



Deutsche Juristische Gesellschaft
für Tierschutzrecht e.V.

Deutsche Juristische Gesellschaft für Tierschutzrecht e.V.
Dircksenstraße 47 • 10178 Berlin

Kurzstellungnahme der Deutschen Juristischen Gesellschaft für Tier- schutzrecht e.V. (DJGT) zur Reformbedürftigkeit des Tiertransport- rechts

Dircksenstraße 47
10178 Berlin
Fax: +49 (0)30-400 54 68 69
poststelle@djgt.de
www.djgt.de

Berlin, 16.08.2020

Inhaltsverzeichnis

I.	Einführung und Zusammenfassung	2
II.	Tiertransporte bei extremen Temperaturen	4
1.	Transportverbot bei hohen Temperaturen	5
2.	Unsichere Wetterprognosen und Temperaturen im Transportfahrzeug	6
3.	Differenzierung nach Tierart und Temperaturuntergrenze	7
4.	Berücksichtigung der Be- und Entladezeit	8
5.	Keine Beschränkung auf Fahrten zum Schlachthof	9
III.	Verkürzung der Transportzeiten	9
IV.	Tiertransporte in Drittländer	11
1.	Nichteinhaltung der Anforderungen im Hinblick auf Transport- und Ruhezeiten und die Versorgung der Tiere	13
2.	Tierschutzrechtswidrige Schlachtbedingungen in Drittstaaten	15
3.	Keine Umgehung des Transportverbots in Drittstaaten über Zwischenstationen in anderen europäischen Ländern	18
4.	Keine Verbringung von Samen und Embryonen	19
5.	Kompetenz des Bundes	19
V.	Transport nicht transportfähiger Tiere	20
VI.	Transport nicht abgesetzter Kälber	21
1.	Ausstattung der Transportfahrzeuge	21
2.	Ruhepause nach Aufnahme der Milchmahlzeit	22
3.	Kompetenz des Bundes	22
VII.	Sanktionen bei Verstoß gegen die Vorschriften	23
VIII.	Staatsziel Tierschutz	23
IX.	Ergebnis	24

Der Verein ist durch
Bescheinigung des Finanz-
amtes Münster-Innenstadt
(St-Nr.: 337/5975/0365) vom
12.11.2013 als gemeinnützig
anerkannt.

Spenden und Beiträge sind
steuerlich abzugsfähig.

Sparkasse Münsterland Ost
Bankleitzahl 400 501 50
Konto 0000 496 448

IBAN: DE84
4005 0150 0000 4964 48
BIC: WELADED1MST

I. Einführung und Zusammenfassung

Tiertransporte stehen seit vielen Jahren unter verschiedenen Gesichtspunkten in der Kritik und Diskussion. Auch die Medien haben die Defizite im transportbezogenen Tierschutzrecht und dessen Durchsetzung vielfach aufgegriffen.¹

Rechtsgrundlagen für Tiertransporte sind

- auf europäischer Ebene: die 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 (EU-Tiertransportverordnung – EU-TTVO) und
- auf nationaler Ebene: die Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung – TierSchTrV).

Die EU-TTVO regelt unter anderem die Organisation und Durchführung von Tiertransporten und Anforderungen an die Transportmittel. Als Verordnung gilt sie unmittelbar in den Mitgliedstaaten und erfordert nicht den Akt der Umsetzung. Die TierSchTrV soll ausweislich § 1 Abs. 1 TierSchTrV dem Schutz von Tieren beim Transport und insbesondere der Durchführung der EU-TTVO dienen.

¹ „Seit 1991 hat der "37 Grad"-Autor Manfred Karremann oft im ZDF über das Schicksal der Tiere auf Langstreckentransporten berichtet. Die EU hat mehrfach mit verbesserten Vorschriften zum Tierschutz auf die Sendungen reagiert. Doch dies bietet zu wenig Schutz.“, vgl. nur Geheimsache Tiertransporte – Wenn Gesetze nicht schützen, 21.11.2017, abrufbar unter <https://www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-geheimsache-tiertransporte-100.html>; ARD Sendung Kontraste – Tiertransporte ins Ausland – Gequält und eingepfercht mit amtlicher Genehmigung, 24.05.2018, https://programm.ard.de/TV/daserste/kontraste/eid_28106675846882; Tiertransporte gnadenlos – Viehhandel ohne Grenzen, Film von Edgar Verheyen, 20.07.2020, abrufbar unter <https://programm.ard.de/TV/Programm/Alle-Sender/?sendung=281063261737960>.

Diese Rechtsgrundlagen sind jedoch unzureichend. Zudem mangelt es auf der Ebene der Mitgliedstaaten an effektiver Durchsetzung. Das Europäische Parlament ist in seiner EntschlieÙung vom 14. Februar 2019 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Mitgliedstaaten die EU-TTVO nur mangelhaft durchführen und durchsetzen.²

Es bedarf daher einer umfassenden Reformierung des Tiertransportrechts, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. Die Europäische Kommission hat eine Überarbeitung der europäischen Verordnungen zu Tiertransporten und Schlachtung im Rahmen der Farm to Fork Strategy bis Ende 2023 angekündigt.³

Vor dem Hintergrund des Staatsziels Tierschutz aus Art. 20a Grundgesetz (GG) ist die Bundesregierung verpflichtet, auch auf europäischer Ebene auf ein möglichst hohes Tierschutz-Niveau hinzuwirken (Siehe hierzu Ziffer VIII).⁴

Auf nationaler Ebene hat das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) am 25. Juni 2020 einen Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Tierschutztransportverordnung (im Folgenden: der Verordnungsentwurf) vorgelegt.

Im Hinblick auf Tiertransporte befasst sich dieser jedoch ausschließlich mit dem Problem der Transporte bei Temperaturen über 30 °C. Die vielen weiteren dringenden Problematiken im Zusammenhang mit Lebendtiertransporten greift dieser Verordnungsentwurf nicht auf. Es handelt sich hierbei insbesondere (nicht abschließend) um folgende Problembereiche: Grundsätzliche Verkürzung der Transportzeiten, Tiertransporte in tierschutzrechtliche Hochrisikodritt-länder, Transporte nicht transportfähiger Tiere, Transporte nichtabgesetzter

² EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 14. Februar 2019 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU (2018/2110(INI)), abrufbar unter https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0132_DE.html.

³ EU-Kommission, Farm to Fork Strategy, S. 10, 21, abrufbar unter https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/f2f_action-plan_2020_strategy-info_en.pdf.

⁴ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG, 3. Aufl., 2016, Art. 20a GG, Rn. 40.

Kälber und Sanktionierung. Im Folgenden wird die Notwendigkeit der Änderung und Anpassung des nationalen und europäischen Tierschutzrechts in diesen Problemfeldern dargestellt.

II. Tiertransporte bei extremen Temperaturen

Gemäß Art. 18 Abs. 1 lit. b) i.V.m. Anhang I Kapitel VI Nr. 3.1 EU-TTVO sind Transporte auf der Straße, die länger als acht Stunden dauern, nur erlaubt, wenn sichergestellt ist, dass im jeweiligen Straßentransportmittel eine Temperatur zwischen 5 °C und 30 °C (mit einer Toleranz von +/- 5 °C) eingehalten wird. Kürzere Transporte dürfen auch außerhalb dieser Temperaturvorgaben stattfinden. Gemäß Art. 1 Abs. 3 EU-TTVO steht die Verordnung jedoch etwaigen strengeren einzelstaatlichen Maßnahmen nicht entgegen, die den besseren Schutz von Tieren bezwecken, die ausschließlich im Hoheitsgebiet oder vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats aus auf dem Seeweg befördert werden.

