

Aus der Tierärztlichen Praxis Rosental* und aus dem Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien**

Zur Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Zusammenhang mit Langstreckentransporten von Tieren

A. Rabitsch*, W. Wessely**

Schlüsselwörter: Sozialgesetzgebung, Lenk- und Ruhezeiten, Lebeltiertransporte, Tiertransport-Verordnung, Tierschutz

Zusammenfassung

Die verpflichtende Anwendung der Sozialgesetzgebung der Lenker beeinträchtigt in erheblichem Maße den Transport von Tieren auf der Straße. Außer beim (kürzeren) Transport von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln ermöglicht nur eine Dreifahrerbesetzung des Transportfahrzeuges die ordnungskonforme Beförderung im Ausmaß der möglichen Höchstbeförderungszeiten. Verantwortlich für eine entsprechende Planung ist der Organisator, dem amtlichen Tierarzt kommt die Plausibilitätsprüfung der Planung zu.

Summary

The mandatory application of the social legislation of the drivers affects significantly the transport of animals by road. With the exemption of the (shorter) transports of unweaned calves, lambs, kids, foals and piglets only the multimanning with three drivers allows a legal journey compliant with the regulation and at the same time close to the maximum allowed journey times. The organiser is responsible for adequate planning of the journey, whilst the official veterinarian has to check the plausibility of the route plan.

Keywords: Social legislation, driving and rest times, live animal transport, animal transport regulation, animal welfare.

1 Einleitung

Mit Verordnung (EG) 561/2006¹ harmonisierte der Unionsgesetzgeber (wie schon zuvor durch die Verordnung [EWG] 3820/85) bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere die höchst zulässigen Lenkzeiten und das Mindestausmaß der Ruhezeiten der Fahrer.

Die Verordnung (EG) 1/2005¹ regelt in ihren wesentlichen Teilen seit 5. Jänner 2007 den in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit stehenden Transport lebender Wirbeltiere innerhalb der Union, namentlich die maximal zulässigen Beförderungszeiten der Tiere sowie die amtlichen Kontrollen innerhalb und an den Außengrenzen der Europäischen Union.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, den Überschneidungsbereich der beiden Verordnungen zu beleuchten und dabei in erster Linie die sich aus der Zusammenschau der einschlägigen Regelungen ergebenden zeitlichen Grenzen für Tiertransporte auszuloten. Ergänzend dazu soll der Frage nach dem Kontrollumfang bzw. -maßstab der in Art. 14 VO (EG) 1/2005 vorgesehenen Kontrollen ebenso nachgegangen

werden wie solchen der Verantwortlichkeit des einschreitenden amtlichen Tierarztes bei dabei auftretenden Mängeln. Vorangestellt wird zunächst ein Überblick über die für die folgenden Überlegungen wesentlichen Bestimmungen der genannten Verordnungen, namentlich die einschlägigen Legaldefinitionen.

2 Die Verordnung (EG) 561/2006

2.1 Geltungsbereich

Die VO (EG) 561/2006 betrifft u.a. die Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt, und gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs für Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Union oder zwischen der Union, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (Art. 2 Abs. 1 und 2 leg. cit.).

Für Beförderungen im Straßenverkehr, die teilweise oder zur Gänze außerhalb der genannten Gebiete erfolgen, gilt in diesen das Europäische Übereinkommen über die

Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), so es sich um Signatarstaaten dieses Übereinkommens handelt.

Die Bestimmungen des AETR sind ähnlich denen der VO (EG) 561/2006 (siehe <http://treaties.un.org>; <http://beck-online.beck.de>).

2.2 Verantwortlichkeit des Unternehmens

Adressat der gegenständlichen VO ist zum einen das Fahrpersonal (Kapitel II). Zum anderen nimmt der Gesetzgeber darüber hinaus aber auch den Transportunternehmer in die Pflicht (Kapitel III), an dem es liegt, die Arbeit des Fahrpersonals so zu organisieren, dass die Sozialvorschriften eingehalten werden können. Die Fahrer sind ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig darauf zu überprüfen, ob die Vorschriften dieser Verordnung und der VO (EWG) Nr. 3821/85¹ eingehalten werden (Art. 10 Abs. 2).

In einem letzten Schritt erweitert die VO den Kreis der Verantwortlichen bis zu einem gewissen Grad auf bestimmte am Beförderungsvorgang Beteiligte. So haben nach Art. 10 Abs. 4 Unternehmen, Verladler, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsgesellschaften sicherzustellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die gesetzlichen Vorschriften verstoßen.

2.3 Begriffsbestimmungen

2.3.1 Lenkzeiten

Die erlaubte tägliche Lenkzeit² beträgt 9 Stunden, darf aber (höchstens zweimal pro Woche) auf 10 Stunden verlängert werden (Art. 6 Abs. 1). Diese „Tageslenkzeit“ ist die Summe aller Lenkzeiten eines Tages. Sie beginnt am Ende einer ausreichenden Ruhezeit und endet mit dem Beginn der darauf folgenden ausreichenden Ruhezeit.

Der Durchrechnungszeitraum beträgt 24 Stunden (Art. 4 lit. k).

Die Bestimmungen hinsichtlich der Lenkzeiten gelten im Gebiet der Union und im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

2.3.2 Fahrtunterbrechungen

Die erlaubte Lenkzeit „am Stück“ beträgt 4½ Stunden. Danach muss die Fahrt für wenigstens 45 Minuten unterbrochen werden, wobei es sich bei der Fahrtunterbrechung (Lenkpause) um keine Ruhezeit (Art. 7) handelt.

Während der Fahrtunterbrechung darf der Fahrer keine Fahrttätigkeit ausüben und auch keine anderen Arbeiten ausführen; die Fahrtunterbrechung darf ausschließlich zur Erholung genutzt werden (Art. 4 lit. d)³.

2.3.3 Ruhezeiten

Die vorgeschriebene tägliche Ruhezeit beträgt 11 Stunden; sie darf aber (höchstens dreimal pro Woche) auf zumindest 9 Stunden verkürzt werden. Es handelt sich hierbei um einen ununterbrochenen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann (Art. 4 lit. g).

Ruhezeiten dürfen nicht in einem von einem anderen Fahrer bewegten Fahrzeug konsumiert werden.

2.3.4 Mehrfahrerbetrieb

„Multimanning“ liegt vor, wenn während einer Fahrt zwischen zwei Ruhezeiten mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Dabei ist die Anwesenheit des zweiten Fahrers nach der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs verpflichtend (Art. 4 lit. o).

Beim Mehrfahrerbetrieb kommt die o. a. Regelung hinsichtlich der Lenkzeiten und Fahrtunterbrechungen zur Anwendung. Die Ruhezeit jedes Fahrers muss zumindest 9 Stunden wahren, wobei der Durchrechnungszeitraum für die Ruhezeit für beide Fahrer gemeinsam 30 Stunden beträgt (Art. 8 Abs. 5).

Im Falle einer Zweifahrerbesetzung zählen die Zeiten des Beifahrers, der neben dem Lenker sitzt, der das Fahrzeug lenkt, zur Arbeitsbereitschaft (THOMANN, 2008) und sind nicht Ruhezeit.

2.3.5 Andere Arbeiten

„Andere Arbeiten“ sind alle anderen Tätigkeiten (gemäß der Richtlinie 2002/15/EG)¹ als die Lenktätigkeit, sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des

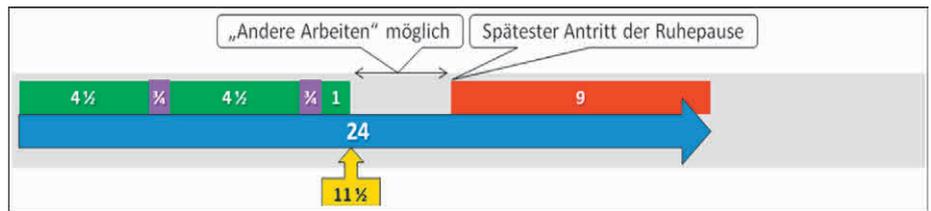


Abb. 1: Darstellung des 1-Fahrer-Betriebes gemäß VO (EG) 561/2006 alle Ziffern sind Zeitangaben in Stunden;

- Grün = Lenkzeit
- Violett = Fahrtunterbrechung
- Rot = Ruhepause
- Blau = Durchrechnungszeitraum
- Gelb = maximal mögliche Tätigkeit als Lenker.

