

## **Stellungnahme der Landesbeauftragten für den Tierschutz des Landes Niedersachsen zu Tiertransporten in Drittländer**

Tiertransporte in Drittländer sind seit Jahrzehnten umstritten. Immer wieder kommt es zu Verstößen gegen die Tierschutztransportverordnung auf den Langstreckentransporten. Eine Kontrolle nach der EU Außengrenze bis zum Bestimmungsort ist lückenhaft bis gar nicht vorhanden und obwohl die VO (EG) 1/2005 auch nach Verlassen Europas bis an den Bestimmungsort im Drittland einzuhalten ist, ist eine Einflussnahme auf die Bedingungen außerhalb der EU für deutsche Veterinärämter kaum möglich.

Die tierschutzrechtlichen Bestimmungen für Langstreckentransporte von Lebewild sind in der Tierschutztransportverordnung VO(EG) 1/2005 weitestgehend festgelegt und werden von den Veterinärbehörden am Versendeort vor dem Verladen kontrolliert und die erforderlichen Veterinärzertifikate nach Vorliegen aller Voraussetzungen für einen tierschutzgerechten Transport und aller Voratteste für das Bestimmungsland ausgestellt.

Dennoch kommt es immer wieder zu qualvollen Zuständen für die Tiere während des Transportes. Dreiunddreißig ausgewachsene Rinder zweistöckig untergebracht auf engstem Raum in einem Auflieger, der bis zu fünftausend Kilometer weit und bis zu sechs Tage lang fährt, stellen eine Qual dar. Verzögerungen auf der Strecke durch Staus, Baustellen, Pausenzeiten der Fahrer und lange Wartezeiten an der EU-Außengrenze, führen dazu, dass Wasser, Futter und Streu knapp werden, Mist nicht entsorgt werden kann, vorgegebene Ruhepausen nicht eingehalten werden können oder Viehabladestationen fehlen oder überbucht sind. Hinzu kommen hohe Außentemperaturen im Sommer und versagende Lüftungen bei langem Stehen. Erst schwitzen die Tiere durch das beengte Stehen und im Winter bei eisigen Temperaturen unterkühlen die verschwitzten Tiere.

Mehrere Veterinärämter in Deutschland haben Anfang des Jahres eigenverantwortlich im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Abfertigung und die Ausstellung der nötigen Begleitpapiere (Veterinärzertifikate und Voratteste) von Lebewildexporten in bestimmte Drittstaaten, verweigert. Hintergrund für die Entscheidung der Landkreise sind Informationen, die den Veterinärbehörden aufgrund von Berichterstattungen und fachlichen Stellungnahmen vorliegen. So ist nach Erkenntnissen der Veterinärbehörden nicht durchgängig gewährleistet, dass der Transport von Nutztieren nach den Vorgaben der europäischen Tierschutztransportverordnung erfolgt.

Eine Veröffentlichung des Juristen Dr. Christoph Maisack und des Tierarztes Dr. Alexander Rabitsch, führt aus, dass bei einem weiteren Ausstellen von Zeugnissen für Langstreckentransporte in Drittländer eine strafrechtliche Verfolgung von Amtstierärztinnen und Amtstierärzte wegen Beihilfe zur Tierquälerei möglich ist, wobei aufgrund der im Ausland begangenen Haupttat (also der eigentlichen Tierquälerei) ein Strafverfahren in der Regel nicht eingeleitet wird. Der Grund liegt im Beamtenrecht. Beamtinnen und Beamte sind verpflichtet, dienstlichen Anordnungen, also Weisungen der oder des Vorgesetzten, Folge zu leisten. Die Einordnung des Zeugnisses als Beihilfe zu einer Straftat führt dazu, dass die Beamtin oder der Beamte sowohl berechtigt, als auch verpflichtet ist, einer auf diese Amtshandlung gerichteten Weisung nach erfolgloser Remonstration keine Folge zu leisten.

Ein weiteres vom Landesministerium Hessen in Auftrag gegebenes juristisches Gutachten, bestätigt die Einschätzung des Juristen Maisack. Auch durch das BMEL konnte bis heute diese Auslegung weder abschließend widerlegt noch die Rechtssituation verbindlich geklärt werden.