Verstöße gegen die genannte Vorschrift der EU-TTVO stellen leider keinen Ausnahmefall dar. So hat eine Ministeriums-Auswertung der genehmigten Transporte aus Deutschland über die bulgarisch-türkische Grenze im Juli und August 2017 und Juli 2018 ergeben, dass von den insgesamt 210 Transporten 184 bei Temperaturen von über 30 °C durchgeführt wurden.⁵

Die Agrarministerkonferenz hat in ihrer Sitzung am 28. September 2018 bzgl. Tiertransporten in den Sommermonaten in den mediterranen Drittländern festgestellt, dass es „durchweg zu Temperaturen von mehr als 30°C kommt und damit die EG-rechtlich zulässigen Temperaturhöchstgrenzen nicht sicher eingehalten werden können.“⁶

⁵ Pressemitteilung des BMEL vom 24.09.2019 – Nr. 191/2019, abrufbar unter <https://www.bmel.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2019/191-tiertransporte.html>.

⁶ Ergebnisprotokoll der Agrarministerkonferenz vom 28.09.2018, TOP 43, Ziffer 2, abrufbar unter https://www.agrarministerkonferenz.de/documents/finales-ergebnisprotokoll_amk_2_1539350328.pdf.

Angesichts der klimatischen Veränderungen ist auch in Deutschland vermehrt mit Sommertemperaturen über der 30 °C-Marke zu rechnen. Nach Auswertungen des Deutschen Wetterdiensts, des Bundesamts für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz und der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik sind die Sommer in den letzten Jahren deutlich heißer geworden, eine Entwicklung, die sich mit sehr großer Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahrzehnten fortsetzen wird.⁷

Der Verordnungsentwurf sieht nun vor, dass innerstaatliche Beförderungen zu einem Schlachthof spätestens nach viereinhalb Stunden beendet sein müssen, wenn nicht sichergestellt ist, dass zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung in dem Bereich, in dem sich die Tiere während des Transportes aufhalten, eine Temperatur von nicht mehr als 30 °C herrscht.

Diese Regelung geht in die richtige Richtung, ist jedoch aus Tierschutzgründen unzureichend.

1. Transportverbot bei hohen Temperaturen

Vielmehr sollten in Zukunft bei sehr hohen und sehr niedrigen Temperaturen (die es differenziert festzulegen gilt) überhaupt keine Tiertransporte stattfinden dürfen. Auf Basis dieser richtigen Grundvorstellung ging Bundeslandwirtschaftsministerin Julia Klöckner bereits im letzten Jahr davon aus: „Wenn es bei den Tieren im Transporter über 30 Grad heiß ist, ist der Transport untersagt.“⁸ So ist es nach aktueller Rechtslage aber nicht.

Für die Tiere bedeutet der Transport bei hohen Temperaturen eine enorme Belastung des Kreislaufes, die tödlich enden kann. Eine Versorgung mit ausreichend Wasser ist oftmals nicht ausreichend sichergestellt, weil nicht alle Tiere bei vollbelegten Transportern an die Tränken gelangen oder die Tränken

⁷ Klimawandel: Die 10 heißesten Sommer in Deutschland, Österreich und der Schweiz, 03.07.2020, <https://www.wetter.de/cms/klimawandel-die-10-heissesten-sommer-in-deutschland-4571689.html>.

⁸ Pressemitteilung des BMEL vom 24.09.2019 – Nr. 191/2019, abrufbar unter <https://www.bmel.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2019/191-tiertransporte.html>.

lange vor der Ankunft leer sind.⁹ Der Fahrtwind allein ist zur Kühlung nicht ausreichend, besonders nicht für die Tiere, die innen stehen. So starben im Jahr 2019 bei Transporten unzählige Tiere.¹⁰ Vor diesem Hintergrund sind selbst Transporte mit einer Dauer von viereinhalb Stunden zu lang. Stattdessen sollten bei hoher Wärme Tiertransporte untersagt werden und die Transporte auf kühlere Tage verlegt werden oder in den frühen Morgen- oder Abendstunden stattfinden.

2. Unsichere Wetterprognosen und Temperaturen im Transportfahrzeug

Die 30 °C-Marke ist schließlich auch nicht als Obergrenze geeignet.

Dies zum einen, weil Wetterprognosen per se unsicher sind und es trotz der Prognose von 30 °C zu tatsächlichen Überschreitungen dieser Grad-Marke kommt und die Tiertransporte dann aufgrund der vorangegangenen Prognose trotzdem stattfinden. Dies hat bereits das Bundesland Rheinland-Pfalz erkannt. Mit Erlass vom 7. August 2019 hat das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten bestimmt, dass „Abfertigungen langer Beförderungen ab vorhergesagten Temperaturen von mehr als 27°C zu versagen“¹¹ sind, da Temperaturabweichungen trotz Vorhersagen regelmäßig auftreten würden. Es ist daher aufgrund der Unsicherheiten, die Wetterprognosen in sich bergen, eine niedrigere Temperaturschwelle zu wählen.

⁹ Frankfurter Allgemeine Zeitung, Hunderte Hühner verendet: Keine Tiertransporte bei Hitze, 26.07.2019, abrufbar unter <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/ministerin-kloeckner-keine-tiertransporte-bei-hitze-16303775.html>.

¹⁰ Allein während eines einzigen Transports bei 34 °C starben 500 von 4500 Hühnern, wobei bei weiteren 400 bis 500 Hühnern befürchtet wurde, dass sie an den Folgen des Transports sterben würden und laut Einschätzung der Tierärztin vor Ort keines der Tiere den Transport von Frankreich nach Polen überlebt hätte. Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, Hunderte Hühner verendet: Keine Tiertransporte bei Hitze, 26.07.2019, abrufbar unter <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/ministerin-kloeckner-keine-tiertransporte-bei-hitze-16303775.html>.

¹¹ Erlass des Ministeriums für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz vom 07.08.2019, Ziffer 6.

Zum anderen steigt bei Außentemperaturen über 30 °C die Temperatur im Fahrzeuginneren deutlich über 30°C, was auf unterschiedliche Faktoren wie körpereigene Wärme der Tiere, Ladedichte und Fahrt oder Stillstand des Transportfahrzeugs zurückzuführen ist.¹²

30 °C ist daher als Obergrenze zu hoch.

3. Differenzierung nach Tierart und Temperaturuntergrenze

Neben einer Temperaturobergrenze muss auch eine Temperaturuntergrenze berücksichtigt werden. Niedrige Temperaturen bleiben im Verordnungsentwurf jedoch gänzlich unberücksichtigt. Dabei versteht es sich bereits von selbst, dass beispielsweise die Wasserversorgung bei Temperaturen unter 0 °C nicht gesichert ist, da die Tränkesysteme der LKW einfrieren.¹³

Es ist darüber hinaus unter Tierschutzgesichtspunkten nicht vertretbar, pauschal von einer Temperaturobergrenze von 30 °C auszugehen. Für manche Tierarten liegt die Toleranzschwelle deutlich tiefer.