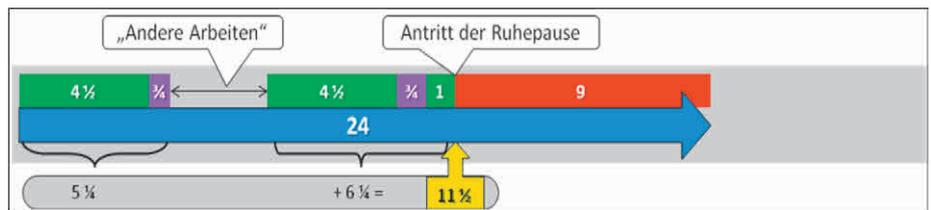


Abb. 2: Darstellung des 1-Fahrer-Betriebes gemäß VO (EG) 561/2006 mit zwischendurch „anderen Arbeiten“. (Legende wie in Abb. 1).

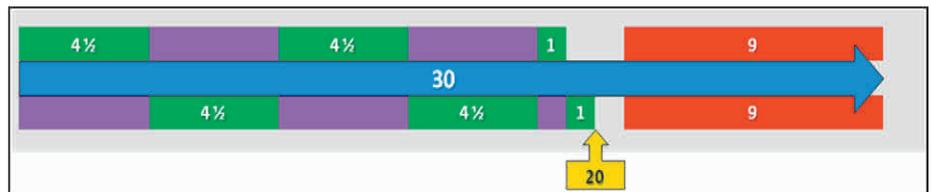


Abb. 3: Darstellung des 2-Fahrer-Betriebs gemäß VO (EG) 561/2006. (Legende wie in Abb. 1).

Verkehrssektors, beispielsweise das Tränken, Füttern oder sonstige Betreuen von Tieren⁴.

2.3.6 Anfahrt zur Übernahme des Fahrzeuges

Fährt der Lenker mit seinem Privatfahrzeug zum Lastkraftwagen, der sich nicht am Firmensitz befindet, um einen Transport zu übernehmen, so zählt die Anfahrt als Arbeitszeit, die am Schaublatt oder an der Fahrerkarte nachgetragen werden muss (POMPLUN, 2007).

2.3.7 Grafische Darstellung (Zwischenergebnis)

Aus dem Gesagten ergeben sich die folgenden maximal möglichen Lenkzeiten sowie die zugehörigen Ruhezeiten und Zeiten der Fahrtunterbrechung:

1. Eine einzelne Person darf innerhalb von 24 Stunden höchstens 11½ Stunden

incl. Fahrtunterbrechungen als Lenker tätig sein (Abb. 1), wobei in diesem Zeitraum geleistete „andere Arbeiten“ nicht hinzuzuzählen sind (Abb. 2).

2. Bei Mehrfahrerbetrieb mit zwei Personen darf innerhalb von 30 Stunden die gesamte Lenkzeit höchstens 20 Stunden betragen (Abb. 3).

3 Die Verordnung (EG) 1/2005

3.1 Beförderungsdauer und Ruhezeiten

Die VO (EG) 1/2005 legt in Anhang I, Kapitel V die folgenden maximalen Beförderungsdauern für den Transport bestimmter Haustiere auf gemäß Anhang I, Kapitel VI ausgestatteten Fahrzeugen fest; danach müssen die Tiere entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten.

Schweine dürfen für eine maximale Dauer von 24 Stunden befördert werden. Während der Beförderung muss die stän-

dige Versorgung der Tiere mit Wasser gewährleistet sein (Abb. 4). Aufgrund der obligat ständigen Wasserversorgung beim Schweinetransport von mehr als 8 Stunden ist keine Tränkepause vonnöten.

Hausequiden dürfen für eine maximale Dauer von 24 Stunden befördert werden. Dabei müssen die Tiere alle 8 Stunden getränkt und nötigenfalls gefüttert werden. Die Dauer der beim Equidentransport durchzuführenden Tränke- und (bei Bedarf auch) Fütterungspause ist nicht festgelegt (Abb. 5).

Kälber, Lämmer, Zickel und Fohlen, die noch nicht abgesetzt sind und mit Milch ernährt werden, sowie noch nicht abgesetzte **Ferkel** müssen nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden (Abb. 6).

Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen und Hausschweine müssen – sofern es sich

um abgesetzte Tiere handelt – nach einer Beförderungsdauer von 14 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 14 Stunden fortgesetzt werden (Abb. 7).

Für nicht abgesetzte Kälber, Lämmer, Zickel und Fohlen sowie für (abgesetzte) Hausrinder, Hausschafe und Hausziegen gibt es keine festgelegte Höchstbeförderungsdauer, zumal die 1-stündige Ruhepause zwischen den Beförderungsblöcken je nach Bedarf verlängert werden kann. Somit kann die gesamte Beförderungsdauer auch länger als 19 bzw. 29 Stunden sein.

3.2 Transportplanung

Art. 4 normiert die Verwendung des Fahrtenbuches bei langen Beförderungen von Hausequiden (ausgenommen registrierte Equiden), von Hausrindern, Hausschafen,

Hausziegen und Hausschweinen zwischen Mitgliedsstaaten sowie von und nach Drittländern.

Im Abschnitt 1 des Fahrtenbuches (=Abschnitt „Planung“) sind vom Organisator u. a. folgende Eintragungen vorzunehmen:

- Versandort mit Datum und Uhrzeit der geplanten Verladung
- Entladeort mit Datum und Uhrzeit der geplanten Entladung
- Voraussichtliche Gesamtbeförderungsdauer in Stunden und Tagen
- Namen der Orte, an denen die Tiere ruhen oder umgeladen werden sollen mit Datum und Uhrzeit der geplanten Ankunft und geplanter Verweildauer in Stunden.

Im Abschnitt 2 des Fahrtenbuches (=Abschnitt „Versandort“) sind vom Organisator bzw. Tierhalter am Versandort u. a. die tatsächlichen Zeitangaben (Datum und Uhrzeit) der Verladung einzutragen.

Die weiteren Teile des Fahrtenbuches befassen sich mit Kontrollen am Bestimmungsort (Abschnitt 3), der tatsächlich befahrenen Route (Abschnitt 4) und dem Erfassen und der Mitteilung von Unregelmäßigkeiten (Abschnitt 5).

3.3 Prüfverpflichtung der zuständigen Behörde

3.3.1 Allgemeines

Art. 14 verpflichtet die zuständige Behörde am Versandort von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen vor langen Beförderungen zwischen Mitgliedsstaaten und von⁵ und nach Drittländern durch Kontrollen zu prüfen, ob das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass die Beförderung den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.

Die Behörde versieht das Fahrtenbuch mit einem Stempel, wenn das Ergebnis dieser Kontrolle zufrieden stellend ist und die weiteren Dokumente (Transportunternehmerzulassung, Zulassungsnachweise für Transportmittel, Befähigungsnachweise für Fahrer und Betreuer) vorhanden und gültig sind. Auf das Stempeln des Fahrtenbuches kann verzichtet werden, wenn ein Navigationssystem zur Anwendung kommt.

Darüber hinaus werden gemäß Art. 6 Abs. 5 die Befähigungsnachweise der Fahrer und Betreuer der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt der Tierbeförderung vorgelegt.

Während letztere Bestimmung selbstierend ist, wirft Art. 14 in mehrfacher Hinsicht im Wesentlichen zwei Fragen auf, denen sich die Behörde bzw. der amtliche Tierarzt bei der Kontrolle des Fahrtenbuchs

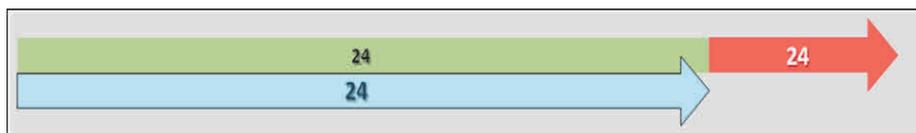


Abb. 4: Beförderungsdauer bei Schweinen gem. VO (EG) 1/2005. alle Ziffern sind Zeitangaben in Stunden

- Hellgrün = Beförderungszeit
- Hellrot = 24-stündige Ruhezeit nach Abladung
- Hellblau = Höchst-Beförderungsdauer gem. Anh. I, Kap. V.

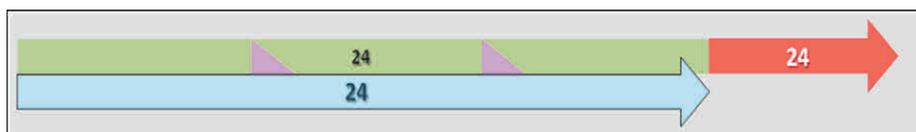


Abb. 5: Beförderungsdauer bei Haus-Equiden gem. VO (EG) 1/2005.

