

Stellungnahme des Bündnisses für Tierschutzpolitik zum Erlass des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) zum „Handbuch Tiertransporte“

29. November 2022

Sehr geehrte Frau Dr. Koßmann,

das **Bündnis für Tierschutzpolitik**¹ bedankt sich für die Möglichkeit, zum Erlass des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) zum „Handbuch Tiertransporte“ Stellung nehmen zu können. Wir begrüßen grundsätzlich den vorliegenden Erlass, der die zuständigen Landesbehörden verpflichtet, das von einer Länderarbeitsgruppe überarbeitete und beschlossene Handbuch „Tiertransporte“ (Stand 2021) in Brandenburg verbindlich anzuwenden. Die vier Ergänzungen zum Handbuch hinsichtlich der Abfertigung von Drittlandexporten werden vom Bündnis für Tierschutzpolitik ebenfalls begrüßt.

Gleichwohl ist zu hinterfragen, ob der Erlass für die zuständigen Behörden in der Praxis in dieser Form hilfreich ist, wenn dieser sich weitgehend darauf beschränkt, auf das fast 100-seitige „Handbuch Tiertransporte“ sowie die dort hinterlegten zahlreichen Anlagen zu verweisen.

Verschiedene Vorgaben der EU-Tiertransportverordnung werden dort zum Beispiel nur in Form von Empfehlungen abgehandelt. Um einen landesweit einheitlichen Vollzug zu gewährleisten, sollte der vorliegende Erlassentwurf daher zumindest die Anforderungen besonders tierschutzsensibler Bereiche, wie etwa **Drittlandexporte, den Transport nicht abgesetzter Jungtiere sowie Schiffstiertransporte klar und interpretationsfrei** darlegen.

Wir sehen den Anhang des neuen Erlasses als hilfreich an. Jedoch scheint aus unserer Sicht problematisch, dass der bisherige Erlass vom 15. Februar 2021 durch den neuen

¹ Das Bündnis für Tierschutzpolitik besteht aus der Albert Schweitzer Stiftung für unsere Mitwelt, dem Bundesverband Tierschutz e.V., dem Bund gegen Missbrauch der Tiere e.V., den Menschen für Tierrechte – Bundesverband der Tierversuchgegner e.V., PROVIEH, und VIER PFOTEN – Stiftung für Tierschutz.

Erlass abgelöst und damit hinfällig werden soll. Denn im bisher gültigen Erlass sind wichtige Details enthalten, die sich im Handbuch Tiertransporte (Stand 2021) so nicht finden und dann möglicherweise nicht mehr berücksichtigt würden. So werden im überarbeiteten Handbuch Tiertransporte (vgl. S. 63) das Vorlegen von Achslastprotokollen zur retrospektiven Überprüfung der Abladung der Tiere an Versorgungsstellen lediglich empfohlen, im Erlass von 2021 jedoch noch verbindlich eingefordert.

Genehmigungsvoraussetzung sollte sein, dass die Behörden jederzeit Zugriff auf die GPS-Daten der Transporte haben. Dieser muss über einen Online-Zugang durch die Organisatoren bereitgestellt werden.

Eine Abfertigung bei auf mindestens einem Streckenabschnitt, inklusive finalem Bestimmungsort, vorhergesagten Außentemperaturen über 25° Celsius (als Temperaturobergrenze) bzw. unter 0° Celsius (als Temperaturuntergrenze) sollte eine Genehmigung ebenfalls untersagt werden. Denn die verwendeten Typ II Fahrzeuge können weder im Winter ein Einfrieren von Tränken verhindern noch können sie im Sommer ein Herunterkühlen gewährleisten. Durch die Eigenwärme der Tiere ist es in der heißen Jahreszeit in den Fahrzeugen in der Regel 5 bis 10 Grad wärmer als draußen, was zu einem Überschreiten der höchstzulässigen Innentemperatur der Fahrzeuge von 30° Celsius führt.

