



Position VIER PFOTEN

**AUSWERTUNG VON 21 TIERSCHUTZ-STRAFANZEIGEN
BETREFFEND LANGE TIERTRANSPORTE IN DRITTSTAATEN
– EIN ERFAHRUNGSBERICHT**

Stand: März 2023

INHALT

Zusammenfassung	3
Einleitung	4
Rechtsgrundlagen	4
Wer oder was wurde angezeigt?	5
Inhalte der Strafanzeigen	5
Beihilfestrafbarkeit	7
Ordnungswidrigkeit	8
Auszug aus einer Transportplanung	8
Zusammenfassung der angezeigten Verstöße	9
Einstellungsbescheide ausgewählter Strafanzeigen	12
Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Potsdam	12
Einstellungsbescheid der General-Staatsanwaltschaft Dresden	12
Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Bonn	12
Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Aurich	13
Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Oldenburg	13
Diskussion	13
Fazit	14
Ausblick	15
Referenzen	16

ZUSAMMENFASSUNG

Die Tierschutzstiftung VIER PFOTEN hat im Juni 2020 in den Bundesländern Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen insgesamt 21 Strafanzeigen gegen Organisator:innen, Speditionen und Veterinärbehörden aufgrund des Verdachts der Beihilfe zur Tierquälerei gestellt. VIER PFOTEN geht davon aus, dass den Tieren während der in den Jahren 2019 und 2020 stattgefundenen Transporte sowie am Zielort mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit länger anhaltende erhebliche Schmerzen und Leiden zugefügt wurden.

Nach Ansicht von VIER PFOTEN wurden die angezeigten Lebewandtransporte in strafbarer Weise rechtswidrig durch Veterinärbehörden genehmigt. Entsprechende Belege, wie zum Beispiel abgestempelte, unplausible Transportplanungen, wurden den Anzeigen größtenteils beigelegt. Es handelte sich bei allen Strafanzeigen um lange Tiertransporte von Deutschland aus in tierschutzrechtliche Hochrisikostaat wie Algerien, Marokko, Georgien, Iran, Libanon, Libyen, Kasachstan, Turkmenistan und Usbekistan.

Von den insgesamt 21 Strafanzeigen wurden die Verfahren in 18 Fällen bislang eingestellt. Die Begründungen der Staatsanwaltschaften waren unterschiedlich und werden im folgenden Bericht punktuell dargestellt. Im Fazit lässt sich erkennen, dass die Staatsanwaltschaften nicht ausreichend ermitteln bzw. die Verfahren einstellen und sich in ihren Begründungen unter anderem häufig darauf berufen, dass es Aufgabe der Politik sei, grundsätzlich zu klären, ob Tiertransporte in Drittstaaten zu genehmigen seien oder nicht.

Auffallend in den Begründungen mancher Staatsanwaltschaften ist, dass den Aussagen oder Belegen der Beschuldigten scheinbar mehr Glauben geschenkt wurde als den genehmigten unplausiblen Transportplanungen, die den Anzeigen beigelegt worden waren. Entscheidend müsste für die Staatsanwaltschaften eigentlich sein, was „VOR“ dem Transport an Dokumentation schriftlich in der manipulationssicheren Traces-Datenbank vorlag und genehmigt wurde und nicht, was im Nachgang des Transports vom Betreiber – nicht manipulationssicher – nachgereicht und ggf. händisch ausgefüllt wurde.

Einem Antrag von VIER PFOTEN zur Akteneinsicht wurde bislang nicht nachgekommen. Die Vermutung liegt nahe, dass sich Organisator:innen und Speditionen leicht aus der Affäre ziehen können, ohne dass weiter nachgeprüft wird, ob hier nicht Manipulationen oder Falschaussagen vorliegen. Auf den konkreten Vorwurf des Verdachts der Beihilfe zur Tierquälerei in den angezeigten Fällen wurde sich darauf berufen, dass der Transport bereits abgeschlossen und ein Leiden der Tiere nicht mehr nachvollziehbar sei. In den Begründungen der Staatsanwaltschaften wurde sich zudem häufig darauf berufen, dass eine Klärung der Grundsatzfrage, ob Tiertransporte in Hochrisikostaat außerhalb der EU überhaupt genehmigt werden dürften, der Bundesregierung obliege. Die Bundesregierung verweist jedoch bei der Frage, ob ein Verbot von Lebewandtransporten in Drittländer angebracht wäre, auf die EU. Zudem verweist sie bezüglich der Verantwortlichkeit zur Erteilung von Transportgenehmigungen auf die Bundesländer. Die Bundesländer wiederum verweisen auf die Genehmigungsbehörden, welche sich wiederum auf einzelne Gerichtsbeschlüsse berufen, die lediglich in Eilverfahren und somit nur aufgrund einer summarischen Prüfung zustande gekommen sind, und die zur Genehmigung einzelner Tiertransporte verpflichtet haben. Beschlüsse haben jedoch nicht die gleiche Aussagekraft wie gerichtliche Entscheidungen durch Urteile. Es drängt sich die Frage auf, wie die geltenden Tierschutzbestimmungen überhaupt geahndet werden (sollen oder können). Ist unser Tierschutzrecht überhaupt vollziehbar? Oder fehlt nur der Wille dazu?

Die Bundesregierung hätte es in der Hand, dem Flickenteppich der Genehmigungen solcher tierquälerischen Transporte ein Ende zu bereiten und ein bundesweites Verbot von Lebewandtransporten in Länder außerhalb der EU auf den Weg zu bringen. Mittlerweile gibt es drei Rechtsgutachten,^{20,21,22} die ein solches Verbot für rechtlich möglich, bzw. für geboten erklären, um diese tierquälerischen Transporte wirksam zu unterbinden.

EINLEITUNG

Einige Bundesländer genehmigen immer noch Tiertransporte in Länder außerhalb der EU, sogenannte Drittstaaten. In der Regel werden trächtige Färsen in tierschutzrechtliche Hochrisikoststaaten wie beispielsweise Marokko, Algerien, Libanon, Libyen, Turkmenistan, Usbekistan, Kasachstan exportiert. Die Transporte dauern mehrere Tage oder Wochen und finden auf dem Land- und Seeweg statt. Von Deutschland ausgehend werden trächtige Rinder entweder direkt per LKW ins Zielland gebracht oder es wird ein Schiffstransport zwischengeschaltet, der von unterschiedlichen EU-Häfen ausgeht. Die Tiere sind auf diesen Langstreckentransporten extremem Stress ausgesetzt. So führen in Folge der Transporte Durst, Hunger, Hitze, Kälte, Angst, Panik, schmerzhaft Verletzungen, physiologische Störungen und mangelnde Ruhemöglichkeiten zu Leiden. Dabei ist entscheidend: Je länger ein Transport dauert, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Tiere leiden.

RECHTSGRUNDLAGEN

In der EU-Tierschutztransportverordnung 1/2005 (EU-VO 1/2005)¹ heißt es in Erwägungsgrund Nr. 18: Es ist davon auszugehen, dass sich lange Beförderungen auf das Befinden der beförderten Tiere nachteiliger auswirken als kurze. Artikel 3 der Verordnung besagt, dass niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Laut Artikel 3a muss ein Tiertransport so kurz wie möglich sein. Eine besondere Rolle kommt den Organisator:innen und Speditionen solcher Tiertransporte zu, jedoch auch den Veterinärbehörden, denn grenzüberschreitende Langstreckentransporte sind genehmigungspflichtig. Verweigert eine Behörde die Genehmigung aufgrund von Mängeln, kann der Transport nicht stattfinden, es sei denn, die Mängel werden behoben und eine Genehmigung erfolgt.