- Pink = Pause zum Tränken
- (Weitere Legende wie in Abb. 3).

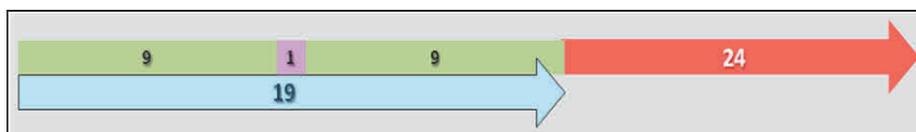


Abb. 6: Beförderungsdauer bei nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln und Fohlen (Legende wie in Abb. 4, die angegebene Pausendauer ist ein Mindestwert).

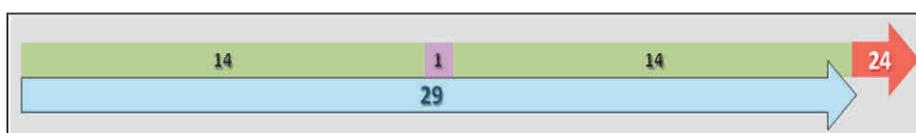


Abb. 7: Beförderungsdauer bei (abgesetzten) Hausrindern, Hausschafen und Hausziegen (Legende wie in Abb. 4, die angegebene Pausendauer ist ein Mindestwert).

gegenüber sehen. Zum einen jene nach der Bedeutung von Ver- und Entlademaßnahmen vor dem Hintergrund zeitlicher Beförderungsbeschränkungen, zum anderen jene nach den in die Plausibilitätsprüfung einzubeziehenden Parametern.

3.3.2 Berücksichtigung von Ver- und Entladezeiten

Wendet man sich ersterer Frage so, fällt unweigerlich das Erkenntnis des Europäischen Gerichtshofs vom 23. November 2006, Rechtssache C-300/05 ([Hauptzollamt Hamburg-Jonas] curia.europa.eu) ins Auge.

In dieser Vorabentscheidungsache stellte das Gericht – vor dem Hintergrund der damals geltenden Rechtslage (Richtlinie 91/628/EWG¹) – über Ersuchen des Bundesfinanzhofes (Deutschland) fest, dass die Zeiten der Be- und Entladung mit zur Transportdauer gehören.

War damit zunächst für alle Beteiligten Klarheit geschaffen, eröffnete der Unionsgesetzgeber mit der VO (EG) 1/2005 die Diskussion von Neuem, indem er dem Ausdruck des Transports (Art. 4 lit. w) jenen der Beförderung (Art. 4 lit. j) gegenüber stellte. Während ersterer das **Ver- und Entladen** mitumfasst, bezeichnet letzterer den gesamten Transportvorgang vom Versende- zum Bestimmungsort

und damit bloß einen Teil des Transports (DÖRFLINGER, 2007). Nimmt man nun den Unionsgesetzgeber beim Wort, so kann die Anknüpfung des Anhangs I, Kapitel V an den Terminus der Beförderung nicht anders verstanden werden, als dass in Abweichung zur bisherigen Rechtslage Ver- und Entladezeiten bei der Beurteilung gerade keine Berücksichtigung finden sollen. Alleine: Wie bei zahlreichen Unionsrechtsakten spricht mehr dafür, sich hier nicht allzu sehr an den reinen Wortlaut der – legislativ in mehrfacher Hinsicht missglückten – VO zu halten. Den Lösungsansatz bildet die Begründung des zitierten Erkenntnisses, in dem es wörtlich heißt: „Da die Richtlinie keine Beschränkungen für die Zeit des Ver- und Entladens der Tiere als solche enthält, folgt daraus aber, dass die Dauer der Ver- und Entladevorgänge, würde Abschnitt 48 Nummer 4 Buchstabe d des Anhangs der RL 91/628/EWG dahin ausgelegt, dass diese Zeit nicht zur Transportdauer gehört, überhaupt nicht berücksichtigt würde, was dieser Vorschrift ihre praktische Wirksamkeit nähme.“

Abschnitt 48 Nummer 4 Buchstabe d des Anhangs der RL 91/628/EWG enthielt Bestimmungen hinsichtlich der Zeitabstände für das Füttern und Tränken sowie hinsichtlich der Beförderungsdauer und der Ruhezeiten von (abgesetzten) Hausrindern, Hausschafen und Hausziegen. Sie wurde – inhaltlich unverändert in Anhang I, Kapitel V übernommen.

Sich die unverändert gebliebene ratio legis vor Augen haltend, scheint es daher mit Blick auf das zitierte Urteil nach wie vor geboten, die Fristen für das Füttern und Tränken ebenso wie die Beförderungsdauer und die Ruhezeiten von der Verladung des ersten Tieres und nicht von der Abfahrt des Transportfahrzeuges an zu berechnen. Der Transport beginnt daher beim Verladen des ersten Tieres und endet mit Abladen des letzten Tieres (www.bmg.gv.at, 2010; www.bmelv.de, 2007).

3.3.3 Plausibilitätsprüfung

Von den bisherigen Überlegungen ausgehend gilt es, Klarstellungen zu der von der Behörde geforderten Plausibilitätsprüfung zu treffen. Der verwendete Terminus der wirklichkeitsnahen Angaben umfasst dabei zwei einander überlagernde Aspekte: jenen des technisch Möglichen auf der einen und des rechtlich Zulässigen auf der anderen Seite. Als wirklichkeitsnah sind Angaben daher nur dann zu betrachten, wenn die Planung (aufgrund technischer Limits und unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten) tatsächlich realisierbar scheint, und sie mit den rechtlichen Rahmenbedingungen nicht in Widerspruch gerät.

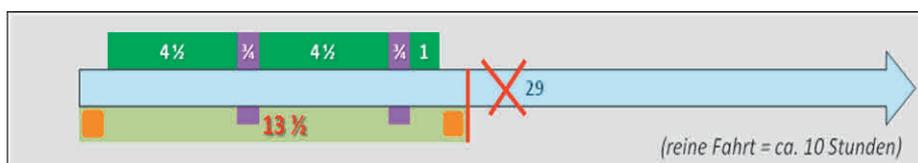


Abb. 8: Schnellstmöglicher Beförderungsvorgang von (abgesetzten) Hausrindern, Hausschafen und Hausziegen sowie von Haus-Equiden und Hausschweinen im 1-Fahrer-Betrieb.

Orange = Ver- und Entladezeiten
(Weitere Legende wie in Abb. 1 bis 6).

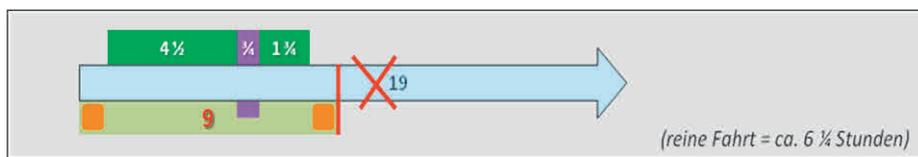


Abb. 9: Möglicher Beförderungsvorgang von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln im 1-Fahrer-Betrieb.
(Legende wie in Abb. 1 bis 6).

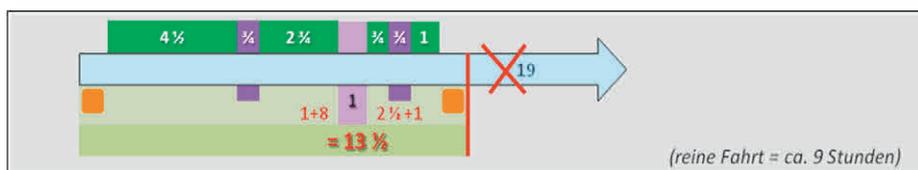


Abb. 10: Möglicher Beförderungsvorgang von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln mit Tränkepause im 1-Fahrer-Betrieb.
(Legende wie in Abb. 1 bis 6).

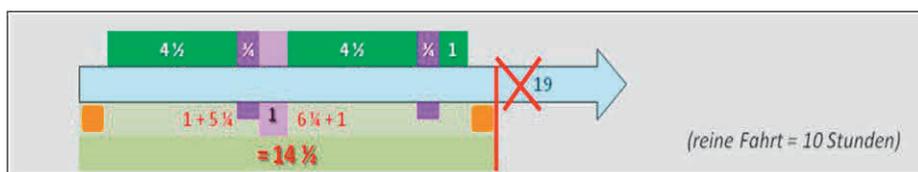


Abb. 11: Möglicher Beförderungsvorgang von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln mit Tränkepause und längstmöglicher Fahrt im 1-Fahrer-Betrieb.
(Legende wie in Abb. 1 bis 6).

