

TIERTRANSPORTE

– Hintergrundpapier –

Stand: 07.06.2021

INHALT

1. GRUNDPROBLEMATIK 3
2. SCHIFFSTRANSPORTE 5
3. UNFÄLLE 6
4. ZAHLEN 7
5. ROLLE DEUTSCHLANDS 7
6. EINZELNE BUNDESLÄNDER STOPPEN DRITTLANDEXPORTE 10
7. LISTE DER TIERSCHUTZRECHTLICHEN HOCHRISIKOSTAATEN 11
8. ANGEBLICHE „ZUCHTTIERE“ 12
9. SONDERROLLE DER KÄLBER 13
10. DOKUMENTATIONEN 13
11. TÖTUNG DER TIERE IN DEN DRITTLÄNDERN 14
12. RECHTLICHE LAGE 16
13. AKTEURE UND VERANTWORTLICHKEITEN 16
14. ABLAUF TRANSPORTPLANUNG, DURCHFÜHRUNG UND KONTROLLE 17
A. TRACES (TRADE CONTROL AND EXPERT SYSTEM) 18
B. FAHRTENBUCH 18
C. NAVIGATIONSDATEN 18
15. BEWEISLAST DES ORGANISATORS UND VERANTWORTUNG DER VETERINÄRBEHÖRDE 19
16. UNPLAUSIBLE TRANSPORTPLANUNGEN 20
17. FEHLENDE VERSORGUNGSSTATIONEN 21
18. KRITIK UND FORDERUNGEN 22

1. GRUNDPROBLEMATIK

Jährlich werden über 1,5 Milliarden Geflügel und über 49 Millionen lebende Rinder, Schweine, Schafe, Ziegen und Pferde grenzüberschreitend innerhalb der EU sowie in und aus Drittstaaten transportiert. Tiertransporte verursachen oft massive Tierschutzprobleme durch zu lange Transportzeiten und sehr schlechte Transportbedingungen. Eng zusammengepfercht stehen die Tiere tage- und wochenlang in den Transportern. Sie leiden unter enormer Hitze oder Kälte, Durst, Hunger, Stress und Angst.

Tiertransporte finden nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Seeweg statt. Tage und Wochen müssen die Tiere auf engem Raum auf den Schiffen stehen. Immer wieder werden völlig entkräftete Tiere mithilfe eines Krans von Bord gehievt. Viele der Lebewesen überleben die Tortour nicht und verenden qualvoll auf Ihrer Reise über das Mittelmeer.

Vor allem die zur Schlachtung bestimmten Tiere werden meist über mehrere Tage bis zu Wochen transportiert, wobei es zu schweren Verletzungen und grausamen Todesfällen kommt. Aber oft sind es gerade als Zuchttiere deklarierte Färsen, die trächtig tagelang über mehrere tausend Kilometer weit transportiert werden. Auf den Transporten kommt es immer wieder zu Frühgeburten. In vielen Zielländern gelten keine Tierschutzstandards und ein Aufbau von Zuchtpopulationen mit europäischen Hochleistungsrassen ist dort gar nicht möglich. Die Tiere, welche die Höllenfahrt überleben, werden dort nach der Geburt ihres Kalbes ausgemolken. Nach der Laktationsperiode, also wenn der Zeitraum, in dem die Kühe Milch geben, vorbei ist und die Tiere nicht mehr von Nutzen sind, erwartet sie ein grausamer Tod.

Seit 2007 gilt die EU-Tierschutztransportverordnung (VO (EG) 1/2005) für den Schutz von Tieren beim Transport.[1] Doch diese schützt die Tiere nicht ausreichend und muss dringend überarbeitet werden. Schon wenn gewisse Voraussetzungen am Fahrzeug erfüllt sind, ist es erlaubt, bspw. Schweine 24 Stunden ohne Pause und Rinder 29 Stunden mit nur einer Stunde Pause zu transportieren und diese Zeitspannen beliebig oft zu wiederholen, so dass die Tiere tage- bis wochenlang unterwegs sind. Vorgeschriebene Pausen verbringen die Tiere oftmals auf dem LKW. Nach großen Protesten wurde eine Überarbeitung der Verordnung von der EU-Kommission angekündigt, aber immer wieder verschoben. Auch ein Bericht des EU-Agrarausschusses 2019 stellte gravierende Verstöße beim Handel mit Tieren fest, sodass die Forderung nach schärferen Regeln für Tiertransporte auch durch das EU-Parlament nicht abebbte.[2]

[1] VO (EG) 1/2005 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R0001&from=DE
[2] https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0057_EN.html?redirect

Verbesserungen auf EU-Ebene

Von Juli bis Dezember 2020 hatte Deutschland den Vorsitz der EU-Ratspräsidentschaft. Es hat sich gezeigt, dass in der Corona-Krise der Tierschutz noch weniger als sonst gewährleistet wurde und wird. Bundesministerin Julia Klöckner hat den Vorsitz der EU-Ratspräsidentschaft nicht genutzt, um die verheerenden Zustände, denen Tiere bei Drittlandtransporten ausgesetzt sind, endlich zu beenden und EU-weit tierschutzgerechte Lösungen zu erarbeiten. Die EU-Tierschutztransportverordnung muss im Sinne der Tiere überarbeitet werden, sodass besonders grausame und lange Tiertransporte in Drittstaaten nicht mehr möglich sind.

Untersuchungs-Ausschuss zu Tiertransporten des Europäischen Parlaments (ANIT)

Obwohl der europäische Gerichtshof 2015 entschieden hat[3], dass die EU-Tierschutzvorgaben für Tiertransporte auch über die EU-Grenzen bis zum Zielort hinaus gelten, wird dies nachweislich nicht eingehalten. Die Mitgliedstaaten müssten hier viel stärker tätig werden und dürfen keine Transportgenehmigungen mehr erteilen, wenn die Einhaltung des geltenden Rechts nicht garantiert werden kann. Und auch die Europäische Kommission müsste dringend tätig werden und Mitgliedstaaten, die sich nicht an geltendes Recht halten, zur Rechenschaft ziehen, zum Beispiel in Form von sogenannten Vertragsverletzungsverfahren. Auf EU-Ebene gibt es seit Herbst 2020 einen Untersuchungsausschuss zu Tiertransporten. Dieser nimmt die Versäumnisse der Europäischen Kommission und der EU-Mitgliedstaaten bei der Umsetzung und Durchsetzung der Tierschutzanforderungen bei Lebendtiertransporten unter die Lupe. Die systemischen und immer wiederkehrenden Missstände, die Tiere tagtäglich erleiden müssen, werden auf höchster politischer Ebene der Europäischen Union zur Diskussion gestellt. Bis heute fanden mehrere Anhörungen statt, in denen Experten verschiedene Themenbereiche diskutierten und Missstände belegten. Auch VIER PFOTEN hielt einen Vortrag, und zwar über die Problematik von Langstreckentransporten innerhalb der EU.[4]

Revision der EU-Tierschutztransportverordnung

Die EU-weite Gesetzgebung zum Transport von lebenden Tieren wird in den kommenden Jahren überarbeitet. Diese Entscheidung wurde unter anderem dank intensiver Kampagnenarbeit unter Federführung von Tierschutzorganisationen getroffen. VIER PFOTEN beschäftigt sich intensiv mit diesem Thema und sieht in der Überarbeitung der EU-Verordnung

[3] http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=163872&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1

[4] https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/230159/Questions-Answers_Pierre%20SULTANA_%20Four%20Paws_EN.pdf und http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/230208/Presentation%20Pierre%20Sultana_Four%20Paws_FP_long%20distance%20transport%20EU_EN.pptx