Laut ehemals Art. 14 der EU-VO 1/2005 (überführt in Art. 21 Abs. 2 der EU VO 2017/625)² prüft die zuständige Behörde am Versandort durch geeignete Kontrollen, „ob das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass die Beförderung den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.“ Jeder grenzüberschreitende Langstreckentransport mit lebenden Tieren muss mind. 48 Stunden vor Beginn mit entsprechenden Unterlagen zur Tier-Identifikation und Transportplanung in das computergestützte Traces-System eintragen werden. Die Veterinärbehörden müssen jeden solcher geplanten Transporte auf Plausibilität prüfen. Für diese Prüfung sind die Transportplanungsunterlagen von herausragender Bedeutung. Sind laut der Planung bereits Gesetzesverstöße ersichtlich, sind Ungereimtheiten, fehlende Informationen oder unpräzise Angaben zur Transportroute, zum Bestimmungsort oder zu Versorgungsstationen ersichtlich, so ist der Transport abzulehnen und es sind entsprechende Änderungen zu verlangen.

Laut EU VO 1/2005 müssen Rinder nach 29 Stunden Fahrt für mindestens 24 Stunden in einer zertifizierten Versorgungsstation, die der EU-Verordnung 1255/97 entspricht und nach § 36 der EU VO 1/2005 zugelassen worden ist, untergebracht werden. Die Versorgungsstationen müssen gelistet sein und sind online abrufbar unter: https://food.ec.europa.eu/system/files/2023-01/aw_list-of-approved-control-posts.pdf.

Im Jahr 2015 gab es ein wegweisendes Urteil des Europäischen Gerichtshofs (ECJ Urteil 424/13 vom 23.04.2015).³ Es besagt, dass Artikel 14 Absatz 1 der EU VO 1/2005 dahingehend auszulegen ist, dass die Genehmigung eines Transports aus einem Land der EU in ein Land außerhalb der EU durch die zuständige Behörde des Versandorts voraussetzt, „dass der Organisator des Transports ein Fahrtenbuch vorlegt, das wirklichkeitsnahe Angaben zur Planung der Beförderung enthält und darauf schließen lässt, dass die Bestimmungen dieser Verordnung auch für den in Drittländern stattfindenden Beförderungsabschnitt eingehalten werden, und dass die Behörde, wenn dies nicht der Fall ist, verlangen darf, die Planung so zu ändern, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen für die gesamte Beförderung gewährleistet ist.“

Laut §17 Nr. 2b des deutschen Tierschutzgesetzes (TierSchG)⁴ wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, „wer (...) einem Wirbeltier (...) länger anhaltende oder sich wiederholende erhebliche Schmerzen oder Leiden zufügt.“

In §18 Abs. 3 Nr. 1a TierSchG heißt es außerdem: „Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig 1. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union zuwiderhandelt, die inhaltlich einem in a) Absatz 1 Nummer 4 bis 8, 11, 12, 17, 22 und 25 bezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach § 18a Nr. 1 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschriften verweist.“

WER ODER WAS WURDE ANGEZEIGT?

Im Juni 2020 hat die Tierschutzstiftung VIER PFOTEN in 21 Fällen Strafanzeigen gestellt. Einige Medien berichteten darüber.^{5,6} Die Anzeigen betrafen Langstreckentransporte trächtiger Rinder in tierschutzrechtliche Hochrisikostaaen, die von Organisator:innen geplant, von den Veterinärbehörden genehmigt und von Speditionen durchgeführt wurden. In allen angezeigten Fällen wurden jeweils die drei Verantwortlichen, nämlich die entsprechende Veterinärbehörde, die Organisator:innen und die Speditionen, angezeigt. Bei den angezeigten Transporten waren 4 Bundesländer (Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen) und 8 Veterinärbehörden betroffen. Die Transporte gingen von Deutschland aus in die Länder Algerien, Georgien, Iran, Libanon, Libyen, Marokko, Kasachstan, Turkmenistan und Usbekistan (s. Tab. 1). Die Tiere waren in den angezeigten Fällen bis zu einer Woche auf dem Schiff und bis zu 9 Tage mit dem LKW unterwegs.

Anhand vorliegender Traces-Transportunterlagen, die VIER PFOTEN größtenteils auf Anfrage von den Nationalen Kontaktstellen der jeweiligen Transitländer erhalten hatte, war ersichtlich, dass Genehmigungen für Tiertransporte erteilt worden waren, die nicht hätten genehmigt und durchgeführt werden dürfen. Die Planungsunterlagen der Transporte zeigten, dass sie nicht wirklichkeitsnah waren, dass die geltenden Tierschutzbestimmungen nicht eingehalten wurden und dies von vornherein nicht eingeplant war. Auch aufgrund der medienwirksamen Strafanzeigen stoppten einige Bundesländer die Genehmigung von Tiertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikostaaen.⁷

INHALTE DER STRAFANZEIGEN

Die Strafanzeigen wurden fachlich umfangreich begründet und mit zahlreichen Belegen und Anlagen unterfüttert. Ausführlich wurde auf das Leiden der Tiere auf Langstreckentransporten in Hochrisikostaaen eingegangen und dieses mit zahlreichen Anlagen belegt. Während des Transports müssen die – in den angezeigten Fällen trächtigen – Rinder in doppelstöckigen LKW (und bei zwischengeschalteten Schiffstransporten auch auf den Schiffen) tagelang eng eingepfercht stehen und können sich nicht zum Ausruhen in saubere Einstreu legen. Wiederkäuen im Liegen, Ausstrecken der Gliedmaßen und somit artgemäßes Ruhen und Schlafen ist unter diesen Bedingungen nicht möglich. Dokumentationen von Tierschutzorganisationen und Journalisten belegen, dass Tiere, die in Länder außerhalb der EU exportiert werden, die Zielorte oftmals vollkommen erschöpft erreichen. Die ohnehin laschen Tierschutzvorgaben und die damit verbundenen verpflichtend vorgeschriebenen Pausenzeiten werden oftmals nicht eingehalten, so dass die Tiere tagelang auf den LKW verbleiben müssen, ohne sich zumindest nach 29 Stunden Fahrt für 24 Stunden in einer Versorgungsstation ausruhen zu können. In den angezeigten Fällen wurden diese vorgeschriebenen Pausenzeiten nicht eingeplant.

Ist ein Schiffstransport zwischengeschaltet, wie in einigen der angezeigten Fälle, so werden die Tiere beim Umladen auf die Schiffe steile Rampen hinaufgetrieben. Dabei rutschen immer wieder Tiere aus. Es handelt sich bei den für Tiertransporte verwendeten Schiffen in der Regel um Schiffe in marodem Zustand, oftmals ehemalige, ausrangierte Güterschiffe, die zum Teil früher Autos transportierten und heute lebende Tiere.⁸ Im Schiff selbst herrscht in der Regel mangelhafte Ventilation und es kann nicht ausgemistet werden. Die Tiere liegen in ihren Exkrementen.