Beispielsweise sollte laut des Animal Health and Welfare Gremiums (AHAW) der European Food and Safety Society die Temperatur in den Behältnissen, in denen Hühner transportiert werden, die für die Fleischerzeugung gezüchtet werden, verschiedenen Studien zufolge idealerweise höchstens 24 °C bis

¹² Animals' Angels, Kurzdossier – Warum Exporte von lebenden ‚Nutz‘tieren in Nicht-EU-Länder ohne ausreichende Tierschutzgarantien nicht genehmigt werden sollten, Juli 2020, S. 11.

¹³ Animals' Angels, Kurzdossier – Warum Exporte von lebenden ‚Nutz‘tieren in Nicht-EU-Länder ohne ausreichende Tierschutzgarantien nicht genehmigt werden sollten, Juli 2020, S. 10.

25 °C und mindestens 5 °C betragen.¹⁴ Bei Kaninchen sollte die Temperatur nicht unter 5 °C und über 20 °C liegen.¹⁵

Es ist daher unter Tierschutzgesichtspunkten nicht sachgerecht, pauschal eine Obergrenze von 30 °C festzulegen. Der Ordnungsgeber müsste vielmehr nach Tierart differenzierte Studien einholen, auf Basis dieser Ergebnisse, die Temperaturspannen (sowohl Ober- als auch Untergrenze) ausrichten und bis dahin Tiertransporte bei Temperaturen von unter 5 °C und über 25 °C (außer bei Kaninchen, für die eine Obergrenze von 20 °C gilt), aussetzen.

4. Berücksichtigung der Be- und Entladezeit

Die vorgeschlagene Regelung könnte dahingehend ausgelegt werden, dass sie lediglich den Zeitraum zwischen Abfahren und Ankunft erfasst. In die Transportdauer müssen jedoch auch die Be- und Entladezeiten eingerechnet werden. Dies sollte, um Missbrauch zu vermeiden, ausdrücklich geregelt werden.

Die EU-TTVO verwendet, ebenfalls wie der Formulierungsvorschlag im Verordnungsentwurf, die Terminologie der „Beförderung“. Beförderung ist gemäß Art. 2 lit. j) EU-TTVO „der gesamte Transportvorgang vom Versand- zum Bestimmungsort, einschließlich des Entladens, Unterbringens und Verladens an Zwischenstationen.“¹⁶ Für die TierSchTrV kann aufgrund des Vorrangs des Gemeinschaftsrechts keine andere Auslegung gelten. Da im Zusammenhang mit der EU-TTVO aber auch die gegenteilige Ansicht vertreten wird, dass Beförderung ausschließlich die Zeitspanne vom Losfahren des Transportfahrzeugs bis zum Anhalten am Bestimmungsort betreffe, sollte dies zur Sicherheit

¹⁴ EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), Scientific Opinion concerning the Welfare of Animals during Transport, 12.01.2011, S. 71, abrufbar unter <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2011.1966>; EFSA bewertet Risiken für den Schutz von Tieren beim Transport, 12.01.2011, abrufbar unter <https://www.efsa.europa.eu/de/press/news/110112>.

¹⁵ EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), Scientific Opinion concerning the Welfare of Animals during Transport, 12.01.2011, S. 45, abrufbar unter <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2011.1966>.

¹⁶ Vgl. hierzu ausführlich Maisack/Rabitsch, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle (ATD) 2019, 200.

ausdrücklich in der entsprechenden Regelung in der TierSchTrV klargestellt werden.

5. Keine Beschränkung auf Fahrten zum Schlachthof

Nach dem Wortlaut der vorgeschlagenen Regelung im Verordnungsentwurf ist die Begrenzung der Transportdauer auf Transportfahrten zum Schlachthof begrenzt. Ein vernünftiger Grund für diese Begrenzung ist nicht ersichtlich. Die Fahrt zum Schlachthof ist für die Tiere nicht zu unterscheiden von einer Fahrt zum Zucht- oder Mastbetrieb. Auch dort endende Fahrten müssen demnach von der Regelung im Verordnungsentwurf erfasst sein.

III. Verkürzung der Transportzeiten

Die Änderungsverordnung sieht eine Verringerung der Transportzeit lediglich für den Fall von Temperaturen über 30 °C vor. Aus Tierschutzgründen ist jedoch eine allgemeine Reduzierung der Dauer der Lebewesentransporte notwendig.

Gemäß § 1 Satz 2 Tierschutzgesetz (TierSchG) darf niemand einem Tier ohne vernünftigen Grund Schmerzen, Leiden oder Schäden zufügen. Bei Lebewesentransporten sind Schmerzen, Leiden oder Schäden für die Tiere jedoch nicht ausgeschlossen. Selbst bei Einhaltung aller Vorschriften kann es zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen des Wohlbefindens der Tiere kommen, so z.B. bei unsachgemäßer Versorgung.¹⁷ Insbesondere bei Langstreckentransporten ist der Eintritt von Schmerzen, Leiden und Schäden sehr wahrscheinlich. Die Tiere können den andauernden Belastungen beispielsweise durch ständiges Verladen, lange Standzeiten, extreme Außentemperaturen und unregelmäßige Versorgung nicht standhalten, was zu erheblichen Leiden führen kann.¹⁸ Vielmehr zeichnen sich landwirtschaftlich genutzte Tiere durch eine besondere Transportempfindlichkeit aus, da sie einseitig auf bestimmte

¹⁷ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG, 3. Aufl., 2016, § 17 TierSchG, Rn. 145.

¹⁸ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG, 3. Aufl., 2016, Einf. Tiertransport-VO, Rn. 20.

Leistungsmerkmale gezüchtet werden, die zulasten der körperlichen Robustheit und Anpassungsfähigkeit gehen.¹⁹ Darüber hinaus leiden solche Tiere aufgrund ihrer intensiven und bewegungsarmen Haltungsformen unter mangelndem Training der Muskulatur und aufgrund ihrer eintönigen Umgebung unter der Unfähigkeit, Veränderungen stressfrei zu überstehen.²⁰ Dies alles kann Schmerzen, Leiden und Schäden zur Folge haben.

Ein vernünftiger Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Ein vernünftiger Grund liegt vor, „wenn er als triftig, einsichtig und von einem schutzwürdigen Interesse getragen anzuerkennen ist, und wenn er unter konkreten Umständen schwerer wiegt als das Interesse des Tieres an seiner Unversehrtheit“²¹. In die Abwägung ist einzubeziehen, „ob geeignete, zielführende Alternativen vorliegen“²². Ein vernünftiger Grund ist letztendlich nicht gegeben, wenn der Hauptzweck für den Menschen nicht schwerer wiegt, als die durch die menschliche Handlung herbeigeführten Schmerzen, Leiden oder Schäden.²³

Geeignete und zielführende Alternativen für Transporte über längere Strecken liegen vor und weitere können eingeführt werden. So kann das Fleisch bereits geschlachteter Tiere transportiert werden, anstelle der Tiere selbst.²⁴ Darüber hinaus hat die Agrarministerkonferenz am 12. April 2019 (im Zusammenhang mit Transporten in Drittländer) angeregt, dass Zuchtorganisationen prüfen sollten, ob genetische Ressourcen nicht per Samen oder Embryonen versendet

¹⁹ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG, 3. Aufl., 2016, Einf. Tiertransport-VO, Rn. 20.

