



Hintergrundinformationen zu Tiertransporten

Inhalt

Aktuelle Situation	1
Aktuelle politische Debatten in Deutschland und in der EU	2
Aktuelle Debatten in Deutschland	3
Aktuelle Debatten in der EU	7
Derzeitige Rechtslage und Historie.....	10
Vorgeschichte auf EU-Ebene.....	10
Vorgeschichte in Deutschland.....	12
Forderungen des Deutschen Tierschutzbundes zu Tiertransporten.....	13
Quellen	14

Deutscher Tierschutzbund e.V.

In der Raste 10
53129 Bonn
Tel. 0228 60 49 6-0
Fax 0228 60 49 6-40

bg@tierschutzbund.de
www.tierschutzbund.de

Aktuelle Situation

Seit Jahrzehnten werden jedes Jahr Millionen lebende Tiere über weite Distanzen transportiert. Sie werden innerhalb Deutschlands transportiert, von einem Mitgliedsland der EU in ein anderes oder weit über die Grenzen der EU hinaus. Etwa eine Million Tiere pro Jahr werden aus der EU in Drittländer exportiert, um dort geschlachtet zu werden. Exporte von Tieren, die als Zuchttiere deklariert sind, kommen hinzu.

Je größer die EU wurde, desto weiter wurden auch die Entfernungen, über die lebende Tiere innerhalb der EU gehandelt und transportiert werden. So werden Kälber ab der zweiten Lebenswoche nicht nur von Deutschland, sondern beispielsweise auch von Litauen aus bis nach Spanien verkauft. Dänische Schweine werden bis nach Italien gefahren. Schon innerhalb der EU können Tiertransporte einige Tage dauern und für die Tiere sind sie auch dann sehr belastend, wenn die Bestimmungen der EU-Transportverordnung¹ eingehalten werden. Werden die Regelungen missachtet, wie es laufend der Fall ist, verschlimmert sich die Situation für die Tiere.

Die häufigsten Verstöße:

- Vorgaben zur Ladedichte werden überschritten
- Versorgungspausen werden nicht eingehalten
- Kranke oder verletzte Tiere werden transportiert
- Fahrzeuge haben technische Mängel

Liegt der Bestimmungsort außerhalb Europas, ist der Transport mit weiteren Leiden für die Tiere verbunden. Die Fahrtstrecke verlängert sich, es kann mehrere Tage dauern, bis das Ziel erreicht ist. Häufig legen die Transporter einen Teil der Strecke mit einer Fähre zurück. Unterschiedliche klimatische Bedingungen belasten die Tiere zusätzlich. Während der Fahrt erhalten die Tiere kein Wasser und kein Futter. Geschwächten Tiere werden am Zielort durch Elektrotreiber und Schläge misshandelt. Diese Missstände werden seit Jahrzehnten dokumentiert, zuletzt unter anderem in einer Reportage vom November 2018.²

Abgesehen davon begünstigen Langstreckentransporte das Verschleppen von Krankheitserregern über weite Strecken. Auf den Versorgungsstationen werden Tiere aus verschiedensten Ländern untergebracht. Das Ansteckungsrisiko ist dort besonders hoch.

Südamerika und Australien beliefern die Länder des Nahen Ostens und Südostasiens ebenfalls, mit ganzen Schiffsladungen von Zehntausenden Tieren. Tiere, die über derartige Entfernungen transportiert werden, sind noch größeren Qualen ausgesetzt.

Für viele der Länder, die lebende Tiere importieren, sind tierschutzwidrige Methoden bei der Schlachtung belegt – beispielsweise fehlende Betäubung oder unsachgemäße, sägende Entblutungsschnitte. Unbetäubten Tieren werden die Beinsehnen durchtrennt oder die Augen ausgestochen. Rinder, die als Zuchttiere deklariert exportiert werden, erleiden dieses Schicksal ebenfalls, sobald sie ihr Kalb geboren haben oder wenn ihre Milchleistung nachlässt.

Unsere Bewertung:

- ➔ Die beschriebenen Misshandlungen widersprechen dem Grundverständnis der EU-Bürger*innen zum Umgang mit Tieren zutiefst.
- ➔ Die rechtlichen Bestimmungen gewährleisten den Schutz der Tiere nicht.
- ➔ Abgesehen von Tierschutzgründen sprechen auch seuchenhygienische Argumente dagegen, diese Langstreckentransporte fortzuführen.
- ➔ Dass Tiere, die aus Südamerika oder Australien angeliefert werden, noch größere Qualen erleiden, kann keine Rechtfertigung dafür sein, Tiere aus Europa den oben genannten Missständen auszusetzen.

Aktuelle politische Debatten in Deutschland und in der EU

Besonders dramatisch sind die Zustände bekanntermaßen bei Langstreckentransporten in Drittländer. Dies wurde zum Beispiel im Herbst 2017 sowie im Frühjahr und November 2018 in Fernsehdokumentationen gezeigt und in Augenzeugenberichten bestätigt.³

Aktuelle Debatten in Deutschland

Seit Ende November 2017, als in der ZDF-Sendung 37 Grad die Dokumentation „Geheimsache Tiertransporte – Wenn Gesetze nicht schützen“ ausgestrahlt wurde, sind Rinderexporte in Drittländer auf politischer Ebene in der Diskussion. Zunächst empörten sich alle Parteien über die dokumentierten Zustände. Auf mehreren Agrarministerkonferenzen (AMK) sprachen sich die Agrarminister der Länder für Verbesserungen aus. Sie erklärten, sie sähen mittel- bis langfristig die Notwendigkeit, auf lange Beförderungen zu verzichten. Zuchtorganisationen sollten die Möglichkeit prüfen, anstelle lebender Tiere Samen und Embryonen zu verschicken. Diese Vorschläge an die Bundesregierung wiederholten sie zuletzt auf der AMK im Juni 2019.⁴ Geändert hat sich auf Bundesebene dennoch nichts. Rinder werden nach wie vor auch in weit entfernte, heiße Länder transportiert.⁵

Neuen Auftrieb bekam die Diskussion zwischenzeitlich durch juristische Fachartikel⁶ und Gutachten⁷, die darlegten, dass Tierärzte nach geltendem EU-Recht die Abfertigung von Langstreckentransporten verweigern müssten, wenn zu erwarten sei, dass die Bestimmungen der EU-Transportverordnung während des Transportes nicht eingehalten werden. Amtsveterinär*innen machten sich außerdem der Mithilfe zur Tierquälerei schuldig, wenn bekannt sei, dass die Tiere im Zielland mit großer Wahrscheinlichkeit unter tierquälerischen Bedingungen geschlachtet werden.

