



N i e d e r s c h r i f t

Umwelt- und Agrarausschuss

19. Wahlperiode - 28. Sitzung

am Mittwoch, dem 8. Mai 2019, 10 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Oliver Kumbartzky (FDP)

Vorsitzender

Hauke Göttisch (CDU)

Klaus Jensen (CDU)

Heiner Rickers (CDU)

Anette Röttger (CDU)

Kirsten Eickhoff-Weber (SPD)

Kerstin Metzner (SPD)

Sandra Redmann (SPD)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

i. V. v. Marlies Fritzen

Flemming Meyer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Dennys Bornhöft (FDP)

Hans-Jörn Arp (CDU)

Fehlende Abgeordnete

Volker Schnurrbusch (AfD)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:		Seite
1.	Mündliche Anhörung	
	Tierexporte in tierschutzrechtlich problematischen Staaten stoppen	4
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/1291	
	Tiertransporte begrenzen und Tierschutzstandards durchsetzen	4
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1332	
2.	Verschiedenes	55

Der Vorsitzende, Abg. Kumbartzky, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Mündliche Anhörung

Tierexporte in tierschutzrechtlich problematischen Staaten stoppen

Antrag der Abgeordneten des SSW
[Drucksache 19/1291](#)

Tiertransporte begrenzen und Tierschutzstandards durchsetzen

Alternativantrag der Fraktion der SPD
[Drucksache 19/1332](#)

(überwiesen am 7. März 2019)

hierzu: [Umdrucke 19/2211](#), [19/2311](#), [19/2383](#), [19/2384](#), [19/2395](#),
[19/2396](#), [19/2397](#), [19/2399](#), [19/2410](#), [19/2433](#),
[19/2434](#), [19/2438](#)

Bauernverband Schleswig-Holstein e.V.

Herr Lucht, Vizepräsident des Bauernverbandes Schleswig-Holstein e.V., trägt vor, Auslöser der Diskussion sei eine von einem Rechtsaufsatz ausgelöste Rechtsunsicherheit gewesen. Der Landrat von Rendsburg-Eckernförde, wo es einen Exportstall gebe, sei auf ihn zugekommen, um die entstandene Rechtsunsicherheit zu klären. Der Bauernverband habe von Anfang an erklärt, bereit zu sein, zur Klärung beizutragen, und angeregt, sich bei RSH zu erkundigen, ob Tiere zum Export anstünden. Das sei zum damaligen Zeitpunkt nicht der Fall gewesen. Deshalb habe man sich mehrere Wochen Zeit zur Klärung der Frage genommen. Das Thema sei in der Folgezeit medial eskaliert. Es gebe Bilder und Filmaufnahmen von nicht tierschutzgerechten Schlachtungen in Drittstaaten.

Dem Bauernverband gehe es um das geltende Recht. Der Verband vertrete die Auffassung, dass die EU-Verordnung 1/2005 alles umfasse, was Transporte betreffe.

In den Medien falsch dargestellt worden sei, dass aus Schleswig-Holstein Schlachtvieh exportiert werde. Dem sei nicht so. Aus Schleswig-Holstein würden ausschließlich Zuchttiere exportiert. Es gehe in Schleswig-Holstein nur um Zuchttiere. Diese gingen auf Zuchtbetriebe,

wo sie in der Regel zur Milchproduktion oder zur Reproduktion von Herden eingesetzt würden. Zwischen einzelnen Ländern, beispielsweise zwischen Deutschland und Marokko, existierten entsprechende Vereinbarungen über die Handhabung.

Seit 2005 könne nach der EU-Verordnung kontrolliert werden. Sofern in der Vergangenheit kontrolliert worden sei, habe es keine Beanstandungen gegeben, weder an den Transporteur, noch bei der Verladestelle, noch irgendwo sonst.

Der Bauernverband wehre sich dagegen, Transporte in Drittländer grundsätzlich zu verbieten. Er vertrete vielmehr die Auffassung, dass Kontrollen während des Transports notwendig seien. Darüber sei in einem Gespräch mit ihm und Minister Albrecht Einvernehmen erzielt worden. Sollte in einem Land etwas nicht vorschriftsmäßig erfolgen, müsse dieses Land gegebenenfalls gesperrt werden, bis entsprechende Maßnahmen ergriffen worden seien. Das sei die Ausgangssituation.

Er sei froh darüber, dass jetzt weitergearbeitet werden könne. Gerade der Zuchtviehtransport in Drittländer sei für die Landwirtschaft ein wichtiger Wirtschaftszweig. Zuchttiere sollten in einem vernünftigen Zustand ankommen und zur Milchproduktion oder zur Zucht weiterverwendet werden können. Die Alternative wäre, die weiblichen Tiere, die gut zur Zucht geeignet wären, zu schlachten.

Sofern man über Schlachtungen in Drittländern rede, was seines Erachtens hier nicht zur Diskussion stehen könne, gehe es darum, die Ausbildung in diesen Ländern zu unterstützen dahin, wie Tiere tiergerecht getötet werden könnten. Drittstaaten vorzuschreiben, wie sie etwas zu tun hätten, sei eine Einmischung in innerstaatliche Angelegenheiten. Eine derartige Einmischung verbiete man sich hier in der Bundesrepublik auch.

Herr Wree, Jurist beim Bauernverband, ergänzt und führt aus, die Diskussion um Lebendtransporte sei nicht neu. Von der AMK seien bereits mehrere umfangreiche Beschlüsse zu diesem Thema getroffen worden. Insofern sei die Frage zu stellen, ob ein einzelnes Handeln aus Schleswig-Holstein erforderlich sei.

Klarheit bestehe darüber, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen, was den Lebendtransport von Tieren angehe, auf europäischer Ebene eindeutig geregelt seien. Die Verordnung

1/2005 sei in Deutschland unmittelbar anzuwenden. Die Bestimmungen gälten von der Verladung bis zum Bestimmungsort, also auch im europäischen Ausland sowie im Drittland.

Die Richtlinie beziehe sich nur auf die Transportdauer. Die Situation der Tiere in Drittländern sei von der Verordnung nicht umfasst und insofern nicht zu beurteilen. Das ergebe sich aus einer Antwort der EU-Kommission auf eine Frage des Abgeordneten Häusling vom 15. April 2019.

Auch ansonsten sei klar, dass der Transport von Tieren unter umfangreichen Rechtsbestimmungen durchzuführen sei. Diese Bestimmungen seien einzuhalten. Das sei klare Position des Bauernverbandes Schleswig-Holstein. Verstöße gegen diese Vorschriften seien entsprechend zu ahnden. Insofern obliege es den Kontrollbehörden, die Situation entsprechend zu kontrollieren und zu überprüfen.

Etwaige Rechtsunsicherheiten aufseiten der Kontrollbehörden seien auszuräumen. Hier gebe es mittlerweile nach seinem Verständnis klare Positionen, die die Rechtsunsicherheiten der Verwaltungsbeamten klärten. Es gebe einen höchstrichterlichen Beschluss des OVG Schleswig zu diesem Thema, insbesondere im Hinblick auf die Frage der Beihilfe an einer möglichen Tierquälerei im Drittland. Das Urteil habe die Frage aufgegriffen und beantwortet. Im Übrigen bestünden auch andere rechtliche Bedenken gegen eine derartige Rechtsauffassung.

Rinderzucht Schleswig-Holstein e.G.

Herr Leisen, Geschäftsführer der Rinderzucht Schleswig-Holstein, trägt die Schwerpunkte der aus [Umdruck 19/2397](#) ersichtlichen Stellungnahme vor. Diese wird von Herrn Dr. Kahle, Abteilungsleiter der Abteilung Vertrieb, ergänzt.

Vieh- und Fleischhandelsverband Schleswig-Holstein und Hamburg e.V.

Herr Osterloh, Präsident des Deutschen Vieh- und Fleischhandelsbundes, bezieht sich auf die vorausgegangenen Äußerungen und ergänzt diese wie folgt: Zum Thema problematische Länder habe er den Eindruck, dass zwischen den Bundesländern eine Art Wettbewerb statt-

finde, wer noch ein Land mehr finde. Hessen benenne 16 Länder. Das seien wohl alle Länder, in die exportiert werde.

Für eine Gefahr sehe er, dass der Export exportiert werde. So exportiere etwa Tschechien 20.000 mehr Tiere als die Bundesrepublik Deutschland.

