

28. Sitzung des Umwelt- und Agrarausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Mündliche Anhörung zu Tiertransporten am 08.05.2019
Beitrag FLI, Dr. Michael Marahrens

Die Anhörung findet zu zwei Anträgen statt, die Tiertransporte aus Schleswig-Holstein bzw. bis zur Abstimmung eines gemeinsamen tierschutzgerechten Vorgehens von Bund, Ländern und Gemeinden bis zum Erreichen eines tierschutzgerechten Vorgehens in tierschutzrechtlich problematische (Dritt-)Staaten unterbinden bzw. verbieten.

Zur Begründung werden 1) nicht tierschutzkonforme Bedingungen bei den (langen) Transporten angeführt und 2) fehlende EU-Tierschutzstandards in diesen Drittländern bezüglich der Haltung und Schlachtung der Tiere. Für den Export von Zuchttieren werden Nachweise für Herdenaufbau und -management als Voraussetzung eingefordert. Hier sind somit zwei verschiedene Rechtsbereiche angesprochen. Von Seiten des FLI können aufgrund mangelhafter Informationslage Äußerungen nur zu 1) Tiertransport getroffen werden.

Zu 1) Tierschutz beim Transport

Rechtsgrundlage für die Abfertigung von Transporten (einschließlich langer Transporte über mehr als 8 Stunden) sind die Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutz-Transportverordnung) sowie die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 selbst, beide Rechtstexte sind somit dem Vollzugshandeln durch die zuständigen Behörden zugrunde zu legen.

Für die Auslegung zum Geltungsbereich sind zwei Urteile des Europäischen Gerichtshofes in den Jahren 2015 (C-424/13, von der zuständigen Behörde des Versandorts vor langen Beförderungen durchzuführende Kontrolle in Bezug auf Fahrtenbücher - Anwendbarkeit dieser Bestimmung auf den außerhalb des Gebiets der Europäischen Union stattfindenden Beförderungsabschnitt) und 2017 (C-383/16, Verpflichtung, bis zur Ankunft der Tiere am Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland eine Kopie des Fahrtenbuchs auf dem aktuellen Stand zu halten) ergangen. Diese Urteile sind deshalb auch auf die Übermittlung von elektronischen Daten aus den sog. Navigationssystemen zu beziehen.

Die praktische Grundlage für das Handeln der zuständigen Behörden für Abfertigung und Kontrolle dürfte jedoch das Handbuch Tiertransporte, Stand Dezember 2018, darstellen (https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00019502/Handbuch-Tiertransporte-2018-12-inkl-Anlagen.pdf), das jedoch nicht in allen Bundesländern in die Erlasslage einbezogen wurde.

Das Handbuch Tiertransporte enthält detaillierte Hinweise für die Abfertigung und Kontrolle von langen Beförderungen von Tieren, zu denen insbesondere die Feststellung der Transportfähigkeit der Tiere und die Überprüfung der Tierschutzgerechtigkeit im Sinne der Verordnung und die Wirklichkeitsnähe der vom Organisator oder Transportunternehmer vorzulegenden Transportplanung (Abschnitt 1 des sog. Fahrtenbuches) gehören. Dieses Fahrtenbuch ist durch den Transportunternehmer bis zum endgültigen Bestimmungsort, als Kopie auch in Transit- oder Drittländern, mit allen Zeit- und Routenabschnitten zu führen und auszufüllen (Abschnitt 4).

Die (jeweils) zuständige Behörde prüft nach Anforderung des Fahrtenbuches die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung. Da es sich hier jedoch in erster Linie um Fahrereintragungen handelt, sollte sie nicht nur auf das Fahrtenbuch, sondern auch auf die mit Hilfe des sog. Navigationssystems erstellten Aufzeichnungen, ggf. deren Übertragungen, zurückgreifen. Die übermittelten Daten sind mindestens drei Jahre aufzubewahren (nachgelagerte

Kontrollmöglichkeit) und der zuständigen Behörde, insbesondere auch bei Kontrollen auf der Straße, auf Verlangen zur Verfügung zu stellen. Der Zugang zu den Daten sollte deshalb bereits bei der Abfertigung von langen Transporten sichergestellt werden.

Die Plausibilität der Transportplanung, d.h. ihr Abgleich mit den tatsächlichen Angaben des Navigationssystems im Hinblick auf Transportwege, die angefahrenen Ruhe-, Umlade- und Ausgangsorte, die eingelegten Ruhepausen und Versorgungsintervalle sowie das Öffnen und Schließen der Ladeklappe als Hinweis auf eine mögliche Be- oder Entladung muss im Einzelfall auch im Drittland überprüfbar sein. Diese Daten müssen bei Kontrollen auch während langer Beförderungen für die zuständige Behörde einsehbar und für Kontrollen nutzbar sein. Sie beinhalten bei nahezu allen Systemanbietern auch die im Fahrzeug gemessenen und aufgezeichneten Temperaturdaten.

Bei allen langen Transporten ist im Tierbereich im Fahrzeug ein Temperaturbereich von 5 - 30 °C einzuhalten, die Planung der Transporte ist entsprechend auszurichten. Die in der Verordnung angegebene Toleranz von +/- 5 °C bezieht sich allein auf die Messdaten und ist für die Planung nicht relevant. Der Transporteur muss also plausibel darlegen, dass in dem Transportfahrzeug bei der geplanten Route die o.g. Temperaturen im Fahrzeug zu jeder Zeit eingehalten werden können. Die durch die Behörde bezieht sich jedoch nicht nur auf die zu erwartenden bzw. gemessenen Temperaturdaten im Tierbereich in den Fahrzeugen, sondern auch zu den zu erwartenden Straßenverhältnissen, da verschiedene Organisationen z. B. über vereiste Straßen mit einer wesentlich erhöhten Unfallgefahr berichten.