Als unmittelbare Folge dieser Veröffentlichungen und der Debatten, die in der Tierärzteschaft, der Politik, in der Öffentlichkeit und in den Medien geführt wurden, verweigerte das Veterinäramt Landshut im Januar 2019 die Abfertigung eines Rindertransports, der von Bayern aus nach Usbekistan führen sollte. Weitere Ämter folgten dem Beispiel. In Bayern, Hessen und Schleswig-Holstein erließen die zuständigen Landesminister einen Exportstopp. Rinder durften von diesen Ländern aus nicht mehr in die Türkei und in 16 nordafrikanische, arabische und zentralasiatische Länder exportiert werden.

Die übrigen Bundesländer griffen das Signal allerdings nicht auf. Daraufhin legten die Transporter Umwege ein, um die schärferen Regelungen in Bayern, Hessen und Schleswig-Holstein zu umgehen. Landwirte und Zuchtunternehmen klagten zudem vor Gericht gegen die Exportverbote der drei Bundesländer. Die zuständigen Verwaltungsgerichte gaben den Klägern Recht und verpflichteten die Amtsveterinär*innen dazu, die Gesundheitsbescheinigungen auszustellen, die auch als Vorattest oder Vorzeugnis bezeichnet wird.⁸ Das bedeutet: Nur bei Transporten, die direkt von Bayern, Hessen oder Schleswig-Holstein aus in ein Drittland führen sollen, von dem bekannt ist, dass die EU-Tierschutzvorgaben nicht eingehalten werden, kann der*die zuständige Amtsveterinär*in die Abfertigung untersagen. Wenn gesunde Tiere auf dem Umweg über eine Sammelstelle in einem anderen Bundesland in weit entfernte Länder transportiert werden sollen, muss der*die Amtsveterinär*in die Gesundheitsbescheinigung ausstellen, die für den Transport zur nächsten Sammelstelle in einem anderen Bundesland erforderlich ist. So werden Rinder aus Bayern beispielsweise zunächst zu einer Sammelstelle in Sachsen und von dort aus nach Ägypten transportiert. Auch dann, wenn der*die bayrische Amtsveterinär*in weiß, dass der Transporter von der sächsischen Sammelstelle

aus nach Ägypten fahren soll, darf er*sie das Vorattest nicht verweigern. Die Transporteure wählen nun entsprechende Ausweichrouten. Einsicht ist weder auf Seiten der anderen Bundesländer noch bei den Exporteuren zu erkennen und die Bundeslandwirtschaftsministerin, Julia Klöckner, sieht keinen Handlungsbedarf. Sie warf den drei Bundesländern, die ein Exportverbot verhängt hatten, sogar „übereiltes Handeln“ vor.⁹

Ein Bericht zur Situation von Versorgungsstationen auf der Route nach Zentralasien lenkte im Sommer 2019 die Aufmerksamkeit erneut auf die Transportproblematik – bevor weitere politische Absichtserklärungen darüber hinwegtäuschen konnten, dass ein aktives Handeln ausblieb und das Elend der Tiere auf Langstreckentransporten unvermindert weiter toleriert wird. Die Hessische Landstierschutzbeauftragte und drei Amtstierärztinnen aus Bayern, Hessen und Schleswig Holstein waren nach Russland gereist, um sich die Versorgungsstationen anzusehen. Die Schlussfolgerungen ihres Berichts: Ein rechtskonformer Transport über Russland nach Kasachstan und Usbekistan war bisher nicht möglich und ist auch derzeit nicht möglich.¹⁰ Infolge dieses Berichtes stoppten auch Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen vorläufig alle Transporte nach Ostrussland, Kasachstan und Usbekistan. Bayern, Hessen und Schleswig-Holstein fertigten schon seit dem Frühjahr 2019 keine Transporte in diese Länder mehr ab.

Die Anzahl der aus Deutschland in Drittländer exportierten Rinder ist im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen. 2018 waren es 68.068 Rinder, 2019, vorläufigen Zahlen zufolge, noch 52.420 Rinder.

Im April 2020 bestätigte ein Schreiben der russischen Veterinärbehörde an das Bundeslandwirtschaftsministerium (BMEL), dass in Russland keine Versorgungsstellen für Tiere in Betrieb seien. Daraufhin stoppte auch Brandenburg die Abfertigung von Transporten, die über die Ostroute hätten führen sollen.

Unsere Bewertung

- ➔ Dass 2019 weniger Rinder von Deutschland aus in Drittländer außerhalb der EU exportiert wurden, ist sicherlich auch auf die erschwerte Abfertigungspraxis in einigen deutschen Bundesländern zurückzuführen. Politische und wirtschaftliche Faktoren in den importierenden Ländern könnten dafür allerdings ebenfalls verantwortlich sein. Außerdem werden viele Tiere nicht direkt von Deutschland aus, sondern auf dem Umweg über andere Länder der EU in Drittstaaten geliefert worden sein.
- ➔ Es ist sehr zu begrüßen, dass einige Bundesländer die Exporte über die Ostroute gestoppt haben. Ziel muss es aber sein, dass kein Bundesland diese Exporte mehr genehmigt und alle Mitgliedstaaten der EU so agieren.
- ➔ Alle Langstreckentransporte müssen beendet werden – sowohl die innerhalb der EU als auch die Transporte in Drittländer.
- ➔ Es gibt keinen Grund, lebende Tiere tausende Kilometer weit zu transportieren. Stattdessen kann Fleisch oder genetisches Material exportiert werden.