Er weise darauf hin, dass keine Schlachttiere transportiert würden, keine Tiere zur Weitermast, und zwar aus ganz Deutschland. Bis vor Kurzem habe es noch zwei Drittstaaten gegeben, für die Exportzertifikate für Schlachtvieh existiert hätten. Diese gebe es nicht mehr.

Sollten Veränderungen erfolgen, müssten sie im europäischen Kontext geschehen. Alles andere sei sinnlos. Ein Grundprinzip der Verträge der Europäischen Gemeinschaft sei, dass Tiere innerhalb der Gemeinschaft wie Waren transportieren werden könnten. Dabei müsse darauf geachtet werden, dass vorhandene Gesetze und Verordnungen in allen Ländern umgesetzt würden. Anderenfalls komme für diejenigen, die sich strikt an die Vorgaben hielten, ein unverhältnismäßiger Kostennachteil hinzu.

Aus der Praxis berichtet er über Probleme beim Übergang der Grenze Bulgarien/Türkei, wobei die größeren Probleme auf der bulgarischen Seite lägen. Lkws mit Tiertransporten dürften nicht die Pkw-Spur benutzen, auf der es weniger Wartezeiten gebe; täten sie dies, müssten sie sich wieder hinten an der Lkw-Schlange anstellen. Das sei ein unerträgliches Verfahren.

Die EU-Kommission habe Gespräche mit der Türkei geführt, die versichert habe, dass sie mit Hochdruck dabei sei, neutrale Versorgungsstationen aufzubauen. Außerdem sei eine Abfertigung an der Grenze 24 Stunden lang an sieben Tagen in der Woche bei einer Voranmeldung von 24 Stunden zugesagt worden. Ob dem so sei, habe ihm allerdings von Spediteuren bisher noch nicht bestätigt werden können.

Bulgarien verweigere die schnelle Abfertigung von Tiertransporten mit dem Argument des Grenzschutzes. Bisher sei ihm nicht bekannt gewesen, dass so viele Menschen aus der EU in die Türkei hinein wollten.

Auch er habe Bilder gesehen, die ihn sehr bedrückt und sprachlos gemacht hätten. Aus Erfahrung könne er aber sagen, dass dies nicht der Regelfall sei.

* * *

Abg. Petersdotter hält die Unterscheidung zwischen Schlacht- und Zuchttieren für wichtig. Außerdem sei wesentlich, dass es um Transportbedingungen gehe und nicht um Schlachtbedingungen, für die es andere Regelungsgrundlagen gebe.

An den Bauernverband stellt er die Frage, ob die Nachweispflichten für ausreichend gehalten würden oder Verbesserungspotenzial gesehen werde. In diesem Zusammenhang verweist er darauf, dass in Berichterstattungen häufig die Existenz von Versorgungsstationen infrage gestellt werde.

An RSH gerichtet verweist er darauf, dass das Landwirtschaftsministerium der Vereinigten Staaten - USDA - zumindest für 2017 Hinweise habe, dass es aufgrund der hohen Fleischpreise und der niedrigen Milchpreise zumindest in der Türkei attraktiv sei, Tiere der Schlachtung zuzuführen. Hinzu komme, dass Zölle auf Schlachttiere hoch und auf Zuchttiere praktisch nicht existent seien. Vor diesem Hintergrund möchte er wissen, welche Überlegungen es gebe, über den Verbleib der Tiere informiert zu sein.

Herr Lucht vertritt die Auffassung, maßgeblich sei die geltende EU-Verordnung, die auch entsprechende Kontrollen vorsehe. Sofern es Verbesserungsmöglichkeiten gebe, sei man bereit, daran mitzuwirken. Man könne auch vorhandene Technik nutzen. So seien etwa die Lkws gechippt, die Fahrerkarten könnten ausgelesen werden. Daraus könnten Rückschlüsse gezogen werden. Kontrollen müssten tatsächlich durchgeführt werden. In der Vergangenheit habe es in der Regel keine Probleme gegeben. Er zeigt sich aufgeschlossen für Verbesserungen, die aber für die Beteiligten handelbar sein müssten. Außerdem sei jeder Landwirt gefordert zu hinterfragen, an wen er Tiere verkaufe. Er sei sicher, dass RSH als Händler eine ordentliche und gute Abwicklung nachweisen könne.

Herr Leisen legt dar, vor einem Tiertransport werde ein Plan vorgelegt, in dem sämtliche Stellen eingetragen sein müssten. Das sei vom abfertigenden Veterinäramt zu prüfen. Es bestehe jederzeit das Instrument, den Transport beziehungsweise die Route nicht zu ge-

nehmigen. RSH habe sich verpflichtet, Routen mit auszuarbeiten, auf denen die entsprechenden Stationen vorhanden seien. Dass es noch Verbesserungsbedarf gebe, sei unbestritten; daran werde gearbeitet. Dies werde von RSH vollumfänglich unterstützt.

Bezogen auf die genannten Zahlen von USDA sei zu sagen, dass er sich bei den von ihm übermittelten Statistiken auf „Rinderintervalle“ von fünf Jahren gestützt habe. Eine Entwicklung könne nicht momentan beurteilt werden, sondern müsse an Tierintervallen beziehungsweise Generationsintervallen festgemacht werden.

Zum Thema Falschdeklarierung legt er dar, dass aus Schleswig-Holstein keine Doppelnutzungsrassen oder fleischbetonte Rassen exportiert würden. Exportiert würden Milchrasen, und zwar auf höchstem Niveau, um Milchkuhbestände aufzubauen. Er könne sich auch nicht vorstellen, dass ein Exporteur etwa 2.500 € für ein trächtiges Rind ausbebe, das er nicht schlachten dürfe, und bei einer eventuellen Schlachtung nur einen Minimalerlös erziele. Insbesondere die Länder Türkei und Marokko seien deutliche Beispiele dafür, dass es im Laufe der letzten Jahre gelungen sei, eine deutliche Milchproduktion aufzubauen.

Häufig werde vorgeschlagen, Sperma und Embryonen zu exportieren. Dafür aber müsse die Logistik auch in den Empfängerländern vorhanden sein. Ein Aufbau der Logistik in den Empfängerländern, sofern er gelinge, dauere etwa einen Zeitraum von vier Tiergenerationen.

Herr Dr. Kahle geht auf die Zollbedingungen ein, die sich immer wieder änderten. Der Zoll werde gesenkt, wenn Importe gefördert werden sollten, um die ländliche Entwicklung zu fördern, um die Landflucht zu verhindern. Speziell für Algerien gebe es Informationen darüber, dass beispielsweise Jungbauernprogramme vorhanden seien, um Menschen auf dem Lande eine Perspektive zu bieten. Berücksichtige man die Zollbefreiung und eine eventuelle Subvention, sei es immer noch eine Preisdifferenz von 500 bis 700 €, die ein Zuchtvieh teurer sei als ein Schlachtvieh.

Abg. Rickers hält es für wesentlich, zu unterscheiden zwischen den Transportbedingungen sowie möglichen weiteren Lebensbedingungen der exportierten Tiere. Bisher seien Bauern stolz darauf gewesen, dass ihre Tiere von RSH vermarktet worden seien. Es handele sich um teure Tiere. Der Berufsstand sei davon ausgegangen, die Selbstkontrolle im System führe dazu, dass der Transport unter erstklassigen Bedingungen durchgeführt werde und das

Tier in bester Qualität am Bestimmungsort ankomme. Er bittet um Information darüber, welche Tiere vermarktet würden.

Herr Leisen legt dar, Schleswig-Holstein habe in den letzten Jahren über 20.000 Tiere aus Schleswig-Holstein exportiert. Davon seien etwa 50 % in Drittländer gegangen. Im Schnitt gingen aus Schleswig-Holstein pro Jahr zwischen 4.000 und 5.000 Tiere in den Zuchtviehtransport.

In 2018 seien 4.800 Tiere exportiert worden. Davon seien 1.400 Tiere in die in Rede stehenden Länder gegangen. In den letzten 20 Jahren seien jeweils zwischen 4.300 und 5.400 Rinder exportiert worden. Es handele sich also um eine relativ konstante Größe und einen enormen wirtschaftlichen Faktor.

Herr Dr. Kahle ergänzt, zu 98 % handele es sich um tragende Zuchttiere der Rasse Holstein und Angler. Geliefert würden sie auf der Basis der Veterinärzertifikate, die zwischen der Bundesregierung und den Empfängerländern verhandelt worden seien. Die Tiere seien zwischen drei und sechs Monaten tragend. Einen Markt für diese Rinder in Schleswig-Holstein oder in der Bundesrepublik gebe es nicht. Preise lägen je nach unterschiedlichen Bedingungen für die Landwirte im Einkauf zwischen 1.000 € und 1.250 € je nach Marktsituation und Verfügbarkeit.