Gerade lange Transporte stellen für die Tiere eine erhebliche körperliche und psychische Belastung dar². Obwohl die EU-Kommission als auch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) konstatieren, dass Langstreckentransporte in Drittstaaten vielfach nicht unionskonform umgesetzt werden, beispielsweise weil der Nachweis unabhängig zertifizierter und geeigneter Versorgungsstellen in den Drittländern sowie insgesamt Kontrollsysteme fehlen³, hat der Bund von einem Verbot für derartige Tiertransporte bislang abgesehen. Somit liegt die Genehmigung oder Untersagung entsprechender langer Transporte weiterhin einzig in der Verantwortung der entsprechenden Landesbehörden.

Letztlich ist es aber die Aufgabe des Organisators, plausibel nachzuweisen, dass auf allen Transportabschnitten mit der vollständigen Einhaltung der geltenden Vorschriften gerechnet werden kann. Verbleiben für die Behörde nicht behebbare Zweifel, muss die Transportgenehmigung abgelehnt werden. Denn stets gilt hier der Grundsatz, dass Exporte nur dann genehmigt und abgefertigt werden dürfen, wenn sichergestellt ist, dass die Schutzvorschriften der EU-Tiertransportverordnung sowohl unterwegs als auch in den

² „Die Belastungen der Rinder bei Transporten im Allgemeinen und bei Langstreckentransporten im Speziellen sind erheblich. Physische (Hitze, Kälte, abnormale Luftfeuchtigkeit, hohe Ladedichte, Hunger, Durst, Lärm) und psychische Strapazen (Stress, Furcht, Angst) beeinträchtigen das Wohlbefinden der Tiere und führen nicht selten zu Verletzungen und Erkrankungen bis hin zum Tod. Abhängig von der Transportdauer steigen die Morbiditäts- und Mortalitätsraten. Alternativen zum Langstreckentransport lebender Rinder, wie der Versand von Fleisch und der Export von Embryonen oder Samenportionen, werden kaum genutzt. Ein Grund dafür wurde lange in der Praxis der Ausfuhrerstattungen gesehen.“ (Quelle: Meschik et al. (2020): Rinderexporte aus der Europäischen Union in Drittstaaten - Daten und Herausforderungen. Wiener Tierärztliche Wochenschrift, 107 (2020); https://www.researchgate.net/publication/338659142_Rinderexporte_aus_der_Europaischen_Union_in_Drittstaaten_-_Daten_und_Herausforderungen .

³ Vgl. Bericht des ANIT-Untersuchungsausschusses der EU-Kommission, Mai 2021. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0350_DE.html

Zielländern eingehalten werden.⁴ So war die Entscheidung des Landes Brandenburg, seit April 2022 keine Transporte mehr nach Russland, Belarus oder in die Ukraine wegen des aktuellen Kriegsgeschehens zu genehmigen, rechtlich zwingend und zulässig. In gleicher Weise müsste Brandenburg deshalb auch Genehmigungen für den Transport von Tieren in andere Drittländer verweigern.

So stufen Veterinärbehörden einiger Bundesländer namentlich Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan und Usbekistan als Risikostaaten ein, weshalb Tiertransporte dorthin nicht genehmigungsfähig seien.⁵

Dass auch die Bundesregierung derartige Drittlandtransporte soweit möglich vermeiden möchte, hat sie dadurch deutlich gemacht, indem das BMEL Anfang November 2022 angekündigt hat, seine Veterinärbescheinigungen für Exporte lebender Rinder, Schafe und Ziegen zur Zucht in bestimmte Drittländer mit Wirkung zum 1. Juli 2023 zurückzuziehen. Leider bedeutet dies aber nicht, dass damit diese Transporte aus Deutschland ein Ende finden. Denn die Ausfuhr von Tieren und tierischen Erzeugnissen ist nicht generell an eine zwischen dem BMEL und dem Veterinärdienst eines Drittstaates abgestimmte Veterinärbescheinigung gebunden. Sie können auch direkt zwischen Drittstaat und den Handelspartnern sowie ausschließlich zwischen den Handelspartnern vereinbart werden.⁶ Außerdem besteht die Möglichkeit, dass auf EU-Veterinärzertifikate zurückgegriffen wird, die für bestimmte Drittländer verfügbar sind.

