung stabiler, sicherer und sauberer Transportkisten

55. **Keine beschädigten Kisten verwenden.** Sie müssen ersetzt oder repariert werden.
56. Die Böden in den Kisten sollen **rutschhemmend** sein und die Akkumulation von Fäkalien verhindern.
57. Es sollte Ausrüstung zur Kontrolle der Tiere bei Fahrtunterbrechungen vorhanden sein (d.h. Leiter, Taschenlampe).
58. **Bei kaltem Wetter sollen seitliche Abdeckungen benutzt werden**, vor allem die Tiere am hinteren Ende des Fahrzeugs werden verstärkt durch Kälte belastet. Die Lüftung soll aber nicht zu stark beschränkt werden. Ebenso sollen die Abdeckungen lang genug sein, um auch den Tieren in den vorderen Reihen Schutz zu bieten.

58. Für Transporte von Junghennen und Schlachtgeflügel, die länger als 12 Stunden dauern, soll das Fahrzeug mit Fütterungs- und Tränkesystemen ausgestattet sein, zu denen alle Tiere Zugang haben. Wasserlecks müssen vermieden werden, da sie das Gefieder nass machen

59. Wenn eine Zwangslüftung verfügbar ist (z.B. bei Fahrzeugen für Eintagsküken), sollte **die Lüftung regelmäßig kontrolliert und instandgesetzt werden**.
60. Für **Eintagsküken** sollen die Temperatur- und falls vorhanden **Luftfeuchtesensoren** entsprechend der Empfehlungen des Fahrzeugherstellers **kalibriert** werden.
61. Für Eintagsküken sollen die Temperatur- und falls vorhanden **Luftfeuchtesensoren** wie für das jeweilige Fahrzeug empfohlen **an strategischen Orten angebracht** werden.
62. Die **Transportkisten** für Eintagsküken müssen **gesichert** werden, damit sie beim Transport nicht verrutschen und die Tiere in Aufruhr versetzen.

**Bessere Praktiken** bezüglich Fahrzeugdesign und Instandhaltung

63. Die Transportkisten sollten **seitliche Zugänge** haben, um Tiere zu inspizieren und im Notfall Hilfe zu leisten.
64. Beim Verladen von ausgesonderten Legehennen sind **große seitliche Ladeöffnungen von Vorteil**, um die Kisten vor dem Verladen zu stapeln.
65. Die Transportkisten sollten verbessert werden:
- große Schiebetür an der Oberseite;
  - **befestigter unterer Rand**, der ein Herausstehen von Zehen verhindert;
  - die **Löcher sollten so klein sein**, so dass keine Köpfe herausgesteckt werden können;
  - die Lücke zwischen Tür und Kiste sollte kein Risiko bergen.

66. Die **Stabilität der geladenen Container** und das Verhalten der Tiere sollen bei jeder Fahrtunterbrechung vom Fahrer kontrolliert werden. Dies darf nicht die Biosicherheit beeinflussen.
67. Bei Hitzestress sollen die Dächer der Fahrzeuge **angehoben werden können** (Abbildung 2.3), damit die warme Luft das Fahrzeug verlassen kann. Die Dächer können auch Ventilatoren oder Öffnungen haben, damit sich keine Hitze staut.



**Abbildung 2.3** Fahrzeuge können hochfahrbare Dächer haben, um Hitzestress zu vermeiden.

68. Ist eine **Zwangslüftung** beim Transport von Junghennen, Schlachtgeflügel bzw. Transportdauern über 4h vorhanden, sollte sie auch genutzt werden um Hitzestress zu minimieren. Es sollte ein Notstromaggregat für Motorausfälle geben.
69. Für den Transport von Masthähncheneintagsküken sollten **Feuchtesensoren** entsprechend der Fahrzeuganforderungen **angebracht** werden. Steigen die Werte in Risikobereiche, sollte ein Alarm ertönen.
70. Der **Boden von Kükenkisten sollte mit Papier oder anderem geeignetem Material ausgelegt werden**. Der Boden von Transportkisten aus Plastik aber nicht, denn das beeinträchtigt den Luftstrom.

### 2.3.2 Ladedichte

Die Verordnung fordert die folgenden Ladedichten:

Kategorie	Platz in cm <sup>2</sup>
Eintagsküken	21 – 25 pro Küken
Anderes Geflügel außer Eintagsküken (Gewicht in kg)	Platz (in cm <sup>2</sup> pro kg)
< 1.6	180 - 200
1.6 to <3	160
3 to 5	115
5	105

Diese Angaben können nicht nur in Abhängigkeit des Gewichts der Tiere, sondern auch auf Grund ihrer physischen Kondition, des Wetters und der Transportdauer variieren.

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

71. Für Hähnchen, Legehennen, Junghennen und Puten sollen die Kisten **nicht so hoch sein, dass die Tiere stehen können**, da sie sonst stürzen und sich verletzen könnten. Es sollte aber möglich sein, aufrecht mit erhobenem Kopf **zu sitzen**.
72. Für Transporte über 12 Stunden sollen die Kisten so ausgerichtet sein, dass alle Tiere **Zugang zu einem Tränkenippel** und damit zu Wasser haben.
73. Die Ladedichte soll so angepasst werden, dass eine thermische Belastung vermieden wird (sowohl bei warmem, feuchtem als auch bei kaltem Wetter).
74. Die Tiere sollen gleichmäßig verladen werden, mit einer gleichbleibenden Anzahl von Tieren pro Kiste.
75. Die Anordnung der Kisten soll einen **ausreichenden Luftaustausch** ermöglichen.
76. An kalten Tagen soll für Eintagsküken das Fahrzeug nach Herstellerangaben **vorgeheizt werden**.