Abg. Eickhoff-Weber merkt an, im November 2017 sei die Untergruppe Tiertransporte auf europäischer Ebene gegründet worden. Diese Arbeitsgruppe habe getagt, es gäbe einen Auditbericht. Dieser Bericht habe erhebliche Mängel bei der Kontrolle und der Umsetzung der Ergebnisse aus der Kontrolle in Europa festgestellt. Am 31. Januar 2019 habe das Europäische Parlament den Bericht zur Kenntnis genommen. Am 14. Februar 2019 habe das Europäische Parlament angesichts der Unvollständigkeiten bei der Umsetzung der EU-Verordnung eine deutliche Forderung nach der konsequenten Umsetzung der EU-Regeln gefordert. Einigkeit bestehe darüber, dass es auf dem Papier eine Verordnung gäbe, die im Sinne des Tierschutzes sei; bekannt aber sei, dass diese Verordnung in Europa nicht wirklich kontrolliert werde. Probleme würden auf den Strecken zum Teil nicht erkannt. Probleme, die gefunden würden, würden auch nicht zentral gesammelt und zur Verfügung gestellt, sodass Transporteure auch nicht die Möglichkeit hätten zu wissen, was ihren Tieren auf dem Weg passiere. Mit dieser Situation müsse man sich auseinandersetzen. Es sei nicht richtig, immer nur auf andere zu zeigen.

An Herrn Lucht gewandt, erbittet sie um Stellungnahme zu den gezeigten Bildern hinsichtlich der Behandlung von Tieren in Drittstaaten. Außerdem erkundigt sie sich nach dem prozentualen Anteil der Tiertransporte im Vergleich zur Gesamterzeugung im Milch- und Fleischsektor in Schleswig-Holstein. Ferner fragt sie sich nach Änderungen aufgrund des Erlasses des Ministeriums vom 22. März 2019.

Herr Lucht antwortet, der Bauernverband habe schon immer die Auffassung vertreten, dass die Kontrollen so ausgebaut sein müssten, dass die Bedingungen kontrollierbar seien. Sei dies nicht der Fall, seien die kontrollierenden Behörden aufgefordert, die Kontrollsicherheit sicherzustellen. Sofern sie dies nicht könnten, müssten sie die Aufgabe an eine Stelle abgeben, die in der Lage sei, dies zu tun. Das fordere der Verband dringend ein; es sei wichtig, sodass Verstöße beziehungsweise Missstände abgestellt werden könnten.

Die gezeigten Bilder berührten auch ihn sehr. In seinem Eingangsstatement sei er auf die heutige Fragestellung eingegangen, nämlich die juristische, ob sich Kreisveterinäre genauso wie Landwirte in einem rechtssicheren Bereich bewegten. Die Bilder schockierten auch ihn, seien aber nicht im Zusammenhang mit Tiertransporten zu sehen. Die Schlachtung komme immer irgendwann. Man müsse es schaffen, mit den Ländern auf EU-Ebene vernünftige Vereinbarungen hinsichtlich der Schlachtungen zu treffen. So gebe es auch in Deutschland Vereinbarungen zum Schächten. Beispielhaft benennt er Zypern, das, nachdem es in die EU aufgenommen worden sei, die Schlachthöfe nach EU-Norm ausgebaut und zertifiziert habe.

Er könne sagen, dass auf den Bildern keine Tiere aus Schleswig-Holstein zu sehen seien. Dies sei anhand der Ohrmarken feststellbar. Aus Schleswig-Holstein kämen Angler, Holsteiner, Zuchtvieh aber kein Schlachtvieh.

Herr Leisen meint, die Kernfrage sei nicht, welches Gesamtvolumen die Rinderproduktion in Schleswig-Holstein habe. In Schleswig-Holstein gäbe es rund 300.000 Milchkühe. Etwa 200.000 Tiere seien jährlich am Markt, die für die Reproduktion in Schleswig-Holstein nicht benötigt würden und die, sofern sie vermarktet würden, den heimischen Markt entlasteten. Von geschätzt 20.000 Tieren pro Jahr vermarkte RSH etwa 10.000. Davon bleibe etwa die Hälfte im Land, der Rest werde international vermarktet. Es handele sich um eine Größe, die in den letzten 20 Jahren in etwa konstant geblieben sei.

In der Bundesrepublik würden pro Jahr etwa 70.000 bis 100.000 Zuchttiere exportiert. In Schleswig-Holstein gäbe es Bauern, die sich auf diesen Markt spezialisiert hätten. Diese Tiere stammten von etwa 800 bis 900 Betrieben. Für diese Betriebe habe der Verkauf durchaus eine finanzielle Bedeutung.

Durch den Erlass sei klargestellt, was ein Vorlaufattest und was eine Transportbescheinigung sei. Es biete Rechtssicherheit auch insofern, als nunmehr abgewickelt werden könne. Im Moment gäbe es noch keine endgültig geprüften Routen. Das läge aber nicht an RSH. Es fehle noch an einigen Anforderungen.

Herr Wree vertritt die Auffassung, die gezeigten Bilder seien nicht zu rechtfertigen und berührten wohl jeden. Zugleich sei zu beachten, dass in der Berichterstattung wenig differenziert werde. Sie würden möglicherweise denjenigen vorgehalten, die dafür nicht verantwortlich seien. Es gebe rechtliche Rahmenbedingungen, die einzuhalten und zu kontrollieren seien. Diese Möglichkeiten bestünden sowohl ex post als auch ex ante. Im Laufe dieser Anhörung gäbe es sicherlich die Möglichkeit nachzufragen, wo die Kreisveterinäre die Probleme sähen, und zu klären, wie hier Verbesserungen erzielt werden könnten.

Ein Verbot von Exporten aus Schleswig-Holstein halte er für unbegründet. Es träfe die Faltschen und gäbe auch die Möglichkeit der Einflussnahme aus der Hand. Würden keine Tiere mehr in Drittländer exportiert, gäbe es keine Möglichkeiten mehr, in irgendeiner Art und Weise Einfluss auf die Bedingungen in Drittländern zu nehmen.

Abg. Eickhoff-Weber verweist auf den Titel des Antrags ihrer Fraktion. Außerdem hält sie es für festgestellt, dass auf europäischer Ebene die Kontrolle der Tiertransporte, auch der schleswig-holsteinischen, nicht gewährleistet sei. Sie wiederholt die Frage, ob der Erlass in Schleswig-Holstein weitergeholfen habe.

Herr Wree verweist ebenfalls auf den Antrag der SPD-Fraktion und auf die Forderung, dass Transporte bis zur Klärung der Fragen zu unterbinden seien. Damit sehe die Frage zumindest eines temporären Verbotes angesprochen.

Herr Leisen verweist auf die Tierschutztransportverordnung sowie das Handbuch Tierschutz. Danach habe der zuständige Veterinär vor einem Transport eine Prüfung durchzuführen. Ihm

seien jederzeit sämtliche Fahrtenbücher und Berichte vorzulegen. Diese könnte er kontrollieren, und er habe die Möglichkeit von Sanktionen. Nach seiner Kenntnis sei nur etwa 1 % der Transporte moniert worden. Nach seiner Auffassung müssten bestehende Kontrollmöglichkeiten auch ausgeschöpft werden. Bis zum 15. Februar 2019 sei der RSH noch kein Transport abgelehnt worden. Ihn treibe daher die Frage um: Wie könne man eventuelle Missstände 20 Jahre lang negieren und auf einmal so agieren, als gehe die Welt unter? Er erwarte, dass der rechtliche Rahmen genutzt und angewandt werde. Er verwahre sich dagegen, die schleswig-holsteinischen Züchter und RSH unter Generalverdacht zu stellen und als Tierquälerei darzustellen.

Abg. Götsch meint, dass häufig langjährige Geschäftsbeziehungen bestünden sowie Spediteure bekannt seien. Er könne sich durchaus vorstellen, dass es Nachfragen gäbe, wie sich die Kühe entwickelten und wie der Zuchtfortschritt voranschreite. Er habe die Ausführungen bisher so verstanden, dass es höchstes Ziel sei, die Tiere ordnungsgemäß auszuliefern.