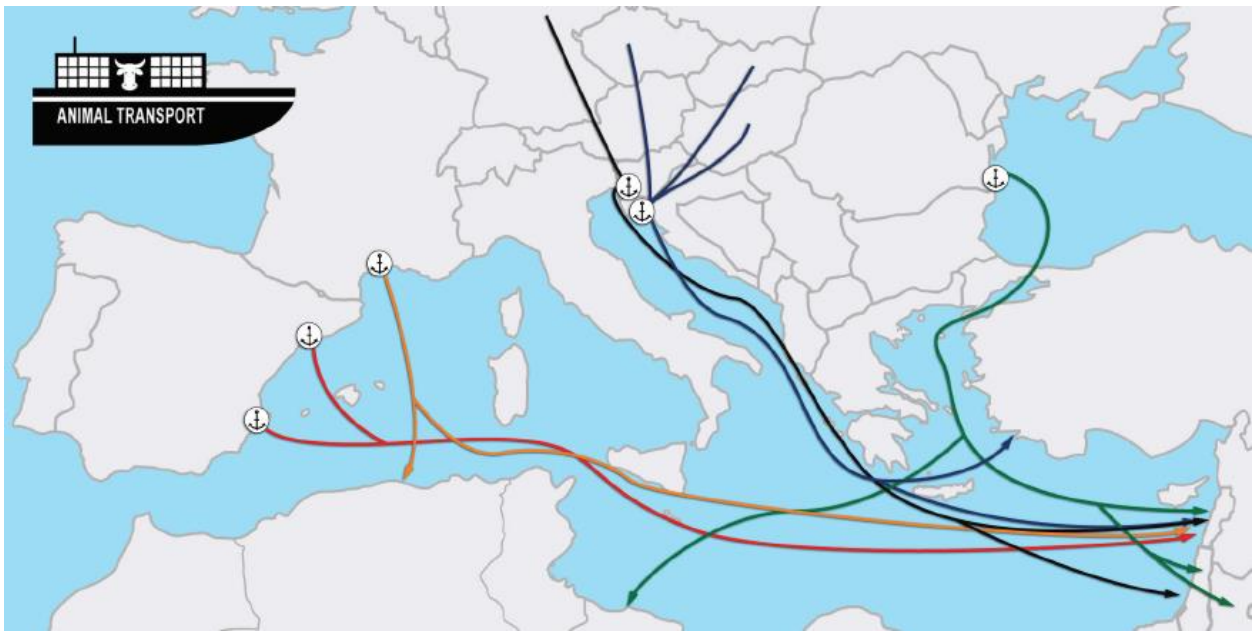
(EG) 1/2005 die Chance, Langstreckentransporte von lebenden Tieren in Drittländer endlich zu beenden, Lebendtierexporte in Drittländer komplett zu verbieten und die "Tierproduktion" in der EU zu reduzieren.
Am 27. Januar 2021 haben unsere Partner, die Eurogroup for Animals, ihre Forderungen zur Überarbeitung der EU-Transportverordnung in Form eines Whitepapers vorgestellt. VIER PFOTEN hat zu diesem Forderungskatalog beigetragen und unterstützt die Forderungen.
Einige der im Whitepaper formulierten Forderungen sind:

- Verbot von Transporten außerhalb der EU
- Begrenzung der maximalen Transportzeit für erwachsene Tiere auf acht Stunden
- Begrenzung der maximalen Transportzeit für junge, abgesetzte Tiere, die nicht mehr auf Milchnahrung angewiesen sind, für Geflügel und für Kaninchen auf vier Stunden
- Verbot von Transporten für nicht abgesetzte Tiere, die zum auf Milchnahrung angewiesen sind
- Verbot von Transporten für trächtige Tiere, bei denen 40 % der erwarteten Trächtigkeitsdauer bereits verstrichen sind
- Verbot von Transporten, wenn für die Dauer des Transports Außentemperaturen von über 25°C oder unter 5°C zu erwarten sind, sowie weitere artspezifische Temperaturgrenzen.

2. SCHIFFSTRANSPORTE

Bereits im Sommer 2019 waren hunderte Schafe auf einem Schiffstransport, beladen mit 66.000 Tieren, qualvoll verendet. Auf dem Weg in den Persischen Golf waren die Tiere einer Hitze bis zu 47°C auf offenem Deck schonungslos ausgesetzt. Ein aktueller Bericht der Europäischen Kommission hat offiziell gravierende Tierschutzmängel bei Schiffstransporten bestätigt.[5] Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass sich die Schiffe, auf denen die Tiere transportiert werden, nicht eignen, dass das Personal, das die Schiffe auf Tauglichkeit prüfen müsste, nicht richtig geschult und unterbesetzt ist und dass der Tierschutz nicht garantiert wird. Zudem werden nach Aussage des Berichts Witterungsbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt, was zu Tierschutzproblemen führt. Auf den Schiffen gibt es keine Tierärzte, die Tiere notfalls einschläfern können. Tote Tiere werden oft einfach über Bord geworfen. Es gibt zudem keinen Notfallplan, der darlegt, wie verfahren wird, wenn es zu unvorhergesehenen Verzögerungen kommt. An den Häfen gibt es meist keine Ablade- und Unterbringungsmöglichkeit für die Tiere. Die folgende Grafik zeigt die Schiffsrouten, auf die die Tiere geschickt werden.

[5] https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=137



Quelle: Overview Report "Welfare of Animals transported by Sea" (2020), European Commission

3. UNFÄLLE

Immer wieder kommt es zu dramatischen Unfällen und Tragödien bei Tiertransporten, sowohl auf der Straße als auch auf Schiffen, bei denen Tausende Tiere elendig sterben. Tiertransporter auf der Straße kippen um, weil sie überladen sind oder die Fahrer übermüdet. In Sommermonaten sterben Tiere häufig während des Transports, weil es in den Transportfahrzeugen viel zu heiß ist, besonders Geflügel und Schweine sind hiervon betroffen. Aber auch im Winter sterben Tiere, weil Tränken zufrieren oder die Tiere die Kälte nicht überstehen.

Im November 2019 kenterte ein Schiff mit 14.000 Schafen vor der rumänischen Küste. VIER PFOTEN konnte gemeinsam mit dessen Partner ARCA 180 von den 14.000 Tieren retten, die anderen Schafe sind ertrunken. Die genaue Ursache wie es zu dem Unfall kam, wurde nicht bekannt, aber aktuelle Erkenntnisse deuten auf eine Überladung hin. Ein aktueller Bericht aus dem Jahr 2020 der Europäischen Kommission bestätigt, dass der Tierschutz auf dem Seeweg nicht gewährleistet wird.

Die Risiken von Transporten lebender Tiere über den Seeweg verdeutlichen auch die Tragödien der Transportschiffe „Karim Allah" und der „Elbeik". Das Transportschiff „Elbeik" war Mitte Dezember 2020 von Spanien auf dem Weg, um 1.776 Jungbullen in die Türkei auszuliefern, ebenso wie die „Karim Allah", die ebenfalls seit Dezember mit 895 Rindern auf dem Mittelmeer unterwegs war. Die türkischen Hafenbehörden verweigerten die Anlandung, da die Tiere aus einem Gebiet Spaniens stammten, das angeblich mit der Blauzungenkrankheit kontaminiert war und vermutet wurde, die Tiere könnten mit der Blauzungenkrankheit infiziert sein. Die Schiffscrew versuchte nun, die Tiere in Libyen los zu werden. Doch auch Libyen verweigerte die Anlandung und Entladung der Tiere. Ob die Tiere tatsächlich von der Blauzungenkrankheit befallen waren, ist bis heute nicht geklärt. Nach

dreimonatiger Irrfahrt durften erst das Schiff „Karim Allah“ und dann die „Elbeik“ endlich wieder im Hafen von Cartagena anlegen. Insgesamt starben bereits 209 Rinder unter den grausamen Bedingungen an Bord. Die Tiere litten nicht nur unter der Wasser- und Futterknappheit sondern auch unter der schlechten Belüftung unter Deck. Sie waren laut spanischer Veterinäre aufgrund des monatelangen Transports zu geschwächt, um weitertransportiert zu werden. Daher wurden alle überlebenden Rinder im Hafen von Cartagena notgeschlachtet.
Auch die Blockade des Sueskanals durch die „Ever Given“ Ende März 2021 hatte enorme Auswirkungen auf die Tiertransporte, die tagelang auf die Durchfahrt warteten. Insgesamt waren über 10.000 lebende Tiere mit nur unzureichender Versorgung und wenig Platz Tage länger als eigentlich genehmigt auf den Schiffen gefangen.