Durch Juristen der zuständigen Ministerien von Niedersachsen und Schleswig-Holstein wurde die Rechtsauslegung differenziert bewertet. In Niedersachsen wird unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit einer Beihilfe zu einer Straftat der beteiligten Veterinäre gesehen. Das Ministerium hat auf dem Erlassweg die Veterinärämter in Niedersachsen dezidiert zu sehr gründlichen Kontrollen bei Exporten in bekannt tierschutzvakante Länder aufgerufen. In Schleswig-Holstein hob der letzte Erlass des Ministeriums vom 22.03.2019 das landesweite Verbot auf und fordert die Veterinärämter vor der Zertifizierung zu sehr gründlichen Kontrollen bei Exporten in bekannt tierschutzvakante Länder auf. Insbesondere die Länder Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbaidshan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan und Usbekistan sind bezüglich Übertretungen des Tierschutzrechtes aufgefallen. Weiterhin wurde den Veterinärbehörden die Berechtigung erteilt, den Zugang zu den GPS Systemen in Echtzeit zu fordern und vom Versender alle benötigten Beweise zur Einhaltung des Tierschutzes zu verlangen.

Wird der jeweilige Erlass korrekt angewendet, können Veterinärämter eigentlich nur zu der Entscheidung kommen, dass die meisten Langstreckentransporte nicht stattfinden dürfen. Kein Amtstierarzt, der für den Tierschutz eine Garantenstellung einnimmt, kann verantworten, Tiere in Länder und auf Transportwege zu schicken, von denen bekannt ist, dass sie dort schwere Leiden, Schmerzen und Schäden erwarten. Die ungeklärte Situation in Bezug auf nicht plausible Fahrtenbücher kann oftmals keine andere Entscheidung zulassen. Transporte, die z.B. weiter als 29 Stunden von der letzten sicher existierenden Versorgungsstation, westlich von Moskau in Wjasemskij Rajon enden, können z.B. schon daher nicht genehmigt werden, da es östlich und südlich von Moskau keine amtlich bekannten und verifizierten weiteren Versorgungsstationen gibt. An der Versorgungsstation „Starry Buyan“ in Oblast-Sahara kann nach Auskunft des russischen amtlichen Veterinärs nicht abgeladen werden, da diese keine Zulassung durch Rosselchaznodor, den russischen Veterinärdienst hat.

Beeinflusst werden die Langstreckentransporte auch durch folgende Situationen und beobachtete Tierschutzverstöße:

- Die Situation an den Grenzkontrollstellen z.B. Bulgarien oder Türkei ist weiterhin unbefriedigend, reguläre Wartezeiten von ca. 6 Stunden, Hitzestress, keine Möglichkeit der Versorgung, kein Angebot von Schattenplätzen oder keine Möglichkeit der Entladung. Ähnliches ist an den Grenzkontrollpunkten an der Außengrenze der EU zu beobachten.
- Fehlende oder unzureichende Versorgungsstationen, genannt „Control Points“ östlich und südlich von Moskau bis zum Bestimmungsort, an denen die Tiere wiederholt nach 2x 14 Stunden Fahrt und einer einstündigen Pause für 24 Stunden abgeladen, getränkt und gefüttert werden müssten.
- Fehlendes Entmisten und Einstreu, so dass die Rinder in Kot und Urin liegen
- Herunterfahren der Zwischendecks und Dächer auf den Transportfahrzeugen während der Fahrt, so dass die Mindesthöhen zwischen Rinderrückenlinie und Decke nicht mehr eingehalten werden

- Futter und Wasser werden nicht mehr ausreichend nachgeladen oder abgelassen um Gewicht zu sparen
- Ein zweiter sachkundiger Fahrer wird in Polen gegen einen preiswerten Fahrer ausgetauscht
- Verdacht auf Manipulationen an Fahrtenschreibern und nicht autorisierte Unterschriften und Stempel von Veterinären in Transportbüchern.
- es existiert keine Liste autorisierter „Official Veterinarians“ in Drittländern
- nicht nachvollziehbare Bestätigungen angeblicher Entladungen an den Versorgungsstationen durch den Tierarzt am Bestimmungsort
- keine amtlichen Informationen über die Verwendung der Tiere im Empfängerland
- Schlachtungen, die laut Medienberichten und Berichten von Fachleuten und NGOs nicht tierschutzgerecht und unter tierquälerischen Bedingungen durchgeführt werden.

### Empfehlung:

Nach §1 Tierschutzgesetz ist das Zufügen von Leiden, Schmerzen oder Schäden nur wegen eines vernünftigen Grundes erlaubt. Seit 2002 ist der Tierschutz in Art. 20a GG verankert und damit Staatsziel geworden. Dies muss bei politischen Entscheidungen berücksichtigt werden. Ein religiöser, ebenso wie ein wirtschaftlicher Grund bedarf einer ausreichenden Abwägung gegenüber dem gleichberechtigten Tierschutz im Rahmen des Grundgesetzes.