Herr Dr. Kahle bestätigt, dass es häufig langjährige Geschäftsbeziehungen gebe und einen gewissen Kundenstamm, der sich herauskristallisiert habe. Er habe beispielsweise bei vielen Betrieben in Ägypten nachgefragt. In einem der Betriebe gäbe es 1.400 Kühe, der zweite habe 500 Kühe, der dritte 400. Die Tagesleistungen lägen zwischen 10.000 l und 15.000 l vor. Die Nutzungsdauer betrage drei vollständige Laktationen. In Marokko würden Rinder meist in kleinbäuerlichen Betrieben mit 10 bis 15 Tieren gehalten. Die Tiere würden mit Luzerngras und 5 kg Getreide meist aus lokaler Produktion versorgt. Mit diesen Äußerungen wolle er dokumentieren, dass es durchaus Feedback gäbe. Gäbe es Transporteure, die auffällig gewesen seien, werde mit diesen nicht mehr zusammengearbeitet. Die spezialisierten Exportfirmen, mit denen RSH zusammenarbeite, hätten ihrerseits ein gewisses Portfolio von Firmen, mit denen sie zusammenarbeiteten. Bekannt geworden sei, dass es in Usbekistan Probleme gegeben habe. Die dortigen Routen würden daher sehr kritisch überprüft. Mit den beteiligten Exporteuren und Spediteuren werde genau in die Routenplanung eingestiegen.

Abg. Petersdotter fragt, ob es Zahlen darüber gäbe, welche Sammelstellen von den Mitgliedern am meisten angelaufen würden. Vor dem Hintergrund, dass die geltenden Bestimmungen eingehalten werden müssten, fragt er, wo RSH die Eigenverantwortung des Verbandes sehe, darauf hinzuwirken, und welche Reaktionen es auf die öffentliche Debatte gebe. Herrn Wree fragt er, wie Kontrollen durchgeführt würden.

Herr Leisen legt dar, in Schleswig-Holstein gäbe es nur eine Sammelstelle mit einer Kapazität für etwa 1.500 Tiere. Für den Rest der Tiere bediene man sich anderer Sammelstellen in der Bundesrepublik. Kunden kauften beispielsweise nicht an einer Stelle, sondern an verschiedenen Stellen; dann würden diese Tiere an eine Sammelstelle geliefert, um sie gemeinsam transportieren zu können. Zur Kontrolle von Versorgungsstationen legt er dar, dass RSH klar reagiere. Er verweist auf das bereits genannte Beispiel der Route in Usbekistan. Er legt dar, dass jede Veterinärbehörde auch im Nachhinein sämtliche Unterlagen des Spediteurs beziehungsweise Navigationsdaten anfordern könne. Es könne genau nachvollzogen werden, wie lange wo gehalten worden und wie hoch die Temperatur in dem Fahrzeug gewesen sei. Daran könne man nachvollziehen, ob es eine Abladestelle gäbe.

In der EU existierten Listen mit Sammelstellen, für die Öffnungszeiten und Kapazitäten zu erfahren seien. Die Sammelstellen außerhalb der EU seien nicht so gut monitorbar wie die innerhalb der EU. Hier verlasse man sich zum Teil auf die Spediteure, zum Teil werde dies aber auch im Vorwege kontrolliert. Hinweisen, dass eine Sammelstelle nicht existiere, werde nachgegangen.

Herr Wree ergänzt, auch in der Vergangenheit habe es immer wieder Situationen gegeben, in denen Versorgungsstationen oder Strecken temporär geschlossen gewesen seien. Das bedeute, dass eine exakte Bewertung durchaus in die Bewertung von Routen einfließen könne und einfließe. Ansonsten würde eine vorübergehende Schließung einer Station keinen Sinn machen. Inwieweit einzelne Veterinäre davon Gebrauch machten, Rückschlüsse zu ziehen, könne er nicht beantworten.

Auf eine Nachfrage der Abg. Redmann weist Herr Leisen darauf hin, dass es die EU-Verordnung seit 2005 gebe. Er habe es als sehr störend empfunden, dass RSH zehn Minuten vor einer Pressekonferenz zu diesem Thema erfahren und der Verband als Tierquäler dagestanden habe. Das habe RSH 20 Jahre lang nicht erlebt und auch nicht verdient. Er sei sicher, dass sich in den letzten 20 Jahren aufgrund der EU-Tiertransportverordnung bei Tiertransporten vieles im Bereich des Tierschutzes verändert habe. Vor einer populistischen Veröffentlichung hätte man sich auch Gedanken darüber machen können, wie man zu Verbesserungen kommen könnte. RSH sei jederzeit zusammen mit dem Bauernverband, den Spediteuren und den Organisationen bereit, an Verbesserungen zu arbeiten. Verbesserungen in Drittstaaten könnten auch bilaterale Abkommen erreicht werden. Es sollten aber auch die Standards der World Organisation for Animal Health - OIE - genutzt werden. Er verwehre

sich dagegen, unter Generalverdacht gestellt zu werden. RSH müsse mit einer Vorverurteilung leben. RSH bringe ich sich gern ein, wenn es um Verbesserungen gehe, und habe dies in der Vergangenheit auch immer wieder unter Beweis gestellt, zum Beispiel bei der Finanzierung von Transportversuchen. Er stellt sodann den Mitgliedern des Ausschusses eine Auflistung eines Transporteurs zur Einsicht zur Verfügung.

Abg. Eickhoff-Weber erinnert daran, dass Herr Osterloh auf die Bedeutung der EU-weiten Regelung und einer bundesweit einheitlichen Umsetzung hingewiesen habe. Herr Wree habe darauf hingewiesen, dass der Alleingang eines Bundeslandes keinen Sinn mache. Nach ihrer Information gingen die Bundesländer Hessen und Bayern einen ähnlichen Weg wie Schleswig-Holstein. Hingewiesen worden sei ferner darauf, dass es an den Grenzen Probleme gäbe, die gelöst seien. Die Anzuhörenden hätten ihre Betroffenheit über Zustände zum Ausdruck gebracht. Vor diesem Hintergrund frage sie, ob nicht ein Druck von unten für nötig gehalten werde, um Bewegung in die Sache hineinzubekommen. Sie habe im Übrigen großen Respekt vor den Veterinären sowie den Landräten, die einen Regelungsbedarf gesehen und eine entsprechende Regelung eingefordert hätten. Sie fragt, ob es nicht auch im Sinne der Exporteure sei, eine eindeutige Regelung zu haben.

Herr Osterloh plädiert für eine einheitliche Sprachregelung. Wenn jeder sein eigenes Süppchen koche, komme man nicht weiter, und es werde aus einem anderen Bundesland oder EU-Land exportiert. Nach einem Audit der EU-Kommission hätten die deutschen Transporte - im Vergleich zu allen anderen - sehr gut abgeschnitten. Nordeuropa sei hier insgesamt weiter als andere Länder. Das könne aber nur EU-einheitlich geregelt werden. Die EU-Verordnung sei für alle Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht, werde aber teilweise nicht umgesetzt. Für in anderen Ländern ansässige Betriebe gälten manchmal etwas andere Bedingungen. Das führe zu Wettbewerbsverzerrungen. Das sei auch deshalb nicht gewollt, weil dann keine Einflussmöglichkeiten mehr bestünden. Sein Verband führe seit etwa einem Jahr Schulungen der Fahrer durch. Dabei gehe es speziell um die Beurteilung der Transportfähigkeit von Tieren.

Drittlandexporte seien im Grunde genommen die am besten überwachten Transporte überhaupt. Diese Transporte würden beim Verladen in Deutschland von einem Amtstierarzt begleitet. Kontrolliert würden der Transporter, die Wasserversorgung, die Tiere sowie die Art der Verladung. Das sei woanders nicht so. Deshalb sei das Ziel - auch im Sinne des Tiereschutzes -, dass möglichst viele Transporte von deutschen Transportunternehmen durchge-

führt würden. Die meisten Fahrer stünden mittlerweile mit den Amtstierärzten in Verbindung und sendeten von der Abladestation am Bestimmungsort ein Handyvideo oder Fotos.

Abg. Rickers erkundigt sich danach, ob das Thema am Runden Tisch Tierschutz erörtert worden sei.

Herr Leisen legt dar, RSH sei in Sachen Tiertransporte nicht am Runden Tisch beteiligt gewesen. - Herr Wree ergänzt, das Thema Tiertransport sei grundsätzlich eines, das als Themenkomplex am Runden Tisch aufgenommen worden sei. Es sei allerdings nicht vorrangig behandelt worden. Insofern sei er davon ausgegangen, dass das Thema noch in dieser Runde diskutiert werde und man zu gemeinsamen Lösungen kommen könne. In der Vergangenheit habe er das Gremium als konstruktiv und positiv gesehen. Vor dem 15. Februar 2019 habe es aber keine Möglichkeit der Diskussion im Rahmen des Runden Tisches gegeben.