4. ZAHLEN

Jährlich werden über 1,5 Milliarden Geflügel und über 49 Millionen lebende Rinder, Schweine, Schafe, Ziegen und Pferde grenzüberschreitend innerhalb der EU sowie in und aus Drittstaaten transportiert. Die europäischen Länder transportierten im Jahr 2019 insgesamt fast 1,4 Milliarden lebende Tiere innerhalb der EU. Die Mitgliedsländer exportierten außerdem im gleichen Jahr knapp 230 Mio. lebende Tiere über die EU-Grenzen hinweg in Drittländer.

5. ROLLE DEUTSCHLANDS

Aus Deutschland wurden im Jahr 2020 mehr als 37.000 Rinder, meist schwanger, in weit entfernte Drittländer wie Algerien, Eritrea, Iran, Libanon, Libyen, Kasachstan, Usbekistan, Aserbaidschan, Turkmenistan, Tadschikistan, Russland oder die Türkei transportiert.[6]
Im Folgenden eine Übersicht deutscher Rinderexporte aus dem Jahr 2020 in ausgewählte Drittstaaten:

Drittland	**Anzahl Rinder**
Algerien	5.867
Ägypten	2.492
Aserbaidschan	187
Belarus	656
Eritrea	844
Georgien	68
Indien	228*

[6] https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=previous&levelindex=0&step=0&titel=Tabellenaufbau&levelid=1616521125785&acceptscookies=false#abreadcrumb

Iran	841
Katar	1.132*
Kosovo	516
Libanon	1.137
Libyen	462
Marokko	6.841
Russland	12.506
Tunesien	185
Türkei	1.405
Turkmenistan	68
Usbekistan	746

*per Flugzeug transportiert

Vor allem schwangere Färsen (das sind weibliche Rinder, die noch kein Kalb geboren haben) werden von Deutschland aus in Drittstaaten exportiert. Nicht abgesetzte Kälber werden innerhalb der EU, z.B. nach Spanien transportiert, um dann nach einigen Monaten der Mast ebenfalls in Drittländer exportiert zu werden.

Einige Bundesländer, darunter Hessen, Bayern und Schleswig-Holstein haben bereits 2019 per Erlass Exporte in 17 Drittstaaten verboten, die aus Tierschutzsicht als Hochrisikostaaten gelten. Mit dazu kam 2020 Russland, da Russland offiziell bestätigt hat, keine Versorgungsstationen zu haben (siehe Kapitel 7: „Liste der tierschutzrechtlichen Hochrisikostaaten“ und Kapitel 20: „Fehlende Versorgungsstationen“).
Da die Organisatoren (siehe Kapitel 13: „Akteure und Verantwortlichkeiten“) die Wahlfreiheit haben, von welchem Bundesland aus die Tiere ins Drittland verbracht werden, haben sie die Tiere in die Bundesländer geschickt, die Drittlandexporte nach wie vor abfertigen. Deshalb waren die Tiere zum Teil noch länger unterwegs als vorher. Das bedeutet: Verbote einzelner Bundesländer bringen den Tieren wenig: es muss ein einheitlicher Stopp erfolgen.
Nachdem VIER PFOTEN im Juni 2020 Strafanzeigen in vier Bundesländern in insgesamt 21 Fällen gestellt hat und die Medienberichte zu diesem Thema deutlich zunahmen, gaben schließlich auch alle anderen Bundesländer, die Tiertransporte in Drittstaaten abfertigen, entsprechende Erlasse heraus. Solange diese Erlasse gültig sind, dürfen keine Tiertransporte in Drittstaaten aus Deutschland abgefertigt werden bzw. die Vorgaben der jeweiligen Erlasse sind einzuhalten.
Die Gefahr, dass die Transporte nun bis zur EU-Außengrenze gehen werden, um von dort in Drittstaaten geschickt zu werden, ist daher mehr als begründet.
Daher sollte sich die Bundesregierung für ein Ende der grausamen Langstreckentransporte auf EU-Ebene einsetzen. Deutschland hat mehrfach betont, dass die EU das Thema Tiertransport in Angriff nehmen muss und ein europaweites Vorgehen benötigt wird. Deutschland hatte von Juli bis Dezember 2020 den Vorsitz der EU-Ratspräsidentschaft inne. Die zuständige Bundesministerin Julia Klöckner hätte diese dafür nutzen müssen, sich für eine tierschutzgerechte Überarbeitung der EU-Verordnung 1/2005 mit einem Transportverbot in Drittstaaten einzusetzen. Bundesministerin Julia Klöckner hat diese Chance nicht genutzt.

6. EINZELNE BUNDESLÄNDER STOPPEN DRITTLANDEXPORTE

Jeder Landkreis verfügt über Veterinärämter, die für die Genehmigung von Tiertransporten über acht Stunden verantwortlich sind. Sie müssen prüfen, ob der gesamte Transport bis ins Zielland den Vorgaben der EU-Tiertransportverordnung entspricht. Aufgrund von Informationen aus Berichterstattungen und Stellungnahmen, aus denen hervorgeht, dass tierschutzwidrige Zustände sowohl während des Transports als auch bei der Schlachtung im Drittland üblich sind, haben einige Veterinärämter die Transporte in bestimmte Drittstaaten, darunter beispielsweise Ägypten, Usbekistan und der Libanon, nicht mehr genehmigt. Auch hatten sie Sorge, sich wegen Beihilfe zur Tierquälerei selbst strafbar zu machen, wenn sie in Kenntnis der Transport-, Haltungs- und Schlachtbedingungen Genehmigungen zum Tiertransport erteilen.

Als Reaktion darauf stoppten die Bundesländer Bayern, Schleswig-Holstein und Hessen 2019 per Erlass die Transporte in 17 Hochrisikostaaten außerhalb der EU. Aufgrund der strittigen Rechtslage wollten sie damit Klarheit für die Kreisveterinärinnen und -veterinäre schaffen.