Für den Export von Schlachttieren und über 8 Stunden hinaus gibt es keinen vernünftigen Grund, der das Tausendfache Leid auf tagelangen Transporten und eine tierquälerische Schlachtung in Drittländern rechtfertigen würden. Bei den heutigen logistischen Möglichkeiten ist es kein Problem Fleisch gekühlt oder gefrostet ohne Unterbrechung der Kühlkette in Drittländer zu exportieren. Bei Schweine- und Geflügelfleisch wird dies seit Jahren praktiziert, sogar über weite Strecken von Europa über Asien bis nach Afrika. Insofern wird dies auch bei Rind, Schaf- und Ziege möglich sein, die hauptsächlich von den Lebendtierexporten betroffen sind.

Bei Zuchttieren, meist trächtigen Färsen, welche pro Tier in der Regel einen Wert von 2500 bis 4000 € haben, könnte eine vernünftige Begründung angenommen werden. Durch die intensive Milchwirtschaft in Deutschland fallen mehr Färsen an, als zur Remontierung nötig sind. Ohne Export bliebe nur die Schlachtung mit einem geringeren Wert. Zurzeit ist jedoch davon auszugehen, dass Zuchtrinder, so wertvoll sie auch sein mögen, ebenfalls nicht tierschutzgerecht und mit der VO (EG) 1/2004 konform transportiert werden können. Der amtliche Nachweis, ob das Bestimmungsland wirklich den Aufbau einer eigenen Milchviehhaltung und Fleischrinderhaltung längerfristig betreibt und geeignete Fachkenntnis und Management für Hochleistungstiere vorhanden sind, fehlt oft ebenso. Insofern fehlen meistens auch verlässliche Angaben über den Verbleib der Zuchtrinder. Zudem sind die Hochleistungsrassen oftmals nicht geeignet für die Bedingungen vor Ort in manchen Drittländern und verdrängen geeignete einheimische Rassen. Die Intensivtierhaltung, meist unter ausländischer Regie, gefährdet kleinbäuerliche Betriebe und Existenzen.

Die Entschließung 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)) äußert sich eindeutig: Auch hier wird die Dringlichkeit betont, die Anforderungen der VO(EG) 1/2005 endlich innerhalb und außerhalb der EU durchzusetzen. Seitens der Kommission wird darauf gedrängt: „...den Export von Nutztieren

auf das unerlässliche Maß einzuschränken“. Ein Ignorieren oder Nichthandeln in der gegenwärtigen Situation könnte ein Vertragsverletzungsverfahren zur Folge haben.

Bei den Drittlandtransporten über acht Stunden werden den Veterinärbehörden seitens der beauftragten Speditionen Transportpläne (sog. Fahrtenbücher) nach der VO (EG) 1/2005 vorgelegt, doch sind diese aufgrund der tatsächlichen Situation in den Transitländern wie z.B. Russland, Usbekistan und Belarus in den meisten Fällen nicht plausibel. Weder von den Geschwindigkeiten, noch von den geplanten Versorgungsstationen in den Transitländern her. Diese sind weder nicht existent oder können mangels Kapazität und Ausstattung nicht angefahren werden. Die Tiere bleiben tagelang in den Transportern, werden nicht ausreichend mit Wasser, Futter und Stroh versorgt und die Transporter werden nicht ausgemistet. Zudem ist der Platz auf einem Transporter sehr beengt, in der Regel zweistöckig. Erlaubt sind bei gängigen Modellen bis zu 33 Tiere pro Auflieger. Eine aktive Kühlung oder Heizung gibt es nicht. Die Vorschriften der Tierschutztransportverordnung, können nicht eingehalten werden. Bei den angegebenen Adressen der Versorgungsstationen in den Transportplänen handelt es sich teils um Ställe mitten in einer Großstadt, in einem Fall sogar im Agrarministerium in Moskau. Bei anderen reichen die Kapazitäten nicht aus oder sie haben keine Zulassung nach örtlichem Veterinärrecht bzw. sind es Ställe in einem kleinen Dorf, wo noch nie jemand der BewohnerInnen einen Tiertransporter gesehen hat. Die letzte bekannte und verifizierte Station ist Wjasemskij Rajon 250 km westlich von Moskau. Danach ist keine verifizierte Versorgungsstation mehr vorhanden. Ähnliche Angaben wurden auch von Animal Angels und der Animal Welfare Foundation gemacht. Hier beziehen sich die Angaben auf fehlende Versorgungsstationen in südeuropäischen und nordafrikanischen Ländern, sowie nach Aserbaidschan und Usbekistan.