Abg. Eickhoff-Weber weist darauf hin, dass der Runde Tisch am 13. Mai 2019 tage. Der Minister werde dort berichten. Sie halte es für sinnvoll, wenn der Minister dem Ausschuss mitteile, was er dort berichten werde.

Kreis Steinburg

Herr Wendt, Landrat des Kreises Steinburg, legt dar, der Kreis Steinburg sei nicht die exportabfertigende Stelle. Insofern stelle man sich die Frage, warum der Kreis Steinburg das Thema gewissermaßen ins Rollen gebracht habe. Ins Rollen gebracht habe das Thema ein übersandter Fachaufsatz aus dem Landwirtschaftsministerium. Aus diesem Aufsatz sei hervorgegangen, dass sich Mitarbeiter der Veterinärämter unter Umständen auch schon bei der Ausstellung vor Vorlaufattesten für Tiertransporte strafbar machen könnten. Seine Veterinär-amtsleiterin habe bereits 2017 aufgrund einer Berichterstattung die Initiative ergriffen und entsprechende Fragen an das Ministerium gerichtet. Darauf habe der Kreis, trotz einer weiteren Nachfrage, keine Antwort erhalten. Es sei darauf verwiesen worden, dass das ein Thema der Europäischen Union sei.

Der Kreis habe sodann versucht, sich ein Bild zu machen, inwieweit eine Strafbarkeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestehen könnte und sei zu der vorläufigen Einschätzung

gekommen, dass ein Zusammenhang gesehen werde. Deshalb sei das begehrte Vorlaufattest für den Export von Zuchtrindern nach Marokko nicht ausgestellt worden, was einen Rechtsstreit vor dem Verwaltungsgericht ausgelöst habe, der durch eine einstweilige Verfügung des Verwaltungsgerichts entschieden worden sei. Die Beschwerde zum Oberverwaltungsgericht sei nicht mehr zum Tragen gekommen, weil der Kaufvertrag über den Kauf der Rinder rückabgewickelt worden und das Vorlaufattest zunächst einmal gegenstandslos gewesen sei. Spätere Recherchen hätten ergeben, dass die Tiere ohne Vorlaufattest über Niedersachsen nach Algerien ausgeführt worden seien.

Er wünsche sich eine bessere Kommunikation mit dem Ministerium. Man versuche, gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Sein Wunsch sei, dass das in Zukunft gelinge. Er wünsche sich auch eine entsprechende Fachaufsicht seitens des Ministeriums. Wenn es um die Strafbarkeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kreisverwaltung gehe, sei das eine Grundsatzfrage, eine wichtige Angelegenheit für alle. Sie müsse dann auch einem entsprechenden Ergebnis zugeführt werden. Darauf habe der Kreis leider lange Zeit warten müssen. Das halte er für bedauerlich.

Schleswig-Holsteinischer Landkreistag, AG Verbraucherschutz und Veterinärangelegenheiten

Herr Dr. Schulz, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages, erinnert daran, Grundlage der Anhörung seien die Anträge von SSW und SPD, die zumindest auf eine vorübergehende Aussetzung von Tiertransporten ins Drittland zielten. Diese Anträge fänden die volle Unterstützung der Kreise und der kreisfreien Städte, also aller Veterinärbehörden im Land. Es gehe nicht darum, absolute Verbote zu erteilen, sondern zeitweise Verbote, bis die wesentlichen Fragen geklärt seien. Das sei das Ziel derjenigen, die sagten, sie könnten vor dem Hintergrund der jetzigen Informations- und Rechtslage Vorlaufatteste nicht mehr guten Gewissens erteilen. Diese Situation habe sich aus seiner Sicht nicht wesentlich verändert.

Er geht sodann auf die strafrechtliche Situation ein. Ausgangslage sei ein Artikel von Herrn Dr. Maisack gewesen. Die Rechtslage sei weiterhin ungeklärt. Es gebe eine Teilaufhebung des Erlasses mit der sinngemäßen Aussage des Ministeriums, man mache sich in der Regel nicht strafbar. Dazu stellt er die Frage, was es einem Veterinär nutze, wenn er sich „in der Regel“ nicht strafbar mache. Rechtssicherheit sei etwas anderes.

Im Nachgang zu der Stellungnahme habe es Stellungnahmen von namhaften Professoren gegeben, die sich mit der Strafbarkeit beschäftigt und gesagt hätten, es bestehe zumindest das Risiko der Teilnahme an einer solchen Straftat. Daraufhin sei keine Reaktion aus dem Ministerium erfolgt. Auch er übe also Kritik an der Kommunikation mit dem Ministerium.

Er geht auf die Frage ein, aus welchem Grund die Kreisveterinäre gehandelt hätten. Irgendwann sei ein Punkt erreicht, an dem man sage, man könne die Situation nicht mehr tolerieren. Dann schaue man, welche rechtlichen Handlungsmöglichkeiten man in der Hand habe. Die Kreise hätten hier die Verantwortung für den Tierschutz übernommen und sich im Rahmen der Abwägung von wirtschaftlichen Interessen auf der einen Seite und Tierschutz auf der anderen Seite für den Tierschutz entschieden. Er hätte sich gewünscht, dass das Ministerium diese Verantwortung mit übernehme.

Es könne eigentlich nicht sein, dass von Kreis zu Kreis unterschiedlich gehandelt werde. Es könne eigentlich auch nicht sein, dass es zwischen den Bundesländern uneinheitliche Handhabungen gebe. Habe man ein gemeinsames Ziel, nämlich Tierschutz sowohl bei den Transporten als auch im Zielland durchzusetzen, erwarte er, dass die Möglichkeiten, die im Land und in den Kreisen bestünden, genutzt würden.

Es werde immer so dargestellt, als gebe es Routen. Auch in der vorherigen Anhörungsrunde sei gesagt worden, man sei bereit, an der Erstellung von Routen mitzuwirken und diese offenzulegen. Es habe einen Runden Tisch mit Bauernverband, RSH, Kreisveterinären und Ministerium gegeben. Das Ergebnis sei gewesen, dass man sich auf eine Prüfung von Routen geeinigt habe. RSH und der Arbeitskreis Tierschutz hätten sehr intensiv daran gearbeitet und Routen geprüft. Das Ergebnis sei, dass derzeit solche Routen nicht belegt werden könnten. Dieses Ergebnis des Arbeitskreises Tierschutz sei dem Minister vor der Teilaufhebung des Erlasses am 22. März mitgeteilt worden. Im Nachgang, etwa eine Woche später, habe die Kreise die Anfrage der zuständigen Fachabteilung erreicht, was die Prüfung des Arbeitskreises Tierschutz ergeben hätte. Er erwarte von einem Minister eigentlich, dass er mit seiner zuständigen Fachabteilung Rücksprache halte.

Er erwarte weiter, dass die Prüfung von Routen in einem Ministerium selbständig möglich sei. Das habe dankenswerterweise der Arbeitskreis Tierschutz der Kreise und kreisfreien Städte übernommen. Eigentlich sei dies Aufgabe der Fachaufsicht. Er erwarte, dass alle zur Verfügung stehenden denkbaren Mittel ausgeschöpft würden.

Er schlieÙe seinen Vortrag mit dem Hinweis, dass eine handlungsfähige Fachaufsicht notwendig sei. Das bedeute für ihn zum einen die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Es sei letztlich eine Aufgabe des Landes, die die Kreise und kreisfreien Städte auf Weisung wahrnähmen. Das bedeute, dass auch die sachliche Verantwortung, nicht nur die Rechtsaufsicht, beim Ministerium liege. Zum anderen erwarte er, dass eine Fachaufsicht so aufgestellt sei, dass eine Prüfung selbständig vorgenommen werden könne oder die Fachaufsicht Prüfungen veranlasse. Es sei immer wieder in den Raum gestellt worden, dass zum Thema Strafbarkeit eine externe Prüfung durchgeführt werden solle. Ergebnisse seien ihm bisher nicht bekannt. Insofern sei die Situation weiterhin von Rechtsunsicherheit geprägt.