Aus Deutschland werden jedes Jahr auch etwa 680.000 Kälber ins Ausland verkauft. Der EU-Transportverordnung zufolge dürfen Kälber ab einem Alter von 14 Tagen transportiert werden. Da es für die Landwirt*innen meistens ein Verlustgeschäft ist, wenn sie Kälber länger aufziehen, werden viele Tiere auch tatsächlich so jung verkauft und transportiert.

Kälber werden von Deutschland aus vor allem in die Niederlande, nach Italien, Spanien, Belgien, Frankreich und Polen verkauft. Die meisten von ihnen werden in diesen Ländern gemästet und später, im Alter von einigen Monaten oder eineinhalb bis zwei Jahren, geschlachtet. Es kann aber auch sein, dass die Tiere beispielsweise von Spanien oder Italien aus zum Schlachten in Drittländer exportiert werden, nach Nordafrika oder in den Nahen Osten.

Den Bestimmungen der EU-Transportverordnung zufolge muss ein Kalb, das noch nicht abgesetzt ist und Milch benötigt, nach neun Stunden Fahrzeit eine Pause von mindestens einer Stunde erhalten, in der es getränkt wird. Anschließend darf die Fahrt für weitere neun Stunden fortgesetzt werden. Erst nach 19 Stunden auf dem LKW müssen die Kälber abgeladen, in einer Versorgungsstation getränkt und gefüttert werden und eine Ruhepause von 24 Stunden erhalten. Anschließend kann der Transport weitergehen – in den gleichen Intervallen: 9-1-9-24.

Wenige Wochen alte Kälber sind sehr anfällig für Krankheiten. Ihr Immunsystem ist noch nicht ausreichend ausgebildet. Stress entsteht bereits in dem Moment, in dem die Tiere die vertraute Umgebung verlassen müssen. Die ungewohnte Situation auf einem fahrenden Transportfahrzeug stellt eine erhebliche Belastung für sie dar. Schädliche Witterungsverhältnisse wie Hitze, Kälte oder Zugluft kommen während des Transports hinzu.

Die Transportverordnung erlaubt Transporte, die länger als acht Stunden dauern, bei Temperaturen zwischen 5° Celsius und 30° Celsius. Im Sommer leiden die transportierten Kälber erheblich unter hohen Temperaturen, im Winter frieren sie – vor allem dann, wenn zu wenig Einstreu vorhanden ist. Der Kontakt zu fremden Kälbern aus anderen Betrieben stellt ein weiteres Krankheitsrisiko dar.

Hunger und Durst verschlimmern die ungünstige Lage. Auf den LKW müssen den Tieren Wasser oder Elektrolyte zur Flüssigkeitsversorgung angeboten werden. Häufig trinken die Kälber jedoch nicht – weil sie Tränkesysteme nicht kennen, weil die Tränken defekt oder für Kälber nicht geeignet sind.

In seinen ersten acht bis zehn Lebenswochen braucht ein Kalb Milch oder einen Ersatz aus Milchpulver, um zu überleben. Wasser und Elektrolyte sind kein Ersatz für die fehlende Milchnahrung. Rein technisch ist es nicht möglich, die Tiere auf den Lastwagen mit Milch zu versorgen. Ein LKW fährt üblicherweise etwa 70 km/h. Die Transportstrecken, zum Beispiel nach Spanien, sind so weit, dass der Transporter sein Ziel nicht innerhalb von neun Stunden erreichen kann. Als Konsequenz daraus wird die nach neun Stunden vorgeschriebene Pause zur Versorgung der Kälber oft gestrichen. Die Tiere leiden an Hunger und, wenn sie kein Wasser trin-

ken konnten, auch an Durst.

Spätestens nach einer Fahrtdauer von 19 Stunden muss ein Kälbertransport eine Versorgungsstation aufsuchen. 19 Stunden ohne Milchfütterung sind für Kälber zu lang. Bis dahin haben die Tiere nicht nur Hunger gelitten, sie haben auch an Flüssigkeit und Gewicht verloren. Normalerweise trinkt ein Kalb über den Tag verteilt in mehreren Portionen sechs bis zwölf Liter Milch. Selbst in den Versorgungsstationen ist nicht immer gewährleistet, dass alle Kälber eine ausreichend Menge trinken. Manche sind zu erschöpft, andere kennen die angebotenen Vorrichtungen nicht. Die Situation verschlechtert sich für die Kälber, wenn die Abladestelle nicht nach 19 Stunden, sondern sogar noch später angefahren wird oder wenn die Pause kürzer ist als 24 Stunden.

Obwohl die Problematik seit Jahren bekannt ist, hat sich am internationalen Handel mit Kälbern nichts geändert. 2019 haben Veterinärämter sich zwar geweigert, Kälbertransporte nach Spanien abzufertigen – mit dem Hinweis darauf, dass es nicht möglich sei, nicht abgesetzte Kälber auf den Fahrzeugen angemessen zu versorgen. Transportunternehmen erhoben daraufhin Klage und bekamen Recht. So zum Beispiel am 9. Dezember 2019 vor dem Verwaltungsgericht Sigmaringen.¹¹ – aus formalen Gründen. Einzuhalten seien die Vorgaben der EU-Transportverordnung. Die von einer Arbeitsgemeinschaft der Bundesländer erarbeiteten Vollzugshinweise (Handbuch-Tiertransporte)¹², in denen unter anderem klar formuliert ist, dass eine Stunde Pause nicht ausreicht, um junge Kälber mit Milchaustauscher zu versorgen, seien nicht rechtsverbindlich. Das Landratsamt Ravensburg legte zwar Widerspruch ein, doch der Verwaltungsgerichtshof Mannheim bestätigte das Urteil aus Sigmaringen.¹³ Für die Tiere hat sich daraufhin bis heute nichts verbessert.