Solange keine funktionierenden Versorgungsstationen in entsprechender Kapazität vorhanden sind, kann kein Export von Rindern rechtskonform durchgeführt werden. Die Zuchtverbände und Speditionen sind aufgefordert die notwendigen Schritte zu unternehmen diese Stationen entlang den Strecken einzurichten und amtlich nachweisen zu lassen, um die Bedingungen der VO (EG) 1/2005 einhalten zu können. Nur dann ist eine Fortführung der Exporte von Zuchtvieh überhaupt möglich.

Sobald eine Route mitsamt vorhandenen Stationen seitens der Spediteure und Zuchtverbände tatsächlich vorgezeigt werden kann, kann sie von der DG Sante auf Antrag abgenommen und für eine bestimmte Anzahl an Tiertransporten /Jahr zertifiziert werden. Es kann keine staatliche Aufgabe oder Aufgabe der öffentlichen Hand sein, für das Vorhandensein oder den Nachweis von Versorgungsstationen in einem Drittland zu sorgen. Angesichts dem Embargo gegenüber Russland dürfte es schwierig sein, dass Russland als Transitland Versorgungsstationen für den Export europäischer Rinder in benachbarte Drittstaaten vorhält. Bis zur Schaffung der grundlegenden Voraussetzungen für einen rechtskonformen Transport nach der VO(EG) 1/2005 sollten Nutztiertransporte in Drittländer ausgesetzt werden. Diese Verantwortung ist von der Politik und den Regierungen wahrzunehmen und nicht im Einzelfall den einzelnen Veterinärämtern in Ihrer Zuständigkeit aufzubürden. Es handelt sich hier nicht um Einzelfälle, sondern um ein generelles systemisches Problem, welches entsprechend bearbeitet und gelöst werden muss.

Generell ist von Tierschutzseite zu fordern, dass alle Nutztiertransporte über acht Stunden vermieden werden sollten.

Abgesehen davon, ist für die Genehmigung der Drittlandtransporte folgendes erforderlich:

- Verkauf von Zuchttieren nur in Länder mit gesichertem Standard im Tierschutz und gesichertem tiergerechten Verbleib
- Aufbau und Nachweis von Versorgungsstationen mit amtlicher Akkreditierung, in ausreichender Anzahl und Größe in Transit- und Bestimmungsländern, sowie Bereithalten dieser Informationen bei der nationalen Kontaktstelle
- Die Veterinärbehörden müssen jederzeit Zugriff in Echtzeit auf die GPS Systeme und Gewichte der Transporter gewährt werden.
- Veterinärbehörden müssen für diese Aufgaben personell aufgestockt werden
- Tiertransporte und die Transportpläne müssen den Veterinärbehörden rechtzeitig vorgelegt werden. Die vorgeschriebenen Vorläufe von 48 Stunden reichen für eine Überprüfung der Plausibilität von Transportplänen bei den jetzigen Personalstrukturen in den Veterinärämtern meist nicht aus.
- Die Erstellung einer Drittlandliste von autorisierten Veterinären für Zertifizierungen in den Drittländern, um Manipulationen vorzubeugen.
- Berücksichtigung des Tierschutzes in bilateralen Abkommen
- Schaffen der Voraussetzungen, Verstöße gegen die VO (EG) 1/2005 wirkungsvoll zu ahnden.
- Sammeln und Veröffentlichung der Verstöße bei der nationalen Kontaktstelle des BVL
- Amtl. Nachweis über den Aufbau von Milchvieh oder Fleischrinderherden im Bestimmungsland
- Die VO (EG) 1/2005 ist dahingehend zu überarbeiten, dass die maximalen Belegdichten reduziert werden, so sollten z.B. Tierzahlen pro Auflieger von 33 Tieren auf 25 Tiere reduziert werden. Dies würde bedeuten, dass alle Tiere gleichzeitig liegen können und der Anfall von Kot und Urin merklich reduziert wird. Ebenso fällt das Schwitzen mit anschließendem Auskühlen geringer aus.
- Die unangemeldete risikobasierte kostenpflichtige Kontrolle von 10% der stattfindenden Tiertransporte durch eine unabhängige Kontrollstelle wäre erforderlich.

Dies ist meine persönliche Stellungnahme und gibt nicht unbedingt die Meinung der Landesregierung in Niedersachsen wieder.

Michaela Dämmrich

(Landesbeauftragte für den Tierschutz des Landes Niedersachsen)