Herr Dr. Vogelreuter, Amtstierarzt und Mitglied in der AG VV, ergänzt zum Thema Transportrouten Folgendes: Die Kolleginnen und Kollegen, die die Transporte abgefertigt hätten, prüften anhand der vorgelegten Daten. Sofern sie keine anderweitigen Erkenntnisse hätten, müssten sie davon ausgehen, dass die Transporte korrekt durchgeführt worden seien. Dann seien bestimmte Erkenntnisse bekannt geworden - bis hin zu der Information, dass einige Kontrollstellen gar nicht existierten. Der gute Glaube, dass die Transporte tierschutzgerecht abgewickelt würden, sei daher nicht mehr vorhanden. Vor dem Hintergrund des Artikels von Herrn Dr. Maisack seien viele Kolleginnen und Kollegen hellhörig geworden und hätten ihre eigene rechtliche Situation hinterfragt. Das habe zu viel Unruhe geführt. Die Kolleginnen und Kollegen aus der AG VV hätten sich sodann bereit erklärt, Routen zu überprüfen und, sofern die vorgelegten Daten plausibel erschienen, weiterhin Transporte abzufertigen.

Die Überprüfung habe allerdings zu dem Schluss geführt, dass nicht für eine einzige Route plausible Daten vorgelegt hätten werden können, die belegten, dass ein tierschutzgerechter Transport entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften möglich sei. Das habe dazu geführt, dass derartige Transporte in Schleswig-Holstein nicht mehr abgefertigt würden.

Zum damaligen Zeitpunkt habe es einen Erlass des Ministeriums gegeben, der gewissermaßen eine Beschreibung der geltenden Rechtsvorschriften beinhaltet habe, und auf seine Nachfrage, wie nunmehr mit Vorlaufattesten umzugehen sei, die Weisung aus dem Ministerium, Vorlaufatteste seien Bescheinigungen auf Basis tierseuchenrechtlicher Vorschriften und insofern zu erteilen.

Die Antwort auf die Frage, inwieweit das Handeln der Amtsveterinäre bei der Abfertigung von Transporten in bestimmte Drittländer möglicherweise strafbar sei, sei aus seiner Sicht bis

heute offen. Da aber auch ein Rechtsanspruch auf Erteilung von bestimmten Bescheinigungen bestehe, fühlten sich die Amtsveterinärinnen und Amtsveterinäre alleingelassen. Die Amtsveterinärinnen und Amtsveterinäre seien auf der einen Seite gehalten, entsprechende Dokumente auszustellen, auf der anderen Seite liefen sie jederzeit Gefahr, wegen Geschehnissen in Drittländern, die sie weder überprüfen noch beeinflussen könnten, strafrechtlich belangt zu werden.

Kreis Rendsburg-Eckernförde Tierärztekammer Schleswig-Holstein

Frau Dr. Freitag, Leiterin des Fachdienstes Veterinär- und Lebensmittelaufsicht sowie Vorstandsmitglied der Tierärztekammer Schleswig-Holstein, trägt für den Kreis Rendsburg-Eckernförde die Schwerpunkte der aus [Umdruck 19/2384](#) ersichtlichen Stellungnahme vor. Sie fügt hinzu, die Amtsveterinärinnen und Amtsveterinäre übernehmen die Verantwortung gern, hätten aber gelernt, dass das Wohl der Tiere nicht garantiert sei. Dann sei es egal, ob dies 100 % oder 80 % oder 5 % der transportierten Tiere betreffe.

Die Tierschutztransportverordnung sehe viele Mechanismen vor, um das Wohl der Tiere sicherzustellen. Das Problem sei, dass viele verschiedene Personen und Stellen mit der Kontrolle befasst seien. Gebe es kein Netz, das garantiere, dass unabhängige Kontrollen durchgeführt würden und die Informationen zurückfließen und alle damit befassten Personen die entsprechenden Informationen erhielten und daraus Rückschlüsse ziehen könnten, nutze die Verordnung nichts, auch nicht der gute Wille. Die Verordnung biete Möglichkeiten der Kontrolle. Die Kontrolle sei aber für die Amtstierärzte unmöglich, wenn ihnen nicht bekannt sei, was auf dem Weg passiere und ob die vorgesehenen Bestimmungen eingehalten würden.

Es gebe durchaus Kontrollmöglichkeiten, die von der Kommission genutzt würden. So habe sie in einem Artikel gelesen, dass die beiden Exporthäfen in Spanien kontrolliert worden seien. Dort seien gravierende Mängel festgestellt worden, was die Versorgung der Tiere und die Kontrolle anbelange. Es gebe also immer wieder Kontrollen, aber keine Stelle, von der alle Informationen sicher abgerufen werden könnten.

Dadurch, dass das Thema die breite Öffentlichkeit erreicht habe, würden ihr im Kreis Rendsburg-Eckernförde viele Dinge zugeschickt, sie werde auf viele Dinge aufmerksam gemacht.

Je tiefer man in das Thema eintauche, desto katastrophaler seien die Umstände, die für das Tierwohl zutage träten.

Sie als Beamtin habe einen Eid auf die Landesverfassung geschworen. Darin sei das Tierwohl verankert.

Es gebe derzeit keine einzige Route, die die Vorgaben der Europäischen Tierschutzverordnung sicherstellen könne.

Im Folgenden äußert sie sich als Vorstandsmitglied der Tierärztekammer Schleswig-Holstein und legt dar, in der Berufsordnung sei festgehalten, dass der Tierarzt alles daran setzen müsse, das Wohl der Tiere zu fördern, Leiden zu verhindern oder zu mindern. Mit dem Wissen aus zahlreichen Fernsehberichten, was in den betreffenden Ländern bei der Schlachtung geschehe, sei sie nicht in der Lage, mit ruhigem Gewissen zu sagen, ihr sei egal, was mit den Tieren dort passiere, hier rede man nur über Transporte. Aus den Äußerungen in der ersten Anhörungsrunde sei deutlich geworden, dass zweifelhaft sei, dass die Tiere eine lange Lebensdauer hätten. Insofern sei die Diskussion darüber, ob Mast- oder Zuchttiere dort hingeschickt würden, völlig uninteressant. Der Transport von Masttieren sei aufgrund von katastrophalen Zuständen beim Transport 2010 von der Bundesregierung mehr oder weniger eingestellt worden. Insofern sei es nicht mehr möglich, Masttiere in Drittländer zu versenden. Aber auch Zuchttiere würden irgendwann geschlachtet. Auch männliche Nachkommen der Zuchttiere würden der Schlachtung zugeführt. Das könne sie mit ihrem Gewissen nicht vereinbaren. Die Art der Schlachtung, die Riten der Schlachtung seien für sie derart barbarisch, dass sie ihr Berufsrecht und auch ihre persönliche Ethik in Gefahr sehe, wenn sie weitermache. Dies könne nicht getrennt werden.

Zur Strafbarkeit weist sie darauf hin, dass Amtstierärzte im Zusammenhang mit einem Schlachthof in Schleswig-Holstein angeklagt worden seien. Es sei also nicht von der Hand zu weisen, dass Amtstierärzte plötzlich vor einem Richter stünden und sich rechtfertigen müssten. Für sie persönlich sei bis heute in keiner Weise geklärt, ob sie sich strafbar mache. Es gebe unterschiedliche Rechtsaufsätze zu diesem Thema. Es gebe Rechtsaufsätze, die besagten, dass dies in der Regel nicht der Fall sei. Die Ausführung „in der Regel“ helfe ihr allerdings nicht weiter. Daneben gebe es Rechtsaufsätze, die anderes besagten.

Mit dem Wissen beziehungsweise den Hinweisen, was mit den Tieren in den Drittländern geschehe, könne sie nicht arbeiten. Hier sehe sie die Möglichkeit, dass sie sich strafbar mache, zumindest aber vor ihrem Gewissen schuldig mache.

Bundesverband Deutscher Milchviehalter e.V.

Frau Wosnitza trägt über die schriftlich vorliegende Stellungnahme, [Umdruck 19/2433](#), Folgendes vor: Die Dimension des Themas für die Landwirte sei sehr groß. Es gehe erstens um die Wirtschaftlichkeit, zweitens um das eigene Werteverständnis, drittens um Image und Akzeptanz dessen, was die Landwirte vor Ort täten. Das sollte nicht außer Acht gelassen werden. Der Verkauf von Zuchtfärsen in Schleswig-Holstein habe eine lange Tradition. Aufgrund der hohen Qualität der Tiere seien sie auch international und in Drittländern sehr gefragt.

Man müsse auch betrachten: Die Produktionskosten einer abgekalbten Färsen liege im Durchschnitt bei 1.800 €. Diese Produktionskosten würden bei einem Verkauf nicht immer gedeckt. Ein Verkauf der Zuchtfärsen in Drittländer bringe eine Entlastung des europäischen Zuchtfärsenmarktes.