Da es jedoch kein bundeseinheitliches Vorgehen gab, war es gängige Praxis, Tiere in andere Bundesländer ohne Erlasse zu bringen und sie von dort aus auf die tage- bis wochenlangen Fahrten zu schicken. Im Juni 2020 stellte VIER PFOTEN Strafanzeigen in vier Bundesländern in insgesamt 21 Fällen gegen acht Veterinärämter sowie die involvierten Organisatoren und Transporteure. Der Vorwurf lautete: Verdacht der Beihilfe zur Tierquälerei. Daraufhin gaben zunächst die von den Anzeigen betroffenen Bundesländer Erlasse heraus, mit denen die Tiertransporte in Drittstaaten gestoppt oder eingeschränkt wurden. Durch die erhöhte Aufmerksamkeit und den öffentlichen Druck gaben nacheinander schließlich auch alle anderen Bundesländer, die Tiertransporte in Drittstaaten abfertigen, entsprechende Erlasse heraus. Solange diese Erlasse gültig sind, dürfen de facto keine Tiertransporte aus Deutschland in Drittstaaten abgefertigt werden bzw. die Vorgaben der jeweiligen Erlasse müssen eingehalten werden. Die Erlasse sind jedoch unterschiedlich stark formuliert und haben die Genehmigungswilligkeit einiger Veterinärbehörden nicht verhindert. So haben sich bestimmte Bundesländer wie Niedersachsen und Brandenburg zu Drehscheiben für Lebendtiertransporte in Drittländer entwickelt. Transport- und Zuchtunternehmen nutzen diese als Schlupfloch und lassen Rinder aus strengeren Bundesländern erst nach Niedersachsen transportieren, um sie von dort aus in weitentfernte Drittländer wie Marokko oder Ägypten abzufertigen. Die Beispiele Niedersachsen und Brandenburg verdeutlichen die Notwendigkeit eines bundesweiten Transportverbots lebender Tiere in Drittstaaten. Denn obwohl Niedersachsen im Januar 2021 seinen Erlass verstärkte, wurden weiterhin Rinder in Drittstaaten abgefertigt. Umstritten war vor allem ein Transport Mitte Mai 2021 von über 500 trächtigen Färsen aus dem Emsland nach Marokko. Niedersachsens Ministerin forderte den Landkreis zuvor auf, diesen Transport zu stoppen, doch der Transportunternehmer konnte erfolgreich beim Oberverwaltungsgericht klagen, sodass die Rinder trotz Erlass abgefertigt werden durften. Auch VIER PFOTEN war vor Ort und hat gegen den Transport der Tiere demonstriert.

7. LISTE DER TIERSCHUTZRECHTLICHEN HOCHRISIKOSTAATEN

Als Tierschutz-Hochrisikostaaten gelten die Länder, bei denen die Wahrscheinlichkeit, dass dorthin transportierte Tiere in tierquälerischer Weise behandelt und unter tierquälerischen Methoden geschlachtet werden, sehr hoch ist. Hinzu kommt, dass es in den Drittländern nach aktuellem Stand keine geeigneten Versorgungsstellen gibt, die EU-Standards[7] entsprechen und somit eine Versorgung der Tiere in den vorgeschriebenen Pausenintervallen nicht gewährleistet werden kann. Das Umweltministerium in Bayern hat 2019 eine Liste von 17 Staaten erarbeitet, bei denen erhebliche Zweifel bestehen, dass Tierschutzstandards durchgehend beim Transport bis zum Zielort der Tiere eingehalten werden.

1. Ägypten
2. Algerien
3. Armenien
4. Aserbaidschan
5. Irak
6. Iran
7. Kasachstan
8. Kirgistan
9. Libanon
10. Libyen
11. Marokko
12. Russland
13. Syrien
14. Tadschikistan
15. Türkei
16. Tunesien
17. Turkmenistan
18. Usbekistan.

Inzwischen haben alle in Drittstaaten abfertigenden Bundesländer Tiertransporte in diese Länder gestoppt oder stark eingeschränkt. Neu mit aufgenommen wurde Russland, da es dort laut Aussage des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft keine zugelassenen Versorgungsstationen gibt. Nach Angaben der russischen Behörden soll es angeblich nun doch eine Versorgungsstation geben. Allerdings gibt es kein offizielles Zertifizierungssystem, das die Einhaltung der Vorgaben der EU-Verordnung 1255/97 zur Festlegung der Anforderungen an Versorgungsstationen sicherstellt. Vielmehr verlässt man sich bislang auf

[7] VO (EG) 1255/97 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R1255&from=DE

die Angaben der Betreiber und im Falle Russlands der russischen Behörden, die jedoch nicht die Einhaltung der EU-Standards kontrollieren, sondern andere Maßstäbe setzen, z.B. Tierseuchenrechtliche Anforderungen betreffend. Sichergestellt werden muss außerdem über ein Buchungssystem, dass Versorgungsstationen auch in Drittstaaten zu dem geplanten Zeitpunkt ausreichend Tiere aufnehmen können und für deren Versorgung nach 1255/97 ausgestattet sind. Das System müsste demnach ebenso aufgebaut sein wie für Versorgungsstationen innerhalb der EU, die im Internet inklusive Adressen und Ausstattung abrufbar sind.

8. ANGEBLICHE „ZUCHTTIERE“

Deutschland exportierte im Jahr 2020 mehr als 37.000 Zuchtrinder[8] in Drittstaaten. Zuchtrinder sollen dazu dienen, eigene Bestände in den jeweiligen Zielländern aufzubauen. Diese als Zuchttiere deklarierten Tiere, die angeblich zum Aufbau von eigenen Herden im Zielland exportiert werden, werden dort aber meist nach der Geburt ihres Kalbes für eine Weile gemolken und anschließend ohne Betäubung geschlachtet. Dies wurde immer wieder dokumentiert. Ein Aufbau der eigenen Population ist nicht belegt. Hochleistungsrinder, wie sie in Deutschland zur Milchproduktion gehalten werden, benötigen spezielle Kraftfuttergaben, viel Wasser, um eine immense Menge an Milch zu produzieren. Die Tiere sind nicht an heiße klimatische Bedingungen angepasst und wurden auch nicht daraufhin gezüchtet. Sie leiden in den Zielländern unter Futter- und Wassermangel. Ihre Milchleistung ist dementsprechend niedrig, weshalb sie meist nach einer Laktation getötet werden. Es wird in den Zielländern also mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keine Population zur eigenen Zucht aufgebaut, sondern es werden stetig Tiere importiert, die letztlich auch nach kurzer Zeit als Schlachttiere enden. Die Aussage, dass es sich um Zuchttiere handelt, ist Etikettenschwindel (siehe Stellungnahme der Deutschen Juristischen Gesellschaft für Tierschutzrecht von 2019[9]). Auch ein aktueller Bericht des Deutschen Tierschutzbundes unterstreicht dies.[10] VIER PFOTEN geht davon aus, dass es im Regelfall günstiger ist, immer Tiere nachzukaufen, als eine eigene Population aufzubauen und die Tiere ihren Bedürfnissen entsprechend zu versorgen. Das belegen auch die weiterhin hohen Exportzahlen.

[8] https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=137
[9] http://www.djgt.de/system/files/244/original/190507_DJGT_Stellungnahme_Tiertransporte.pdf
[10] https://www.tierschutzbund.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Hintergrundinformationen/Landwirtschaft/Endstation_Wueste_DVG_Tagung_2020.pdf

9. SONDERROLLE DER KÄLBER

Saugkälber (Kälber, die noch auf Milch angewiesen sind) werden bereits im Alter von zwei Wochen über lange Strecken transportiert, ohne altersgerecht mit Nahrung versorgt werden zu können. Die Kälber leiden Durst und Hunger, immer wieder sterben Tiere auf der langen Reise. Um altersgerecht ernährt zu werden, benötigen die Tiere Milch bzw. Milchersatzprodukte. Eine solche Fütterung ist jedoch auf den Transportern nicht möglich. Nicht einmal die Versorgung mit Wasser ist wirklich sichergestellt, da die Tränken so gut wie nie für nicht entwöhnte Jungtiere, sondern für erwachsene Tiere oder andere Tierarten wie Schweine ausgelegt sind. Die extrem jungen Tiere wissen nicht, wie sie die Tränken bedienen müssen. Davon abgesehen, funktionieren die Tränken im Überdrucksystem, das heißt das Wasser spritzt heraus, wenn ein Ventil aktiviert wird. Die jungen Tiere hören dann auf zu trinken, denn ihrer Physiologie entsprechend können sie in dem Alter nur durch Saugen Flüssigkeit aufnehmen. Da die Tiere sich mit zwei Wochen Lebensalter genau in ihrer immunologischen Lücke befinden, also noch keine eigenen Antikörper gegen Krankheiten aufgebaut haben, werden sie schnell krank. Durch das Zusammenwürfeln vieler Tiere aus unterschiedlichen Herkünften, verbreiten sich Viren schnell.