In die Beurteilung einzubeziehen sind zunächst die für die Ver- und Entladung aufzuwendenden Zeiten. Üblicherweise werden unter Beachtung der Flächenbedarfsangaben des Anhanges I, Kapitel VII ca. die folgende Anzahlen an Tieren auf LKW und Anhänger bzw. auf ein Sattelzugfahrzeug verladen: 20 Pferde, 35 Rinder, 200 Schweine, 400 Schafe, 600 Lämmer oder Kitze (Zickel).

Der Erstautor war bei üblichen Verladungen von Rindern bei der Versteigerungshalle St. Veit an der Glan und bei Ab- und Neuverladungen verschiedener Tierarten bei der Notversorgungsstelle des Landes Kärnten in Lind ob Velden anwesend und geht von folgenden Verladezeiten aus (Tabelle 1):

Ver- und Entladedauer	
20 Pferde	½ - 1 Stunde
35 Rinder	+/- 1 Stunde
200 Schweine, 400 Schafe	+/- 1 ½ Stunden
600 Lämmer / 600 Kitze	1 ½ - 2 Stunden

Tabelle 1: Zeitbedarf für die Verladung und Entladung.

Die zahlreichen Einflussgrößen, wie beispielsweise die Anzahl der Tiere, die Gruppengröße, die Herdenzusammensetzung, die Verträglichkeit, die Führigkeit, die Boden- und Rampoeneigenschaften, die Art und Menge der Einstreu, die Qualifikation und Erfahrung des Betreuers und vieles mehr verlängern oder verkürzen die genannten Zeiten zum Teil erheblich.

Zur Vereinfachung der Darstellung und zur Erleichterung der Nachvollziehbarkeit wird im Folgenden sowohl für die Verladung als auch für die Entladung eine Dauer von jeweils 1 Stunde angenommen.

Eine weitere zentrale Größe bildet die **mögliche Durchschnittsgeschwindigkeit**. Aller praktischen Erfahrung des Erstautors und der tierärztlichen und polizeilichen Kollegenschaft folgend ist beim Ferntransport – selbst auf Autobahnen – eine durchschnittliche Geschwindigkeit von weniger als 70 Kilometer pro Stunde anzunehmen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen beträgt 80km/h, auf Bundes- und Landesstraßen 70km/h. Die Drosselung der Fahrzeuge erlaubt zumeist eine Spitzengeschwindigkeit von 90km/h. Gleichwohl erlauben die Imponderabilitäten der Straße, speziell auf Straßen niedriger Kategorie (Landstraßen), und der Verkehrssituation selten eine höhere Geschwindigkeit als 70km/h.

Den folgenden Berechnungen wird eine realistische durchschnittliche Geschwindigkeit von 65km/h sowie eine zweite und unrealistisch hohe, aber „wirtschafts-

freundliche“ durchschnittliche Geschwindigkeit von 70km/h zugrundegelegt.

Zu diesen Momenten treten nun die oben wiedergegebenen, sich aus den VO (EG) 1/2005 und 561/2006 ergebenden Einschränkungen hinzu. Aus ihnen lassen sich folgende Möglichkeiten und Inkompabilitäten ableiten:

Langstreckentransport im Einfahrerbetrieb

Es ist möglich bereits entwöhnte **Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen** und **Hausschweine** im Langstreckentransport zu befördern. Der gesamte Beför-

derungsvorgang der Tiere incl. Verladung und Entladung wird sich jedoch auf ca. 13 ½ Stunden beschränken, wobei lediglich maximal 10 Stunden gefahren werden kann (Abb. 8).

Ebenso ist es möglich **nicht entwöhnte Kälber, Lämmer, Zickel, Fohlen** und **Ferkel** im Langstreckentransport zu befördern. Die eigentliche Fahrt beschränkt sich jedoch – selbst bei Optimierung der Lenkerpause mit der Tränkepause für die Tiere – auf nur ca. 10 Stunden, wohingegen der gesamte Beförderungsvorgang der Tiere inkl. Verladung und Entladung bis zu ca. 14 ½ Stunden dauern kann (Abb. 9 bis 11). Beachtlich erscheint hier, dass die Lenkerpause (Fahrtunterbrechung von 45 Mi-



Abb. 12: Beförderungsvorgang von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln im 2-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

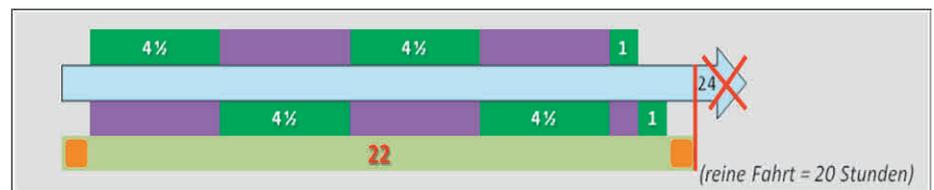


Abb. 13: Beförderungsvorgang von Hausschweinen im 2-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

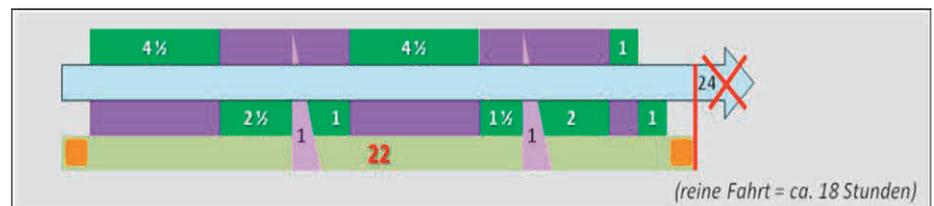


Abb. 14: Beförderungsvorgang von Haus-Equiden im 2-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

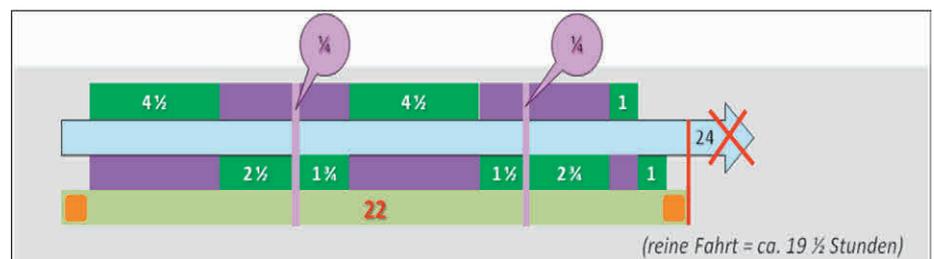


Abb. 15: Beförderungsvorgang von Haus-Equiden bei Anwendung verordnungskonformer Tränkesysteme im 2-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

nuten) nur der Erholung des Fahrers dient und nicht mit anderen Arbeiten, wie z.B. Tränken der Tiere, gefüllt werden darf.

Langstreckentransport im Zweifahrerbetrieb

Der Transport **nicht entwöhnter Kälber, Lämmer, Zickel, Fohlen und Ferkel** auf der Langstrecke erscheint mit zwei Fahrern in Bezug auf die Fahrtzeiten bedenkenlos möglich. Die reine Fahrtzeit beträgt ca. 16 Stunden, der Beförderungsvorgang währt ca. 19 Stunden (Abb. 12). Die Lenkzeiten der Fahrer sind veränderbar, solange keiner der beiden 4 ½ Stunden ununterbrochene Lenkzeit überschreitet.

Beim Transport anderer als nicht entwöhnter Kälber, Lämmer, Zickel und Fohlen auf der Langstrecke ist mit einer Zweifahrerbesetzung das Ausnützen der gemäß VO (EG) 1/2005 maximal zulässigen Beförderungszeiten nicht möglich.

Außerdem ist grundsätzlich zu beachten, dass zumindest der die Lenkzeiten später beendende Fahrer nur an einem der beiden Vorgänge – Verladung oder Entladung – teilnimmt oder die gemeinsame Dauer der Verladung und Entladung eine Stunde nicht überschreitet, da ansonsten die Ruhepause von 9 Stunden innert des Durchrechnungszeitraumes von 30 Stunden nicht konsumiert werden kann.

Eine Zweifahrerbesetzung beim **Schweinetransport** erlaubt ohne Rechtsbruch lediglich einen Beförderungsvorgang von



Abb. 16: Verordnungskonforme [VO (EG) 1/2005], fix eingebaute Tränke mit Direktanschluss an den Wasservorratsbehälter beim Transport von Pferden in Einzelständen. Die hier abgelichtete Wannentränke dient außerhalb der Tränkezeiten auch der Futtervorlage.