In den betreffenden Zielländern werden die Tiere laut Dokumentationen in der Regel auf nicht EU-tierschutzkonforme Fahrzeuge umgeladen. Immer wieder wurde nachgewiesen, dass Tiere beispielsweise auf Transportpritschen geprügelt, getreten und gezerrt werden. Die Betriebe, an die die Tiere angeblich verkauft werden, sind schwer bis gar nicht verifizierbar. In den betreffenden Drittländern gibt es keine Kontrollinstitutionen, die die Einhaltung der EU-Tierschutzvorgaben auch im Drittland sicherstellen. Aus diesem Grund sind Kontrollen zum Nachweis, wie es den Tieren ab Verlassen der EU und in den Drittländern ergeht, nicht vorhanden. Die nachweisliche Einhaltung des ECJ-Urteils 424/13 ist also gar nicht möglich. Die exportierten trächtigen Rinder sind Tiere hochleistender Milchrassen und finden sich in für sie ungeeigneten klimatischen Verhältnissen wieder. Die Wasserversorgung und Futtergrundlage für die anspruchsvollen Rinderrassen sind in den meisten dieser Länder ein echtes Problem, welches sich im Zielland in einer stark reduzierten Milchleistung und Unterernährung der Tiere niederschlägt. Unter diesen Bedingungen müssen die Tiere ihr Kalb zur Welt bringen. Es existieren zahlreiche, verstörende Dokumentationen der NGOs und Journalist:innen, die belegen, dass die exportierten Tiere und ihre Kälber früher oder später einer Schlachtung ohne jegliche Betäubung zugeführt werden. Das Niederzwingen der Tiere geht mit grober Gewalt einher. Tieren werden die Augen ausgestochen, sie werden gefesselt, ihnen werden die Beinsehnen durchgeschnitten und es wird ihnen mit oftmals stumpfen Messern ohne Betäubung die Kehle durchgeschnitten. Der Todeskampf dauert bis zu 30 Minuten.⁹



Abb.1 Rinderschlachtung ohne Betäubung

Auf den angezeigten Transporten kam es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit aufgrund der Länge der Transporte und der mangelnden Versorgung der Tiere durch Auslassen der vorgeschriebenen Pausen sowie der Behandlung und Schlachtung der Tiere am Zielort zu Verstößen gegen § 17 Nr. 2b TierSchG. Eine Genehmigung des Transports nach Maßgabe der EU VO 1/2005 hätte nach den Informationen, die VIER PFOTEN vorlagen, nicht erfolgen dürfen. Vielmehr war aufgrund der Transportroute und mangelnder Versorgung der Tiere (sowie der Schiffspassage) und zuletzt mit Blick auf die am Zielort zu erwartende tierquälerische Schlachtung der Tiere von einer Beihilfestrafbarkeit der Amtsveterinär:innen auszugehen. Die Erteilung einer Genehmigung der Transporte der betroffenen Tiere

war rechtswidrig, denn sie waren nicht genehmigungsfähig. Aufgrund der oben aufgezeigten Anhaltspunkte für die ernsthafte, realistische Möglichkeit, dass es auf dem Weitertransport innerhalb des Drittlands zu Verstößen gegen die EU VO 1/2005 kommt, darf ein solcher Transport nicht genehmigt werden. Gemäß dem ECJ-Urteil C424/13 ist die EU VO 1/2005 auch im Falle eines zwischengeschalteten Schiffstransports nicht nur während der Schiffspassage, sondern auch während der Weiterbeförderung vom Hafen aus in vollem Umfang einzuhalten, insbesondere hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge und der erforderlichen Fütterungs- und Tränkeintervalle sowie hinsichtlich der Ablade- und Ruhezeiten. Da diese Anforderungen in den betreffenden Drittländern mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten wurden, hätte eine Genehmigung nach Art. 14 der EU VO 1/2005 für einen solchen Transport nicht erteilt werden dürfen.¹⁰ Es lagen auch Anhaltspunkte für ein vorsätzliches Handeln der zuständigen Mitarbeiter:innen des den Transport abfertigenden Veterinäramts vor. Die den Transport abstempelnden Amtsveterinär:innen hatten durch ihre Unterschrift bestätigt, dass sie die eingereichte Transportplanung geprüft haben. Sie hatten also nach dieser eigenen Erklärung Kenntnis davon, dass ein Transport geplant war, bei dem Rinder über einen Zeitraum von zum Beispiel acht Tagen ohne Zwischenhalt an einer Versorgungsstation und dortige Entladung transportiert werden sollten. Auch aufgrund der Überschreitung der nach der EU VO 1/2005 zulässigen Maximaltransportdauer um ein Vielfaches (laut Planung zum Beispiel acht Tage anstatt der zulässigen 29 Stunden) mussten sie mit erheblichen Leiden der Tiere rechnen. Indem sie die Transporte dennoch genehmigten, haben sie diese Leiden billigend in Kauf genommen.

BEIHILFESTRAFBARKEIT

In den Strafanzeigen wurde unter anderem auf die Artikelreihe von Dr. Maisack und Dr. Rabitsch, erschienen im Amtstierärztlichen Dienst (ATD), und die darin thematisierte Beihilfestrafbarkeit von Amtstierärzt:innen bei Genehmigung von Tiertransporten in tierschutzrechtliche Hochrisikostaat verweisen.

Im 3. Aufsatz der Artikelreihe von Maisack und Rabitsch¹⁰ wird der Sachverhalt der Beihilfestrafbarkeit erklärt, wenn Veterinärbehörden im Wissen um das Tierleid solche Transporte dennoch genehmigen. Im 6. Aufsatz⁹ wird mithilfe einer Vielzahl von Augenzeugenberichten aus unterschiedlichen Quellen belegt, dass in Drittländern wie der Türkei, dem Libanon, Jordanien, Ägypten und Marokko die Bedingungen, unter denen dort Rinder und Schafe geschlachtet werden, so sind, dass den Tieren – über die Betäubungslosigkeit ihrer Schlachtung hinaus – nicht nur vereinzelt und möglicherweise, sondern regelmäßig und mit Sicherheit schwere und sich wiederholende Schmerzen und Leiden zugefügt werden. Die in diesen Ländern üblichen tierquälerischen Vorbereitungshandlungen (z. B. Durchtrennen der Sehnen, Ausstechen der Augen) und Schlachtmethoden (insbesondere wiederholte Stiche/Schnitte, sägend ausgeführte Schnitte) werden in dem Artikel eingehend beschrieben. Das Medium ATD ist Amtstierärzt:innen zugänglich und weitreichend bekannt. Darüber hinaus wurden in mehrfachen Fernsehdokumentationen die tierschutzwidrigen Praktiken während solcher Transporte und während der Schlachtung in den Zielländern öffentlich ausgestrahlt. Dargestellt wird in beiden Artikeln auch, dass es auf den Transportrouten in diese Länder in aller Regel an Versorgungsstationen fehlt, die den Anforderungen der EU-Verordnung 1255/97¹¹ entsprechen oder gleichwertig sind, so dass Tiertransporte dorthin auch unabhängig von der Frage einer Beihilfe zur tierquälerischen Schlachtung gemäß Art. 14 der EU VO 1/2005 nicht abgefertigt werden dürften.

ORDNUNGSWIDRIGKEIT

In den Strafanzeigen wurde zudem darauf hingewiesen, dass eine Ordnungswidrigkeit nach § 18 Abs. 3 Nr. 1 a TierSchG i.V.m. § 21 Abs. 3 Nr. 34 und 35 Tierschutztransportverordnung vorliegen müsste, sofern die Transporte wie angemeldet durchgeführt wurden. Die zur Überprüfung des Transports berufene Person des Veterinäramts kann Beteiligte:r sein. Hierbei umfasst der Begriff „Leiden“ alle Beeinträchtigungen im Wohlbefinden, die nicht körperlicher Schmerz sind und über ein schlichtes Unbehagen hinausgehen.¹² Dazu gehören insbesondere Angst und Stress mit allen ihren körperlichen und seelischen Folgen. Die Frage, ob den Tieren im Rahmen des Transports tatbestandliche Leiden zugefügt wurden, hängt also nicht davon ab, ob den Tieren äußerliche Verletzungen zugefügt wurden, die ggf. nicht mehr nachweisbar sind.