Die Auswahl der Verkaufstiere erfolge meist durch die Händler, die Zuchtorganisationen. Diese würden häufig durch Importeure begleitet. Die Käufer machten einen sehr kompetenten Eindruck. Es handele sich um Fachleute, die über hohes fachliches Niveau verfügten.

Es gebe auch Berichte aus Fachmedien über Milchviehbetriebe beispielsweise in Ägypten, wo große Betriebe auf hochmodernem Niveau aufgebaut würden. Auf den Fotos sähen die Tiere zum Teil sehr gut aus. In der Vergangenheit hätten die Landwirte einen sehr guten Eindruck gehabt.

Der Transport der Tiere zu den Sammelstellen erfolge meist durch hochmoderne Transportfahrzeuge. Die Fahrer seien umsichtig und fachkundig. Das Bild, das sich für die Landwirte ergebe, wenn die Tiere vom Hof gingen, sei ein sehr gutes.

Sicherlich sei vorstellbar, dass viele Landwirte schockiert gewesen seien, als sie die Reportagen gesehen hätten. Das habe überhaupt nicht mit dem Bild überein gepasst, das sie mit dem Business hätten.

Der Antrag des SSW beschäftige sich auch mit dem Thema Schlachtung. Viele Berufskollegen hätten, nachdem sie die veröffentlichten Bildern gesehen hätten, gesagt, sie könnten nicht schlafen.

Die Verunsicherung unter den Landwirten sei groß. Sie wisse nicht, welche Informationen glaubhaft seien. Kein Landwirt reise mit seinen Tieren nach Kasachstan oder Usbekistan und schaue sich an, wie die Tiere abgeladen würden. Sie seien auch nicht dabei, wenn die Zuchtfärsen am Ende ihrer Karriere geschlachtet würden. Darüber gebe es keine Informationen. Ihr sei auch nicht bekannt, ob weibliche Tiere genauso wie männliche Tiere geschlachtet würden.

Sie wolle einer im Rahmen der Anhörung gefallenen Aussage widersprechen. In Deutschland gebe es hinsichtlich des Schächtens Ausnahmegenehmigungen. Es werde halal geschlachtet; es finde aber eine Betäubung der Tiere statt.

Die Verunsicherung bei den Landwirten sei gestiegen, als auch Fachleute aus den Veterinärämtern reagiert hätten. Sie habe gehofft, dass der vierwöchige Exportstopp sowie die Agrarministerkonferenz Klarheit bringen würden. Das sei nicht der Fall. Die Landwirte seien noch immer nicht richtig informiert, irritiert und verwirrt. Gespräche mit Berufskollegen aus anderen Bundesländern ergäben, dass dort anders gehandelt werde. Auch in Kreisen werde unterschiedlich gehandelt. Was sollten Landwirte in Zukunft glauben, wenn sie hörten, dass Versorgungsstationen, die von Spediteuren über Jahre angefahren sein sollten, gar nicht existierten? Die Züchter seien davon ausgegangen, dass die Tiere wohlbehalten an ihrem Bestimmungsort ankämen.

Auf EU-Ebene sei die Kommission aufgefordert worden, Missstände zu beheben. Es gebe Berichte darüber, dass die Fähren in Spanien nicht den Vorschriften entsprächen. Weiter gebe es Berichte hinsichtlich Schwierigkeiten bei Transporten über die bulgarisch-türkische Grenze. Ihr sei auch eine Videodokumentation über einen Transport deutscher Zuchtfärsen nach Usbekistan bekannt. Hier müsse sie einem der Vorredner widersprechen. Schauen man sich das Video genauer an, stelle man fest, dass eine der Zuchtfärsen eine Ohrmarke trage, die mit „DE01“ beginne. Das sei bekanntermaßen Schleswig-Holstein.

Ihr sei unverständlich, wie im Januar nach Usbekistan transportiert werden könne. Dort gebe es Minusgrade, Tiere würden über Hunderte von Stunden nicht abgeladen. Hier stelle sich Landwirte die Frage, wie es dazu kommen könne.

Die Landwirte seien davon ausgegangen, dass es offizielle Kontrollen gebe und EU-Recht umgesetzt werde. Offensichtlich gebe es diese Kontrollen nicht. Sie sei davon ausgegangen, dass Tiere entladen und versorgt würden, dass in bestimmten Wettersituationen Notfallpläne griffen, dass Tiere unterkämen, dass der Transport gestoppt werde.

Unter solchen Bedingungen könne sich auch der beste Fahrer nicht ordnungsgemäß verhalten. Es gebe viele Beteiligte, die sich in dieser Situation nicht gut fühlten.

Wenn alles so gut sei, wie in der ersten Anhörungsrunde gesagt worden sei, stelle sie die Frage, wieso es keine Videos gebe, wie Tiere beispielsweise nach Ägypten kämen, wie sie abgeladen würden, wie gut sie es auf der Fähre hätten und dann auch auf vorbildlichen Schlachthöfen geschlachtet würden. Könnte man das sehen, könnten Landwirte ihre Tiere weiterhin guten Gewissens in diese Länder verkaufen.

Nicht nachvollziehbar sei, dass immer wieder kommuniziert werde, es gebe keine Probleme auf Lebewidtransporten. Das Gegenteil sei der Fall. Diese Art von Kommunikation beschädige das Image von Tierhaltern. Es entstehe der Eindruck, Landwirte hätten kein Interesse am Wohl ihrer Tiere, wenn sie in Drittstaaten verkauften. Dem sei nicht so. Landwirte hätten ein hohes Interesse am Wohl ihrer Tiere.

Es bestehe ein hohes Engagement aller Akteure. Benötigt werde die Unterstützung aller Parteien. Sie begrüße daher, dass sich die vorliegenden Anträge mit der Thematik auseinandersetzen und im Rahmen dieser Anhörung darüber diskutiert werde.

Zum Antrag des SSW führt sie aus, dass die gezeigten Bilder einer Schlachtung so schrecklich seien, dass man meinen könne, sie seien gestellt worden. Informiere man sich beispielsweise über das Internet, stelle man fest, dass in diesen Ländern viele Videos über Hausschlachtungen oder Schlachtungen in Schlachtbetrieben existierten. Das lege nahe, dass es sich offensichtlich nicht um Einzelfälle handele.

Die Zuchttierhalter hätten ein großes Interesse am Wohl ihrer Tiere und bäten um Hilfe bei der Lösung der Probleme. Dies müsse auf nationaler beziehungsweise EU-Ebene passieren. Sie sehe derzeit nicht, dass die Bundeslandwirtschaftsministerin auf die auch von Schleswig-Holstein gestellten Anträge reagiere. Man müsse allerdings auch sehen, dass es durchaus EU-Länder gebe, die kein großes Interesse an der Lösung dieser Probleme hätten.

* * *

Abg. Petersdotter fasst kurz die Ausführungen zum Thema Rechtsunsicherheit zusammen und verweist diesbezüglich auf unterschiedliche Gerichtsurteile insbesondere im Hinblick auf die Vorlaufatteste. Dass sich Amtsveterinärinnen und -veterinäre bei der Ausstellung von Vorlaufattesten „in der Regel“ nicht strafbar machten, könne er durchaus nachvollziehen, weil eine derartige Verordnung keinen Persilschein darstellen könne. Er teilt mit, seine Fraktion habe den Wissenschaftlichen Dienst gebeten, zu dem Thema eine Stellungnahme zu erarbeiten.

Er geht ferner auf die Aussage ein, der Erlass des Ministeriums enthalte eine Beschreibung der geltenden Regeln. Seines Erachtens könne ein Erlass auch nicht viel mehr tun. Ein Erlass sei dazu da, geltende Regelungen zu konkretisieren; er könne nicht über die geltenden Regelungen hinausgehen.

Herr Dr. Vogelreuter legt dar, der Unterschied zwischen Vorlaufattest und Transportgenehmigung sei in der Zwischenzeit tatsächlich durch Urteile und im Anschluss an ein entsprechendes Gerichtsurteil in Schleswig-Holstein auch per Erlass geregelt worden. Es gebe also eine klare Aussage, dass Vorlaufatteste zu erteilen seien. Es gebe allerdings keine Rechtsicherheit bei der Abfertigung auf einer Sammelstelle.