Im Jahr 2020 wurden über 630.000 Kälber von Deutschland ausgehend in andere EU-Länder exportiert, die meisten davon (598.836 Tiere) in die Niederlande, aber auch über 18.000 direkt nach Spanien.[11] Von Spanien aus werden sie nach einigen Monaten der Mast dann wiederum in Drittländer exportiert, wie die aktuelle Dokumentation von *Manfred Karremann* - „Tiertransporte grenzenlos“ - zeigt.[12] Wieviele Kälber über die Niederlande, Frankreich oder Belgien nach Spanien und letztlich in Drittländer gelangen, ist in den Statistiken nicht nachzuvollziehen.

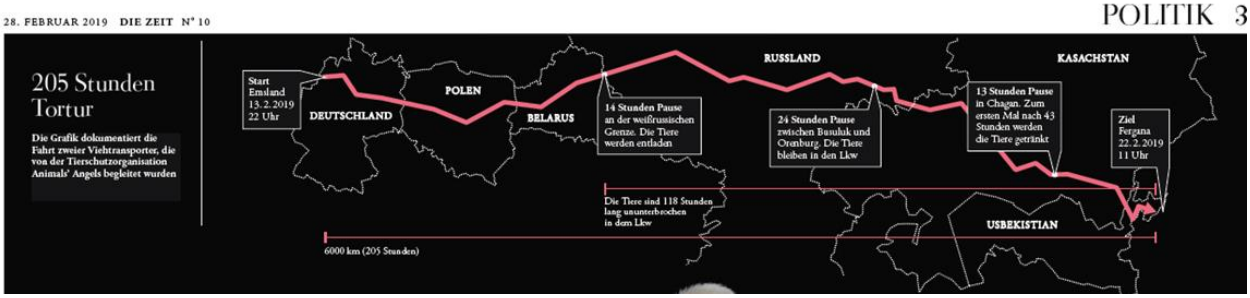
10. DOKUMENTATIONEN

Seit den späten 80iger Jahren dokumentiert der Filmemacher *Manfred Karremann* die grausamen Zustände an den Verladehäfen, wie bspw. im Libanon. Rinder, die nicht mehr laufen können, werden mithilfe eines Krans an einem Bein hängend, in der Luft baumelnd, vom Schiff entladen. Man mag sich nicht vorstellen, welche unglaublichen Schmerzen und Angst diese Tiere erleiden müssen. Doch es kommt noch schlimmer: diese gepeinigten Tiere werden danach noch weiter transportiert, um letztlich auch noch ohne Betäubung geschlachtet zu werden. In den Zielländern hat der Tierschutz keinen Stellenwert. Es ist unfassbar, wie grausam diese Tiere zu Tode kommen. Und das sind Tiere, die von österreichischen und deutschen Betrieben kommen. Selbst wenn als Bestimmungsort nicht

[11] https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=137
[12] https://www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-tiertransport-grenzenlos-102.html

direkt ein Drittland angegeben wurde, sondern ein Ort innerhalb der EU, ist es möglich, dass die Tiere letztlich doch in einem Drittland landen. Dies hat zum Beispiel ein zufällig aufgedeckter Fall von 30 Zuchtrindern gezeigt, die im Mai 2019 aus Bayern in die Slowakei gebracht wurden. Die Slowakei war hier als Zielland des Transports angegeben. Vier Tage später nahm in der spanischen Hafenstadt Tarragona ein Frachter die 30 Rinder an Bord und brachte sie nach Libyen. Eines der 18 Drittstaaten, für die Bayern aus Tierschutzgründen einen Exportstopp verhängt hat. Dieser Fall zeigt, dass die Behörden häufig nicht nachvollziehen können, was letztlich mit den Rindern passiert. Und zwar obwohl wie in diesem Fall, Bayern zu den Bundesländern gehört, die versuchen, solche Nutztierexporte zu unterbinden. Deshalb ist ein EU-weites Exportverbot von Tieren in Drittländer notwendig, denn es ist sonst unmöglich, weiter zu verfolgen, wo die Tiere letztlich enden.

Im Februar 2019 wurde ein Transport von schwangeren Färsen vom Emsland bis nach Usbekistan (6.000 km) von der Tierschutzorganisation Animals Angels dokumentiert. Die Tiere waren neun Tage (205 Stunden) unterwegs und standen die letzten fünf Tage (118 Stunden durchgehend) auf dem LKW, ohne abgeladen und versorgt zu werden.[13] Dies verstößt gegen die tierschutzrechtlichen Vorschriften der VO (EG) 1/2005, die ohnehin viel zu lasch sind, um die Tiere vor Leid zu schützen. Jedoch nicht einmal diese Regelungen werden eingehalten. Das dokumentierte Beispiel zeigt keinen Einzelfall, sondern die Regel. Verstöße bei Langstreckentransporten sind an der Tagesordnung.



Quelle: „Jenseits der Schmerzgrenze" ZEIT, Februar 2019

11. TÖTUNG DER TIERE IN DEN DRITTLÄNDERN

Inzwischen gibt es unzählige Dokumentationen, die zeigen, dass die Tiere auf diesen Transporten und am Zielort schlimmsten Qualen ausgesetzt sind. Ein im April 2020 im Amtstierärztlichen Dienst erschienener Artikel des Juristen *Dr. C. Maisack* und des Tierarztes *Dr. A. Rabitsch*, belegt, dass die Tiere in den Zielländern grausam getötet werden.[14] Die Methoden zur Ruhigstellung der Tiere sowie die Tötungsmethoden wurden von NGOs in mehreren Schlachthäusern in Ägypten, Jordanien, Libanon, Marokko und Türkei dokumentiert und werden in dem Artikel zusammenfassend dargestellt. Sie sind unvorstellbar grausam und

[13] https://www.zeit.de/2019/10/tiertransporte-tierquaelerei-tierschutz-landwirtschaft

[14] C. Maisack und A. Rabitsch: „Tiertransporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaten gehen weiter", Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 27. Jahrgang 1/2020

entsprechen nicht den international geltenden Standards der Weltorganisation für Tiergesundheit (engl.: World Organisation for Animal Health, kurz: OIE).[15] Die Tötungen erfolgen ohne Betäubung, mit Schnitten in den Hals. Die Tiere werden an den Beinen zusammengebunden, ihnen werden Sehnen durchtrennt und in die Augen gegriffen, um sie wehrlos zu machen. Der Todeskampf dauert für die Tiere minutenlang, sogar bis zu einer halben Stunde wurde dokumentiert. Alle Tierschutz-Hochrisikostaaten, in die Tiere von Deutschland aus exportiert werden, sind Mitglied der OIE[16] und müssen die Tierschutzstandards eigentlich einhalten. Die zahlreichen dokumentierten Ruhigstellungs- und Tötungsmethoden belegen jedoch das Gegenteil: Tierschutz-Kontrollen zur Einhaltung der OIE-Standards fehlen gänzlich.