AUSZUG AUS EINER TRANSPORTPLANUNG

Dziennik podróży

1.1. ORGANIZATOR Nazwa i adres (a) (b) [REDACTED] 27253 Verden (Aller), Stadt DE, Niemcy		1.2. Nazwisko osoby odpowiedzialnej za podróż [REDACTED]			
[REDACTED]		1.3. Telefon/Faks [REDACTED]			
2. CAŁKOWITY PRZEWIDYWANY CZAS PODRÓŻY (dni/godziny) 9.9 hours					
3.1. Miasto i kraj WYJAZDU [REDACTED] Sammelstelle Rind, Niehendorf 15936 Dahme, Stadt DE, Niemcy		4.1. Miejsce i kraj PRZEZNACZENIA [REDACTED] Arak IR Iran (Islamska Republika)			
3.2. Data 23/03/2020	3.3. Czas 12:30 (UTC +0100)	4.2. Data 30/03/2020	4.3. Czas 16:00 (UTC +0200)		
5.1. Gatunek 0102 - Bydło żywe	5.2. Liczba zwierząt 34	5.3. Numery zaświadczeń weterynaryjnych INTRA.DE.2020. [REDACTED]			
5.4. Przewidywany całkowity ciężar partii (w kg):		5.5. Całkowita przestrzeń przewidziana na partię (w m ²):			
6. WYKAZ PRZEWIDZIANYCH POSTOJÓW, TRANSFERÓW LUB PUNKTÓW WYJŚCIA					
6.1. Nazwy miejsc postojów lub transferów zwierząt (w tym punkty wyjścia)	6.2. Przyjazd		6.4. Czas trwania (w godzinach)	6.4. Nazwa przewoźnika i nr zezwolenia (jeżeli nie jest organizatorem)	6.5. Identyfikacja
	Data	Czas			
[REDACTED] Spółka Javna, 08-106	24/03/2020	10:00 (UTC +0100)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abb. 2: Auszug aus einer Traces-Transportplanung von Dahme (Brandenburg) nach Arak (Iran)

Abbildung 2 zeigt ein Beispiel eines angezeigten Falles anhand eines Auszugs einer Transportplanung, aus der hervorgeht, dass 34 trächtige Rinder (Feld 5.2) im März 2020 von Dahme in Brandenburg nach Arak im Iran transportiert wurden. Die Zeit in Stunden wurde für die über 4.760 km weite Strecke mit 9,9 Stunden eingetragen (Feld 2). Es wurde für die gesamte Strecke für den 24.03.2020 lediglich eine einzige Versorgungsstation in Spółka Javna in Polen vorgesehen (Feld 6.1). Das bedeutet, dass vollkommen unklar war, wie mit den Tieren ab Verlassen der EU verfahren werden sollte und über welche Route die Tiere in den Iran gelangen sollten. Abladungen der Tiere in den vorgeschrie-

benen Intervallen (alle 29 Stunden für mindestens 24 Stunden an einer zertifizierten Versorgungsstation) waren ab der EU-Grenzstation in Kukuryki nicht vorgesehen. Es fehlte jegliche Information über Transitländer, über die erforderlichen Versorgungsstationen und auch der eingetragene (in der Abbildung aus Datenschutzgründen geschwärzte) finale Bestimmungsort war über *google maps* nicht auffindbar, denn es fehlten Geodaten und eine nachvollziehbare Adresse. Trotzdem wurden dieser und mit ihm weitere Rindertransporte in den Iran, die eine ähnlich fehler- und lückenhafte Planung aufwiesen, von den zuständigen Behörden genehmigt und von den Betreibern durchgeführt.

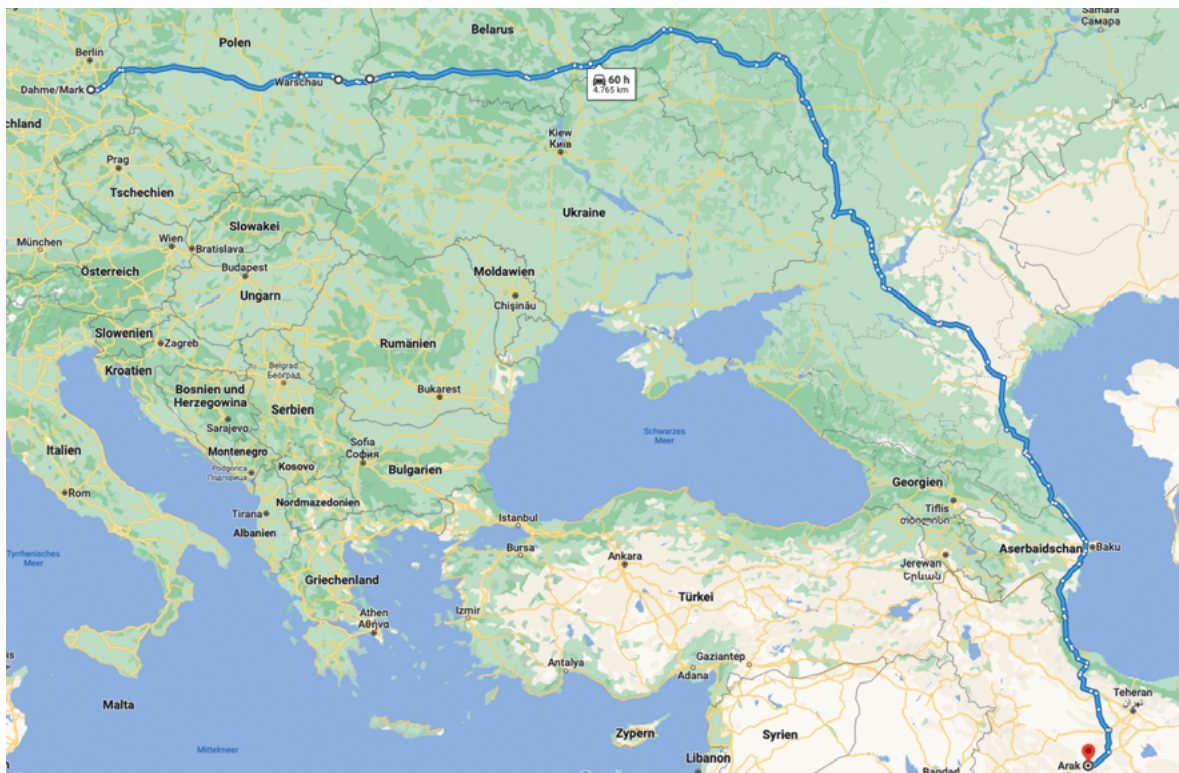


Abb. 3: Transportroute Dahme (Deutschland) – Arak (Iran)

ZUSAMMENFASSUNG DER ANGEZEIGTEN VERSTÖSSE

In allen der 21 angezeigten Fälle waren die Transportplanungen unplausibel, also nicht wirklichkeitsnah. Diese Transporte hätten weder genehmigt, noch durchgeführt werden dürfen. Obwohl nach der EU VO 1/2005 Rinder nach maximal 29 Stunden Fahrt für mind. 24 Stunden in einer EU-zertifizierten Versorgungsstation abgeladen und mit Futter und Wasser versorgt werden und ruhen können müssen, wurde dies in allen Fällen laut der Traces-Transportplanungen ab Verlassen der EU nicht vorgesehen. Das bedeutet, dass die Tiere tagelang auf den LKW verbleiben sollten. Als Gesamttransportzeit wurden unplausible Zeiten eingetragen, so z.B. 9,9 Stunden für mehrere Transporte trächtiger Rinder von Deutschland in den Iran. Oftmals wurde nur ein Fahrer für eine mehrere 1000 Kilometer lange Fahrt eingeplant. So zum Beispiel im Falle eines über 5.900 km weiten Transports von Aurich nach Usbekistan. Laut Artikel 6 und 7 der Sozialvorschriften der EU-Verordnung 561/2006¹³ darf ein Fahrer eine tägliche Lenkzeit von 9 Stunden (mit Ausnahme zweimal pro Woche auch 10 Stunden) nicht überschreiten. Nach dieser muss eine Ruhezeit von mind. 9 Stunden erfolgen. Bereits nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat der Fahrer jeweils eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen. Vorausgesetzt, dass die Sozialvorschriften mit den Ruhepausenregelungen für die Fahrer eingehalten werden, führt dies zu einer erheblichen Verlän-