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

77. **Jedes Unternehmen sollte einen Grenzwert für Temperatur und Luftfeuchte haben**, bei dessen Überschreiten Maßnahmen zur Vermeidung von thermischen Belastungen und Transportverlusten (DOAs) ergriffen werden müssen. Diese Maßnahmen können z.B. eine Verringerung der Ladedichte in den warmen Bereichen des Fahrzeugs, ein Anpassen des Klimas im Fahrzeug oder das Fahren bei Nacht beinhalten. Dabei sollte auch die Art des Fahrzeugs berücksichtigt werden.
78. Der Fahrer teilt der Fängerkolonne mit, **wie viele Tiere sie in eine Kiste setzen** sollen, damit die von ihm auf Grund des Gewichts und der Anzahl berechnete Ladedichte eingehalten wird.

## **2.4 Vorbereitung bezüglich der Tiere**

Vor dem Transport lässt man Hähnchen, Puten und Schlachthennen fasten, um Kontaminationen bei der Schlachtung zu verringern und die Menge der Fäkalien in den Transportkisten zu verringern. Auch wenn Geflügel eine moderate Fastendauer relativ gut toleriert (um 10 Stunden), bedeutet das immer auch eine Belastung. **Belastungen sind nicht gut für das Tierwohl und können zu einer reduzierten Fleischqualität führen** – beides sind Gründe für eine Optimierung des Transports hinsichtlich der Fastendauer. Vor allem Schlachthennen sind nach der monatelangen Eiproduktion durch einen Futterentzug noch anfälliger während des Transports. Um die Fastendauer zu verringern **ist es besser, das Futter nicht länger als 24 Stunden vor der geplanten Schlachtung zu entziehen**.

Vor dem Fangen und Beladen der Transportkisten ist eine **Bewertung der Transportfähigkeit wichtig**. Das Fangen und Transportieren nicht transportfähiger Tiere verschlimmert deren Zustand und soll vermieden werden.

Bei der Bewertung der Transportfähigkeit besteht nicht für alle Tiere das gleiche Risiko. Zum Beispiel werden Küken in der Regel beim Schlupf kontrolliert, so dass bei ihnen nur ein geringes Risiko besteht, ein nicht transportfähiges Tier zu laden. Bei Schlachthennen sieht die Situation anders aus; hier besteht auf Grund der schwachen Knochen (durch die vielen produzierten Eier) ein hohes Risiko für Knochenbrüche. Tiere mit Knochenbrüchen sollten vor dem Fangen erkannt und sehr vorsichtig behandelt werden. **Tiere mit Knochenbrüchen sind nicht transportfähig und müssen notgeschlachtet werden**.

Die folgenden Praktiken zeigen auf, welche Tiere nicht transportfähig sind und wie mit ihnen umgegangen werden soll.

### 2.4.1 Vorbereitung der Tiere für den Transport

**Gute Praktiken** bezüglich der Vorbereitung der Tiere für den Transport

79. Tiere, die zur Schlachtung transportiert werden (Hähnchen, Puten, Legehennen) sollten fasten, damit sie weniger Fäkalien produzieren. **Die Fastenperiode soll nicht länger als 24 Stunden sein.** Die Dauer hängt von der Transportdauer und den Wartezeiten am Schlachthof ab. Bei Transporten unter 12 Stunden sollte sie mindestens 4 Stunden vor der Abfahrt beginnen, um eine Verschmutzung der unteren Transportkisten zu verringern.
80. Bei Hähnchen soll das Futter nicht früher als 12 Stunden vor der geplanten Schlachtung entzogen werden.
81. Wasser sollte bis zum Beginn des Fangens verfügbar sein.



**Abbildung 2.4** Wasser sollte bis zum Start des Fangens verfügbar sein

82. Das Transportunternehmen sollte Anzahl und Gewicht der Tiere vor dem Transport kennen, um die entsprechende Anzahl an Kisten bzw. das richtige Fahrzeug auszuwählen. **Der Landwirt muss diese Informationen 48 Stunden vor dem Fangen mitteilen.**

**Bessere Praktiken** bezüglich der Vorbereitung der Tiere

83. Schlachthennen, Puten und Junghennen **sollte das Futter nicht länger als 24 Stunden** vor der Schlachtung entzogen werden.

### 2.4.2 Transportfähigkeit

**Gute Praktiken** bezüglich der Transportfähigkeit

84. Der Landwirt oder ein Beauftragter muss die **Transportfähigkeit der Tiere überprüfen** bevor die Fängerkolonne eintrifft. Er soll die Arbeit der Fänger beaufsichtigen, um Probleme mit der Transportfähigkeit durch das Einfangen zu vermeiden.
85. Der Fahrer ist dafür ausgebildet, nicht transportfähige Tiere zu erkennen.

86. Bedingungen, die einen Transport verbieten (Definition der Transportunfähigkeit), für Geflügel:
- Knochenbrüche (Beine, Flügel);
  - Erhebliche Schwierigkeiten bei der Fortbewegung

86. Nicht-transportfähige Tiere dürfen nicht verladen werden und müssen **unmittelbar durch eine befugte Person notgetötet werden**.
87. **Nasse Tiere sollen nicht transportiert werden**. Sie sollen erst auf dem Betrieb trocknen. Im Fall höherer Gewalt (wie Hochwasser auf dem Betrieb) dürfen nasse Tiere transportiert werden, sofern Maßnahmen ergriffen werden, um den thermischen Komfort sicherzustellen.
88. Werden Tiere während der Verladung transportunfähig (z.B. weil ein Stapel mit Kisten umfällt), sollen sie wieder entladen und versorgt werden.

### 3. UMGANG MIT DEN TIEREN UND VERLADUNG

#### 3.1 Einleitung

Fangen und Verladen sind kritische Phasen für das Tierwohl. **Ein schlechter Umgang mit den Tieren in dieser Phase kann zu Verletzungen, Knochenbrüchen und Verlusten führen**. Ein guter Umgang reduziert diese negativen Aspekte und hat weitere Vorteile für die Tiere und die spätere Produktqualität. Eine gute Ausbildung des Personals für das Fangen und Verladen der Tiere ist daher wichtig. Zusätzlich sollten die Verladebereiche so konstruiert sein, dass sie einen reibungslosen und belastungsarmen Umgang mit den Tieren fördern. Die Schlüsselpunkte sind hier:

- Die Art, **wie die Tiere gefangen werden**;
- Die Art, **wie die Tiere in die Kisten verbracht werden**;
- Die Art, **die Kisten auf das Fahrzeug zu laden**;
- Die **Ausrüstung** für die Beladung (d.h. Maschinen zum Fangen und Verladen, Maschinelles Aufladen der Kisten);
- **Der Boden, die Beleuchtung und alle Oberflächen** im Fahrzeug und auf dem Betrieb sollen für Tiere aber auch das Personal angemessen sein.