Ebenso ist der lange Transport (über neun Stunden) von nicht entwöhnten, jungen Kälbern generell nicht genehmigungsfähig. Denn es ist unstrittig, dass die besonderen Voraussetzungen für die Versorgung nicht entwöhnter Kälber während langer Transporte nicht erfüllt werden können. Abgesehen davon, dass die wenigen Wochen alten Kälber aufgrund ihrer „immunologischen Lücke“ als transportunfähig anzusehen sind, fehlt es an geeigneten Transportmitteln, die eine Versorgung der auf Milch angewiesenen Kälber ermöglichen. So können gemäß Handbuch Tiertransporte *„Transportmittel nach aktuellem Stand der Technik nicht für die lange Beförderung von nicht abgesetzten Jungtieren zugelassen werden.“* Alle bestehenden LKW-Zulassungen für den Langstreckentransport nicht-entwöhnter Kälber sind rechtswidrig.⁷

Schließlich ist aus unserer Sicht der Transport von Tieren auf Schiffen grundsätzlich abzulehnen, denn auch hier können die Schutzvorschriften der EU-Tiertransportverordnung nicht ansatzweise sichergestellt werden. Aus Deutschland werden pro Jahr ca. 22.000 Rinder per Schiff transportiert – unter anderem in Länder wie Marokko, Algerien, Libyen, Libanon, Eritrea und Ägypten. Auch Brandenburg genehmigt

⁴ EuGH-Urteil vom 23.4.2015, C-424/13

<https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=EuGH&Datum=23.04.2015&Aktenzeichen=C-424/13>.

⁵ Vgl. Bericht der Tagesschau v. 16.7.2020 über Tiertransporte nach Nordafrika, Kleinasien und in den Kaukasus, <https://www.tagesschau.de/investigativ/report-mainz/tiertransporte-rinder-deutschland-libanon-101.html>.

⁶ BMEL: <https://www.bmel.de/DE/themen/tiere/tierhandel-und-transport/transporte-in-drittlaender/tiertransport.html>.

⁷ Rabitsch, A. (2020): https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/SLT/2020-05-10_Gutachten_Rabitsch_Transport_nicht_entwoehnter_Kaelber.pdf.

Transporte mit zwischengeschalteten, in der Regel tagelangen, Schiffstransporten. Katastrophen, wie im Falle der Schiffe „Elbeik“ und „Karim Allah“, bei denen Rinder monatelang auf dem Mittelmeer herumirren und dabei verdursten, verhungern oder am Ende notgetötet werden mussten oder der gekenterten „Queen Hind“, bei denen 14.000 Schafe ertrunken sind, sind keine Einzelfälle und zeigen, dass der Tierschutz auf Schiffstransporten nicht sichergestellt werden kann.

Rein rechtlich gesehen sind Tierexporte in Drittstaaten über den Seeweg ohnehin nicht genehmigungsfähig. Denn die ursprünglichen Tiersendungen werden am EU-Exit-Hafen aufgelöst. Eine tierindividuelle Dokumentation, die bis zum Erreichen des finalen Bestimmungsortes erfolgen muss, wird damit nicht gewährleistet. Am Drittlandhafen angekommen, werden die Tiere zudem auf nicht EU-zugelassene Fahrzeuge verbracht. Es ist nicht klar, wo der Transport tatsächlich endet und in welchem Zustand die Tiere den finalen Bestimmungsort erreichen. Hierzu fehlt eine Kontrolle ab Verlassen der EU. Zudem sind die Schlachtmethoden in fast allen importierenden Drittländern äußerst grausam und alle Tiere, egal, ob sie zu Zucht- Mast- oder Schlachtzwecken exportiert werden, werden schlussendlich auf diese Weise geschlachtet. Um die Tiere wehrlos zu machen, werden ihnen regelmäßig unter anderem die Augen ausgestochen und die Beinsehnen durchtrennt. Diese rechtswidrigen Methoden wurden in der Zeitschrift Amtstierärztlicher Dienst⁸ sowie auf der Webseite der hessischen Landestierschutzbeauftragten veröffentlicht⁹ und sind somit den Veterinärbehörden als bekannt anzusehen.