gerung des Transports. In den 45-minütigen Fahrtunterbrechungen verbleiben die Tiere in der Regel auf dem LKW. Dies ist mitunter auch während der 9-stündigen Ruhezeiten der Fall und wurde gerichtlich als unzulässig bewertet.¹⁴ In einem Hauptsacheverfahren wurde der Beschluss des Verwaltungsgerichts Osnabrück im Jahre 2022 bestätigt.¹⁵ Werden dagegen zwei Fahrer eingeplant, können diese sich mit der Lenkzeit abwechseln und es verkürzt sich die Transportzeit deshalb erheblich. Ein weiterer Punkt, der in den angezeigten Fällen zu 100 % fehlte, war eine nachvollziehbare Transportroute. Der Bestimmungsort war in der Regel nicht verifizierbar, da genaue Adressangaben und Geodaten fehlten. Auch die Anlandungshäfen bei zwischengeschalteten Schiffstransporten wurden nicht eingetragen, so dass nicht klar war, wo die Tiere im Drittland anlanden sollten und wie der Straßentransport von dort im Drittland weitergehen würde. Für eine plausible Transportplanung sind diese Angaben jedoch essenziell. Dennoch wurden alle angezeigten Transporte genehmigt. Tabelle 1 zeigt eine Übersicht über die angezeigten Transporte, die geplante Länge der Strecke, die eingetragene Zeitdauer in Tagen und Stunden sowie die Verstöße, die VIER PFOTEN angezeigt und anhand beigefügter entsprechender Traces-Transportplanungen belegt hat.

Tab. 1: Übersicht über die durch VIER PFOTEN angezeigten 21 Rindertransporte

Genehmigende Veterinärbehörde	Sammelstelle/ Abfahrt	Zielland/ Ankunft	Geschätzte Strecke in km	Eingetragene Transportdauer	Eingetragene Dauer in Stunden	Anzahl Rinder	Verstöße	Einstellung des Verfahrens
Aurich	Aurich	Marokko	4.157 km	24.-28.03.20	31,13 h	34	B (4 Tage) D, E, F, G, H, I, J	02.03.21 STA** Aurich
Aurich	Aurich	Usbekistan	5.972 km	09.-17.04.19	195 h	30	B (8 Tage), D, E, F, I	02.03.21 STA Aurich
Rhein-Sieg-Kreis	Troisdorf	Algerien	2.113 km	01.-06.04.20	135 h	31	B (5 Tage), D, E, F, G, I, J	24.02.21 STA Bonn
Oberspreewald-Lausitz	Vetschau	Georgien	3.261 km	06.-13.12.19	167 h	33	B (7 Tage), D, E, F, G, H, I	29.06.21 STA Cottbus
Oberspreewald-Lausitz	Lauchhammer	Turkmenistan	5.386 km	18.-26.02.20	189 h	34	B (8Tage), D, E, F, I	24.06.21 STA Cottbus
Oberspreewald-Lausitz	Lübbenau	Usbekistan	6.177 km	04.-13.04.20	208 h	32	A (9 Tage), E, F, I	28.06.21 STA Cottbus
Bautzen	Weißenberg	Algerien	2.718 km	21.-25.03.20	106 h	34	B (4 Tage), E, F, G, H, I, J	23.02.21 STA Görlitz und Dresden
Steinfurth	Wettringen	Libanon	4.224 km	06.-13.04.20	12,6 h	34	A (7 Tage), Dd, E, F, G, I, J	*
Steinfurth	Wettringen	Libanon	4.224 km	27.04.-04.05.20	13,43 h	33	A (7 Tage), E, F, G, I, J	*
Prignitz	Legde	Libanon	4.100 km	27.-28.04.20	24 h	43	A (1 Tag), D, E, F, G, H, I, J	*
Emsland	Lünne	Marokko	3.685 km	06.-14.02.20	195 h	33	A (8 Tage), D, E, F, G, I, J	11.03.21 STA Osnabrück/Oldenburg
Teltow-Fläming	Dahme	Iran	4.765 km	20-27.03.20	9,9h	34	B (7 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam

Teltow-Fläming	Dahme	Iran	4.765 km	20-27.03.20	9,9h	33	B (7 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Iran	4.765 km	23.-30.03.20	9,9h	34	B (7 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Jüterbog	Usbekistan	5.317 km	13.-22.01.20	214 h	33	B (9 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Usbekistan	5.188 km	17.-25.09.19	9,9 h	32	B (9 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Turkmenistan	5.386 km	25.04.-03.05.19	9,9 h	48	B (8 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Turkmenistan	5.386 km	17.12.-24.12.19	162 h	50	B (7 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Libyen	4.742 km	27.04.-05.05.20	193 h	17	B (8 Tage), E, F, G, H, I, J	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Kasachstan	4.158 km	10.-17.05.19	9,9 h	53	B (7 Tage), E, F, I	17.03.22 STA Potsdam
Teltow-Fläming	Dahme	Libanon	4.074 km	24.03.-02.04.20	222 h	33	B (9 Tage), Dd, E, F, G, H, I, J	17.03.22 STA Potsdam

* Verfahren noch nicht eingestellt

** STA=Staatsanwaltschaft

Verstöße Legende

- A über xy Tage war keine Versorgungsstation (VS) vorgesehen – verlängerte Verweildauer in den Transportfahrzeugen
- B über xy Tage war nur eine VS in der EU vorgesehen – verlängerte Verweildauer in den Transportfahrzeugen
- C über xy Tage war mehr als eine, jedoch eine zu geringe Anzahl an VS vorgesehen – verlängerte Verweildauer in den Transportfahrzeugen
- D nur ein Fahrer eingetragen – verlängerte Verweildauer in den Transportfahrzeugen
- Dd unvollständige Eintragungen zu Fahrern – nicht nachvollziehbare Anzahl an Fahrern
- E Bestimmungsort nicht nachvollziehbar und/oder keine Geodaten – nicht klar, wohin die Tiere befördert werden und wie lange der Transport wirklich dauert
- F VS-Adressen fehlen und/oder keine Geodaten – Ausladung der Tiere zu Pausenzeiten ungewiss / verlängerte Verweildauer in den Transportfahrzeugen
- G Identifikation der Fahrzeuge im Drittland fehlt– da keine EU zertifizierten Fahrzeuge in Drittländern verfügbar, erfolgen Weitertransporte Dokumentationen zufolge regulär in ungeeigneten Fahrzeugen
- H Identifikation des genutzten Schiffes oder der Fähre fehlt. Weitertransport per Schiff, Zeitdauer und Ausstattung des Schiffes ungewiss
- I Route nicht nachvollziehbar durch fehlende Angabe des Transports im Drittland – verlängerte Verweildauer in den Transportfahrzeugen
- J Anlandungshafen nicht eingetragen
- A-J Tieren könnten unnötige Leiden zugefügt werden

EINSTELLUNGSBESCHEIDE AUSGEWÄHLTER STRAFANZEIGEN

Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Potsdam

An die Staatsanwaltschaft (STA) Potsdam gingen 10 Strafanzeigen (siehe Tab.1), es kam lediglich eine gesammelte Antwort der STA Potsdam, die sich auf alle angezeigten Transporte in die jeweils unterschiedlichen Länder Iran, Kasachstan, Libanon, Libyen, Turkmenistan und Usbekistan bezog. Auf die einzelnen Transporte und die unplausiblen Transportplanungen wurde nicht eingegangen. Die STA Potsdam schreibt unter anderem, dass es nicht nachzuweisen sei, dass die Angezeigten entsprechende Kenntnis über länger anhaltende erhebliche Leiden der Tiere während der Transporte gehabt hätten. Die Genehmigungsunterlagen zu den angezeigten Transporten seien geprüft worden und belegten, dass diese den Anforderungen des Art. 14 I a Verordnung (EG) Nr. 1/2005 genügten. Behauptete fehlende Zwischenstopps und damit übermäßig lange Fahrzeiten hätten sich nicht bestätigt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Traces-Berichte den tatsächlichen Transportverlauf nicht widerspiegeln, da sie zu anderen Erhebungsgründen erstellt würden. Die STA schreibt, dass nachweislich durch die Beschuldigten nachträglich Transportkontrollen durch Einreichung des Fahrtenbuchs und der zugehörigen GPS-Daten mit Temperaturaufzeichnungen durch das Transportunternehmen vorgenommen worden wären. Auf Anfrage von VIER PFOTEN nach Akteneinsicht, teilte man im März 2022 mit, dass die Prüfung des Akteneinsichtgesuchs einige Zeit in Anspruch nehmen würde. Eine Akteneinsicht wurde bis heute jedoch nicht gewährt.