Die Problematik der Kälbertransporte wurde bereits am 27. April 2018 auf der AMK in Münster diskutiert. Es fehlt jedoch weiterhin an einer Regelung, die sich an den Bedürfnissen der Kälber orientiert.

Am Zielort angekommen, erkrankten viele Kälber nach zwei bis drei Wochen. Sie sind durch den Transport geschwächt und ihr noch schwaches Immunsystem ist überbelastet.

Unsere Bewertung

- ➔ Die Einrichtungen an Bord der derzeit üblichen Transportfahrzeugen sind nicht dafür geeignet, junge Kälber mit Milch (Milchaustauscher) zu versorgen.
- ➔ Kälber, die auf Muttermilch (Milchaustauscher) angewiesen sind, über weite Entfernungen oder einen langen Zeitraum zu transportieren, ist nicht möglich, ohne dass die Tiere leiden.

In den Sommermonaten der Jahre 2018 und 2019 war es in Deutschland sehr heiß, es wurden Temperaturen von mehr als 30 °Celsius gemessen. Von großer Hitze waren daraufhin nicht nur die Tiere betroffen, die über weite Strecken nach Südeuropa oder in außereuropäische Staaten transportiert wurden, sondern auch diejenigen, die innerhalb Deutschlands unterwegs waren. Einige Autofahrer, die Tiertransporter auf der Autobahn im Stau stehen sahen, riefen die Polizei. Tatsächlich kam es zu mehreren Einsätzen, bei denen die Feuerwehr Tiere auf Transportern mit Wasser versorgte. Die Polizei verhängte auch Strafen gegen Fahrer. Die Medien berichteten bundesweit und die Problematik der Tiertransporte bei hohen Temperaturen wurde öffentlich diskutiert.

Transporte, die länger als acht Stunden dauern, sind der EU-Transportverordnung zufolge nur bei Temperaturen zwischen 5 °C und 30 °C erlaubt. Für kürzere Transporte gilt diese Temperaturvorgabe jedoch nicht. Transporte, die voraussichtlich nicht länger als acht Stunden dauern, sind auch bei niedrigeren und bei Temperaturen oberhalb von 30 °Celsius erlaubt. Einige Bundesländer untersagten solche Fahrten im Sommer 2019 per Erlass. Eine bundeseinheitliche Regelung kam allerdings nicht zustande. Nachdem im Juli/August 2017 und Juli 2018 bei 184 der 210 Transporter aus Deutschland, die stundenlang an der bulgarisch-türkischen Grenze warteten, Temperaturen oberhalb von 30 °Celsius gemessen worden waren, beschloss der Deutsche Bundestag auf Vorschlag der Bundesregierung, derartige Verstöße gegen die Bestimmungen bei Langstreckentransporten zukünftig mit einem Bußgeld zu ahnden.¹⁴ Ein Formulierungsvorschlag aus NRW für eine Änderung der deutschen Transportverordnung liegt der Bundesregierung seit September 2019 vor.¹⁵

Aktuelle Debatten in der EU

Nachdem immer wieder Tierquälereien auf Langstreckentransporten dokumentiert worden waren, Tierschutzorganisationen, Abgeordnete des EU-Parlaments und auch der Europäische Rechnungshof in einem Sonderbericht zum Tierschutz in der EU¹⁶ Kritik geäußert hatte, beauftragte die EU-Kommission im März 2018 den Agrarausschuss damit, einen Umsetzungsbericht zur EU-Transportverordnung zu erstellen. Am 31. Januar 2019 nahm der Agrarausschuss des Europäischen Parlamentes den „Bericht über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU (2018/2110(INI)“ (Umsetzungsbericht) an.¹⁷ Am 14. Februar stimmten auch die Abgeordneten des Europäischen Parlaments in Straßburg über diesen Bericht ab. Es gab viele Änderungsanträge, sodass die endgültige Version¹⁸ um einiges schwächer formuliert ist als die im Januar 2019 vom Agrarausschuss vorgelegte Fassung. Obwohl dieser Bericht der tatsächlichen Situation bei Transporten nicht gerecht wird, enthält er doch wichtige Forderungen und er nimmt die EU-Kommission und die Mitgliedsländer in die Pflicht.

.Die wichtigsten Aussagen des Umsetzungsberichtes vom Februar 2019:

- Transporte in Drittstaaten sollten untersagt werden, wenn die EU-Standards dort nicht eingehalten werden.
- Die EU-Transportverordnung 1/2005 muss möglichst rasch besser umgesetzt und kontrolliert werden.
- Bei Verstößen müssen Sanktionen verhängt werden.
- Die EU-Kommission sollte eine Strategie erarbeiten, um den Transport lebender Tiere durch den von Fleisch, Samen und Embryonen zu ersetzen.
- Nicht abgesetzte Jungtiere sollten höchstens acht Stunden lang transportiert werden.
- Die regionale Schlachtung und Vermarktung sollte gefördert werden.

.Einige Wochen nachdem dieser Bericht verabschiedet worden war, im Mai 2019, fanden Neuwahlen zum EU Parlament statt. Alle Ausschüsse und Kommissionen wurden neu besetzt.

Tiertransporte bei Hitze sind europaweit ein großes Problem. Internationale Langstreckentransporte finden auch in heißen Sommermonaten statt. Einzelne EU-Länder – Irland, Frankreich und Ungarn – verboten 2019 zumindest zeitweise den Transport lebender Tiere in Länder, in denen es im Sommer sehr heiß ist, wie in der Türkei oder in Nordafrika.