[15] https://www.oie.int/fileadmin/Home/eng/Health_standards/tahc/2018/en_chapitre_aw_slaughter.htm
[16] https://www.oie.int/about-us/our-members/member-countries/

12. RECHTLICHE LAGE

Die EU-Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport VO (EG) 1/2005 regelt, unter welchen Bedingungen Tiere transportiert werden dürfen. Es wird unterschieden zwischen Transporten mit weniger als acht Stunden und solchen, die länger als acht Stunden dauern. Alle Transporte, die länger als acht Stunden betragen, gelten als Langstreckentransporte. Sowohl für Kurz- als auch für Langstreckentransporte gibt es bestimmte Vorgaben, die eingehalten werden müssen. Für Langstreckentransporte gelten bestimmte Vorgaben zur Ausstattung der Fahrzeuge, es müssen Pausenzeiten, in denen die Tiere abgeladen und versorgt werden eingehalten und der gesamte Transportverlauf mit einem Navigationssystem dokumentiert werden.
Neben den EU-weit geltenden Regelungen haben Mitgliedstaaten zwar auch nationale Regelungen zum Transport von Tieren, die gelten allerdings nur im eigenen Land. In Österreich und Deutschland sind Drittlandexporte an der Tagesordnung.
Im Jahr 2015 hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass die Transportvorgaben bis zum Bestimmungsort eingehalten werden müssen, auch wenn es sich dabei um ein Drittland handelt.[17]

13. AKTEURE UND VERANTWORTLICHKEITEN

Für die Einhaltung der Tierschutzvorgaben bei Tiertransporten sind drei Hauptakteure verantwortlich: der Organisator, das Transportunternehmen und die Veterinärbehörde, die den Transport genehmigt sowie die Veterinärbehörden, die an den Versorgungsstationen auf der Strecke die Tiere in Augenschein nehmen sollen.
Organisatoren von Langstreckentransporten sind oft Zuchtfirmen, die Tiere von Landwirten (z.B. Milchviehlandwirten) aufkaufen, wenn sie schon tragend sind. Sie verbringen die Tiere dann an Sammelstellen, wo sie für vier Wochen in Quarantäne bleiben müssen, um anschließend ins Abnehmerland verfrachtet zu werden.
Die Transportunternehmer sind Speditionen, die sich oftmals auf Tiertransporte spezialisiert haben. Manchmal sind Organisatoren auch die Transportunternehmer selbst. Beide, sowohl Organisatoren als auch Transporteure sind bei von Deutschland ausgehenden Transporten oftmals in Deutschland ansässig, aber nicht zwangsläufig. Insbesondere bei den Transportunternehmen handelt es sich oft um ausländische Unternehmen aus Polen, Ungarn oder Lettland.
Die Veterinärbehörden haben die Aufgabe, die Transportplanung und Durchführung eingehend zu prüfen. Sie sind dafür verantwortlich, dass kein Transport losfahren darf, bei dem von vornherein klar ist, dass die Tiere Schmerzen und Leiden ausgesetzt werden und die EU-Transportverordnung nicht eingehalten wird.

[17] http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=163872&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1

14. ABLAUF TRANSPORTPLANUNG, DURCHFÜHRUNG UND KONTROLLE

Kein Tiertransport darf ohne dezidierte Dokumentation der Planung des Transports bzw. Dokumentation des Transports durchgeführt werden. Die genaue Rekonstruktion der Transporte und deren tierschutzgemäße Durchführung lässt sich bei Tiertransporten, die länger als acht Stunden dauern, durch die Anforderung der TRACES-Dokumente (engl.: Trade Control und Expert System), des Fahrtenbuchs des Fahrzeugführers sowie der Navigationsdaten des Transporters durch die für die Abfertigung zuständige Behörde vornehmen. Diese Dokumente müssen bei dem verantwortlichen Organisator sowie dem Transporteur vorhanden sein. Die TRACES-Dokumente und das Fahrtenbuch müssen vor dem Transport in Form der Transportplanung der Veterinärbehörde vorgelegt werden. Die Transportplanung wird von der Veterinärbehörde auf Plausibilität geprüft, d.h. es wird geprüft, ob die rechtlichen Anforderungen erfüllt werden. Die Veterinärbehörde muss auch Eintragungen über Streckenverläufe und Versorgungsstationen beispielsweise anhand von Google Maps und ähnlichem prüfen sowie Wettervorhersagen und Stauverhältnisse (zum Beispiel an Grenzübergängen) berücksichtigen. Anhand der gültig gestellten TRACES-Dokumente und des Fahrtenbuchs lässt sich erkennen, inwieweit bereits ein Transport rechtswidrig genehmigt wurde, dessen Planung unplausibel im Sinne der VO (EG) 1/2005 war. Zum Teil werden etwa Fahrzeiten viel zu kurz bemessen oder ein Hafen oder eine Sammelstelle als Bestimmungsort angegeben, obwohl das nicht sein darf, denn der Bestimmungsort muss der Ort sein, an dem der Transport endet. Ein Transport, bei dem bereits in der Transportplanung ersichtlich ist, dass unplausible Angaben gemacht wurden, darf von Seiten der Amtsveterinäre nicht genehmigt und das Fahrtenbuch nicht abgestempelt werden. Weiterhin offenbart der angegebene Bestimmungsort der Amtsveterinärin oder dem Amtsveterinär auch, welche Schlachtmethoden die Tiere am Bestimmungsort höchstwahrscheinlich erwarten.

A. TRACES (TRADE CONTROL AND EXPERT SYSTEM)

TRACES ist ein Datenbanksystem, mit dem der gesamte Tierverkehr innerhalb der EU sowie aus der und in die EU erfasst wird. Es ist ein Netzwerk für Veterinärwesen und Tierschutz, das den Transport sowie die Ein- und Ausfuhr von Produkten tierischen Ursprungs und von lebenden Tieren überwacht. In TRACES werden u.a. die Verantwortlichen für den Transport, der vorige und spätere Eigentümer der Tiere sowie die Ohrmarken aller Tiere zur Identifizierung eingetragen.
In den TRACES-Dokumenten muss die gesamte Transportplanung durch den Organisator dokumentiert sein, die von der Amtsveterinärin oder dem Amtsveterinär auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen ist. Versorgungsstationen, Dauer der Beförderung, Bestimmungsort, Ohrmarkennummern der Tiere usw. müssen hier dezidiert angegeben sein. Die TRACES-Dokumente müssen grundsätzlich in Verbindung mit dem Fahrtenbuch spätestens 48 Stunden vor geplantem Transportbeginn bei der zuständigen Behörde eingereicht werden.

B. FAHRTENBUCH

Nach der EU-Transportverordnung (EG) Nr. 1/2005 muss bei langen Transporten ein Fahrtenbuch mitgeführt werden. In das Fahrtenbuch, das vor Genehmigung vorliegen und während der Fahrt stetig mitgeführt und ausgefüllt werden muss (z.B. unvorhergesehene Vorfälle wie Staus, Unfälle, technische Probleme des Fahrzeugs, etc.), werden Abfahrt- und Endzeiten des Transportes eingetragen, Abfahrts- und Bestimmungsort (im Zielland) sowie alle Zwischenhalte, an denen die Tiere Pausen haben und/oder abgeladen und versorgt werden. Das Fahrtenbuch muss den Tiertransport während der gesamten Beförderung bis zur Ankunft am Bestimmungsort begleiten und anschließend mindestens drei Jahre lang aufbewahrt und auf Verlangen der Behörde vorgelegt werden.

C. NAVIGATIONSDATEN

Nach der VO (EG) 1/2005 müssen seit 2009 sämtliche Straßentransportmittel für lange Tiertransporte mit einem Navigationssystem ausgestattet sein. Während des gesamten Transports *müssen* regelmäßig elektronische Daten aufgezeichnet und an einen Server übertragen werden (Positionsangabe des Fahrzeuges sowie die Temperaturen im Fahrzeuginneren). Außerdem müssen die Fahrzeuge mit einem Alarmsystem ausgestattet sein, das dem Fahrer bei Extremtemperaturen wie z.B. >30°C Alarmsignale geben soll. Darüber hinaus muss das Öffnen und Schließen der Ladeklappen sowie das Achslastgewicht des Fahrzeugs elektronisch erfasst werden. Letzteres dient z.B. der Kontrolle, ob eine Entladung der Tiere an den Versorgungsstationen stattgefunden hat. Die gesamte Transportdauer inklusive Standorte und Standzeiten wird somit elektronisch erfasst. Diese Daten müssen vom Transportunternehmer (Organisator) zu jedem Zeitpunkt der Reise herunterzuladen sein und auf Anforderung an die zuständige Behörde übergeben werden können.