Einstellungsbescheid der General-Staatsanwaltschaft Dresden

Die General-STA Dresden schreibt, dass bei dem die Anzeige betreffenden Transport nach Algerien der erste ca. einstündige Versorgungsstopp nach 13 Stunden stattfinden sollte, nach dem weitere 11 Stunden Fahrt bis Port de Sète geplant waren. Es sei „eine Spekulation des Antragstellers“, dass die Tiere dort nicht versorgt worden sein sollen. Denkbar sei ebenso, dass die Tiere dort 24 Stunden ruhen konnten und erst anschließend auf ein Schiff verbracht wurden. Wie der Transport ab Port de Sète tatsächlich weiter verlief, könne dahinstehen.

Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Bonn

Die STA Bonn sieht es als fraglich, ob die Amtsveterinär:innen im Rahmen des Artikels 14 der EU 1/2005 verpflichtet seien, die tierschutzrechtlichen Aspekte zu beachten. Die STA sieht es als möglich an, dass die Tiere in Algerien im Wege der Schächtung geschlachtet wurden. Jedoch sieht sie es als unwahrscheinlich, dass das Gericht sich auf die bisher ermittelten Daten hinsichtlich der Medien stützen würde. Gerichte stützten sich bei der Ermittlung von Tatsachen auf die Daten, die von neutralen Instanzen gewonnen worden seien, so heißt es im Bescheid. Weitergehende Erkenntnisse in Algerien dürften nicht zu gewinnen sein. Schächtigungen seien in Deutschland – wie in der Anzeige ausgeführt – unter engen Voraussetzungen zulässig nach § 4 a II Nr. 2 TierSchutzG. Es sei nicht sicher, dass diese Bestimmungen zwingend von einem Schlachthof in Algerien verletzt würden. „Das Versterben durch das Ausbluten an sich kann dabei kein sicheres Kriterium sein, wonach strafrechtlich relevante Schmerzen und Leiden anzunehmen sind. (...) An der Beihilfebehandlung durch den Amtsveterinär als auch den Amtstierarzt besteht kein Zweifel. Die Handlung, das Abstempeln und Genehmigen des Transportgesuchs, ermöglicht erst den Transport nach Algerien und die anschließende Tötung im Wege der Schächtung.“ Die Handlungen seien kausal für die Tötungen der Rinder, welche früher oder später in dem Land erfolgen würden. Eine Genehmigung sei grundsätzlich dann zu erteilen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen dafür vorlägen und kein Versagensgrund gegeben sei. Im Gegensatz zu dem freiberuflich tätig werdenden Handelnden könnten Amtstierärzt:innen keine Kunden verweigern. Den Veterinär:innen und den Tierärzt:innen müsse nachgewiesen werden, dass sie die Beihilfebehandlung vorsätzlich ausgeübt hätten. Aus den Berichten der Medien könne dies nicht angenommen werden. Laut Einstellungsbescheid könne von Veterinär:innen oder Amtstierärzt:innen auch nicht verlangt werden, sich darüber Informationen einzuholen.

Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Aurich

Laut Einstellungsbescheid gab der Beschuldigte an, dass der am 09.04.2019 durchgeführte Tiertransport von Aurich nach Usbekistan tierschutzgerecht durchgeführt worden sei. „Insbesondere seien ausreichende Versorgungsstationen vorab eingeplant und die durch die EU VO 1/2005 vorgeschriebenen Ruhepausen zwischen Versorgungsstationen eingehalten worden.“ Im Fahrtenbuch sei zwar nur ein Fahrer als Hauptverantwortlicher eingetragen worden, jedoch sei – nach Angabe des Beschuldigten – aufgrund der Länge des Transports ein zweiter Fahrer mitgefahren, so heißt es im Einstellungsbescheid. Dieser Angabe wurde offenbar Glauben geschenkt.

Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Oldenburg

Nicht teilen konnte die Schwerpunkt-STA Oldenburg die Ansicht von VIER PFOTEN, dass nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden neben der vorgeschriebenen Ruhezeit stets ein zweiter Fahrer die Lenkzeit übernehmen muss. Arbeitsrechtlich sei dies nicht vorgeschrieben. Den Ausführungen in der Anzeige, dies im Interesse des Tierschutzes zu tun, vermochte die STA Oldenburg nicht zu folgen. „Durch einen zeitweiligen Stillstand des Fahrzeugs und eine Verlängerung der Fahrt durch Pausen allein sind erhebliche Schmerzen oder Leiden der transportierten Tiere nicht bedingt“, so die STA. Eine mangelnde Nachvollziehbarkeit der Transportplanung vermochte die STA zudem nicht zu erkennen, wie sie schrieb.

DISKUSSION

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Begründungen, mit denen die STAs ihre Ermittlungseinstellungen rechtfertigen, die Möglichkeit des Vollzugs der tierschutzrechtlichen Vorgaben fraglich erscheinen lassen. Die trotz offensichtlicher Unplausibilität genehmigten Transportplanungen, die schon auf dem Papier rechtswidrige Zustände des Transports beschreiben, hätten nicht genehmigt werden dürfen. Trotzdem werden die Verantwortlichen nicht einmal mit einem Ordnungswidrigkeitsverfahren belangt. Die Unplausibilität der Transportplanungen werden von den Staatsanwaltschaften entweder nicht thematisiert, oder es werden Retrospektiv-Informationen, die die Beschuldigten angeblich vorlegten, als Begründung zur Einstellung des Verfahrens herangezogen. Es ist fraglich, inwieweit überhaupt geprüft wurde, wie glaubhaft diese nachgereichten Informationen waren und wie der Transport tatsächlich stattgefunden hat. Die Traces-Planungen sind in den nationalen Kontaktstellen der Transitländer verfügbar und weisen die dargestellten Plausibilitätslücken auf. Die STA Bonn zweifelt an, dass eine tierschutzrechtliche Prüfung nach Art. 14 notwendig sei. Die Plausibilitätsprüfung stellt aber einen wichtigen Grundpfeiler dar für einen tierschutzrechtlich korrekten Transport. Denn wenn Pausen nicht einmal eingeplant werden, steht dies in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Tierschutz. Dass die Plausibilitätsprüfung erforderlich ist und wie sie korrekt auszuführen ist, ist in den Auslegungshinweisen im Handbuch Tiertransporte nachzulesen,¹⁶ in dem zum Beispiel die Routenprüfung bis zum Bestimmungsort gefordert wird.

Beispiele aus den Auszügen der STA Dresden belegen, dass sie ungeprüft ließen, ob die Tiere auf dem Weg nach Algerien in Sète ausgeladen wurden oder nicht. Überprüfbar wäre dies retrospektiv anhand von Buchungsbestätigungen, Navigationsdaten, Achslastprotokollen. Davon abgesehen bleibt es eine Tatsache, dass die Genehmigung in dem Wissen erfolgte, dass die Transportplanung gegen die EU-Transportverordnung verstieß.