²⁰ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG, 3. Aufl., 2016, Einf. Tiertransport-VO, Rn. 20.

²¹ BT-Drs. 16/9742, S. 4 – Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Europäisches Erhaltungszuchtprogramm für Sibirische Tiger, S. 4.

²² BT-Drs. 16/9742, S. 4 – Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Europäisches Erhaltungszuchtprogramm für Sibirische Tiger, S. 4.

²³ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG, 3. Aufl., 2016, § 1, Rn. 33.

²⁴ Für die Schlachtung müssten Tiere bei Entwicklung entsprechender Schlachtmobile nicht einmal transportiert werden, vgl. hierzu Fink-Keßler/Franz/Ibrahim/Müller, ATD 2020, 69 ff. – EU-Zulassung teilmobiler Schlachtung von Rindern.

werden könnten.²⁵ Der Transport von Samen und Embryonen müsste jedoch auf Transporte innerhalb der EU beschränkt werden, da in Drittländern eine tierschutzrechtsgerechte Behandlung der Tiere mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht stattfindet (hierzu siehe Ziffer IV).

Vor diesem Hintergrund ist es dringend geboten, die Dauer von Lebendtiertransporten auf maximal vier Stunden innerhalb Deutschlands und maximal acht Stunden bei internationalen Transporten zu begrenzen.²⁶

IV. Tiertransporte in Drittländer

Die nicht mehr zu leugnenden, gravierenden tierschutzrechtlichen Probleme im Zusammenhang mit Transporten in nicht-europäische Drittstaaten wurden in letzter Zeit stetig an die Bundesländer, die Bundesregierung und an die Europäische Kommission adressiert.²⁷

Die Bundesländer Bayern, Hessen und Schleswig-Holstein haben die Problematik im Jahr 2019 erkannt und Tiertransporte in 17 tierschutzrechtliche Hochrisikodrittstaaten (Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan, Usbekistan) verboten bzw. strengeren Anforderungen unterworfen.²⁸ Daraufhin wurden jedoch die Tiere, die aus diesen Bundesländern heraus nicht mehr in diese Länder transportiert werden konnten,

²⁵ Ergebnisprotokoll der Agrarministerkonferenz vom 12.04.2019, TOP 28, Ziffer 6, abrufbar unter https://www.agrarministerkonferenz.de/documents/endgueltiges-ergebnisprotokoll_1556268137.pdf.

²⁶ So auch Pressemitteilung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 14.07.2020, abrufbar unter <https://www.gruene-bundestag.de/presse/pressemitteilungen/verbot-des-kuemenschredders-ist-laengst-ueberfaellig>; Dinter, Der Kritische Agrarbericht 2019, 262, 266 – Freie Fahrt für Tierleid; ausführlich zu Problemen bei der Abfertigung langer, grenzüberschreitender Tiertransporte Maisack/Rabitsch, TiRuP 2020, A-35 ff.

²⁷ Vgl. gemeinsamer Offener Brief mehrerer Tierschutzorganisationen an die EU-Kommissionäre Slawomir Wojciechowski und Stella Kyriakides vom Mai 2020; Offener Brief von Tierärzten für verantwortbare Landwirtschaft e.V. an Julia Klöckner vom April 2020, Gemeinsamer Offener Brief mehrerer Tierschutzorganisationen an die Landräte mehrerer Landkreise vom 26.07.2020.

²⁸ • Bayern, Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, Pressemeldung vom 13.03.2019, abrufbar unter <https://www.bayern.de/glauber-tiertransporte-in-drittstaaten-umweltministerium-legt-liste-vor-neue-zentralstelle-wird-eingerichtet/>.

schlicht über die Landkreise anderer Bundesländer in die Hochrisikostaaten exportiert.²⁹

Infolge der Strafanzeigen zulasten mehrerer amtlicher Tierärzte einiger dieser Landkreise aufgrund der Abfertigung von Tiertransporten in solche Hochrisikodrittstaaten³⁰ sowie aufgrund der diesbezüglichen Reportagen und Meldungen in Presse und Fernsehen³¹, haben sich nun weitere Bundesländer (Brandenburg, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Thüringen) dazu durchgerungen, von Tiertransporten in derartige Drittstaaten abzusehen, sich dahingehend abzustimmen, solche Transporte zu verbieten oder diese zu erschweren.³²

-
- Hessen, Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Pressemitteilung vom 12.03.2019, abrufbar unter <https://umwelt.hessen.de/pressearchiv/pressemitteilung/hessen-stoppt-export-von-nutztieren-drittlaender>; Verlängerung des Erlasses, Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Pressemitteilung vom 17.04.2019, abrufbar unter <https://umwelt.hessen.de/pressearchiv/pressemitteilung/tiertransporte-drittlaender-weiterhin-gestoppt-hessen-verlaengert-erlass>.
 - Schleswig-Holstein, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, Pressemitteilung vom 22.03.2019, abrufbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/V/Presse/PI/2019/0319/190322_tiertransporte_erlass.html.

²⁹ Die neun Landkreise Aurich (Niedersachsen), Emsland (Niedersachsen), Görlitz (Sachsen), Oberspreewald-Lausitz (Brandenburg), Prignitz (Brandenburg), Rhein-Sieg-Kreis (Nordrhein-Westfalen), Steinfurt (Nordrhein-Westfalen), Teltow-Fläming (Brandenburg) und Trier-Saarburg (Rheinland-Pfalz) waren seither für 97% aller Leberdierexporte in Tierschutz-Hochrisiko-Staaten verantwortlich, vgl. Tiertransporte – Eine Qual – mit amtlicher Genehmigung, 16.07.2020, abrufbar unter <https://www.tagesschau.de/investigativ/mittagsmagazin/tiertransporte-107.html>.

³⁰ VIER PFOTEN erstattet 21 Strafanzeigen: Beihilfe zur Tierquälerei bei Tiertransporten, Pressemitteilung vom 08.07.2020, abrufbar unter <https://www.vier-pfoten.de/unseregeschichten/presse/juli-2020/vier-pfoten-erstattet-21-strafanzeigen-beihilfe-zur-tierquaelerei-bei-tiertransporten>; DJGT stellt Strafanzeigen gegen amtliche Tierärzte, Meldung vom 14.07.2020, abrufbar unter https://www.djgt.de/?action=start_news&cmd=view&id=6906.

³¹ Vgl. nur Tiertransporte – Eine Qual – mit amtlicher Genehmigung, 16.07.2020, abrufbar unter <https://www.tagesschau.de/investigativ/mittagsmagazin/tiertransporte-107.html>; Brandenburg ist ein Umschlagplatz für Tierexporte in „Hochrisikostaaten“, 16.07.2020, abrufbar unter <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2020/07/brandenburg-tierexporte-umschlagsplatz-hochrisikostaaten.htm>; Tiertransporte gnadenlos – Viehhandel ohne Grenzen, Film von Edgar Verheyen, 20.07.2020, abrufbar unter <https://programm.ard.de/TV/Programm/Alle-Sender/?sendung=281063261737960>.