Auch aus anderen Gründen kann der Schiffstransport nicht unionskonform umgesetzt werden. Der ANIT-Untersuchungsausschuss des EU-Parlamentes bestätigt in seinem Bericht sehr eindrucksvoll erhebliche Missstände zum Schiffstiertransport¹⁰:

- *„Der Transport lebender Tiere in Drittländer auf dem Seeweg ist ein Bereich, in dem es an einer effizienten Kontrolle durch die beteiligten Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission sowie an Daten zum Tierwohl mangelt. Im Rahmen des gegenwärtigen Systems kann das in den EU-Rechtsvorschriften vorgesehene Tierschutzniveau offenbar nicht sichergestellt werden. Die auf mehreren Ebenen bestehenden Mängel des Systems können zu Tierleid, zu einem unlauteren Wettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten und zu Lücken führen, die von Wirtschaftsteilnehmern ausgenutzt werden könnten.*
- *Die meisten ausgeführten Tiere werden in ungeeigneten Tiertransportfahrzeugen transportiert: Nur 6 % der 78 in der EU zugelassenen Tiertransportschiffe wurden speziell für den Transport von Tieren hergestellt. Bei der Mehrheit der Fahrzeuge wird das Durchschnittsalter von Schiffen, die abgewrackt werden, überschritten,*

⁸Maisack, C./Rabitsch, A.: „Transporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaaten gehen weiter“, in: Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 27. Jahrgang – 1 / 2020, https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/Maisack_Rabitsch_Tiertransporte_0.pdf.

⁹Martin, M./Karremann, M.: „Schlachtung in Drittländern“, <https://tierschutz.hessen.de/nutztiere/schlachtung-in-dritt%C3%A4ndern>.

¹⁰ EU-Parlament: „Studie für den ANIT-Untersuchungsausschuss –Tierwohl auf Seeschiffen und Kriterien für die Erteilung von Zulassungen für Tiertransport“; Ma1 2021; PE 690.876. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU\(2021\)690876\(SUM01\)_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU(2021)690876(SUM01)_DE.pdf).

und 69 % der Fahrzeuge fahren unter Billigflagge (überwiegend auf der schwarzen Liste). In den Jahren 2019 und 2020 wurden bei in der EU zugelassenen Tiertransportschiffen 2 504 Mängel festgestellt, wobei viele dieser Mängel eine Bedrohung für das Tierwohl und die Gesundheit und Sicherheit von Tieren darstellen. Seit 2017 sind Tiertransportschiffe weltweit die Kategorie von Schiffen, die am häufigsten festgehalten wird (wegen schwerwiegender Mängel).

- *Es wird nicht immer überprüft, ob Tiere auf dem Seeweg transportiert werden können. Die Bedingungen, unter denen sie auf Schiffen befördert werden, sind in der Regel nicht bekannt, und es liegen üblicherweise auch keine Informationen über die Zahl der Todesfälle und die Ursachen dafür vor. In den meisten Fällen wird das Wohlergehen von Tieren in Drittländern bis zum Bestimmungsort nicht überprüft, nachdem die Tiere von einem Schiff entladen wurden.“*

Zudem sind weitere wichtige Aspekte des Transportes in Drittländer, wie zum Beispiel Notfallpläne, Wettergeschehen, Online-Kontrollen und Versorgungsstationen aus Sicht des Tierschutzes im Erlass zu konkretisieren. Hier verweisen wir auf die schriftlichen Ausführungen von VIER PFOTEN vom 12. März 2021 (ab Seite 4), die wir diesem Schreiben beilegen.“

Wir bitten Sie unsere Anmerkungen zum Erlass zu berücksichtigen und entsprechend mit aufzunehmen, um eine einheitliche und interpretationsfreie Genehmigungspraxis für die Veterinärbehörden zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen im Namen des Bündnisses für Tierschutzpolitik
Femke Hustert



Leiterin Hauptstadtrepräsentanz
VIER PFOTEN – Stiftung für Tierschutz

¹¹ Vgl. Schreiben von VIER PFOTEN vom 12. März 2021 an Staatssekretärin Anna Heyer-Stuffer („Tiertransporte in Drittstaaten aus Brandenburg“).