Im Juli 2019 sorgte das Vorgehen der rumänischen Regierung für Aufsehen. Ein Großteil der europäischen Exporte wird über rumänische Häfen am Schwarzen Meer abgewickelt. Obwohl Temperaturen von mehr als 30°Celsius herrschten, fertigten die Behörden im Hafen von Midia einen Transport ab, bei dem 66 000 (andere Quellen sprechen von 70.000¹⁹) Schafe per Schiff nach Kuwait transportiert werden sollten.²⁰ Das war ein klarer Verstoß gegen die Bestimmungen der EU-Transportverordnung. Sogar der damalige EU Kommissar für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Vytenis Andriukaitis (Litauen), hatte die rumänische Regierung aufgefordert, diesen Transport nicht freizugeben. Das Schiff fuhr trotzdem. Der Tod vieler Tiere während der mehr als zweiwöchigen Fahrt wurde in Kauf genommen. Bei der Ankunft in Kuwait lagen die Außentemperaturen bei 47°Celsius.

Bei einer Abstimmung im Agrarrat der EU am 15. Juli 2019 stimmten Deutschland, Österreich, die Slowakei, Schweden, Dänemark, Irland, Luxemburg, die Niederlande, Ungarn, Slowenien und Zypern dafür, keine Tiertransporte abzufertigen, wenn die Außentemperatur 30 °Celsius oder mehr beträgt – eine Forderung, die bereits in der EU-Transportverordnung steht, seit Jahren geltendes Recht und von allen europäischen Transportunternehmen einzuhalten ist. Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal, Bulgarien und Estland enthielten sich der Stimme. Rumänien stimmte dagegen.

Unsere Bewertung

- ➔ Offensichtlich gelingt es der EU-Kommission nicht, das geltende Recht durchzusetzen, wonach Tiertransporte oberhalb von 30 °Celsius nicht stattfinden dürfen – weder innerhalb der EU noch in Drittländern.

Schiffstransporte sind generell problematisch. Ein großer Teil der Lebewandertiere mit Millionen Tieren, wird dennoch mit Schiffen durchgeführt. Im November 2019 sank der mit rund 14.600 Schafen beladene Frachter „Queen Hind“ kurz nach dem Ablegen im rumänischen Hafen von Midia. Die Schafe sollten über das Schwarze Meer nach Saudi Arabien transportiert werden.²¹ Nur 254 Tiere wurden gerettet. Etwa 14.400 Schafe ertranken.²² Warum das Schiff kenterte, blieb unklar. Es gab Vermutungen, dass es überladen war.

Parlamentarier des Europäischen Parlaments debattierten im November 2019 über die Missstände beim Transport rumänischer Schafe per Schiff und die Probleme beim Transport von nicht abgesetzten Kälbern.²³

Im April 2020 veröffentlichte die EU-Kommission einen Bericht zum Schiffstransport von Tieren aus der EU in Drittländer. Dem zufolge seien schon bei der Abfertigung dieser Transporte massive Mängel festzustellen. Transporte würden trotz unvollständiger oder fehlender Unterlagen genehmigt, die Witterungsbedingungen würden nicht ausreichend berücksichtigt, die Transportfähigkeit der Tiere werde nicht geprüft. Das Personal stehe unter großem Druck und sei oft unqualifiziert. Es gebe keine Rückmeldungen über den Zustand der Tiere bei deren Ankunft am Bestimmungsort. Die Fähren seien meistens alt. Sie seien ursprünglich nicht für den Transport von Tieren konstruiert worden und entsprächen nicht den EU-Standards.²⁴

Ein gesondertes Audit der EU Kommission bewertete die rumänischen Kontrollen sehr negativ. Der Einfluss der tierärztlichen Kontrollen im Hafen sei äußerst gering. Der Tierschutz während der Transporte hänge in erster Linie vom Zustand der Fähren ab.²⁵

Unsere Bewertung

- ➔ Es ist erstaunlich, dass eine Katastrophe wie das Kentern der „Queen Hind“ nicht schon früher aufgetreten ist und sie kann sich jederzeit wieder ereignen.
- ➔ Schiffstransporte stellen ein erhebliches Tierschutzproblem dar, das die EU dringend lösen muss.

Am 20. Mai 2020 stellte die EU-Kommission schließlich ihre „Farm-to-Fork-Strategy“ vor (auf Deutsch: „Vom Hof auf den Tisch“) – eine Strategie für ein faires, gesundes und umweltfreundliches Lebensmittelsystem²⁶. Sie kündigte dabei unter anderem an, die Tiertransportverordnung zu überarbeiten – mit dem Ziel, das Tierschutzniveau zu verbessern.

Derzeitige Rechtslage und Historie

Die Bedingungen, unter denen Tiere transportiert werden dürfen, sind in der EU-Transportverordnung (EG) Nr. 1/2005 geregelt und damit für alle Mitgliedstaaten verbindlich. Die Verordnung ist seit Januar 2007 gültig und in allen EU-Mitgliedsstaaten rechtskräftig.

Vorgeschichte auf EU-Ebene

Bereits im Jahr 2000 bestätigte ein Bericht der EU-Kommission²⁷ erhebliche Missstände beim Transport lebender Tiere. Daraufhin wurde die geltende Gesetzgebung – die 1995 in Kraft getretene EU-Richtlinie 95/92 – überarbeitet.

Die Verhandlungen über eine neue Verordnung gestalteten sich allerdings sehr schwierig. In den aus Tierschutzsicht sensiblen Punkten Ladedichte, Transportzeiten und zulässige Temperaturen konnten die Vertreter*innen der Mitgliedsstaaten sich nicht einigen. Daher einigten sie sich darauf, die Verhandlungen zu diesen strittigen Problembereichen auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben und die alten Regelungen aus dem Jahr 1995 zu übernehmen – obwohl diese Bestimmungen dem Bericht der EU-Kommission zufolge nicht ausreichend waren, um den Schutz der Tiere zu gewährleisten. Das EU-Parlament hatte zum Beispiel schon 1993 eine Begrenzung der Transportzeit auf acht Stunden gefordert und schon damals hatten acht Millionen Bürger*innen dieses Anliegen mit ihrer Unterschrift unterstützt.