³² • Brandenburg, Ministerium für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz, Pressemitteilung Nr. 336/2020 vom 24.07.2020, abrufbar unter <https://msgiv.brandenburg.de/msgiv/de/presse/pressemitteilungen/detail/~24-07-2020-tiertransporte-in-drittlaender-werden-ausgesetzt>.

Hintergrund der Notwendigkeit eines Verbots von Lebendtiertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikostaaen ist zum einen die mangelnde Versorgung der Tiere auf dem Transport, der Verstoß gegen Ruhezeiten sowie zum anderen die tierschutzwidrige Behandlung und Schlachtung in diesen Ländern.

1. Nichteinhaltung der Anforderungen im Hinblick auf Transport- und Ruhezeiten und die Versorgung der Tiere

Gemäß Anhang I Kapitel V EU-TTVO müssen Tiere bei Langstreckentransporten auf der Straße nach bestimmten Zeitspannen an hierfür zugelassenen Entlade- und Versorgungsstationen (sog. Kontrollstellen im Sinne von Art. 2 lit. h) EU-TTVO) abgeladen, gefüttert und getränkt werden und eine bestimmte Ruhezeit erhalten. So müssen Rinder gemäß Anhang I Kapitel V Nr. 1.4 lit. d) i.V.m. Nr. 1.5 EU-TTVO bei Langstreckentransporten auf der Straße nach maximal 29 Stunden an solchen Stationen für 24 Stunden abgeladen und versorgt werden.

Diese Versorgungsstationen müssen den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans (Kontrollstellenverordnung) entsprechen und für die Versorgung von Tieren zugelassen sein.

-
- Baden-Württemberg, Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz, Pressemitteilung Nr. 195/20 vom 29.07.2020, abrufbar unter <https://mlr.baden-wuerttemberg.de/de/unser-service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/land-baden-wuerttemberg-untersagt-tiertransporte-in-weit-entfernte-drittstaaten/>.
 - Niedersachsen, Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Erlass vom 23.07.2020.
 - Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, Erlass vom 21.07.2020.
 - Rheinland-Pfalz, Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten, Erlass vom 28.07.2020.
 - Sachsen, Staatsministerium für Soziales und Gesellschaftlichen Zusammenhalt, Pressemitteilung vom 28.07.2020.
 - Thüringen, Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie, Erlass vom 30.07.2020.

Diese Anforderungen gelten auch außerhalb der europäischen Union. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat im Jahr 2015 ausdrücklich entschieden, dass die Anforderungen der EU-TTVO bei einem Langstreckentransport bis zum endgültigen Bestimmungsort gelten und somit auch für Transporte in nichteuropäische Drittstaaten Anwendung finden.³³

Eingehalten werden die Anforderungen jedoch nicht. Tatsächlich gibt es in der Türkei, im Nahen Osten und nördlichen Afrika sowie in weiten Teilen Russlands keine Versorgungsstationen, die den Anforderungen der Kontrollstellenverordnung ansatzweise entsprechen oder zu diesen gleichwertig sind.³⁴ Insgesamt gibt es so gut wie keine zuverlässigen (amtlichen) Informationen über Entladeställe in Nicht-EU-Ländern.³⁵ Selbst innerhalb der EU können Tiere im Notfall mangels Versorgungsstationen oft nicht entladen werden.³⁶

Bzgl. Russland wurde dies gegenüber dem BMEL sogar schriftlich bestätigt. In einem Schreiben an das BMEL vom 7. April 2020 hat der russische Dienst für veterinärrechtliche Überwachung bestätigt, dass derzeit keine Versorgungsstellen in Betrieb sind. Es ist hiermit schriftlich bestätigt worden, dass die europarechtlichen Anforderungen an Tiertransporte bei solchen, die Russland als Ziel- oder Transitland haben, nicht eingehalten werden können. Dies war bereits im Sommer 2019 von deutschen Amtsveterinärinnen berichtet worden, die Entlade- und Versorgungsstationen in der Russischen Föderation, die in Transportplänen nach der EU-TTVO zu Langstreckentransporten angegeben werden, besichtigten.³⁷

³³ EuGH, Urt. v. 23.04.2015 – C-242/13, Rn. 37.

³⁴ Vgl. hierzu ausführlich Maisack/Rabitsch, ATD 2020, 37, 44.

³⁵ Animals' Angels, Kurzdossier – Warum Exporte von lebenden ‚Nutz‘tieren in Nicht-EU-Länder ohne ausreichende Tierschutzgarantien nicht genehmigt werden sollten, Juli 2020, S. 2.

³⁶ Animals' Angels, Kurzdossier – Warum Exporte von lebenden ‚Nutz‘tieren in Nicht-EU-Länder ohne ausreichende Tierschutzgarantien nicht genehmigt werden sollten, Juli 2020, S. 2.

³⁷ Fuchs/Hellerich/Herfen/Martin, ATD 2020, 29.

Auf diese Umstände haben sich auch das Verwaltungsgericht Münster und das Verwaltungsgericht Osnabrück berufen, als sie den jeweiligen Antrag auf Verpflichtung der Veterinärbehörde zur Abfertigung von Transporten von trächtigen Rindern nach Usbekistan abgelehnt haben.³⁸

Es ist also nicht sichergestellt, dass die Anforderungen der EU-TTVO im Hinblick auf Transport- und Ruhezeiten und die Versorgung der Tiere eingehalten werden. Eine tierschutzrechtlich vorgeschriebene Versorgung der Tiere ist nicht gewährleistet. Aus diesem Grund sind Tiertransporte in Drittstaaten zu verbieten. Die Durchführung des Tiertransports von einer Plausibilitätskontrolle abhängig zu machen, birgt zu viele Unsicherheiten und Risiken für die transportierten Tiere.

2. Tierschutzrechtswidrige Schlachtbedingungen in Drittstaaten

Sind die Tiere dann einmal in einem Hochrisikodrittstaat angekommen, erfahren sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine nach deutschen und europäischen Maßstäben verbotene und tierschutzwidrige betäubungslose Schlachtung unter tierquälerischen Begleitumständen.³⁹

Auch wenn Tiere als Zuchttiere in solche Staaten transportiert werden, werden sie früher oder später geschlachtet werden. Darüber hinaus erhärtet sich der Verdacht eines Zuchttier-Eikettenschwindels, da trotz als solche deklariertes zahlreicher Zuchttiertransporte beispielsweise in die Türkei dort keine Zuchtviehbestände aufgebaut wurden.⁴⁰

³⁸ VG Münster, Beschl. vom 05.06.2020 – 9 L 446/20; VG Osnabrück, Beschl. v. 09.06.2020, 6 B 44/20.

³⁹ Vgl. ausführlich DJGT, Stellungnahme zu aktuellen juristischen Problemen im Zusammenhang mit Rindertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikoländer, 07.05.2019/21.09.2019, S. 39, abrufbar unter <https://www.vereinonline.org/djgt/files/www/veroeffentlichungen24.pdf>.