**Abbildung 3.1** Mit einer gut ausgebildeten Fängerkolonne werden die besten Ergebnisse erzielt.

## 3.2 Verladeeinrichtungen

Unpassend gestaltete oder gewartet Be- und Entladebereiche sowie Ausrüstung kann zu Unfällen beim Bewegen von Kisten oder beim Tragen der Tiere führen. Das Ergebnis sind Prellungen oder Verletzungen. Das wiederum vermindert die Fleischqualität und es kommt zu ökonomischen Verlusten.

### **Gute Praktiken** bezüglich der Verladeeinrichtungen

89. Die **Ausrüstung** im Verladebereich soll in einem guten Zustand sein.
90. Die Tiere sollen stets gegen **Nässe geschützt** werden, vor allem wenn es kalt ist. Die Verladung sollte so nah wie möglich am Stall stattfinden. Der Raum zwischen Fahrzeug und Stall sollte möglichst - z.B. mit einer Plane - überdacht sein.
91. Die Kisten sollten **so nah wie möglich zu den Tieren** gebracht werden, z.B. mit einem Rollwagen. Je kürzer die Tiere getragen werden müssen, desto besser.

### **Bessere Praktiken** bezüglich der Verladeeinrichtungen

*Für Hähnchen, Puten und Schlachthennen:*

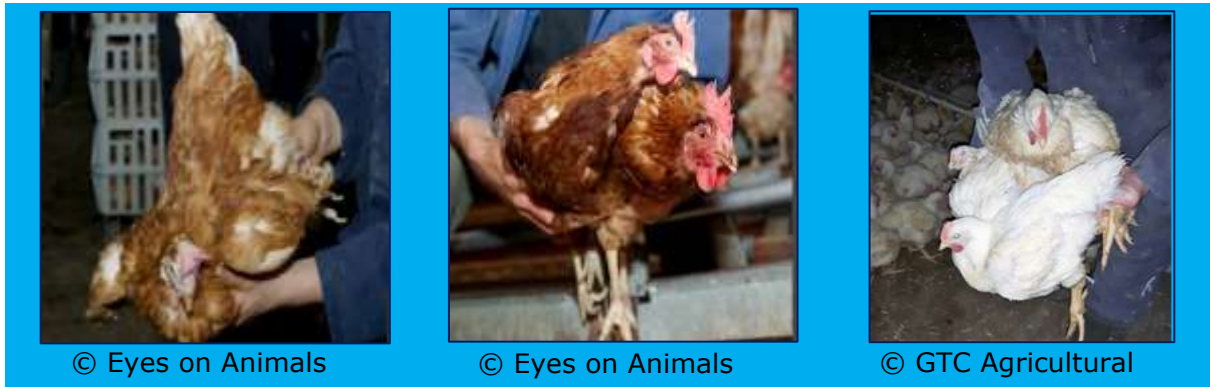
92. **Für das Fangen soll eine Checkliste erarbeitet werden**, die die erforderlichen Bedingungen auf dem Betrieb und die Vorgänge beim Fangen und Verladen beschreibt.
93. Wenn nur ein Teil der Tiere gefangen wird, **empfehlen sich Abtrennungen** wie z.B. Strohballen oder Vorhänge, um die gefangenen Tier von den im Stall Verbleibenden zu trennen. Verwendete Abtrennungen sollen kein Risiko darstellen, also ohne scharfen Kanten sein bzw. sollten keine Seile genutzt werden, in denen sich Tiere verfangen können.

## 3.3 Umgang mit den Tieren während der Verladung

Ein Kernpunkt der Verladung ist der Umgang mit den Tieren durch die Fängerkolonne. **Ein angemessener Umgang belastet oder verletzt die Tiere nicht.** Der Transfer in die Kisten und auf das Fahrzeug soll ruhig und besonnen ablaufen.

Das plötzliche Auftauchen mehrerer Personen in einem Geflügelstall löst Stress und Fluchtverhalten aus. Je weniger Geräusche die Personen machen, desto weniger nervös reagieren die Tiere. **Für das Fangen und Tragen ist die richtige Technik entscheidend.** Abbildung 3.2 zeigt Praktiken zum besseren Fangen von Schlachthennen und Hähnchen.





**Abbildung 3.2** Bilder für die Bessere Praxis des Umgangs mit den Tieren während der Verladung

Hähnchen und Puten werden teilweise maschinell gefangen. Eine unangemessene Einstellung oder Instandhaltung der Maschine ist dem Tierwohl abträglich. Ist die **Verladegeschwindigkeit** nicht an die sonstigen Umstände der Verladung angepasst, kommt es zu Verletzungen, Frakturen und Überladung.

#### **Gute Praktiken** bezüglich des Umgangs mit den Tieren bei der Verladung

*Für Hähnchen, Puten, Junghennen und Schlachthennen:*

94. Das Fangen und Verladen soll durch eine unbeschränkt **befugte und lizenzierte Firma oder entsprechend ausgebildete Personen** erfolgen. Siehe hierzu auch Kapitel 1.3 Zuständigkeiten und Kapitel 2.4.2 Transportfähigkeit.
95. Das Fangen und Verladen soll **im Voraus sorgfältig geplant werden**, einschließlich der benötigten Anzahl Fänger, um die Tiere mit ausreichend Zeit schonend aber doch effizient fangen zu können (keine Eile, Fangzeit trotzdem minimal).
96. Gute Bedingungen für das Fangen sollten folgendes beinhalten:
  - freier Zugang zum Fahrzeug;
  - **Blaulicht bei Nacht** oder eine gedimmte Lichtintensität;
  - guter Zustand der gesamten Ausrüstung;
  - **angemessene Kleidung** (d.h. Overalls, Kopfhauben, Stiefel, Mundschutz, Berufs- und Sicherheitskleidung);
  - saubere und desinfizierte Hände.