Die seit 2007 gültige EU-Transportverordnung wurde nur in den Bestimmungen novelliert, zu denen man damals ein Einvernehmen erreichen konnte. Die strittigen Fragen wurden nicht überarbeitet. Angekündigte Nachbesserungen wurden immer wieder verschoben. Somit gelten genau die Regelungen, die ursprünglich – da als ungenügend erkannt – Anlass für die Novellierung der EU-Richtlinie 95/97 waren, seit 1995 unverändert weiter. Die Neuerungen der EU-Transportverordnung (EG) Nr. 1/2005 zielten – neben wenigen Verschärfungen – in erster Linie auf eine verbesserte Durchsetzung der Gesetzgebung ab.

So wurden die Bestimmungen in einer unmittelbar bindenden EU-Verordnung — statt wie zuvor in einer Richtlinie — erlassen. Ferner wurden strengere Anforderungen an Registrierung, Zulassung, Verantwortlichkeiten und Sachkunde im Transportgeschehen beschlossen. Auch schreibt die Verordnung die Ausstattung von Transportfahrzeugen mit Navigationssystemen vor. Trotzdem blieben diese Vorgaben der europäischen Gesetzgebung nur ein Tropfen auf dem heißen Stein. Die eigentlichen Probleme haben sie nicht behoben.

Einem Mastschwein von 100 Kilogramm Körpergewicht zum Beispiel steht auf dem Transporter nur eine Fläche von knapp einem halben Quadratmeter zur Verfügung. Das Tier darf bei Temperaturen zwischen 5 °C und 30 °C mit einem Toleranzzuschlag von 5 °Celsius 24 Stunden lang ununterbrochen transportiert werden.

Ausgewachsene Rinder müssen mit einem Platzangebot von je eineinhalb Quadratmetern auskommen. Auf der kleinen Fläche können nicht alle Tiere gleichzeitig

liegen. Laut Gesetz darf man Rinder bei Temperaturen bis zu 30 °C 29 Stunden lang befördern, bevor sie das erste Mal abgeladen werden müssen. Es ist allgemein bekannt, dass Rinder versuchen, so lange sie Kraft haben, zu stehen und die Bewegungen des Fahrzeugs auszubalancieren – obwohl das eine extreme Belastung für sie darstellt. Nach einer Versorgungs- und Ruhepause von 24 Stunden darf der Transport für die nächsten 29 Stunden fortgesetzt werden. Die Intervalle von Transport und Pause dürfen beliebig oft wiederholt werden.

Eine Studie der EU-Generaldirektion für Gesundheit (DG Sanco) aus dem Jahr 2011²⁸ bewertete die EU-Transportverordnung und kam zu dem Schluss, dass nur eine einheitliche Umsetzung der Verordnung und einheitliche Ahndung von Verstößen in allen Mitgliedsländern den Tierschutz verbessern könnte.

Im März 2012 wurde im EU-Parlament die 8hours-Kampagne abgeschlossen. Die Mehrheit der Abgeordneten stimmte damals einer Resolution zu, die eine Begrenzung der Transportzeit von Schlachttieren auf acht Stunden und eine Überarbeitung der Transportverordnung forderte. Damit war dies eine offizielle Forderung des Parlaments. Auch mehr als eine Million Bürger*innen der EU hatten die Forderung in einer Unterschriftenaktion unterzeichnet. Im Juni 2012 wurden die Unterschriften EU-Kommissar, John Dalli, überreicht. Er stellte eine Überarbeitung der geltenden Gesetzgebung in Aussicht, bei der auch die Transportzeiten berücksichtigt werden sollten. Geschehen ist seitdem nichts.

Im Jahr 2014 forderten die Regierungen von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark die EU-Kommission auf, die Transportverordnung zu überarbeiten. Sie kritisierten vor allem Mängel bei Transportdauer, Versorgungspausen, Platzangebot und Deckenhöhe. Der Antrag fand keine Zustimmung.

2015 entschied der Europäische Gerichtshof, dass Transporte, die innerhalb der EU beginnen, so zu planen seien, dass sie bis zum Endbestimmungsort im Zielland den Anforderungen der EU-Transportverordnung entsprechen.²⁹

Er bestätigte damit die eigentlich schon eindeutig formulierten Angaben der Verordnung: Der Entsender muss einen Langstreckentransport vor der Abfahrt bei der zuständigen Veterinärbehörde anmelden. Die Behörde prüft, ob zu erwarten ist, dass die Transportvorschriften eingehalten werden und gibt den Transport frei. Bei Transporten in Drittstaaten, in denen es zum Beispiel keine Versorgungsstationen gibt, kann die EU-Transportverordnung nicht umgesetzt werden. Somit hätten die zuständigen Amtsveterinär*innen die Möglichkeit, diese Transporte abzulehnen. Bei konsequenter Befolgung der Vorschriften müssten die Behörde die Genehmigung der Transporte sogar ablehnen. In der Praxis geschieht das nicht, beziehungsweise nur in Ausnahmefällen. Langstreckentransporte in Drittstaaten finden statt, obwohl bekannt ist, dass die EU-Vorschriften nicht beachtet werden und die Tiere leiden.

Am 1. Juni 2017 wurde im Deutschen Bundestag ein Antrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt, mit dem die Regierung aufgefordert werden sollte, sich in der EU erneut für eine Begrenzung der Schlachtiertransporte auf

acht Stunden auszusprechen und für eine Revision der europäischen Transportverordnung einzusetzen.³⁰

Die EU-Kommission beschloss im Januar 2017, eine Plattform Tierschutz zu gründen. Deren erstes Treffen fand im Juni 2017 statt. Vertreter*innen der Wirtschaft, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Wissenschaft und der europäischen Gesundheitsbehörde (EFSA) sprechen hier über aktuelle Tierschutzanliegen. In der Untergruppe, die sich um Tiertransporte kümmern will, ist der Deutsche Tierschutzbund über seine europäische Dachorganisation Eurogroup for Animals vertreten. Die EU-Tierschutzplattform soll Lösungswege erarbeiten, um die bestehende EU-Gesetzgebung zu konkretisieren und korrekt umzusetzen. Grundsätzliche Änderungen an der bestehenden – aus Sicht des Tierschutzes unzureichenden – Gesetzgebung kann sie nicht herbeiführen.