22 Stunden, wobei unter Ausnützung der zweimal wöchentlich möglichen verlängerten Tageslenkzeiten von je 10 Stunden durch beide Fahrer Fahrtbewegungen im Ausmaß von 20 Stunden möglich sind (Abb. 13).

Beim **Equidentransport** auf Langstrecke ist das Gesamtausmaß ähnlich, die Netto-Fahrtzeit ist aber in Abhängigkeit von der (nicht geregelten) Dauer des zweimaligen Tränkens geringer, in etwa 18 Stunden (Abb. 14).

Die Dauer dieses zweimaligen, nach spätestens jeweils 8 Stunden zu erfolgenden Tränkens der Equiden könnte durch Einbau und Verwendung von Tränkesystemen, die den Anforderungen des Anhangs 1, Kapitel VI, 2.3., entsprechen, wesentlich, nämlich auf ca. 15 Minuten, verkürzt werden. Wenn nämlich fix angebrachte, mit Leitungen an die Wasservorratsbehälter angeschlossene Selbsttränker in den Einzelboxen installiert wären (Abb. 16), könnten alle transportierten Tiere nach Aufdrehen des Wasserflusses gleichzeitig trinken und ca. innert einer Viertelstunde die erforderliche Wassermenge aufnehmen, woraufhin das Leitungssystem unverzüglich wieder entleert werden und die Beförderung fortgesetzt werden könnte (Abb. 16).

Dies ist gegenwärtig nicht der Fall. Derzeit finden nach der Erfahrung des Erstautors (RABITSCH, 2008) entgegen dem Wortlaut der Verordnung bei Transporten von Nutz- und Schlachtpferden fast ausschließlich einhängbare Kunststoffbeuteltränken in geringer Zahl pro Transportfahrzeug Verwendung (Abb. 17); der Tränkevorgang entspricht dem einer langwierigen Einzeltiersversorgung.

Die solcherart bedingte und oftmals ungenügende Wasseraufnahme kann zu er-

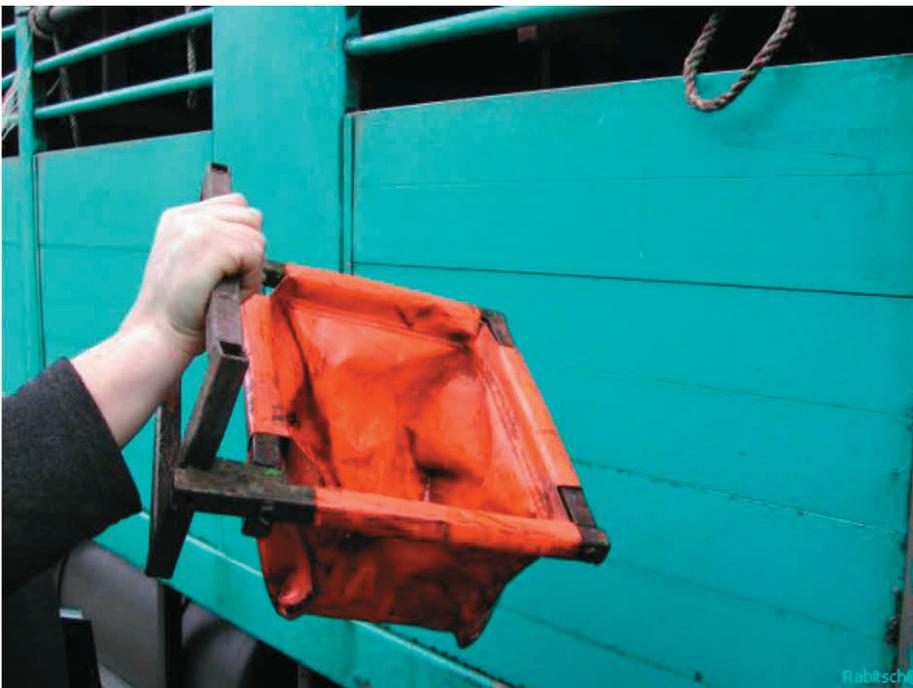


Abb. 17: Diese häufig verwendeten Einhäng-Tränken für Pferde sind ungeeignet für die schnelle Aufnahme der erforderlichen Trinkwassermengen (30 bis 60 Liter pro Großpferd innert 24 Stunden) und bei alleiniger Verwendung verordnungswidrig [VO (EG) 1/2005].



Abb. 18: Beförderungsvorgang von (abgesetzten) Hausrindern, -schafen und -ziegen im 2-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

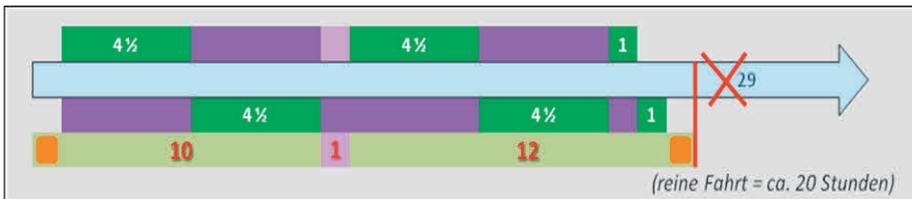


Abb. 19: Beförderungsvorgang von (abgesetzten) Hausrindern, -schafen und -ziegen mit früh eingelegter Tränkepause im 2-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

heblicher physischer Beeinträchtigung der Pferde führen (SCAHAW, 2002).

Unter einem wird an dieser Stelle auf die mangelhafte Ausstattung eines erheblichen Anteiles der Fahrzeuge des Langstreckentransportes (insbesondere) mit geeigneten Tränkesystemen verwiesen, die eine hinreichende Tränkeaufnahme der Tiere erschweren, wenn nicht sogar verunmöglichlichen. Eigene Erfahrungen (RABITSCH, 2002; RABITSCH, 2003; RABITSCH, 2005a; RABITSCH, 2005b; RABITSCH, 2010; RABITSCH, 2011) und zahlreiche Inspektionsberichte des Lebensmittel- und Veterinäramtes⁶ der Europäischen Kommission über amtlich zugelassene und dennoch ungeeignete Transportmittel weisen auf mangelnde Compliance der verantwortlichen Behörden hin (zB FVO, 2009a; FVO, 2009f; FVO, 2010a; FVO, 2010b; FVO, 2010d; FVO, 2010f; FVO, 2010g; FVO, 2011a; FVO, 2011b; FVO, 2011c).

Der Transport **entwöhnter Hausrinder, Hauschafe und Hausziegen** auf der Langstrecke ist mit zwei Fahrern im Umfang von höchstens 22 1/2 Stunden möglich. Dabei beträgt die Netto-Fahrtzeit maximal 19 1/2 Stunden (Abb. 18).

Die Summe aus Lenkzeiten bzw. Fahrtunterbrechungen und Versorgung der Tiere beträgt beim Transport dieser Tierkategorie 20 1/2 Stunden, sodass bis zum Antritt der vorgeschriebenen Ruhezeit im Ausmaß von 9 Stunden nur noch 1/2 Stunde Zeit verbleibt. Dies verunmöglicht eine Mitarbeit der Lenker an den Lade- und Entladevorgängen; das Ver- und das Entladen der Tiere muss von anderen Arbeitskräften durchgeführt werden.

Im Wissen um die hier grundsätzlich verkürzte „Netto“-Fahrtzeit kann bei die-

ser Tierkategorie durch eine vorzeitig eingelegte Tränkepause für die Tiere 1/2 Stunde länger gefahren werden (Abb. 19).

Der Beförderungsvorgang und die Netto-Fahrtzeiten beim Langstreckentransport sind in Tabelle 2 dargestellt.

Selbst bei der Beförderung von nicht entwöhnten Kälbern, Lämmern, Zickeln und Fohlen ist die Höchstbeförderungsdauer des Langstreckentransports um die für das Verladen und Entladen nötige Zeit gekürzt; die beiden Beförderungsblocke reduzieren sich auch hier und zwar von maximal 2 mal 9 auf ca. 2 mal 8 Stunden.

Bei allen anderen erwähnten Tieren ist es ohne Rechtsbruch zumindest einer der beiden Verordnungen schlichtweg nicht möglich, zu den in der Verordnung gesetzten Höchstbeförderungsdauern zu transportieren.