⁴⁰ Marahrens, ZDF, Sendung „Kontraste“ am 24.5.2018, Artikel zur Sendung <https://www.tagesschau.de/inland/lebendtierexporte-101.html>; Maisack/Rabitsch, ATD 2020, 37, 40; Deutscher Tierschutzbund e.V., Export von Hochleistungsrindern zum Aufbau einer Milchproduktion in Drittstaaten, Juli 2018 sowie Deutscher Tierschutzbund e.V., Endstation Wüste: Eignen sich deutsche Zuchtrinder zur Milcherzeugung in Drittstaaten?,

Aufgrund der Schlachtpraktiken in diesen Ländern erleiden die Tiere erhebliche und länger anhaltende Schmerzen und Leiden bis zum Tod, da das Schächten in diesen Staaten die übliche Form der Schlachtung darstellt, die ohne Betäubung stattfindet. Bei Rindern beispielsweise bleibt auch nach dem Schächtschnitt die Blutversorgung des Gehirns durch Arterien in der Wirbelsäule noch eine Zeitlang aufrechterhalten. Das Rind bleibt daher während des Ausblutens bis zu mehreren Minuten bei Bewusstsein.⁴¹ Aufgrund der durch die Behandlung entstehende Todesangst beim Tier, kommt es zu einem verstärkten Atmungsvorgang, wodurch das Blut und der aus der durchtrennten Speiseröhre austretende Vormageninhalt in die Lungen gelangt.⁴² Dies führt wiederum zu schweren Erstickungsanfällen.⁴³ Die Rinder erleiden hierdurch erhebliche Schmerzen, Leiden und Todesangst.

Diese grausamen Praktiken werden erschwerender Weise noch begleitet von weiteren tierschutzwidrigen Behandlungen, die den Tieren erhebliche Leiden, Schäden und Schmerzen zufügen. Damit die Tiere sich möglichst wenig zur Wehr setzen und in ihrer Panik gebändigt werden können, werden ihnen weitere Grausamkeiten angetan wie: das Durchschneiden der Beinsehnen, das Ausstechen der Augen, das Verdrehen des Schwanzes, das Zusammenbinden der vorderen und hinteren Extremitäten und das Hochziehen an den Hintergliedmaßen, das Verwenden von Zwangsständen wie Trip-Floor-Boxes.⁴⁴

März 2020, abrufbar unter https://www.tierschutzbund.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Hintergrundinformationen/Landwirtschaft/Endstation_Wueste_DVG_Tagung_2020.pdf; DJGT, Stellungnahme zu aktuellen juristischen Problemen im Zusammenhang mit Rindertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikoländer, 07.05.2019/21.09.2019, S. 39, abrufbar unter <https://www.vereinonline.org/djgt/files/www/veroeffentlichungen24.pdf>.

⁴¹ Hilsenbeck, Untersuchungen zur Entblutezeit bei Rindern nach Bolzenschussbetäubung, 2007, S. 23, abrufbar unter https://edoc.ub.uni-muenchen.de/6897/1/Hilsenbeck_Eva_Maria.pdf.

⁴² Kessler, Wie lange leiden Tiere beim Schächten?, 10.10.2001, abrufbar unter https://www.vgt.ch/news_bis2001/011010.htm.

⁴³ Kessler, Wie lange leiden Tiere beim Schächten?, 10.10.2001, abrufbar unter https://www.vgt.ch/news_bis2001/011010.htm.

⁴⁴ Maisack/Rabitsch, ATD 2020, 37, 40; zu Trip-Floor-Boxes siehe: <https://www.youtube.com/watch?v=3FgTOFs4ND0>, <https://www.youtube.com/watch?v=2QjEJ8mK3oY>, <https://www.youtube.com/watch?v=-sexXw-gWw8>.

Sämtliche dieser Behandlungen erfüllen die deutschen Straftatbestände der Tierquälerei gemäß § 17 Nr. 2a) und 2b) TierSchG, da den Rindern aus Rohheit erhebliche Schmerzen oder Leiden, länger anhaltende oder sich wiederholende erhebliche Schmerzen oder Leiden zufügt werden.

In Deutschland würden solche Taten mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft (§ 17 TierSchG). Mit welcher Rechtfertigung liefert man also in Deutschland gezüchtete Tiere in Länder aus, in denen solche Tierquälereien an der Tagesordnung stehen? Die Gründe hierfür sind ausschließlich wirtschaftlicher Art. Wie sollen aber wirtschaftliche Interessen solche Grausamkeiten rechtfertigen? Tatsächlich wurde bereits mehrfach richterlich entschieden, dass wirtschaftliche Interessen keine Verstöße gegen das Tierschutzgesetz rechtfertigen.⁴⁵ Diese Sichtweise wurde jüngst durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, das aus diesem Grund richtigerweise auch das Töten von sog. Eintagsküken als nicht mit dem Tierschutzgesetz vereinbar bewertet.⁴⁶

Im Übrigen sieht die Verordnung (EG) Nr. 1099/2009 über den Schutz von Tieren zum Zeitpunkt der Tötung (EU-Tierschlachtverordnung) explizite Vorgaben für den umgekehrten Fall vor. Nach Art. 12 der EU-Tierschlachtverordnung ist für die Einfuhr von Fleisch aus einem Drittland als Begleitpapier eine Bescheinigung erforderlich, die belegt, dass Vorschriften eingehalten worden sind, die denen der Kapitel II und III dieser Verordnung (Allgemeine Anforderungen und zusätzliche Anforderungen für Schlachthöfe) zumindest gleichwertig sind. Fleisch aus Drittländern darf also nur dann in die EU eingeführt werden, wenn in diesem Begleitpapier bestätigt wird, dass das Fleisch unter Vorgaben zum Schutz der Tiere „produziert“ wurde, die den Vorschriften der EU-Tierschlachtverordnung mindestens gleichwertig sind. Dahinter stehen tierschutzrechtliche Wertungen. Im Umkehrschluss kann es nicht dem Willen der EU entsprechen,

⁴⁵ Z. B. Bayerischer VGH, Beschl. v. 17.01.2013 (9 ZB 10.1458) (zur Reduzierung eines Schafbestandes); Bayerischer VGH, Beschl. v. 07.01.2013 (9 ZB 11.2455) (zur Untersagung einer Rinderhaltung).

⁴⁶ BVerwG, Urt. v. 16.06.2019 – C 28/16.

dass bei der Ausfuhr von lebenden Tieren, die in Drittländern geschlachtet werden, die Art der Schlachtung sowie die damit verbundenen Zustände und Handlungen irrelevant sind und daher pauschal Lebendtierexporte in genau solche Drittländer abgefertigt werden dürfen, in denen bekanntermaßen in eklatanter Weise gegen deutsche und europäische Tierschutzbestimmungen verstoßen wird.

Vor diesem Hintergrund sind Lebendtiertransporte in Drittstaaten dringend zu verbieten.

3. Keine Umgehung des Transportverbots in Drittstaaten über Zwischenstationen in anderen europäischen Ländern

Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass ein Verbot von Tiertransporten in Drittstaaten nicht durch das Nutzen einer Zwischenstation in einem dazwischengeschalteten Staat umgangen wird.

Beispielsweise werden zahlreiche Kälber jedes Jahr von Deutschland nach Spanien oder Italien transportiert, dort gemästet und von dort aus weiter in nicht-europäische Hochrisikodrittstaaten verbracht, wo sie grausam geschäch- tet werden.⁴⁷

Neben dem Verbot des direkten Tiertransports in Drittstaaten ist daher auch der Transport in vorgelagerte innereuropäische Staaten, die lediglich als Zwischenstation dienen sollen, zu verbieten. Dies gilt unabhängig davon, ob die Tiere direkt in das Drittland weitertransportiert werden, oder in diesem Zwischenstationsstaat erst gemästet werden, um anschließenden in einen Drittstaat weiterverfrachtet zu werden.