15. BEWEISLAST DES ORGANISATORS UND VERANTWORTUNG DER VETERINÄRBEHÖRDE

„Der Organisator eines Tiertransports muss dem amtlichen Tierarzt/der Tierärztin die Existenz, die behördliche Zulassung und die ordnungsgemäße Ausstattung der Versorgungsstation, an der er die Tiere ausladen, füttern, tränken und ruhen lassen will, nachweisen. Ohne diesen Nachweis darf der Transport nicht abgefertigt werden. Das zeigt bereits der Wortlaut von Art.14 Abs. 1 lit. A ii der EU-TiertransportVO: Wenn danach die Angaben in dem vom Organisator vorgelegten Fahrtenbuch wirklichkeitsnah sein und darauf schließen lassen müssen, dass die Beförderung den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, bedeutet das, dass es Sache des Organisators ist, gegenüber dem für die Abfertigung zuständigen amtlichen Tierarzt/ der Tierärztin den vollen Beweis dafür zu erbringen, dass es die einzelnen Versorgungsstationen gibt, wo genau sie sich befinden, zugelassen sind sowie dass sie den für solche Situationen (auch für Stationen in Drittstaaten) geltenden Anforderungen der VO (EG) Nr. 1255/97 vollumfänglich entsprechen. Verbleiben hier Zweifel, so darf der Transport nicht abgefertigt werden. Das zeigt sich auch anhand von Anhang II Abschnitt 1 Nr. 7 und 8 der VO (EG) 1/2005: Wenn danach der Organisator mit seiner Unterschrift in Abschnitt 1 des Fahrtenbuch erklärt „geeignete Vorkehrungen getroffen zu haben, um das Wohlbefinden der Tiere nach Maßgabe der EU-TiertransportVO des Rates während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten“, dann bedeutet das, dass er mit seiner Unterschrift die Einhaltung aller Vorschriften dieser Verordnung einschl. des Anhangs I Kapitel V auf sämtlichen Beförderungsabschnitten „gewährleistet“, also garantiert. Er garantiert also, dass beispielsweise bei einem Transport von erwachsenden Rindern die Tiere spätestens 29 Stunden nach Verladebeginn an einer Kontrollstelle i.S. der VO (EG) Nr. 1255/97 (Art. 2 lit. H der EU TiertransportVO) also einer Versorgungsstation ankommen, ausgeladen sowie gefüttert und getränkt werden und dass sie anschließend dort mindestens 24 Stunden lang ruhen können. Zweifel an der Richtigkeit dieser Garantieerklärung gehen zu seinen Lasten und verhindern, solange sie nicht restlos behoben werden können, dass der Transport abgefertigt wird. So sieht es auch die deutsche Bundesregierung (vgl. BMEL „Tierschutz darf nicht an Grenzen enden“ v. 28.5.2018 „Es muss sichergestellt sein, dass die Tiere während des Transports ausreichend nach unseren Tierschutzstandards versorgt werden und Pausen eingehalten werden“.)“[18]

[18] C. Maisack und A. Rabitsch: „Tiertransporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaten gehen weiter“, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 27. Jahrgang 1/2020.

Als Beweismittel sind von dem Organisator vorzulegen:

- Die Angabe der geografischen Daten und genauen Adresse der einzelnen Versorgungsstation
- Eine in einer EU-Sprache ausgestellte Bescheinigung der für die Versorgungsstation zuständigen Behörde, dass dort ein Abladen und eine (den Anforderungen der VO EG 1255/97 entsprechende) angemessene Versorgung der transportierten Tiere zulässig und möglich ist
- Ein Reservierungsnachweis (also eine Erklärung des Inhabers der Versorgungsstation, dass die Station zu dem in der Transportplanung vorgesehenen Ankunftszeitpunkt für die vorgesehene Tierzahl reserviert ist).

Wenn die Beweismittel der zuständigen Behörde die Einhaltung der Anforderungen der VO EG 1255/97 nicht oder nur unvollständig wiedergeben, kann der Transport nicht abgefertigt werden.

16. UNPLAUSIBLE TRANSPORTPLANUNGEN

Häufig werden Angaben falsch gemacht und geltendes Recht damit systematisch unterlaufen. So werden teilweise unplausible Zeitangaben gemacht und meist fehlen die Eintragungen für Versorgungsstationen in Drittländern, in denen die Tiere alle 29 Stunden für mind. 24 Stunden abgeladen und versorgt werden müssen. Diese fehlenden Angaben sind auch deshalb an der Tagesordnung, weil es keine Versorgungsstationen in den Drittländern gibt, die den EU-Standards entsprechen. Die Abladung und Versorgung der Tiere wird jedoch in den Zeitintervallen laut EU-Verordnung gefordert und gilt bis zum Bestimmungsort, auch wenn dieser in einem Drittland liegt. Somit wird hier geltendes Recht systematisch nicht eingehalten. Oftmals werden auch nur ein oder zwei Fahrer angegeben, obwohl nach geltendem Recht mindestens drei oder mehr Fahrer notwendig sind, um die vorgegebenen Pausenzeiten für die Fahrer einzuhalten. Auch die Einhaltung der Fortführung des Fahrtenbuchs bis zum Erreichen des finalen Bestimmungsortes kann zum Beispiel bei Transporten, die eine Umladung der Tiere auf ein Schiff erfordern, nicht eingehalten werden, denn eine Tierindividuelle Dokumentation ist gar nicht möglich. Die Tiere werden auf dem Schiff aus mehreren LKW-Ladungen gemischt, so dass meist über 2000 Rinder pro Schiff transportiert werden.

17. FEHLENDE VERSORGUNGSSTATIONEN

Die zertifizierten Versorgungsstationen (engl.: control posts), die es in der EU gibt, sind online abrufbar.[19] Dort sind alle in der EU zugelassenen Versorgungsstationen gelistet mit Adresse, Kapazität und Ausstattung. Die Ausstattung wiederum gibt Informationen darüber, welche Tiere an der jeweiligen Station versorgt werden können (beispielsweise sind Melkanlagen vorhanden oder nicht). Solch eine Liste gibt es nicht für Drittländer, folglich gibt es keine Übersicht der nach EU-Standards geeigneten Versorgungsstationen für Länder außerhalb der EU. Deshalb ist jeder Transport in ein Drittland, sofern dort die Transportdauer von 29 Stunden (für Rinder) eine Abladung und Versorgung der Tiere erfordert und dies aufgrund fehlender oder nicht zertifizierter Versorgungsstationen nicht durchgeführt werden kann, rechtswidrig und hätte nicht genehmigt werden dürfen.

Im April 2020 wurde in einem offiziellen behördlichen Schreiben aus Russland an das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft bestätigt, dass es in Russland keine Versorgungsstationen gibt, die den EU-Standards entsprechen. Die Niederlande haben im Mai 2020 daraufhin alle Tiertransporte zunächst gestoppt, die in Drittländer gehen und eine 24-stündige Pause erfordern.