97. Fängerkolonnen sollten gut mit den Tieren umgehen. Sie sollten sich langsam, ohne Eile, gleichmäßig und lautlos durch die Herde bewegen. Die Fänger sollten sich im Stall gut positionieren und keine Tiere in großer Entfernung zu den Kisten fangen. Besondere Aufmerksamkeit muss dem Beladen des oberen Stapelbereichs gewidmet werden.
  98. Beim Fangen und Tragen der Tiere dürfen weder Flügel noch Beine beschädigt werden.
  99. Die Tiere sollen nicht am Hals gefangen oder getragen werden und beim Tragen nirgendwo anschlagen.
  100. Hähnchen dürfen an einem Bein gefangen werden. Müssen sie getragen werden, muss ihr Körper zur Vermeidung von Verletzungen gestützt werden.
  101. Schlachthennen können, wenn nichts anders praktikabel ist, an einem Bein gefangen werden. Beim Tragen müssen sie aber auf jeden Fall im Brust- oder Bauchbereich unterstützt werden, um das Verletzungsrisiko zu verringern.
  102. Wenn Hähnchen von Hand verladen werden, können bei bis zu 2kg schweren Tieren bis zu 5 und bei schwereren Tieren bis zu 3 Hähnchen einhändig getragen werden. Die andere Hand wird zur Unterstützung der Tiere genutzt.
  103. Die Art des Fangens sollte sich bei Puten nach deren Gewicht und Größe richten:
    - Tiere unter 10 kg sollten an beiden Beinen gefangen werden und es sollte nicht mehr als 1 Tier pro Hand getragen werden. Die Tiere sollen einzeln in die Kisten gesetzt werden;
    - Tiere mit 10 kg und mehr sollen einzeln an der Schulter des vom Fänger entfernten Flügels gegriffen werden, während die andere Hand die Beine hält.
  104. Die Tiere sollen dicht am Körper gehoben und getragen werden und vorsichtig in die Kisten gesetzt werden.
- 
105. Wer die Tiere in die Kisten setzt, ist dafür verantwortlich, dass die **Anzahl pro Kiste mit den rechtlichen Anforderungen** und den Berechnungen des Fahrers **übereinstimmt**.
  106. Die Tiere sollen so in die Kisten gesetzt werden, dass ihnen unnötige **Belastungen und Verletzungen** erspart bleiben. Tiere, die auf dem Rücken liegen, sollen wieder aufgesetzt werden.
  107. Die Tiere werden gleichmäßig in der Kiste verteilt, um ein Erdrücken zu verhindern.
  108. Beim maschinellen Fangen ist die **Instandhaltung und Kontrolle der Maschine** während des gesamten Fangvorgangs Sache des Personals. Dies beinhaltet die Herstellerhinweise zur Spannung der Bänder und zur Wartung.



**Abbildung 3.3** Beim maschinellen Fangen muss die Maschine entsprechend überprüft werden. Bild: © GTC Agricultural

109. **Das maschinelle Fangen muss von gut geschultem Personal durchgeführt werden**, das sowohl die Maschine bedienen kann als auch das Verhalten der Tiere kennt. Maschinelles Fangen befreit den Produzenten, Landwirt und das Transportunternehmen nicht von ihren Pflichten hinsichtlich der Überprüfung der Transportfähigkeit der Tiere.



**Abbildung 3.4** Auch während des maschinellen Fangens besteht die Pflicht, die Transportfähigkeit der Tiere zu überprüfen. Bild: © GTC Agricultural

110. Puten sollen bei maschinellm Fangen **in kleinen Gruppen und in Ruhe zum Förderband** getrieben werden, um Erdrücken zu vermeiden.
111. Jede Kiste ist auf **eingeklemmte Körperteile** zu überprüfen.
112. Die Kisten werden vorsichtig auf das Fahrzeug geladen.
113. Die Kisten sollen weder kippen noch fallen.

Für Eintagsküken:

114. Gute Verladebedingungen in der Brüterei sicherstellen:
- Tragen angemessener Schutzkleidung;
  - Sorgfältiges Verschließen der Kükenkisten, damit keine Tiere herausfallen

- **Regelmäßige Kontrolle auf freilaufende Eintagsküken im Raum**, die umgehend eingefangen und an den richtigen Ort umgesetzt werden sollen