Vorgeschichte in Deutschland

Mit dem Inkrafttreten der EU-Transportverordnung (EG) Nr. 1/2005 im Jahr 2007 wurde die bis dahin gültige deutsche Tiertransportverordnung an die Bestimmungen des EU-Rechts angepasst. Für innerstaatliche Tiertransporte räumt die europäische Transportverordnung den Mitgliedsstaaten explizit die Möglichkeit ein, strengere Maßnahmen zu ergreifen, die den besseren Schutz der Tiere bezwecken.

Diese Gelegenheit, die innerdeutschen Tiertransporte mit strengen Bestimmungen in der deutschen Transportverordnung auf ein aus Tierschutzsicht akzeptables Niveau zu verschärfen, hat die Bundesregierung unter dem damaligen Landwirtschaftsminister Horst Seehofer (CSU) nicht genutzt. Im Gegenteil: Es wurden sogar Ausnahmeregelungen der EU-Verordnung genutzt, um Tierschutzbestimmungen weiter herunterzuschrauben. Die alte deutsche Tiertransportverordnung schrieb beispielsweise vor, dass die Ladedichte reduziert werden müsse, wenn während des Transportes Außentemperaturen von mehr als 25 °C zu erwarten seien. Diese wichtige Vorgabe wurde in die neue deutsche Verordnung nicht übernommen.

Der 2008 beschlossenen deutschen Tierschutztransportverordnung (TierSchTrV)³¹ zufolge dürfen Tiere innerhalb Deutschlands auch bis zu zwölf Stunden lang transportiert werden, ohne dass die für Langzeittransporte ab einer Dauer von acht Stunden eigentlich vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt werden müssen.

Rinder werden nach wie vor auch in zweistöckigen Fahrzeugen transportiert. Die Tiere sind infolge der Zucht seit Jahren immer größer geworden. Bei doppelstöckiger Beladung und der damit verbundenen niedrigen Deckenhöhe kann es zu schwerwiegenden Tierschutzproblemen kommen, wenn Rinder mit dem Kopf oder Rücken gegen die Decke stoßen. Außerdem ist es während der Pausen kaum möglich, die Tiere im oberen Ladedeck zu kontrollieren.

Forderungen des Deutschen Tierschutzbundes zu Tiertransporten

- Die EU-Transportverordnung (EG) Nr.1/2005 und die deutsche Tierschutz-Transportverordnung (TierSchTrV) müssen endlich novelliert werden – vor allem hinsichtlich der Vorgaben zu Platzangebot, Pausenzeiten und Temperaturen.
- Bis die Verordnungen überarbeitet sind, gilt es zumindest zu gewährleisten, dass deren Bestimmungen eingehalten werden.
- Es sollten häufige Kontrollen stattfinden. Dies gilt sowohl für Transporte, die in Deutschland starten, als auch für solche, die Deutschland als Transitland durchfahren. Verstöße sollten konsequent geahndet werden (dafür bedarf es eines Sanktionskataloges). Für die Durchführung von Kontrollen ist mehr Personal einzustellen.
- Wenn die vorgelegten Unterlagen zu Fahrtstrecken, Fahrzeiten und Versorgungsstationen nicht plausibel sind, darf ein Transport nicht abgefertigt werden.
- Nicht abgesetzte Kälber, Lämmer und Zicklein dürfen maximal acht Stunden lang transportiert werden.
- Rinder dürfen nicht in Doppelstocktransportern transportiert werden.
- Der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten muss dringend verbessert, Vollzug und Sanktionen sollten vereinheitlicht werden.
- Transporte in Drittstaaten, die nicht einmal die OIE-Standards zu Transport und Schlachtung³² einhalten, sind zu verweigern – auch für Zuchttiere.
- Bei internationalen Transporten sind die Transportzeiten auf maximal acht Stunden zu beschränken. Anstelle von lebenden Tieren sollte Fleisch, anstelle von Zuchttieren Sperma exportiert werden.
- Nationale Transporte sollten die Dauer von vier Stunden nicht überschreiten.

Quellen

¹ Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV)

² Fernsehbericht vom 20.11.2018, ausgestrahlt in der ZDF-Sendung Frontal 21

³ Beispielsweise: ZDF Dokumentation 37 Grad, ausgestrahlt am 21.11.2017: Geheimsache Tiertransporte – Wenn Gesetze nicht schützen (www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-geheimsache-tiertransporte-100.html) und Lebetiertransporte in Drittstaaten – Gespräch mit Dokumentarfilmer Manfred Karremann am 16.02.2018 im Notizbuch in Bayern 2 und Fernsehbericht vom 20.11.2018, ausgestrahlt in der ZDF-Sendung Frontal 21 sowie ZDF-Dokumentation 37 Grad Tiertransporte grenzenlos – Leder für Deutschland, ausgestrahlt am 18.02.2020: (www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-tiertransporte-grenzenlos-102.html, abgerufen am 05.06.2020)

⁴ Betz, H. u. F. Wirths: Kein Ende in Sicht: Grenzüberschreitende Tiertransporte rollen weiter, obwohl Versorgungsstationen fehlen – auch bei großer Hitze, in: Der Kritische Agrarbericht 2020, S. 260 ff (www.kritischer-agrarbericht.de/fileadmin/Daten-KAB/KAB-2020/KAB2020_257_270_Betz.pdf, abgerufen am 05.06.2020)

⁵ Siehe auch Deutscher Tierschutzbund e.V.: Eignen sich deutsche Zuchtrinder zur Milcherzeugung in Drittstaaten? Analyse der Importländer (www.tierschutzbund.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Hintergrundinformationen/Landwirtschaft/Hintergrund_Export_Zuchtrinder_und_Milchproduktion_in_Drittstaaten.pdf, abgerufen am 05.06.2020)