Die realistischerweise möglichen Fahrtzeiten liegen je nach Tierspezies, Alter und Ernährungsnotwendigkeiten deutlich unter den Höchstbeförderungsdauern, und zwar im Einfahrerbetrieb bei 10 bis 18 Stunden, im Zweifahrerbetrieb bei 2 bis 8 1/2 Stunden darunter. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die zurücklegbare Wegstrecke, die deutlich verkürzt erscheint.

Sowohl die unter Realbedingungen möglichen Fahrt- und somit Beförderungsdauern als auch die daraus resultierend verkürzte

	VO (EG) 1/2005	unter Beachtung der VO (EG) 561/2006			
		(Höchstwerte)			
	Beförderung	Beförderungsvorgang	Netto-Fahrtzeit	Distanzen	
	(Stunden)	(Stunden)	(Stunden)	bei 65 km/h	bei 70 km/h
				(Kilometer)	
1-Fahrer-Betrieb					
Schweine	24	13,5	10	650	700
Equiden	24	13,5	10	650	700
	(Incl. 2 Tränkepausen)				
nicht Entwöhnte					
-----Kälber, Lämmern, Zickeln und Fohlen	9+≥1+9	14,5	10	650	700
(Entwöhnte)					
Rinder, -Schafe und -Ziegen	14+≥1+14	13,5	10	650	700
2-Fahrer-Betrieb					
Schweine	24	22	20	1300	1400
Equiden	24	22	19,5	1267	1365
	(Incl. 2 Tränkepausen)				
nicht Entwöhnte					
-----Kälber, Lämmern, Zickeln und Fohlen	9+≥1+9	19	16	1040	1120
(Entwöhnte)					
Rinder, -Schafe und -Ziegen	14+≥1+14	23	20	1300	1400
3-Fahrer-Betrieb					
Schweine	24	24	22	1430	1540
Equiden	24	24	21,5	1397	1505
	(Incl. 2 Tränkepausen)				
nicht Entwöhnte					
-----Kälber, Lämmern, Zickeln und Fohlen	9+≥1+9	19	16	1040	1120
(Entwöhnte)					
Rinder, -Schafe und -Ziegen	14+≥1+14	29	25,25	1641	1767
bei Kälbern, Lämmern, Zickeln und Fohlen und bei Haus-Rindern, -Schafen und -Ziegen wird hier von der Annahme ausgegangen, dass die Pause zwischen den 2 Beförderungabschnitten tatsächlich 1 Stunde beträgt und nicht verlängert wird					

Tabelle 2: Dauer des Beförderungsvorganges (Höchstwerte), Nettofahrtzeiten (Höchstwerte) und mögliche zurücklegbare Distanzen (Höchstwerte) in Abhängigkeit von der Tierkategorie und der Zahl der Fahrer.

Fahrtstrecke müssen in die Transportplanung Eingang finden.

Sollen Transporte unter Ausnutzung der in der VO (EG) 1/2005 festgesetzten Höchstbeförderungszeiten durchgeführt werden, ist unter allen Umständen ein dritter Fahrer vorzuziehen.

Langstreckentransport im Dreifahrerbetrieb

Da die Tageslenkzeit am Ende einer Ruhezeit beginnt und mit dem Beginn der darauf folgenden, im Zweifahrerbetrieb zumindest 9 Stunden dauernden und nicht zu unterbrechenden Ruhezeit endet, und da der Durchrechnungszeitraum im Zweifahrerbetrieb 30 Stunden beträgt, müssen die beiden ersten Fahrer spätestens 9 Stunden vor Ablauf dieses Durchrechnungszeitraums die Ruhezeit antreten. Um dies tun zu können müssen beide das vom dritten Fahrer bewegte Fahrzeug verlassen, zumal die Ruhezeit nur im stehenden Fahrzeug oder außerhalb desselben konsumiert werden kann.

Genauso muss die dritte Person ihren Dienst als Fahrer im Anschluss an eine Ruhepause antreten. Sie darf zumindest nicht den gesamten bis dorthin zurückgelegten Transportvorgang als zweiter Beifahrer mitgefahren sein. Der Zustieg muss so erfolgen, dass innert des spezifischen Durchrechnungszeitraumes von 24 Stunden als nunmehriger Einzelfahrer die o. a. Lenkzeiten nicht überschritten und die Ruhepausen nicht verkürzt werden und die nächste Ruhepause von 11 Stunden – diese ist dreimal wöchentlich verkürzbar auf 9 Stunden – konsumiert werden kann.

Dem dritten Fahrer bleibt es unbenommen, unter Einhaltung der VO (EG) 561/2006 die beiden ersten Fahrer bereits zu einem früheren Zeitpunkt abzulösen.

Beispielhaft stellen sich die Transportvorgänge nunmehr folgendermaßen dar (Abb. 20 bis 23):

Für den verordnungskonformen Transport von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Fohlen und Ferkeln genügen zwei Fahrer.

Transportvorgänge, bei denen der Betreuer nicht zugleich Lenker ist

Wenn nun theoretische Überlegungen angestellt werden sollen, inwieweit ein unabhängiger Betreuer, der keinerlei Lenkertätigkeit ausübt, einen Tiertransportvorgang grundsätzlich in zeitlich größerem Umfang ermöglichen würde, so gehen solche Intentionen – unbeschadet arbeitsrechtlicher und pekuniärer Implikationen – großenteils fehl, zumal der Ge-

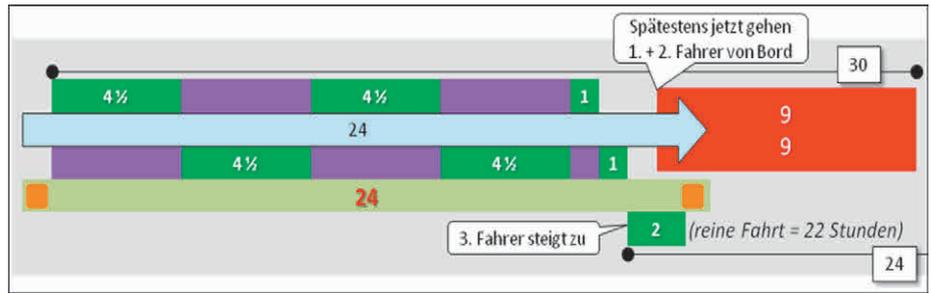


Abb. 20: Beförderungsvorgang von Hausschweinen im 3-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

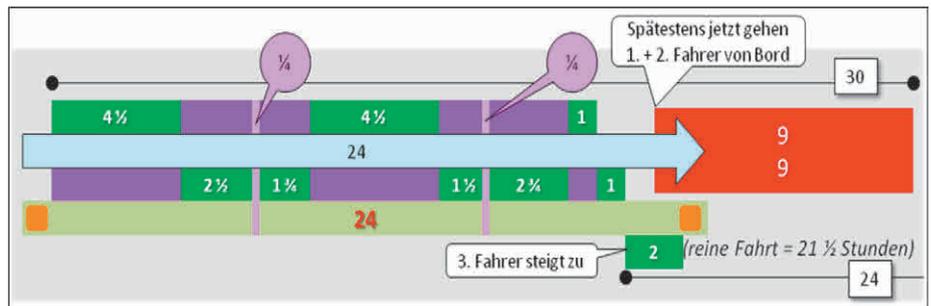


Abb. 21: Beförderungsvorgang von Haus-Equiden bei Ausstattung der Fahrzeuge mit verordnungskonformen Tränkesystemen im 3-Fahrer-Betrieb. (Legende wie in Abb. 1 bis 6).

winn an möglicher zusätzlicher Fahrtzeit äußerst bescheiden ist.

Im Einfahrerbetrieb mit zusätzlichem Betreuer gäbe es nur bei den Jungtiertransporten Änderungen: Bei nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen wäre im optimalen Fall zwar der Beförderungsvorgang zum Wohle der Tiere um eine dreiviertel Stunde auf 13 3/4 Stunden verkürzt, die maximal mögliche Nettofahrtzeit bliebe mit 10 Stunden jedoch unverändert (Abb. bei den Autoren).

Im Zweifahrerbetrieb brächte ein zusätzlicher Betreuer ohne Lenkeraufgaben ausschließlich beim Transport von Haus-equiden und ausschließlich bei Optimierung der Fahrtunterbrechungen mittels rechtskonformer Tränkevorrichtungen ein Mehr an Fahrtzeit von einer halben Stunde, wobei der gesamte Beförderungsvorgang ebenso um eine halbe Stunde verlängert wird (Abb. bei den Autoren).