Die STA Aurich schenkte offenbar dem Transportunternehmer Glauben, der behauptete, zwei statt einen Fahrer eingesetzt zu haben, ohne auf die Tatsache einzugehen, dass in der Transportplanung lediglich ein Fahrer eingetragen und dies so von der zuständigen Veterinärbehörde genehmigt worden war. Die Vermutung liegt nahe, dass sich Organisator:innen und Speditionen leicht aus der Affäre ziehen können, ohne dass weiter nachgeprüft wird, ob hier nicht Manipulationen oder Falschaussagen vorliegen. Das daraus resultierende Leiden der Tiere, wenn Pausen weggelassen werden und die Tiere tagelang auf den LKW stehen, liegt auf der Hand: Je länger ein Transport dauert, desto mehr ist das Wohlbefinden der Tiere beeinträchtigt (Erwägungsgrund Nummer 18 der EU-Transportverordnung).

Der Begriff des Leidens wurde in den Anzeigen und Beschwerden eingehend beschrieben. Fehlende Eintragungen von Versorgungsstationen, fehlende Adressen, nicht nachvollziehbare Bestimmungsorte, fehlende Geo-Daten, fehlende Identifikationen von Schiffen, Fähren und Straßenfahrzeugen im Drittland, sind Gründe, warum die angezeigten Transporte nicht hätten genehmigt werden dürfen. Die Transporteur:innen hätten in der Tat ihre Probleme gehabt, EU-konforme Versorgungsstationen der Drittländer einzutragen, da es diese nicht gibt. In den meisten Drittländern gibt es gar keine Versorgungsstationen. So hat zum Beispiel eine Delegation von vier Tierärztinnen 2019 festgestellt, dass sich auf der Ostroute in Russland keine einzige adäquate Versorgungsstation befand und daher alle Transporte, die über diese Route gehen, rechtskonform nicht möglich waren und sind.¹⁷ Das bedeutet, dass die Tiere regelmäßig einfach durchgefahren werden, ohne dass sie sich zwischendurch von den Strapazen des Transports in den eigentlich vorgeschriebenen Abladezeiten erholen können.¹⁸

Das Auflösen der Tiergruppen, wenn die Tiere vom LKW auf das Schiff geladen werden, ist ebenfalls ein Ablehnungsgrund, denn die tierindividuelle Betreuung ist im Drittland nicht mehr gewährleistet. Wenn die ursprünglichen Tiersendungen aufgelöst und mehrere 1000 Rinder auf ein Schiff gepfercht werden, werden die ursprünglichen Tiersendungen nicht mehr zusammengeführt, bevor diese Tiere an ihren Endbestimmungsort gelangen. Das Fahrtenbuch, das immer mit ausgefüllt werden muss, kann aus diesem Grund im Drittland nicht verlässlich ausgefüllt werden. Zudem gibt es keine verantwortliche Person, die dafür benannt ist. Auch die Fahrzeuge, mit denen die Tiere im Drittland gefahren werden, haben keine EU-Zulassung. Meistens sind es Transportpritschen, die oben offen sind und in keiner Weise EU-Tierschutzstandards entsprechen. Es gibt keinerlei Kontrollen ab Verlassen der EU. Rein rechtlich ist eine Kontrolle und Sanktion im Drittland auch nicht umsetzbar, denn das EU-Recht muss zwar seitens der Transporteure eingehalten werden – auch im Drittland – aber ein Anrecht zu einer Kontrolle und Sanktionierung einer Person, die im Drittland in den Transport involviert ist, ist gar nicht möglich. Aus diesem Grund wurde von EU-Seite zur Kontrolle noch kein Drittland betreten, nur durch NGOs und Journalisten wurden die Zustände im Drittland dokumentiert und publiziert, und dies seit Jahrzehnten regelmäßig. Aus dem Grund der nicht möglichen Kontrollen ist das ECJ-Urteil nicht einhaltbar.

Auf den konkreten Vorwurf des Verdachts der Beihilfe zur Tierquälerei wurde seitens der STAs in der Regel argumentiert, dass der Transport bereits abgeschlossen und ein Leiden der Tiere nicht mehr nachvollziehbar sei. Die Schlachtpraktiken der Zielländer betreffend, wurde sich in den Begründungen der Staatsanwaltschaften darauf berufen, dass eine Klärung der Grundsatzfrage, ob Tiertransporte in Hochrisikostaaten außerhalb der EU überhaupt genehmigt werden dürften, der Bundesregierung obliege. Die Bundesregierung verweist jedoch bei der Frage, ob ein Verbot von Lebendtiertransporten in Drittländer angebracht wäre, auf die EU. Zwar wurde im Oktober 2022 vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) angekündigt, ab Juli 2023 Veterinärzertifikate für 11 Drittländer zurückzuziehen, jedoch sind Tierexporte weiterhin möglich, da diese nicht zwangsläufig an eine zwischen dem BMEL und dem Veterinärdienst eines Drittstaates abgestimmte Veterinärbescheinigung gebunden sind. Zudem verweist die Bundesregierung bezüglich der Verantwortlichkeit zur Erteilung von Transportgenehmigungen auf die Bundesländer.¹⁹ Die Bundesländer wiederum verweisen auf die Genehmigungsbehörden, welche sich wiederum auf einzelne Gerichtsbeschlüsse berufen, die lediglich in Eilverfahren und somit nur aufgrund einer summarischen Prüfung zustande gekommen sind und zur Genehmigung einzelner Tiertransporte verpflichtet haben.

FAZIT

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es offensichtlich nicht möglich ist, die tierschutzrechtlichen Vorgaben der EU VO 1/2005, wie zum Beispiel Art.14 „Plausibilitätsprüfung der Transportplanungen“, zu vollziehen. Denn offensichtlich wurden unplausible Transportplanungen, die ein tagelanges Stehen der Tiere auf den LKW mit sich bringen und vorgeschriebene Pausen ignorieren, von den Behörden genehmigt und von den Betreibern mit hoher Wahrscheinlichkeit auch so durchgeführt. Diese Tatsachen waren jedoch offenbar aus Sicht der STAs nicht ausreichend, um Konsequenzen folgen zu lassen. Die unplausiblen Transportplanungen stehen in unmittelbarem Zusam-

menhang mit Tierleid, welches nach Artikel 3 der EU VO 1/2005 zu vermeiden ist. Es stellt sich die Frage, in welchem Fall laut Staatsanwaltschaften eine Transportplanung überhaupt abgelehnt werden müsste. Wenn selbst Angaben von 9,9 Stunden Transportzeit, die man von Deutschland aus in den Iran mit einem vollbeladenen LKW brauchen soll, laut STA wirklichkeitsnah sein sollen, fragt man sich, ob hier nicht die Vorgabe der Plausibilitätsprüfung nach Art.14 komplett negiert wird. Auch die Eintragungen längerer Strecken mit nur einem Fahrer werden von der STA äußerst unbefriedigend beantwortet. Schenkt man doch einer Behauptung des Betreibers offenbar mehr Glauben als den Traces-Unterlagen. Die Frage nach der Beihilfestrafbarkeit der Amtsveterinär:innen auch unter dem Aspekt der späteren tierquälerischen Schlachtung im Zielland, wird von den STAs als Grundsatzentscheidung gesehen und die Verantwortung hierfür dem Bund überlassen, welcher sich auf die Bundesländer, diese sich auf die Veterinärbehörden und diese sich wiederum auf Gerichtsbeschlüsse berufen.