⁶ C. Maisack und A. Rabitsch: Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten. In: Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 4 (2018), S. 209-215. – Dies.: Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte. In: Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 3 (2018), S. 148-155. – Dies.: Ergänzung zum Aufsatz »Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten«. In: Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 1 (2019)

⁷ Rechtsanwälte Günther: Rechtsgutachten zur Frage der Untersagung grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten. Hamburg 18. Februar 2019. – Univ.-Prof. Dr. Jens Bülte: Zur Strafbarkeit von Tierärzten wegen Beihilfe zur Tierquälerei durch Mitwirkung an Tiertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikostaat durch Erteilung von Stempeln nach Art.14 Abs. 1VO(EU) Nr. 1/2005 und Erteilung von Vorlaufattesten nach §§ 8,12 Binnenmarkt-Tierseuchenschutzverordnung (BmTierSchV). Mannheim 25. März 2019.

⁸ Für den beschriebenen Fall in Bayern: siehe SZonline vom 8. Mai 2019: Tierquälerei per Eilentscheid (www.sueddeutsche.de/bayern/tierexporte-veterinaere-verwaltungsgericht-1.4437851, abgerufen am 17.06.2020)

⁹ Zeit online, 6. März 2019

¹⁰ Martin, M. et al.: Besichtigung von Entlade- und Versorgungsstationen gemäß der VO(EG) 1/2005 in der Russischen Föderation, die in Transportplänen zu Langstreckentransporten angegeben werden, 9.-14.8.2019

¹¹ VG Sigmaringen Beschluss vom 09.12.2019 - 4 K 6107/19

¹² Vollzugshinweise zur Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen und zur Tierschutztransportverordnung vom 11.2.2009

(www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00022144/Handbuch-Tiertransporte-2019-05-inkl-Anlagen.pdf, abgerufen am 05.06.2020)

¹³ Bayerisches landwirtschaftliches Wochenblatt vom 13.02.2020: VGH bestätigt Urteil zum Kälberexport (www.wochenblatt-dlv.de/feld-stall/tierhaltung/vgh-bestaetigt-urteil-kaelberexport-560519, abgerufen am 17.06.2020)

¹⁴ BMEL Pressemitteilung Nr. 191/2019 vom 24. 09.2019: Tiertransporte bei Hitze: Bundesagrarministerium verschärft Regelungen

¹⁵ Landtag Nordrhein-Westfalen, Drucksache 17/8858: Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 3403 vom 14. Februar 2020 der Abgeordneten Jürgen Berghahn, Dr. Dennis Maelzer, Ellen Stock SPD, Drucksache 17/8664

¹⁶ Europäischer Rechnungshof DE 2018 Nr. 31: Tierschutz in der EU – Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung (www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_31/SR_ANIMAL_WELFARE_DE.pdf, abgerufen am 04.06.2020)

¹⁷ Entwurf einer Entschließung des Europäischen Parlaments zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU (www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0057_DE.html, abgerufen am 05.06.2020)

¹⁸ Report on the Implementation of Council Regulation 1/2005 on the protection of animals during transport within and outside the EU (2018/2110(INI), A8-0000/2019, 28.01.2019).

¹⁹ Zum Beispiel: Deutsche Wirtschaftsnachrichten vom 11.07.2019: Rumänien verschifft 70.000 Schafe fürs Opferfest nach Kuwait (<https://deutsche-wirtschaftsnachrichten.de/2019/07/11/rumaenien-verschifft-70-000-schafe-fuers-opferfest-nach-kuwait>, abgerufen am 16.06.2020)

²⁰ European Parliament, Anja Hazekamp (GUE/NGL): Question for written answer E-002302-19 to the commission, Serious infringements of EU rules in animal transport authorised by Romania (www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2019-002302_EN.html, abgerufen am 05.06.2020)

²¹ The Maritime Executive, 24.11.2019: Livestock carrier capsizes in Romania (www.maritime-executive.com/article/livestock-carrier-capsizes-in-romania, abgerufen am 05.06.2020)

BBC News, 25.11.2019: Queen Hinde: Rescuers race to save 14,000 sheep on capsized cargo ship (www.bbc.com/news/world-europe-50538592, abgerufen am 05.06.2020)

²² The Maritime Executive, 29.11.2019: No more sheep alive on Queen Hind (www.maritime-executive.com/article/no-more-sheep-alive-on-queen-hind, abgerufen am 05.06.2020)

²³ Intergroup on the Welfare & Conservation of Animals: Animal Transport 28.11.2019

(www.animalwelfareintergroup.eu/calendar/animal-transport, abgerufen am 05.06.2020)

²⁴ DG (Sante) 2019-6835, Overview Report: Welfare of Animals Transported by Sea. 24.04.2020

²⁵ DG (Sante) 2019-6898; Final report of an Audit carried out in Romania from 30.09.2019 to 02.10.2019 in order to evaluate animal welfare during transport by livestock vessel to Non- EU-Countries.

²⁶ European Commission: Farm to Fork Strategy – for a fair, healthy and environmentally-friendly food system (https://ec.europa.eu/food/farm2fork_en, abgerufen am 05.06.2020)

²⁷ Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport gesammelt wurden. (KOM (2000) 809 endgültig)

²⁸ European Commission, 10.11.2011: Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the impact of Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport (https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_practice_trans_10112011_report_en.pdf, abgerufen am 16.06.2020)

²⁹ Gerichtshof der Europäischen Union, Pressemitteilung Nr. 53/15 vom 23.05.2015: „Der im Unionsrecht vorgesehene Schutz von Tieren beim Transport endet nicht an den Außengrenzen der Union“

³⁰ Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll 18/237

³¹ Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV)

³² In der World Organisation for Animal Health (OIE) haben sich viele Länder, auch EU-Drittstaaten, auf verhältnismäßig niedrige Standards geeinigt (www.oie.int). Doch nicht einmal diese werden eingehalten.