In der VO (EG) 1/2005 bzw. VO (EG) 1255/97 werden bestimmte Anforderungen an Versorgungsstationen gestellt, die rechtlich festgelegt sind. Sie müssen die EU-Standards erfüllen und z.B. feste Wände haben, über Einstreu, Tränke- und Futtervorräte verfügen und eine tierärztliche Versorgung vor Ort sicherstellen. Über mangelhafte und verordnungswidrige Entlade- und Versorgungsstationen in Drittländern berichtete beispielsweise die hessische Tierschutzbeauftragte *Madeleine Martin*, die 2019 selbst eine der Hauptrouten von Tiertransporten u.a. durch Russland gefahren und begutachtet hat.[20]

[19] https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf
[20] https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/09-09-2019_russland_report_-_mit_bildern_und_unterschriften_-_endfassung_heheffuma.pdf

18. KRITIK UND FORDERUNGEN

Trotz Dokumentationen, die seit 30 Jahren veröffentlicht werden und die zeigen, dass die Tiere schlimmsten Qualen ausgesetzt werden und trotz des Wissens, dass regelmäßig rechtliche Bestimmungen gebrochen werden, werden weiterhin Tiertransporte abgefertigt. Obwohl es inzwischen von deutschen Bundesländern entsprechende Stopps oder starke Einschränkungen gibt, werden diese umgangen, indem die Tiertransporte über andere EU-Staaten in besagte Drittländer abgefertigt werden. Die EU-Regularien sind bei weitem nicht ausreichend, um den Schutz der Tiere bei langen Transporten zu gewährleisten.
Die EU ist eine Wertegemeinschaft und muss vielmehr darauf achten, dass Tiere nicht wie Güter oder Sachen behandelt werden dürfen. Obwohl Tiere als fühlende Wesen im Lissabonner Vertrag von 2007 stehen[21], werden sie nicht als solche behandelt. Die schlimmen Qualen bei langen Tiertransporten müssen beendet werden, und zwar umgehend. Die Politik muss Drittland-Tiertransporte über alle EU-Mitgliedstaaten ab sofort aussetzen. Ein entsprechendes Rechtsgutachten von VIER PFOTEN bestätigt, dass ein solches Verbot nicht nur möglich, sondern sogar angezeigt ist.[22] Daran anschließend muss die Gesetzgebung so geändert werden, dass lange Transporte (über acht Stunden) nicht mehr möglich sind. Zudem muss die EU ihre gesamte Förderpolitik umstellen, so dass nicht mehr so viele Tiere geboren werden, die dann wiederum exportiert würden. Statt lebender Tiere könnte Fleisch und Zuchtsamen exportiert werden.

VIER PFOTEN fordert:

Deutschland möchte Vorreiter im Tierschutz sein. Konkret fordert VIER PFOTEN daher von der Bundesregierung, langfristig für die Einhaltung der bestehenden EU-Transportverordnung zu sorgen, und Tiertransporte in Drittstaaten auf Dauer auszusetzen.
Darüber hinaus appelliert VIER PFOTEN an die Bundesregierung, sich für eine tierschutzgerechte Überarbeitung der EU-Verordnung einsetzen. Von Juli bis Dezember 2020 hat Deutschland den Vorsitz der EU-Ratspräsidentschaft. Die Ministerin muss die Chance nutzen, europaweite Lösungen im Sinne der Tiere einzubringen und sich für ein Ende der verheerenden Zustände bei Tiertransporten einsetzen. Handlungsempfehlungen, die zu einem Ende der grausamen Transporte führen, sollten von Deutschland erarbeitet und am Ende dieser Ratspräsidentschaft vorgestellt werden.

[21] http://publications.europa.eu/resource/cellar/688a7a98-3110-4ffe-a6b3-8972d8445325.0005.01/DOC_19
[22] https://media.4-paws.org/7/8/a/b/78ab83eed5646e9496d851cb1fa249013556e6b5/VIERPFOTEN_Rechtsgutachten_Tiertransporte_in_Drittstaaten_2021.pdf

VIER PFOTEN Forderungen im Detail:

- Transportverbot lebender Tiere in Drittstaaten
- Verbot von Langstreckentransporten lebender Tiere
- Transportverbot nicht abgesetzter Tiere, die noch auf Milchnahrung angewiesen sind
- Transportverbot lebender Tiere auf Schiffen
- Transportbegrenzung auf max. acht Stunden; für Geflügel, Kaninchen sowie innerhalb Deutschlands auf max. vier Stunden
- Generelles Verbot von Abfertigungen bei zu erwartenden Außentemperaturen von über 25 °C sowie bei Kälte unter 5 °C und entsprechend arttypischer Eigenschaften:
  - Für Legehennen: Unter 15 °C und über 25 °C Außentemperatur
  - Für Kaninchen: Unter 5 °C und über 20 °C Außentemperatur
  - Für Kühe während der Laktationsperiode: Unter 5 °C und über 15 °C Außentemperatur

- Schlachtung von Tieren am nächstgelegenen, geeigneten Schlachthof
- Einsatz für eine tiergerechte Überarbeitung der EU-Transportverordnung 1/2005
- Mehr und unabhängige Kontrollen sowie starke Sanktionen bei Verstößen
- Transport von Fleisch und Zuchtsamen statt lebender Tiere
- Eigene Zucht in Drittländern statt Import von Zuchttieren aus der EU
- Verpflichtung der Informationssammlung zu allen Transporten in einer gemeinsamen EU-weiten digitalen Datenbank
- Verpflichtung der Offenlegung und ständiger Zugang zu sämtlichen Transportdaten in
- der Datenbank für Institutionen, Genehmigungsbehörden und deren fachvorgesetzten Instanzen
- Keine Genehmigung von Tiertransporten durch Veterinärbehörden, wenn bereits aus der Transportplanung ersichtlich ist, dass die Tierschutzbestimmungen nicht eingehalten werden.

ÜBER VIER PFOTEN

VIER PFOTEN erkennt Missstände, rettet Tiere in Not und beschützt sie – diesem Grundsatz fühlt sich die globale Tierschutzorganisation VIER PFOTEN seit mehr als 30 Jahren verpflichtet. VIER PFOTEN hilft weltweit Wild-, Heim- und Nutztieren, die unter katastrophalen Bedingungen gehalten werden.
So setzt sich VIER PFOTEN zum Beispiel für Bären und Großkatzen ein, bringt sie in eigenen Schutzzentren unter und kümmert sich weltweit um Streunerkatzen und -hunde. Außerdem ist VIER PFOTEN in Katastrophen- und Kriegsgebieten im Einsatz, um Tiere zu retten und führt Aufklärungskampagnen durch, damit die Haltungsbedingungen für Nutztiere wie Hühner, Schweine und Rinder langfristig verbessert werden.

VIER PFOTEN konzentriert sich auf Tiere, die unter direktem menschlichem Einfluss stehen: Nutztiere, Heimtiere aber auch Wildtiere, die unter unangemessenen Bedingungen gehalten werden.

Seit Heli Dungler VIER PFOTEN 1988 in Österreich gegründet hat, ist die gemeinnützige Organisation zu einer globalen Tierschutzstiftung herangewachsen mit Niederlassungen in Australien, Österreich, Belgien, Bulgarien, Deutschland, im Kosovo, den Niederlanden, Südafrika, der Schweiz, Thailand, der Ukraine, im Vereinigten Königreich, den USA und Vietnam. Die Arbeit von VIER PFOTEN basiert auf gründlicher Recherche und wissenschaftlicher Fachkompetenz sowie auf umfangreicher Lobbyarbeit auf nationaler und internationaler Ebene. Ziel der Kampagnen, Projekte und Aufklärungsarbeit ist es, die Öffentlichkeit über Tierleid zu informieren und langfristige, gesetzlich verankerte Verbesserungen für die Tiere zu erreichen.

VIER PFOTEN
Tierschutz.
Weltweit.

VIER PFOTEN – Stiftung für Tierschutz
Schomburgstraße 120, 22767 Hamburg

Tel +49 40 399 249-0
Fax +49 40 399 249-99
Mail office@vier-pfoten.de

vier-pfoten.de
vier-pfoten.de/facebook
vier-pfoten.de/twitter
vier-pfoten.de/youtube
vier-pfoten.de/instagram

Spendenkonto:
IBAN DE30 2001 0020 0745 9192 02
BIC PBNKDEFFXXX

GEPRÜFTE TRANSPARENZ.
Spendenzertifikat Deutscher Spendenrat

Fotos: © Jo-Anne McArthur | Animal Equality