**Bessere Praktiken** bezüglich des Umgangs mit den Tieren während der Verladung

115. **Stirnlampen** der Fängerkolonnen sollten blaues Licht haben.
116. **Tiere, die hinter Einrichtungsteilen** wie Reutern, Nestern, Wasser oder Futterleitungen etc. sind, **sollen vorsichtig gefangen werden**, damit sie nicht gegen diese Hindernisse schlagen. Um die Tiere ohne Risiko zu fangen, soll eine Hand beide Beine greifen und die andere den Körper stützen.
117. **Bei Legehennen sollen Rutschen genutzt werden, die unter der Brust unterstützen** und somit Beschädigungen vermeiden. Solche Rutschen sind Kunststoffplatten mit glatter Oberfläche, auf der die Tiere mit einem geringen Neigungswinkel aus ihren ausgestalteten Käfigen auf die Tröge rutschen können.
118. Schlachthennen sollen **einzelnd und an beiden Beinen** gefangen werden, um Verletzungen und Leiden zu verringern. Die andere Hand kann genutzt werden, um die Tiere zu stützen, während sie aus den Käfigen oder von Volierebenen gehoben werden. Die Anzahl der maximal zu tragenden Tiere hängt von der Größe der Tiere ab, aber **es sollten nicht mehr als 3 Tiere pro Hand getragen werden**.
119. **Alternativ können Schlachthennen aufrecht gefangen werden** –um Flügel und Brust – dann dürfen maximal 2 Tiere zur selben Zeit getragen werden.
120. Es sollen nicht mehr als 3 Hähnchen in einer Hand getragen werden.
121. **Die Verladung von Puten sollte so sanft wie möglich** unter Verwendung von Förderbändern oder ähnlichen Hilfsmitteln ablaufen, die den Stress durch den Umgang mit den Tieren reduzieren. Die Tiere sollen zum Verladebereich **getrieben werden** und wenn möglich bis in die Transportkisten. Die Tiere sollten nah an den Verladeeinrichtungen gehalten werden, so dass die Entfernung, über die die Tiere getragen werden müssen, **so kurz wie möglich** ist. **Große Herden sollen** in Gruppen von 50 bis 100 Tieren unterteilt werden (je nach Tiergröße). Das vereinfacht das Fangen, da sich die Tiere auf eine kleinere Fläche verteilen. Die **Abtrennungen sollen beweglich sein**, um sie während des Fangens immer wieder umzusetzen.
122. Wenn Puten maschinell gefangen werden, **soll die Maschine** einige Stunden oder sogar **Tage vor dem Fangen** in den Stall gebracht werden. So können die Tiere sich an die Maschine gewöhnen und haben weniger Angst.
123. Damit die Tiere nicht zögern, auf das Förderband zu gehen, sollte **Mist oder Stroh darauf getan werden** – so hat es einen bekannten Geruch.

## 4. DER TRANSPORT

Je länger der Transport, desto größer das Risiko einer Beeinträchtigung des Tierwohls. Der thermische Komfort der Tiere ist ein zentraler Aspekt und hat einen wachsenden Einfluss mit zunehmender Transportdauer. Transportfähige Tiere, die gut für den sorgfältig geplanten Transport vorbereitet wurden, erreichen das Ziel wahrscheinlich in einem guten Zustand und erholen sich nach dem Entladen und einer kurzen Ruhezeit schnell.

### 4.1 Einleitung

Ein Transport enthält diverse potentielle Belastungsfaktoren für das Tierwohl. Die neue, ungewohnte Umgebung, Einschränkungen in der Bewegungsfreiheit, Vibrationen, plötzliche ungewohnte Geräusche, Umgruppierung, Temperatur- und Luftfeuchtigkeitsschwankungen zusammen mit unpassender Lüftung und häufig Einschränkungen bei Futter und Wasser – alle diese Punkte wirken sich auf das Tierwohl aus. Die Auswirkungen werden zudem vom Zustand der Tiere und der Transportdauer beeinflusst. **Je länger der Transport**, desto größer die Chance, dass ein Belastungsfaktor **negative Auswirkungen auf das Tierwohl** hat. Zusätzlich wird eine Beeinträchtigung der **Tiergesundheit** immer wahrscheinlicher, da die Tiere durch Immunsuppression und einen höheren Cortisolspiegel anfälliger werden. Nicht zuletzt betreffen längere Belastungen auch **ökonomische Gesichtspunkte**. Z.B. in Bezug auf Gewichtsverluste, Transportverluste (DOAs) und reduzierte Fleischqualität (Prellungen, PSE - Pale Soft Exudative and DFD – Dark Firm Dry Fleisch).



**Abbildung 4.1** Der Transport beinhaltet diverse potentielle Belastungsfaktoren wie eine neue und ungewohnte Umgebung. Bild: © AVEC

Die Fahrer (und Betreuer) haben während des Transports die alleinige Verantwortung für das Tierwohl und damit eine entscheidende Rolle. Sie fahren nicht nur das Fahrzeug, sondern kontrollieren und versorgen auch die Tiere und müssen bei eventuell auftretenden Notfällen auch mit diesen umgehen können.

Die Kontrolle der Bedingungen im Fahrzeug ist wichtig, um ungewollte, die Tiergesundheit beeinträchtigende Situationen zu vermeiden. Die Hauptfaktoren zur Minimierung des Verletzungsrisikos und zur Vermeidung einer Tierwohlreduktion sind:

- **Die Art, wie die Transportkisten in das Fahrzeug geladen werden** (sicher und angenehm für die Tiere);

- Der **Raum zwischen den Reihen der Kistenstapel**;
- Der Zugang zu **Futter und Wasser auf langen Transporten**.

## 4.2 Fahrstil

Vorausschauendes Fahren beeinflusst direkt den Profit einer Beförderung. Es wurde ermittelt, dass es einen 20%igen Unterschied beim Kraftstoffverbrauch auf einer ebenen Straße gibt zwischen einer Fahrt mit ungleicher Geschwindigkeit bis zu 100 km/h und einer gleichmässigen Fahrweise mit maximal 80km/h. Letzteres ist auch angenehmer für die Tiere. Es gibt also einen direkten Bezug zwischen der Fahrweise, der Belastung des Geflügels und der Profitabilität des Transports. Eine schonende Fahrweise ermöglicht den Tieren sich zu entspannen, wohingegen ein rauher Fahrstil die Belastung erhöht und die Fleischqualität verschlechtert.

### Gute Praktiken bezüglich des Fahrstils

124. **Der Fahrer fährt vorsichtig und gleichmäßig.** Er wählt die beste Route hinsichtlich Entfernung, Wetter, Straßenqualität und möglicher Schwierigkeiten.
125. Einige einfache und allgemeine Regeln sollten beim Transport von Tieren beachtet werden:
  - Langsam anfahren;
  - Plötzliches Bremsen vermeiden;
  - **Kurven vorsichtig durchfahren** (vor allem Kreisverkehre und Autobahnauffahrten);
  - Gänge sanft wechseln;
  - Wenn möglich **Autobahnen/Bundesstraßen nutzen**, denn schlechte Straßen erhöhen die Belastung durch Vibrationen.