Die zuständige Behörde sollte bei Drittlandstransporten in jedem Fall den Zugang bzw. die Abrufbarkeit von elektronischen Daten bereits bei der Abfertigung sicherstellen und anfordern und mit den Angaben im Fahrtenbuch abgleichen. Dazu sind in verschiedenen Bundesländern Erlasse ergangen, auch in Schleswig-Holstein. Ergeben sich dabei Hinweise auf falsche Angaben im Transportplan, so muss dies in die Plausibilitätsprüfung der folgenden Transporte auf dieser oder einer ähnlichen Route einfließen. Nach Möglichkeit sollten die Bundesländer darüber benachrichtigt werden (bundesweite Datenbank ist in Planung). Transporte auf Routen, bei denen Zweifel an der Plausibilität bestehen, sind nicht abzufertigen. Die Überprüfung der elektronischen Daten stellt für die zuständige Behörde bei Drittlandstransporten die einzige Möglichkeit dar, den tatsächlichen Verlauf des Transportes und Bedingungen, unter denen er stattfindet, zu kontrollieren und nachzuvollziehen.

Dafür ist die Behörde auf elektronische Daten angewiesen, die nicht änder- oder manipulierbar sind. Das Handbuch gibt Hinweise darauf, wie das sicher zu stellen ist.

Ein Hauptproblem eines tierschutzgerechten Transports in Drittländer besteht darin, dass keine wirklichkeitsnahen und nachvollziehbaren Informationen zur für die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 erforderlichen Infrastruktur (z. B. über Entlade- und Versorgungsmöglichkeiten in Drittländern, einschließlich von Transitländern, deren Kapazität und Ausstattung etc.) vorhanden sind. Auch ist nicht bekannt, wo und in welchem Umfang geeignetes Futter und Wasser für die Versorgung der Tiere zwischen den Abladeintervallen an Bord der Fahrzeuge zu beschaffen ist. Die Organisatoren von Tiertransporten in Drittländer haben deshalb zwingend bei Anmeldung des Transports überprüfungsfähige und nachvollziehbare Angaben zu den für die Versorgung der Tiere vorgesehenen Abladeorten in Transit- und Drittländern und deren Erreichbarkeit in den maximalen Transportzeitabschnitten, deren behördlich bescheinigter Kapazität, ihrer Ausstattung sowie ihrer behördlich bestätigten Buchung im vorgesehenen Zeitraum zu machen. Falls diese Informationen nicht beigebracht werden können, ist nach dem Urteil des EuGH eine Abfertigung zu verweigern. Es sind bisher keine Versorgungsmöglichkeiten auf Routen z. B. in den zentralasiatischen Raum östlich von Moskau bekannt. Jedoch sind genaue Angaben über Kapazitäten und der Buchbarkeit von Ablade- und Versorgungsmöglichkeiten im europäischen Teil Russlands ebenfalls nur schwer zu erreichen.

Aber auch für Rinderexporte in den nahen und mittleren Osten sowie nach Nordafrika bestehen Probleme hinsichtlich der Ablade- und Versorgungsmöglichkeiten für die Tiere. Für die in der Regel innerhalb von 29 Stunden zu erreichenden Mittelmeerhäfen von Rasa (Kroatien) und Koper (Slowenien) liegen Berichte des Lebensmittel- und Veterinärarnetes der EU-Kommission (neue Bezeichnung: Direktorat F) vor, nach denen im Jahr 2018 Mängel festgestellt wurden. Für die Hafenregion Algeciras (Spanien, häufig benutzt für Transporte u. a. nach Marokko), die in der Regel nicht innerhalb von 29 Stunden zu erreichen ist, bestehen keine Notfall-Ablademöglichkeiten, wenn ein Transportschiff nicht erreicht wird oder nicht zeitgemäß eintrifft. In jedem Fall muss vor der Verladung von Tieren in Schiffe eine amtliche Feststellung der weiteren Transportfähigkeit der Tiere getroffen werden. Auch sind die dortigen Verladeeinrichtungen als nicht tierschutzgerecht beschrieben worden. Bisher wurden für Schiffstransporte auch keine Personen benannt, die hier für die Einhaltung der Tierschutzbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 verantwortlich sind. Dasselbe gilt für die Transportabschnitte nach dem Entladen aus den Schiffen, da die Häfen jenseits des Mittelmeeres in der Regel nicht als die endgültigen Bestimmungsorte im Drittland angegeben sind. All diese Angaben sind vom Organisator ebenfalls vor einer Abfertigung eines langen Transportes von Tieren in die Planung einzubeziehen und mindestens 48 Stunden vor einer beabsichtigten Verladung mit dem Fahrtenbuch der zuständigen Behörde vorzulegen.

Die vorstehend aufgeführten Aspekte führten in einigen Bundesländern zum temporären oder auch dauerhaften Ausschluss einer Abfertigung von Rinderexporten in bestimmte Drittländer, solange die erforderlichen Nachweise für eine tierschutzgerechte und rechtskonforme **Durchführung** nicht beigebracht werden können. Die in diesen Erlassen meist genannten Drittländer sind **Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan und Usbekistan.**