4 Transportplanung und Verantwortlichkeit

4.1 Aspekte der Planung

In die Planung eines Transportes haben (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) folgende Überlegungen und Parameter Eingang zu finden:

- die Tierart
- die Tierzahl

- die Kategorie der zu transportierenden Tiere
- der Gesundheitszustand der zu transportierenden Tiere (Veterinärbescheinigungen)
- die Transportfähigkeit der Tiere
- die Größe (Höhe) der Tiere
- die Gruppengröße
- die Art, Eignung und Zulassung des Transportmittels
- die Eignung, Zahl, Art und Verteilung der Tränkevorrückungen
- die Art, Eignung und Menge der Einstreu
- die Art, Eignung und Menge des Futtervorrates
- die Dauer der Verladung und Entladung
- die Routenwahl und die Beschaffenheit derselben (Straßenkategorien)
- die Distanzen der Route
- die mögliche durchschnittliche Geschwindigkeit auf den einzelnen Beförderungsabschnitten
- die Koordinierung der verschiedenen Beförderungsabschnitte
- die zu erwartenden Außentemperaturen und Klimaschwankungen
- die Qualität und Bewertung des routenbezogenen Notfallplans
- die Eignung der Fahrer und Betreuer (Sachkunde-Nachweis) und
- die Zahl der Fahrer und Betreuer sowie
- (gegebenenfalls⁷) die Benennung der Kontrollstelle (= Aufenthaltsort = staging

keinerlei Einschränkungen, diese ist durch den Terminus „durch geeignete Kontrollen“ (oder „appropriate checks“) freigestellt.

Auf das zweite Prüfkriterium des Art. 14 Abs. 1 lit. a Z ii zurückkommend, steht außer Zweifel, dass die Beförderung den Vorschriften dieser VO [(EG) 1/2005] selbst dann entspricht, wenn Transporte etwa unter Missachtung der Bestimmungen der VO (EG) 561/2006 durchgeführt werden, wenn also beispielsweise nur zwei Fahrer Schlachtschweine über 24 Stunden Dauer ohne Fahrtunterbrechung befördern.

Unter Anspannung auf das erste, wesentlich rigorosere und umfassendere Prüfkriterium des Art. 14 Abs. 1 lit. a Z ii ist festzuhalten, dass es zwar europäische Realität sein mag, dass unter Missachtung der VO (EG) 561/2006 beispielsweise nur zwei Fahrer Schlachtschweine über 24 Stunden Dauer ohne Fahrtunterbrechung befördern. Als wirklichkeitsnahe (englisch: „realistic“) iSd VO darf dies aber (wie oben dargelegt) nicht angesehen werden, würde man doch andernfalls dem Gesetzgeber unterstellen, er gehe grundsätzlich davon aus, dass die von ihm erlassenen Regeln ohnehin nicht eingehalten werden. Davon ausgehend dürfen aber Planungen, die notwendig und offenkundig auf Rechtsverstößen aufbauen, auch seitens der Behörden weder gestattet noch toleriert werden: IdS sind beispielsweise Angaben im Fahrtenbuch über eine Zwei-Fahrer-Besetzung bei einer 24 Stunden währenden Fahrt vor dem Hintergrund der zitierten VO (EG) 561/2006 nicht wirklichkeitsnahe und nicht realistisch.

Dem könnte freilich – zumindest auf den ersten Blick – entgegengehalten werden, dass es nicht Aufgabe der zuständigen Behörde des Verladeortes, also der Veterinärbehörde, ist, namentlich die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer anlässlich eines Langstreckentransportes zu prüfen (vgl. zur kontroversiell geführten Diskussion CASSIDY, 2011). Sollte die Veterinärbehörde etwa verpflichtet sein, sich anlässlich der Überprüfung beispielsweise der Organe der Straßenaufsicht oder des Verkehrs-Arbeitsinspektorats (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/vai/index.html>) zu bedienen? Nicht nur, dass eine solche Vorgangsweise unpraktikabel und unverhältnismäßig wäre, wäre nicht ersichtlich, was diese Organe prüfen sollten. Denn anders als der VO (EG) 1/2005 ist den Sozial- und Straßenverkehrsvorschriften eine auf die Transportplanung bezogene ex-ante-Prüfung fremd. Hier tritt der zentrale Unterschied zum unionsrechtlichen Tiertransportregime zu Tage, das sich gerade nicht mit einer ex-post-Kontrolle begnügt, sondern – zumindest Langstreckentransporte betreffend – ein eigenes Zulassungs- bzw. Genehmigungsverfahren vorsieht. Sein Prüfungsmaßstab findet sich ausschließlich in Art. 14 Abs. 1 wieder, mö-

gen in diesen auch kraft ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung Aspekte aus anderen Regimen einfließen und zur Erreichung der von der VO (EG) 1/2005 verfolgten (insbesondere Tierschutz-) Interessen mittelbar zum Prüfungsmaßstab werden.

Davon ausgehend kann man sich abschließend folgenden in praxi auftretenden Fragen zuwenden:

Welche Bedeutung kommt der behördlichen Kenntnisnahme im Fall einer namentlich gegen die oben genannten Sozialvorschriften verstoßenden Transportplanung zu?

Macht sich der bewilligende Beamte strafbar, wenn er sehenden Auges Transporte bewilligt, die nur unter Rechtsbrechung (eines anderen als in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Rechtsgutes) durchgeführt werden können?

Wendet man sich erstgenannter Frage zu, so kann aus der Kenntnisnahme iSd Art. 14 Abs. 1 lit. c VO (EG) 1/2005 zunächst nur abgeleitet werden, dass die Transportplanung mit lit. a dieser Bestimmung übereinstimmt. Demgemäß kann sich aber auch die Bedeutung der genannten Erklärung bloß auf das Regime des Tiertransportrechts erstrecken und entfaltet außerhalb desselben keine (rechtfertigende oder entschuldigende) Wirkung. Weder können daraus Ermächtigungen abgeleitet werden, vorgegebene Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten zu müssen, noch solche, beispielsweise zulässige Höchstgeschwindigkeiten zu überschreiten. Schwieriger zu beantworten ist demgegenüber, was für den Organisator aus einer solchen Kenntnisnahme in tiertransportrechtlicher Hinsicht zu gewinnen ist. Hier scheint zum einen davon auszugehen, dass die Angaben im Fahrtenbuch ausnahmslos mit den zeitlichen Vorgaben der VO (EG) 1/2005 übereinstimmen werden. Zum anderen macht die VO klar, dass allfällige abweichende Planungen oder behördliche Genehmigungen (ausgenommen dort, wo dies ausdrücklich vorgesehen ist; zB Art. 23 Abs. 3) an den zeitlichen Transportdeterminanten keine Änderungen (iS einer Ausnahme-genehmigung) zu bewirken vermögen. Zumal die Bestimmungen der Anlage I Kapitel V sohin selbst nach Kenntnisnahme iSd Art. 14 Abs. 1 unmittelbar anwendbar bleiben⁹, gehen Fehleinschätzungen in der Planung zu Lasten des Organisators. Eine rechtfertigende oder entschuldigende Wirkung kommt der Kenntnisnahme daher insoweit nicht zu. Alleine eine Übertretung nach § 21 Abs. 1 Z 10 TTG 2007^{1,10} wird dem Organisator nicht mehr zur Last gelegt werden können.

Wendet man sich darauf aufbauend der zweiten Frage zu, so gilt es zu differenzieren: So gilt zunächst, dass die ohne Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen erfolgte und damit rechtswidrige Kenntnisnahme für sich – entsprechender Vorsatz¹¹ vorausgesetzt – in Österreich den Tatbestand des Missbrauchs der Amtsgewalt im

Sinne des § 302 StGB¹ begründet. Darüber hinaus könnte die (rechtswidrige) Kenntnisnahme als Beitragshandlung zu – tiertransportrechtlichen – Taten des Organisators, des Transportunternehmers oder des Lenkers qualifiziert werden. Eine verwaltungsstrafrechtliche Ahnung wegen § 7 VStG^{1,12} iVm § 21 Abs. 1 Z 21 TTG 2007¹³ käme (Vorsatz vorausgesetzt) ebenso in Betracht wie eine solche wegen § 222 Abs. 2 StGB¹⁴ (hier als unmittelbarer Täter).

Eine Verfolgung wegen Gefährdungen der Straßenverkehrssicherheit scheidet – angesichts der eingeschränkten Wirkung der Erklärung iSd Art. 14 Abs. 1 – demgegenüber ebenso aus wie eine Beteiligung an mit Sozialvorschriften im Zusammenhang stehenden Delikten.