## 4.3 Wasser, Futter und Pausen

Wasser und Futter sind während des Transports aufgrund der separaten Transportkisten schlecht verfügbar. Die Verordnung fordert ein Tränken und Füttern adulter Tiere, wenn sie länger als 12 Stunden transportiert werden. Lange Transporte von mehr als 12 Stunden betreffen vor allem Schlachthennen. Nur wenige Schlachthöfe nehmen diese Tiere an, darum müssen sie häufig weite Strecken überwinden. Die Nutzung von Hydrogel ist eine Möglichkeit, Dehydratation zu vermeiden.

Für Eintagsküken gibt es keine rechtliche Verpflichtung zum Füttern und Tränken während des Transports, da sie Energie und Flüssigkeitsreserven in ihrem Dottersack haben. Aber Austrocknung und Unterernährung sind Hauptursachen für Krankheiten und Transportverluste. Daher sollten Eintagsküken innerhalb von 72 Stunden nach dem Schlüpfen zugestellt worden sein.

### Gute Praktiken bezüglich Wasser, Futter und Pausen

126. Für Hähnchen, Junghennen, Puten und Schlachthennen soll bei Transporten über 12 Stunden (ohne Berücksichtigung der Ladezeiten) Futter und Wasser oder Hydrogel zur Verfügung gestellt werden.
127. Für Eintagsküken sollen Futter und Wasser oder Hydrogel bei Transporten über 24 Stunden bereitgestellt werden.

**Bessere Praktiken** bezüglich Wasser, Futter und Pausen

128. Fahrtunterbrechungen sollen vermieden werden, vor allem in den heißen Phasen des Tages.
129. Bei jeder Fahrtunterbrechung soll eine Tierkontrolle durchgeführt werden.
130. Für Junghennen und Schlachttiere **soll das Fahrzeug an heißen Tagen im Schatten geparkt werden** und so zum Wind ausgerichtet sein, dass eine natürliche Durchlüftung ermöglicht wird.

## 4.4 Notfallsituationen

**Notfallsituationen** sind per Definition unerwartet und bedürfen sofortiger Reaktion. Es ist wichtig, dass der Fahrer oder andere zuständige Personen **wissen, was zu tun ist**. Der Notfallplan soll Telefonnummern enthalten, wie z.B. die eines Tierarztes.

**Bessere Praktiken** während Notfällen

131. **Im Fall eines mechanischen Problems** des Zugfahrzeugs soll die Art des Schadens festgestellt und die Dauer der Reparatur abgeschätzt werden. **Wenn die Reparaturen nicht vor Ort stattfinden** können oder zu lange dauern, **soll ein Ersatzfahrzeug besorgt werden**. Diverse Faktoren müssen zur Entscheidung, wie lange die Tiere unbeschadet auf dem stehenden Fahrzeug verbleiben können, bedacht werden:
  - 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)
  - Fitness der Tiere
  - Alter der Tiere
  - Zeit seit der letzten Fütterung/des letzten Tränkens
  - Ort der Verzögerung (z.B. ländliche Gegend oder Autobahn)
  - Tageszeit
  - Sicherheit der Tiere am derzeitigen Ort
132. Handlungsanweisungen für **Unfälle**:
  - a. Rufen Sie die nationale Notfallnummer an, wenn der Unfall auf einer öffentlichen Straße passiert ist, oder wenn Hilfe bei einem Unfall auf einem Betriebsgelände benötigt wird. Informieren sie am Telefon über:
    - den Ort des Unfalls,
    - dass Tiere geladen sind,
    - ob Tiere frei herumlaufen,
    - jede weitere bekannte Gefahr.
  - b. Sichern Sie innerhalb von 10 min die Unfallstelle mit Warnvorrichtungen ab
  - c. Rufen sie ihren **Firmenkontakt** für Notfälle an. Wenn die Firma eine Checkliste für Notfälle hat, arbeiten sie diese Liste ab. Wenn nicht informieren sie den Versender über den Ort des Unfalls, ob es Verletzte gibt, den Zustand der Tiere, die Position des Fahrzeugs, die Anzahl involvierter Fahrzeuge und ob bereits Ersthelfer vor Ort sind.

- d. Rufen Sie entsprechend des Protokolls des Unternehmens dafür festgelegte Kontakte an und versorgen diese mit denselben Informationen. Diese Kontakte können z.B. die Versicherungsgesellschaft für Ladung und Fahrzeug und eine Kontaktperson am Zielort sein.
  - e. Wenn das Fahrzeug/Zugfahrzeug fahrtauglich ist, fahren Sie mit Punkt g fort.
  - f. Wenn der Schaden kleiner ist, das Fahrzeug noch aufrecht steht und niemand verletzt ist, machen Sie Fotos und nehmen Sie die Namen und Adressen von anderen Beteiligten und Zeugen auf.
  - g. Treiben Sie alle frei umherlaufenden Tiere von der Straße und sammeln Sie sie in einem Bereich, der möglichst weit vom Verkehr entfernt ist.
  - h. Nutzen Sie das Unfallberichtsset und fertigen so schnell wie möglich Fotos vom Unfall an. Es sollten Fotos der Straßenverhältnisse, des Fahrzeugschadens, der Tiere, der Position des Fahrzeugs, der gesamten Unfallszenarie, der Bremsspuren, Kurven, Kreuzungen und der Stelle, an der das Fahrzeug die Straße verlassen hat (wenn dies der Fall ist) angefertigt werden.
  - i. Bieten Sie den Tieren so viel Schutz wie nur möglich.
  - l. Geben Sie Informationen nur an Behörden weiter. Der Transporteur muss sich bewusst sein, dass er in diesem Moment ein sichtbarer Repräsentant der Firma bzw. der gesamten Geflügelproduktion ist und er sich entsprechend verhalten sollte.
  - m. Informieren Sie Ersthelfer über die Unfalldetails, verletzte Menschen, freilaufende Tiere und andere bereits bekannte Risiken und den Notfallplan des Unternehmens. Informieren Sie die Behörden, falls bereits ein Ersatzfahrzeug des Unternehmens und weiteres Tierbetreuungspersonal unterwegs sind und wann die erwartete Ankunftszeit sein wird. Die Befehlskette muss jederzeit beachtet werden.
134. Tiere, die auf dem Transport verletzt wurden, sollen tierschutzkonform getötet werden, um weitere Schmerzen und Leiden zu vermeiden.