⁴⁷ Deutscher Tierschutzbund e.V., Hintergrundinformationen zu Tiertransporten, Juni 2020, S. 5, abrufbar unter https://www.tierschutzbund.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Hintergrundinformationen/Landwirtschaft/Hintergrund_Tiertransporte.pdf.

4. Keine Verbringung von Samen und Embryonen

Der Bundesrat und die Agrarministerkonferenz schlagen vor, statt lebender Tiere Samen und Embryonen in nicht-europäische Drittstaaten zu verbringen.⁴⁸

Dies erspart den Tieren zwar die Leiden eines langen Transports, aber nicht die Schlachtung unter den dargestellten äußerst grausamen Bedingungen. Es macht keinen Unterschied, ob das Tier in Deutschland geboren wurde und zum Schächten in das Drittland verbracht wurde, oder ob das genetische Material aus Deutschland stammt und zum Schächten in das Drittland geschickt wird. In beiden Fällen hat Deutschland seinen Beitrag dazu geleistet, dass unzählige Tiere unvorstellbare Grausamkeiten erleiden müssen. Das ist aus ethischen Gründen nicht vertretbar. Aus diesem Grund sollten auch keine Samen und Embryonen in Drittländer versendet werden.

5. Kompetenz des Bundes

Das Verbot des Lebendtiertransports in nicht-europäische Drittstaaten muss endlich einer Normierung zugeführt werden.

Idealerweise findet eine solche Normierung auf europäischer Ebene statt.

Der Normierung eines Verbots auf nationaler Ebene steht europäisches Recht nicht entgegen.⁴⁹ Die EU-TTVO regelt die Anforderungen, wie ein Transport von Tieren stattzufinden hat, aber nicht die grundsätzliche Frage, ob Transporte überhaupt durchgeführt werden dürfen. Ein Zuständigkeitskonflikt entsteht somit nicht. Zudem würde eine nationale Verbotsnorm nicht gegen die

⁴⁸ BR-Drs. 213/19 – Entschließung des Bundesrates zu langen Transporten von Nutztieren, 06.07.2019, Ziffer 5; Ergebnisprotokoll der Agrarministerkonferenz vom 12.04.2019, TOP 28, Ziffer 6, abrufbar unter https://www.agrarministerkonferenz.de/documents/endaqueltiges-ergebnisprotokoll_1556268137.pdf.

⁴⁹ Vgl. ausführlich DJGT, Stellungnahme zu aktuellen juristischen Problemen im Zusammenhang mit Rindertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikoländer, 07.05.2019/21.09.2019, S. 46 ff., 143 ff., abrufbar unter <https://www.vereinonline.org/djgt/files/www/veroeffentlichungen24.pdf>.

grundsätzliche Zuständigkeit der Europäischen Union für die gemeinsame Handelspolitik oder das Verbot von Ausführbeschränkungen verstoßen, da eine solche gemäß Art. 35 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) explizit aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit und zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Tieren gerechtfertigt wäre. Dieselbe Ausnahmeregelung gilt bei Handelsbeschränkungen gemäß Art. 20 des General Agreement on Tariffs and Trade (GATT).

Es bedarf hier (mangels Verordnungsermächtigung) eines formellen Gesetzes auf nationaler Ebene. Es kann nicht abgewartet werden, bis sich 26 andere Mitgliedstaaten dazu durchringen, endlich auf Tiertransporte in Hochrisikodrittstaaten zu verzichten. Deutschland muss hier stattdessen als ethisches und tierschutzrechtstreuendes Vorbild vorangehen und seine Ratspräsidentschaft im Rat der Europäischen Union nutzen, um das Verbot auf europäischer Ebene durchzusetzen.

V. Transport nicht transportfähiger Tiere

Gemäß Anhang I Kapitel I Nr. 1 und Nr. 2 EU-TTVO dürfen Tiere nur transportiert werden, wenn sie im Hinblick auf die geplante Beförderung transportfähig sind und wenn gewährleistet ist, dass ihnen unnötige Verletzungen und Leiden erspart bleiben. Nicht transportfähig sind verletzte Tiere und Tiere mit physiologischen Schwächen oder pathologischen Zuständen.

Gemäß Art. 25 EU-TTVO legen die Mitgliedstaaten für den Fall des Verstoßes gegen die Vorschriften der EU-TTVO Sanktionen fest und tragen durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge, dass diese effektiv angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Nach deutschem Recht sind jedoch Verstöße gegen die Vorschriften zur Transportfähigkeit aus Anhang I Kapitel I der EU-TTVO nicht bußgeldbewehrt. Die ist zwingend zu ändern, um den Anforderungen der EU-TTVO zu entsprechen und den Transport nicht transportfähiger Tiere sanktionsfähig zu machen.

VI. Transport nicht abgesetzter Kälber

Angehts aktueller Entwicklungen im Rahmen von Transporten nicht abgesetzter Kälber sind dringend diesbezügliche Regelungen zu erlassen.

Seit einem Beschluss des Verwaltungsgerichts Sigmaringen (Baden-Württemberg) vom 9. Dezember 2019, in dem das Gericht das Veterinäramt Ravensburg verpflichtete, das Fahrtenbuch für einen Transport von 200 nicht abgesetzten Kälbern nach Spanien zu stempeln,⁵⁰ finden aus Deutschland wieder regelmäßig grenzüberschreitende, lange Transporte nicht abgesetzter Kälber ohne das erforderliche Versorgungssystem statt. Dieser Beschluss und diese Transporte verstoßen jedoch in vielfacher Hinsicht gegen die EU-TTVO.

1. Ausstattung der Transportfahrzeuge

Gemäß Anhang I Kapitel VI Nr. 1.4, 1.5 und 2.2 EU-TTVO i. V. m. dem Handbuch Tiertransporte müssen Fahrzeuge für den Transport nicht abgesetzter Kälber über ein installiertes Versorgungssystem zur Versorgung der Kälber mit erwärmter Milch oder Milchaustauscher verfügen und die Aufnahme dieser Nahrung mittels des zweiphasigen Saugakts ermöglichen.⁵¹ Solche Systeme stehen derzeit aber noch nicht zur Verfügung. Solange solche Systeme nicht existieren, dürfen solche Transporte schlicht nicht stattfinden. Dies muss sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene sichergestellt werden.

⁵⁰ VG Sigmaringen, Beschl. v. 09.12.2019 – 4 K 6107/19; bestätigt durch VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 06.2.2020 – 1 S 3300/19.

⁵¹ Handbuch Tiertransporte, Mai 2019, S. 45, abrufbar unter https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00022144/Handbuch-Tiertransporte-2019-05-inkl-Anlagen.pdf.

2. Ruhepause nach Aufnahme der Milchmahlzeit

Nicht abgesetzte Kälber benötigen zur Vermeidung von Verdauungsstörungen eine ca. dreistündige Ruhepause nach Aufnahme der Milchmahlzeit, da in dieser Zeit unter Ruhebedingungen im Labmagen eine enzymatisch bedingte Kaseinausfällung stattfindet.⁵²

Diese Ruhezeit ist auf Transporten nicht abgesetzter Kälber einzuhalten. Dies ergibt sich aus Art. 3 Satz 2 lit. a) EU-TTVO, wonach vor der Beförderung alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen sind, um den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen.