5 Fazit und Schlussfolgerungen

Die VO (EG) 561/2006 (zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr) verpflichtet die Lenker von Tiertransportfahrzeugen zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Unter Einhaltung dieser Sozialgesetzgebung sind Langstreckentransporte von Tieren nur noch eingeschränkt möglich. So ist die heute noch übliche Beförderung von Rindern quer durch Europa mit zwei Fahrern und im Ausmaß von zumeist 29 Stunden dergestalt auf höchstens 20 Stunden Netto-Fahrtzeit zu beschränken.

Weit mehr als die Tiertransport-Verordnung (EG) 1/2005 ist die Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung (EG) 561/2006 der limitierende Faktor beim Transport von Tieren. Das Wissen um die maximal möglichen Fahrtzeiten der Lenker muss in die Plausibilitätsprüfung durch Amtliche Tierärzte vor der Verladung von Tieren einfließen und erforderlichenfalls in einen Verbesserungsauftrag iSd Art. 14 Abs. 1 lit. b VO (EG) 1/2005 münden.

Literatur

Rechtsnormen

- 1974 Strafgesetzbuch, BGBl. 60/1974 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 130/2011
- 1975 Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals 1970 (AETR), BGBl. Nr. 518/1975.
- 1985 VERORDNUNG (EWG) Nr. 3820/85 DES RATES vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31. 12. 1985). Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Stra-

- ßenverkehr vom 20. Dezember 1985 (ABl. L 370 vom 31.12.1985).
- 1991 Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG (ABl. L 340 vom 11.12.1991).
- 1991 Verwaltungsstrafgesetz, BGBl. Nr. 52/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I. Nr. 100/2011
- 2002 Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßenverkehrs ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002).
- 2005 VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 003 vom 5.1.2005).
- 2006 VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006). <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=65422&pageIndex=0&doclang=D&mode=doc&dir=&occ=first&part=1&cid=956225>
- 2007 54. Bundesgesetz, mit dem ein Tiertransportgesetz erlassen wird, und das Tierschutzgesetz und das Tierseuchengesetz geändert werden (Tiertransportgesetz 2007, BGBl. I Nr. 54/2007)

Inspection reports der FVO: http://ec.europa.eu/food/fvo/ir_search_en.cfm

Weitere relevante Rechtsnormen und die verwendete Literatur sind bei den Autoren erhältlich.

Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
ca.	zirka
dergl.	dergleichen
EG	Europäische Gemeinschaft

EWG	Europäische Wirtschafts-Gemeinschaft
EU	Europäische Union
inkl.	inklusive
iS	im Sinne
iSd	im Sinne des/der
iVm	in Verbindung mit
lit.	litera
RL	Richtlinie
Ro-Ro	Roll-on-roll-off (=Schiffstransporte, bei denen beladene Lastkraftwagen auf das Fährschiff fahren)
o. a.	oben angeführt
u. a.	unter anderem
s.	siehe
StGB	Strafgesetzbuch
TTG	Tiertransportgesetz
VO	Verordnung
VStG	Verwaltungsstrafgesetz
z. B.	zum Beispiel

Anschrift der Verfasser:

*Mag. Dr. Alexander Rabitsch
Tierärztliche Praxis Rosental
Waldstraße 13
A-9170 Ferlach¹⁵*

*Priv.-Doz. Dr. Wolfgang Wessely, LL.M.
Schottenbastei 10-16
A-1010 Wien*

Anmerkungen

1) s. Literatur > Rechtsnormen.

2) Lenkzeit sind nach Art 4 lit j VO (EG) Nr. 561/2006 Lenktätigkeiten, die entweder vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte aufgezeichnet werden oder von Hand während einer Betriebsstörung des Kontrollgerätes aufzuzeichnen sind (POMPLUN, 2007). Als Lenkzeit zählen alle Zeiten, die tatsächlich mit Lenktätigkeiten zugebracht werden. Dazu zählen insbesondere auch Wartezeiten im Straßenverkehr, wie der verkehrsbedingte Aufenthalt vor Ampeln, an Bahnschranken, an Kreuzungen oder in Staus. Wartezeiten an der Grenze sind dann als Dienst am Steuer zu werten, wenn das Fahrzeug jeweils nach einigen Minuten wieder vorgerückt werden muss, d.h., wenn die Lenker letztlich mit wacher Aufmerksamkeit im Fahrzeug sitzen (Thomann, 2010).

3) Lenkpausen dienen der Unterbrechung des monotonen Lenkens des Fahrzeuges durch den Lenker, um sich zumindest kurzzeitig zu erholen. Andere Arbeiten dürfen während der Lenkpause nicht ausgeübt werden (Thomann, 2008).

4) Der Lenker muss mit „anderen Arbeiten“ verbrachte Zeiten sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das

für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der VO (EG) Nr 561/2006 verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben (zit.: Thomann, 2010).

5) Die sich aus dem Wortlaut ergebende Verpflichtung auch von Behörden von Drittstaaten (!) scheint in dieser Allgemeinheit völkerrechtlich problematisch, zumal der Union eine Kompetenz, die Tätigkeit etwa russischer Behörden zu regeln, evidentermaßen nicht zukommt. Sie kann daher – völkerrechtskonform – nur dann Verbindlichkeit erlangen, wenn sich der jeweilige Drittstaat (etwa in Vertragsform) hiezu verpflichtet.

6) http://ec.europa.eu/food/fvo/index_en.cfm.

7) Die Verwendung der Kontrollstellen ist ex lege auf MKS- (Maul- und Klauenseuche) -empfindliche Tierarten (Klauentiere) beschränkt.

8) Dass diese Definition insoweit völlig missglückt ist, als in jenen Fällen, in denen der Transport lediglich von einem Transportunternehmer bewerkstelligt wird, streng genommen kein Organisator vorhanden wäre, der Abschnitt I des Fahrtenbuchs unterschreiben muss, sei angemerkt. Hier wird anzunehmen sein, dass den (einzigsten) Transportunternehmer die Verpflichtung zur Unterzeichnung trifft und er damit nach Art 2 lit. q Z iii zum Organisator wird; in der VO freilich steht dies nicht.

9) Vgl § 21 Abs. 1 Z 21 TTG 2007.

10) Die Bestimmung lautet: Wer [...] als Organisator oder Transportunternehmer entgegen Art. 5 Abs. 4 oder als Tierhalter entgegen Art. 8 Abs. 2 Satz 2 jeweils in Verbindung mit Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 die ihn jeweils treffenden Verpflichtungen hinsichtlich des Fahrtenbuches nicht einhält, [...] begeht eine Verwaltungsübertretung und ist bei Vorsatz mit einer Geldstrafe bis zu 4360 Euro, im Fall der Fahrlässigkeit mit einer Geldstrafe bis zu 1450 Euro zu bestrafen.

11) Die in Österreich erforderliche Wissentlichkeit des Befugnissmissbrauchs wird insbesondere durch eine langjährige Tätigkeit in einer bestimmten Position indiziert (zB OGH 14.12.1999, 14 Os 149/99).

12) Die Bestimmung lautet: § 7. Wer vorsätzlich veranlasst, dass ein anderer eine Verwaltungsübertretung begeht, oder wer vorsätzlich einem anderen die Begehung einer Verwaltungsübertretung erleichtert, unterliegt der auf diese Übertretung gesetzten Strafe, und zwar auch dann, wenn der unmittelbare Täter selbst nicht strafbar ist.

13) Die Bestimmung lautet: Wer [...] als Transportunternehmer die Ruhezeiten oder Vorgaben zur Beförderungsdauer nach Anhang I Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht einhält oder, [...] begeht eine Verwaltungsübertretung und ist bei Vorsatz mit einer Geldstrafe bis zu 4360 Euro, im Fall der Fahrlässigkeit mit einer Geldstrafe bis zu 1450 Euro zu bestrafen.

14) Die Bestimmung lautet: „Ebenso [Anm: mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen] ist zu bestrafen, wer, wenn auch nur fahrlässig, im Zusammenhang mit der Beförderung mehrerer Tiere diese dadurch, dass er Fütterung oder Tränke unterlässt, oder auf andere Weise längere Zeit hindurch einem qualvollen Zustand aussetzt.“ Angesprochen wäre vorliegend die Zufügung eines qualvollen Zustandes durch die Überschreitung von Transportzeiten (also – im Sinne des Gesetzes – „auf andere Weise“).

15) Der Autor hat im Auftrag des Amtes der Kärntner Landesregierung (Kohldorferstraße 98, A-9020 Klagenfurt) im Zeitraum von Oktober 1998 bis Dezember 2012 amtliche Tiertransportkontrollen durchgeführt.