## 5. ENTLADEN DER TIERE

### 5.1 Einleitung

Das Entladen beginnt, wenn das Fahrzeug den Bestimmungsort erreicht, und endet, wenn alle Transportkisten ausgeladen sind. Zu den Hauptrisiken gehören:

- Die **Gestaltung des Entladebereichs**, der gut belüftet und beleuchtet sowie gereinigt und desinfiziert sein sollte;
- Die **Sauberkeit des Fahrzeugs**. Fahrzeuge sollten wegen der Biosicherheit gereinigt und desinfiziert werden.

### 5.2 Gestaltung des Entladebereichs

Wartebereiche und Wartebuchten sollten überdacht sein, um die Tiere vor extremen Temperaturen und Wetterbedingungen zu schützen. Vor allem Schlachthennen und Eintagsküken sind anfällig. Der Entladebereich soll den Komfort der Tiere nicht unnötig einschränken.

**Gute Praktiken** bezüglich der Gestaltung des Entladebereichs

*Für Hähnchen, Puten und Schlachthennen:*

133. Der **Entladebereich sollte geschützt und überdacht sein**, um die Tiere vor extremen Temperaturen oder Wetterbedingungen zu schützen. Heiz- oder Kühlsysteme können nötig sein.



**Abbildung 5.1** Gut gestalteter Lade-/Entladebereich, der die Tiere schützt. Bild: ©AVEC

**Bessere Praktiken** bezüglich der Gestaltung des Entladebereichs

134. Falls es zu warm ist, sollte **vor dem Entladen** eine **zusätzliche Lüftung** eingeschaltet werden.
135. Wenn der Ablade- oder Wartebereich keinen Wetterschutz hat, dürfen die Tiere nicht länger als zwei Stunden auf dem Fahrzeug bleiben. **Es ist unter diesen Umständen besser, weiterzufahren und so eine gute Durchlüftung sicherzustellen.**
136. Auf dem Parkplatz sollte es schattenspendende Bäume oder Dächer geben.

### 5.3 Versorgung der Tiere nach dem Entladen

Auch bei der Ankunft am Bestimmungsort soll mit den Tieren vorsichtig umgegangen werden. Eine längere Wartezeit im Fahrzeug/in den Transportkisten bedeutet eine unerwünscht verlängerte Fastenzeit. **Verzögerungen bei der Schlachtung sollten auf ein Minimum reduziert werden.**

#### *Gute Praktiken bezüglich der Versorgung der Tiere nach dem Entladen*

137. **Geräusche** jeglicher Art sollten während des Entladens so gering wie möglich gehalten werden.
138. Küken und Junghennen sollen nach dem Entladen auf einem landwirtschaftlichen Betrieb mit **Futter und Wasser** versorgt werden.
139. Junghennen, die unfit an einem Aufzucht- oder Legebetrieb, d.h. lahm, erschöpft, verletzt oder krank sind, müssen **schnellstmöglich tierschutzkonform getötet** werden.
140. Am Schlachthof sollte ein **entsprechendes Klima** für wartende Tiere geschaffen werden. Bei warmem Wetter sollten die Fahrzeuge im Schatten parken und Luftzirkulation möglich sein.
141. Liegt bei Sendungen mit Hähnchen, Puten und Schlachthennen die Transportverlustrate über dem Grenzwert, **informiert der Schlachthof das Transportunternehmen und den Landwirt**. Diese wiederum machen Angaben zu Transport- und Fangbedingungen.

#### *Für Eintagsküken:*

142. Bevor das Fahrzeug abgestellt wird und die Küken entladen werden, **soll der Fahrer Temperatur und Windrichtung bedenken**.
143. Der Fahrer sollte Zugluft beim Entladen vermeiden, in dem er die Herstellerangaben zur Lüftung befolgt.
144. **Das Entladen sollte schnell aber geordnet ablaufen**, mit ausreichend Personal und geringen Temperaturschwankungen.
145. Leere, **wiederverwendbare Kükenkisten** werden wieder auf das Fahrzeug geladen und in der Brüterei gereinigt und desinfiziert. Kükenkisten aus Pappe werden nicht wieder auf das Fahrzeug geladen.
146. Alle während des Transports aufgetretenen Verluste und Verletzungen **müssen der Brüterei mitgeteilt werden**.

#### **Bessere Praktiken** bezüglich der Versorgung der Tiere nach dem Entladen

147. Verletzte Tiere, feuchte Tiere oder Sendungen mit hoher Transportverlustrate **sollten separat und vorzeitig geschlachtet werden**.
148. **Fängerkolonien sollten eine Rückmeldung** zur durchschnittlichen Verletzungs- und Verlustrate erhalten, um ihre Arbeit zu vergleichen und Schlüsse zu ziehen.
149. Überschreitet die Verlustrate den national festgelegten Schwellenwert:
  - Muss ein **Bericht** dazu vom Transportunternehmen angefertigt und zur Nachverfolgung aufbewahrt werden;
  - Das Transportunternehmen sollte **Ursachenforschung** betreiben;
  - Es sollen sofort **vorbeugende Maßnahmen** ergriffen werden, um eine Wiederholung des Vorfalls auszuschließen.

150. Bevor die nächste Sendung derselben Quelle transportiert wird, **müssen alle Verluste und Verletzungen protokolliert** und folgenden Instanzen **mitgeteilt werden**:
- Fahrer;
  - Spediteur;
  - Tierschutzbeauftragten;
  - Fängerkolonne, zum Vergleich mit Durchschnittswerten für Verletzungen und Verluste;
  - Betriebsleiter;
  - Organisation, zu der der Betrieb gehört.