AUSBLICK

Es drängt sich die Frage auf, wie die geltenden Tierschutzbestimmungen überhaupt geahndet werden sollen oder können. Und man fragt sich, ob unser Tierschutzrecht überhaupt vollziehbar ist oder ob nur der Wille dazu fehlt. Denn augenscheinlich fühlt sich niemand verantwortlich, Lebetierexporte in Länder außerhalb der EU wirksam zu beenden. Die Bundesregierung hätte es in der Hand, dem Flickenteppich der Genehmigungen solcher tierquälerischen Transporte ein Ende zu bereiten und ein bundesweites Verbot auf den Weg zu bringen. Mittlerweile gibt es drei Rechtsgutachten,^{20,21,22} die ein solches Verbot für rechtlich möglich, bzw. für geboten erklären. Nur durch ein solches Verbot würden diese Transporte einheitlich und für alle Drittländer beendet werden können. Auch auf EU-Ebene wäre dies ein notwendiges Signal. Denn die Revision der EU VO 1/2005 findet derzeit statt und die ersten Entwürfe hierzu werden noch im Jahr 2023 erwartet. Ein EU-weites Verbot wird es nur geben, wenn es hierfür eine qualifizierte Mehrheit bei den Mitgliedstaaten gibt. Und diese wird dann wahrscheinlicher, wenn es Mitgliedstaaten gibt, die bereits ein nationales Verbot umgesetzt haben.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite:

www.vier-pfoten.de/kampagnen-themen/nutztiere/tiertransporte/tiertransporte-in-europa

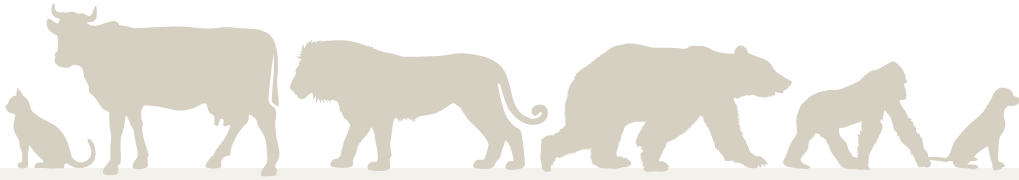
Kontakt:

Ina Müller-Arnke (M.Sc.agr.)
Expert for Farm Animal Welfare
Mail: ina.mueller-arnke@vier-pfoten.org

REFERENZEN

1. EU VO 1/2005: Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R0001&from=de>
2. EU VO 2017/625: Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates über amtliche Kontrollen. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R0625&from=IT>
3. ECJ Urteil C-424/13 (2015) vom 23.04.2015:
<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&num=C-424/13>
4. TierSchG (zuletzt geändert 2021) Deutsches Tierschutzgesetz:
<https://www.gesetze-im-internet.de/tierschg/BJNR012770972.html>
5. rbb24 Recherche/ARD Mittagsmagazin (2020): rbb24 Recherche/ARD-Mittagsmagazin: Bundesweite Strafanzeigen gegen Veterinäre wegen des Verdachts der Beihilfe zur Tierquälerei.
<https://www.presseportal.de/pm/51580/4644486>
6. Süddeutsche Zeitung (2020): Staatsanwaltschaft prüft Anzeige von Tierschützern.
<https://www.sueddeutsche.de/leben/tiere-osnabrueck-staatsanwaltschaft-prueft-anzeige-von-tierschuetzern-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200804-99-37396>
7. Tagesspiegel (2020) Verdacht der Beihilfe zur Tierquälerei: Ermittlungen gegen Veterinäramt-Mitarbeiter in Brandenburg.
<https://www.tagesspiegel.de/potsdam/brandenburg/ermittlungen-gegen-veterinaramt-mitarbeiter-in-brandenburg-7942624.html>
8. Boada-Saña M., Kulikowska K., Baumgärtner I., Romanska M. und Dronijc T. (2021): Welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorization. Study requested by the ANIT Committee.
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU\(2021\)690876_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU(2021)690876_EN.pdf)
9. Maisack C. und Rabitsch A. (2020): Transporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaten gehen weiter. Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 27. Jahrgang – 1 /2020.
https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/2022-11/maisack_rabitsch_tiertransporte_0.pdf
10. Maisack C. und Rabitsch A. (2018): Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten. Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 25. Jahrgang – 4/2018.
https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/2022-11/zur_plausibilitaetspruefung_nach_art142.pdf
11. EU VO 1255/97: VERORDNUNG (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91 /628/EWG vorgesehenen Transportplans. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R1255&from=DE>
12. BGH, Urteil (1987) Rechtsprechung BGH, 18.02.1987 – 2 StR 159/86.
<https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=BGH&Datum=18.02.1987&Aktenzeichen=2%20StR%20159/86>
13. EU VO 561/2006: Verordnung (EG) 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006R0561-20200820&from=EN>
14. VG Osnabrück 6 B 78/21 vom 01.10.2021:
<https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=VG%20osnabr%FCck&Datum=01.10.2021&Aktenzeichen=6%20B%2078%2F21>
15. VG Osnabrück 6 A 223/21 vom 21.10.2022 (nicht öffentlich verfügbar)
16. Handbuch Tiertransporte (2022): Vollzugshinweise der AG Tierschutz der Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz zur Verordnung (EG) Nr. 1/2005.
https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00050841/Handbuch_Tiertransporte_122022.pdf

17. Martin, M., Fuchs G., Hellerich B. und Herfen K. (2019): Besichtigung von Entlade- und Versorgungsstationen gemäß der VO (EG) 1/2005 in der Russischen Föderation, die in Transportplänen zu Langstreckentransporten angegeben werden.
https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2021-09/09-09-2019_russland_report_-_mit_bildern_und_unterschriften_-_endfassung_heheffuma.pdf
18. Animals Angels (2019): Februar 2019: Transport von 66 schwangeren Färsen von Deutschland nach Usbekistan.
https://www.youtube.com/watch?v=d_2nh3wozbM
19. Kleine Anfrage Die Linke (2022): Drucksache 20/3075 – Transporte von Nutztieren. Drucksache 20/3183. 20. Wahlperiode 24.08.2022. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/031/2003183.pdf>
20. Cirsovius, T. (2021): Juristisches Gutachten – Begegnet ein tierschützerisch motiviertes Verbot, Nutztiere von Deutschland in tierschutzrechtliche Hochrisikostaaten zu exportieren, rechtlichen Bedenken? Erstellt im Auftrag von VIER PFOTEN.
https://media.4-paws.org/7/8/a/b/78ab83eed5646e9496d851cb1fa249013556e6b5/VIERPFOTEN_Rechtsgutachten_Tiertransporte_in_Drittstaaten_2021.pdf
21. Parlamentarischer Beratungs- und Gutachterdienst des Landtags Nordrhein-Westfalen (2021): Gutachten zur Möglichkeit eines Verbots von Leberdientransporten in Drittstaaten.
<https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI17-298.pdf>
22. Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages (2022): Einschränkung von Leberdientransporten in bestimmte Drittländer aus Tierschutzgründen. PE 6 - 3000 - 031/22, WD 5 - 3000 - 075/22
<https://www.bundestag.de/resource/blob/903326/d5170bdf1e400062dfd638c380e7d63c/WD-5-075-22-PE-6-031-22-pdf-data.pdf>



ÜBER VIER PFOTEN

VIER PFOTEN ist die globale Tierschutzorganisation für Tiere unter direktem menschlichem Einfluss, die Missstände erkennt, Tiere in Not rettet und sie beschützt.

Die 1988 von Heli Dungler und Freunden in Wien gegründete Organisation tritt für eine Welt ein, in der Menschen Tieren mit Respekt, Mitgefühl und Verständnis begegnen.

Im Fokus ihrer nachhaltigen Kampagnen und Projekte stehen Streunerhunde und -katzen sowie Heim-, Nutz- und Wildtiere – wie Bären, Großkatzen und Orang-Utans – aus nicht artgemäßer Haltung sowie aus Katastrophen- und Konfliktzonen.

Mit Büros in Australien, Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Kosovo, den Niederlanden, Österreich, der Schweiz, Südafrika, Thailand, der Ukraine, den USA und Vietnam sowie Schutzzentren für notleidende Tiere in elf Ländern sorgt VIER PFOTEN für rasche Hilfe und langfristige Lösungen.



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](https://www.facebook.com/vier-pfoten.de)

[vier-pfoten.de/twitter](https://twitter.com/vier-pfoten.de)

[vier-pfoten.de/youtube](https://www.youtube.com/vier-pfoten.de)

[vier-pfoten.de/instagram](https://www.instagram.com/vier-pfoten.de)