Da die EU-TTVO in diesem Zusammenhang offensichtlich gerichtlich missachtet wird, empfiehlt sich eine diesbezügliche ausdrückliche Regelung.

3. Kompetenz des Bundes

Aufgrund des Vorrangs des Unionsrechts bildet die EU-TTVO die Grenzen der TierSchTrV.⁵³ Da durch Aufnahme den oben Anforderungen entsprechender Regelungen in die TierSchTrV lediglich die Anforderungen der EU-TTVO selbst konkretisiert und klargestellt würden, stellen solche Regelungen keinen Verstoß gegen den Vorrang des Unionsrechts dar.

Vielmehr ist der Gesetzgeber bei Kenntnis von Verstößen gegen die EU-TTVO mangels korrekter Anwendung der Verordnung aufgrund des Staatsziels Tierschutz aus Art. 20a GG verpflichtet, zur effizienten Umsetzung der EU-TTVO Regelungen zu erlassen, die die EU-TTVO selbst beinhaltet.

⁵² Friedrich-Loeffler-Institut, Tierschutz beim Transport: Technische Voraussetzungen für Langstreckentransporte nicht abgesetzter Kälber, Empfehlungen, Stand 13.03.2020, S. 4, abrufbar unter https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00027758/Empfehlung-Tierschutz-beim-Transport_2020-03-13.pdf.

⁵³ Vgl. hierzu Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, Werkstand: 69. EL, Februar 2020, Art. 288, Rn. 101.

Die TierSchTrV sollte daher die soeben dargestellten Umstände betreffend ausdrücklich klarstellende Regelungen enthalten.

VII. Sanktionen bei Verstoß gegen die Vorschriften

Wie bereits erwähnt, legen die Mitgliedstaaten gemäß Art. 25 EU-TTVO für den Fall des Verstoßes gegen die Vorschriften der EU-TTVO Sanktionen fest und tragen durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge, dass diese effektiv angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Nach deutschem Recht sind jedoch Verstöße gegen die Vorschriften der EU-TTVO nicht flächendeckend bußgeldbewehrt, was Verstößen Tür und Tor öffnet. Wir fordern daher, dass Verstöße gegen die rechtlichen Vorgaben in Anhang 1 EU-TTVO bußgeldbewehrt sein werden.⁵⁴

Die ist zwingend, um den Anforderungen der EU-TTVO zu entsprechen und die Befolgung der tierschutzrechtlichen Anforderungen zu fördern.

VIII. Staatsziel Tierschutz

„Art. 20a GG verpflichtet die staatliche Gewalt zum Schutz der Tiere [...]. Mit der Aufnahme des Tierschutzes in diese Grundgesetznorm sollte der ethisch begründete Schutz des Tieres, wie er bereits Gegenstand des Tierschutzgesetzes war, gestärkt werden [...]. Das Tier ist danach als je eigenes Lebewesen zu schützen [...]. Als Belang von Verfassungsrang ist der Tierschutz, nicht anders als der in Art. 20a GG schon früher zum Staatsziel erhobene Umweltschutz, im Rahmen von Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen und

⁵⁴ So auch Ergebnisprotokoll der Agrarministerkonferenz vom 12.04.2019, TOP 28, Ziffer 5, abrufbar unter https://www.agrarministerkonferenz.de/documents/endgueltiges-ergebnisprotokoll_1556268137.pdf.

kann geeignet sein, ein Zurücksetzen anderer Belange von verfassungsrechtlichem Gewicht – wie etwa die Einschränkung von Grundrechten – zu rechtfertigen [...]“⁵⁵, urteilte des Bundesverfassungsgericht.

Ausweislich der Begründung zu Art. 20a GG besteht „die Verpflichtung, Tiere in ihrer Mitgeschöpflichkeit zu achten und ihnen vermeidbare Leiden zu ersparen. Sie umfasst [unter anderem] den Schutz der Tiere vor [...] vermeidbaren Leiden“⁵⁶. Der Ordnungsgeber ist im Sinne des aus dem Staatsziel Tierschutz folgenden Optimierungsgebots zur Verbesserung der Tierwohls im Zusammenhang mit Tiertransporten verpflichtet. Nach dem Optimierungsgebot sind die durch Art. 20a GG geschützten Belange, wozu auch das Wohlbefinden und die Unversehrtheit der Tiere gehören, zu schützen.⁵⁷ Darüber hinaus folgt aus dem Optimierungsgebot eine permanente staatliche Nachbesserungspflicht, wonach der Gesetz- und Ordnungsgeber verpflichtet ist, die existierenden Tierschutzregelungen an neue wissenschaftliche Erkenntnisse im Hinblick auf die Empfindungs- und Leidensfähigkeit sowie an einen Wandel der ethischen Tierschutzstandards anzupassen.⁵⁸

Das Grundgesetz verpflichtet den Gesetz- und Ordnungsgeber daher, den Unzulänglichkeiten im europäischen Transportrecht auf nationaler Ebene im Sinne des Art. 20a GG und des Tierschutzgesetzes mit nationalen Regelungen zu begegnen.

IX. Ergebnis

Es ist zu begrüßen, dass das BMEL beabsichtigt, die TierSchTrV zugunsten der Transporttiere anzupassen. Die Änderung der Verordnung sollte jedoch dazu genutzt werden, die tierschutzrechtlichen Probleme, die seit Jahren im

⁵⁵ BVerfG, Beschl. v. 12.10.2010 – 2 BvF 1/07, Rn. 121.

⁵⁶ BT-Drs. 14/8860, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Staatsziel Tierschutz) vom 23.04.2002, S. 3.

⁵⁷ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG Kommentar, 3. Aufl., 2016, Art. 20a GG, Rn. 19.

⁵⁸ Hirt/Maisack/Moritz, TierSchG Kommentar, 3. Aufl., 2016, Art. 20a GG, Rn. 20; Caspar/Geissen, NVwZ 2002, 913, 914.

Zusammenhang mit Tiertransporten an den Gesetz- und Verordnungsgeber adressiert werden, umfassend anzugehen.

Tiere erfahren auf Transporten – insbesondere in tierschutzrechtliche Hochrisikodrittstaaten (in diesen Fällen insbesondere am Bestimmungsort selbst) –, oftmals nicht nur unerhebliche Schmerzen, Leiden und Schäden. Grundsätzlich muss sich in der heutigen Zeit, in der der ethische Tierschutz endlich mehr Beachtung und Bedeutung erfährt, gefragt werden, ob Tiertransporte überhaupt und allgemein vertretbar sind. Wenn Tiere schon zur Lebensmittelgewinnung genutzt werden, könnte zumindest davon abgesehen werden, sie hierfür den Leiden eines Transports auszusetzen.

Werden Tiertransporte aufrechterhalten, muss dafür gesorgt werden, dass die Tiere den größtmöglichen rechtlichen Schutz erhalten. Dies erfordert eine umfassende Reform des Tiertransportrechts.

Linda Gregori
Rechtsanwältin
Mitglied des Vorstandes

Dr. Barbara Felde
Richterin
Stellvertretende Vorsitzende