*Für Eintagsküken:*

151. Parkten Sie zur Erleichterung des Abladens so nah wie möglich an der Tür.  
152. Die Höhe, auf der die Kisten ausgeleert werden, sollte so gering wie möglich gehalten werden und **niemals mehr als die dreifache Höhe der Tiere betragen**.

## 5.4 Biosicherheit, Reinigung und Desinfektion

Biosicherheit ist wichtig um die Verbreitung von Krankheiten zu vermeiden. Zusätzlich kann ein belastender Transport das Immunsystem der Tiere beeinflussen und sie damit anfälliger machen. Nach dem Entladen kann das Fahrzeug immer noch Keime verbreiten, daher ist eine Reinigung und Desinfektion nach jedem Transport obligatorisch. Die folgenden Praktiken gelten sowohl für lange als auch für kurze Transporte.

**Gute Praktiken** bezüglich Reinigung und Desinfektion

153. Bei Schlachtttransporten sollten die Fahrzeuge und Kisten vor der Abfahrt **auf der Anlage gereinigt und desinfiziert werden**.
154. Für den Transport von Hennen und/oder Eintagsküken zu landwirtschaftlichen Betrieben sollen die Fahrzeuge und die wiederverwendbaren Kisten und Container möglichst vor Ort oder aber nach Rückkehr zur Transportfirma oder Brüterei **gewaschen** werden, **bevor sie sie erneut eingesetzt** werden können.
155. Der Wasch- und Desinfektionsplatz soll ausreichend **warmes und kaltes Wasser** haben, um alle Fahrzeuge, die maximal an einem Tag anfallen können, reinigen zu können.
156. Wasch- und Desinfektionsplätze sollen in einem Radius von 2 Metern um das Fahrzeug herum frei von Hindernissen sein. Nachts soll eine Beleuchtung verfügbar sein.
157. In Höhe der zu reinigenden Gegenstände sollte **ausreichend Licht** zur Verfügung stehen.
158. Die Fahrer sollen **Reinigung und Desinfektion protokollieren** und dabei Name und Dosierung des Desinfektionsmittels aufführen.

**Bessere Praktiken bezüglich Reinigung und Desinfektion**

159. LKW-Waschplätze sollten 25 m lang sein und ein Gefälle von 5 bis 7% haben, um Abwasser in das entsprechende Sammelsystem zu leiten.
160. Es sollte im Fahrzeug oder am Waschplatz Standardarbeitsanweisungen für **die wichtigsten Punkte einer guten Reinigung** geben. Diese beinhalten die

Wasserqualität, den genehmigten Reinigungs- und Desinfektionsvorgang, Kontrollmethoden, Korrekturmaßnahmen und zulässige Produkte.

## QUELLEN

Zum Weiterlesen werden folgende Dokumente empfohlen:

Anonymous, 2012. Livestock Welfare - decision tree, 2012 [www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf](http://www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf)

Anonymous, 2006. PISC report 91, Land of poultry 2nd edition / Land Transport of Poultry, Second Edition, Model Code of Practice for the Welfare of Animals, Primary Industries Ministerial Council (2006). CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia.

Anonymous, 2012. Pratiques exemplaires recommandées en matière de soins aux animaux dans la Chaîne canadienne d'approvisionnement de volaille, du producteur au transformateur (avril 2012) [http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques\\_exemplaires\\_recommandees\\_avr2012\\_Fr.pdf?v=01-2013](http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques_exemplaires_recommandees_avr2012_Fr.pdf?v=01-2013)

ARMCANZ, 1998. Land Transport of Poultry. SCARM Report 65, pp. 1-13. Agriculture and Resource Management Council of Australia and New Zealand. CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia

AVEC, 2015. European poultry transport guide, Poultry health and welfare during transport, from farm to slaughterhouse

Burton, C.H., R.T. Whyte, V.M. Allen and D.B. Tinker, 2005. Reducing microbial contamination from poultry transport crates by improved cleaning and disinfection systems based on better water use. <http://www.food.gov.uk/science/research/foodborneillness/m01prog/m01list/m01023>

Guillou, 2011. Formation convoyeurs d'animaux vivants et volailles d'un jour. Avipole Formation. <http://www.avipole-formation.fr/system/assets/files/catalogue1112.pdf>

Hubbard, 2008. Bonnes Pratiques Logistiques. <http://www.hubbardbreeders.com/fr/engagements/bien-etre-animal/>

ITAVI, 2004. Les conditions de transport des volailles en France : les pratiques actuelles et les aspect réglementaires, 2004

Knowles, T.G. and D.M. Broom, 1990. The handling and transport of broilers and spent hens. Appl. Anim. Behav. Sci., 28: 75-91, 1990.

Mitchell, M.A. and P.J. Kettlewell, 1998. Physiological stress and welfare of broiler chickens in transit: solutions not problems! Poultry science 77 (002) 1803-1814

Mitchell, M. A., P.J. Kettlewell, R.R. Hunter and A.J. Carlisle, 2001. Physiological stress response modelling - application to the broiler transport thermal environment. In: Proceedings of the 6th International Livestock Environment Symposium, Louisville, Kentucky, U.S.A., 21st-23rd May 2001. Edited by Stowell, R. R., Bucklin, R. & Bottcher, R. W. pp 550-555.

Monleon, R., 2012. Gestione della pre-macellazione dei Broilers

National Reference Centre for Animal Welfare. Protezione dei polli allevati per la produzione di carne. [http://www.izsler.it/izs\\_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10](http://www.izsler.it/izs_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10)

Perrone, V. et al, 2014. Procedure operative per la protezione degli avicoli durante il trasporto e le operazioni correlate. Manuale operativo. SIVeMP, UNAITALIA, Quaderni di Veterinaria Preventiva 04 2014

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2013. Welfare standards for chickens. <http://www.rspca.org.uk/ImageLocator/LocateAsset?asset=document&assetId=1232734135010&mode=prd>

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2012. Welfare standards for turkeys. <http://industry.freedomfood.co.uk/media/9324/turkeys.pdf>

### **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>).

doi: 10.2875/606661

ISBN: 978-92-79-87149-8