Es gebe Rechtsgutachten, die die Strafbarkeit von Amtsveterinären, die derartige Transporte abfertigten, unterschiedlich bewerteten. In einem werde gesagt: „möglichlicherweise“, in dem anderen „in jedem Fall“. Das gehe soweit, dass sich jemand, der von rituellen Schlachtungen in Drittländern wisse und Transportgenehmigungen erteile, möglicherweise strafbar mache. Amtsveterinärinnen und Amtsveterinäre seien aber auch an verwaltungsrechtliche Vorschriften gebunden und stünden daher in einem großen Gewissenskonflikt.

Ob es sich bei den Medienberichten um Einzelfälle oder den Regelfall handele, könnten die Veterinärinnen und Veterinäre nicht beurteilen. Sie hätten keinen Zugriff auf entsprechende Informationen. Es gebe auf dem Papier Informationen über Kontrollstellen in Drittländern. Es sei versucht worden, die Plausibilität von Transportrouten zu überprüfen. Bei der Überprüfung einer benannten Kontrollstelle habe sich herausgestellt, dass es sich um eine Marmeladenfabrik gehandelt habe. Solle man als Amtstierarzt mit derartigen Informationen einen Transport abfertigen, stelle man sich durchaus Fragen. Kenne man außerdem Veröffentlichungen von namhaften Juristen, die in der Fachwelt eine große Anerkennung genössen, mit dem Inhalt, dass Einzelpersonen mit diesem Wissen Gefahr liefen, möglicherweise strafrechtlich belangt zu werden, mache man sich auch Gedanken. Auch wenn es möglicherweise andere Rechtsauffassungen gebe, sei nach seiner Auffassung die Rechtslage nicht eindeutig geklärt.

Der Erlass der Landesregierung sei im Grunde die Wiedergabe der Rechtsvorschriften der Rechtsverordnung 1/2005. Er persönlich erwarte von einer Fachaufsicht, dass sie zu einer geltenden Rechtsvorschrift konkretisierende Aussagen in einem Erlass treffe.

Herr Dr. Schulz ergänzt, benötigt werde eine Handlungsanweisung, die Wiedergabe von Rechtsvorschriften sei nicht ausreichend. Das mache einen Erlass aus.

Zu den bisherigen Gerichtsurteilen führt er aus, dass es sich zum einen um Verfahren im einstweiligen Rechtsschutz gehandelt habe, zum anderen um Verfahren vor Verwaltungsgerichten, die nicht für Strafrecht zuständig seien. Das Risiko, dass eine Staatsanwaltschaft diese Rechtsauffassung vertrete, sei durchaus gegeben. Amtstierärzte liefen Gefahr, deswegen belangt zu werden und müssten dann mit dem Makel leben, sich mit dem Vorwurf eines Verstoßes gegen das Tierschutzrecht strafbar gemacht zu haben. Hier bedürfe es klarer Handlungsleitlinien der Fachaufsicht. Seiner Ansicht nach gelte dies nicht nur für die Transportgenehmigungen, sondern auch für die Vorlaufatteste. Es handele sich hier um eine Kette, und die Frage sei, wann diese Kette unterbrochen werde. Die Kette werde in Gang gesetzt, wenn man wisse, dass ein Vorlaufattest erteilt werde. Vorlaufatteste würden in der Regel mit einer bestimmten Zielrichtung erteilt.

Frau Dr. Freitag erläutert, die Vorlaufatteste seien Grundlage dafür, dass Tiere überhaupt auf eine Sammelstelle verbracht werden dürften. Ohne ein Vorlaufattest sei also ein Export nicht möglich. Deshalb sei es so wichtig, auch Vorlaufatteste nicht auszustellen, bevor nicht alle

Probleme endgültig geklärt seien. Allerdings sei klar: Wenn die Tiere in Schleswig-Holstein nicht mehr abgefertigt würden, würden sie einfach in ein anderes Bundesland geschickt. Das sei auch geschehen.

Das Verwaltungsgericht Schleswig habe sich darauf bezogen, dass die Vorlaufatteste eine rein tierseuchenrechtliche Bescheinigung seien, die den Tierschutz nicht berührten. Zudem habe das Verwaltungsgericht darauf verwiesen, dass die Behörde, die ein Vorlaufattest ausstelle, nicht für die Ausfertigung in ein Drittland zuständig sei.

Herr Wendt ergänzt, gebe es eine bekannt Gefahrenlage für das Tierwohl und man setze sich damit auseinander, leiste man keine Form der Beihilfe. Das tue man aber, wenn man Vorlaufatteste ausstelle. Beispielhaft zieht er andere Genehmigungsverfahren heran. Eine Behörde dürfe einer möglichen strafbaren Handlung keinen Vorschub leisten, wenn bekannt sei oder die Vermutung bestehe, dass mit einem Genehmigungsverfahren eine strafbare Handlung in Gang gesetzt werde. Die Kreise hätten sich Klarheit gewünscht; diese gebe es im Grunde genommen bis heute nicht. Insofern sei erheblicher Handlungsbedarf gegeben.

Abg. Redmann vertritt die Auffassung, es gebe Themen, die einen umso mehr berührten, je mehr man sich damit beschäftige. Sie halte es für bewegend, dass Frau Dr. Freitag nicht nur den juristischen Rahmen angesprochen habe, sondern auch, wie man sich dabei fühle, und darauf hingewiesen habe, dass Tierschutz in der Landesverfassung stehe und alle Verantwortung dafür trügen.

Sie spricht die beklagte fehlende Kommunikation zu den Fachministerien als Aufsichtsbehörde an und möchte wissen, ob man sich neben konkreteren Handlungsanweisungen weitere Punkte vorstellen könne. Außerdem bittet sie um nähere Ausführungen zu sicheren Routen. Ferner bezieht sie sich auf den Runden Tisch und erkundigt sich danach, ob die Tiertransporte Thema dort gewesen seien.

Herr Wendt führt aus, Frau Dr. Hedderich habe am 1. September 2017 eine Anfrage an das Ministerium gerichtet, wie bei diesen Vorgängen verfahren werden solle und welche Auswirkungen das auf die Praxis in Schleswig-Holstein habe. Am 8. Dezember 2017 habe es eine kurze Antwort gegeben, dass die Informationen aus Brüssel über die Angelegenheit aktuell verfolgt würden und man zu gegebener Zeit darauf zurückkomme. Inhaltlich habe es keine Antwort gegeben.

Er wünsche sich die Zusammenarbeit mit dem Ministerium. Es werde nachgefragt, auch vonseiten der Kreise würden entsprechende Informationen geliefert. Hier bedürfe es einer besseren Kommunikation. Es bedürfe auch Antworten vonseiten der Fachaufsicht. Diese könne nicht nur darin bestehen, Rechtsvorschriften, die bekannt seien, zu wiederholen. Das helfe nicht bei der Auslegung. Für notwendig halte er auch eine einheitliche Anwendung in ganz Schleswig-Holstein. Die Dimension des Themas sei durchaus beachtlich und gehe über Schleswig-Holstein hinaus. Deshalb habe der Minister durchaus Recht, wenn er das Thema über Schleswig-Holstein hinaus auf Bundesebene verfolge.

Herr Dr. Schulz ergänzt, offenbar geworden sei, dass es an Kommunikation hapere. Nach dem Erlass sei die Kommunikation wiederum weitgehend zum Erliegen gekommen. Gerade der Kreis Rendsburg-Eckernförde habe zahlreiche weitere Aktivitäten ergriffen und die Fachabteilung als auch die Hausspitze immer auf dem Laufenden gehalten. Darauf gebe es ganz wenig Reaktionen. Auch daraus resultiere das Gefühl des Alleingelassenseins vor Ort.

Man könne sich nur die rechtliche Situation anschauen, man könne aber auch sein Gewissen bemühen, Tierärzte könnten ihr Berufsethos bemühen. Er wünsche sich, dass die Entscheidung der Tierärzte vor Ort die Rückendeckung des Ministeriums finde. Tatsächlich wäre die eine oder andere Diskussion möglicherweise anders verlaufen, hätte man von vornherein die Rückdeckung des Ministeriums gehabt. Wolle man die Bundeslandwirtschaftsministerin zum Handeln zwingen, könne man das sicherlich optimieren, indem man das Thema mit mehr Vehemenz einfordere.

Am Runden Tisch wurden bestimmte Themen diskutiert. Ansprechpartner sei aber die Fachaufsicht im Ministerium.

Er wiederholt zum Thema sichere Routen, dass die Prüfungen in Schleswig-Holstein vorgenommen worden seien. Ergebnis sei, dass diese nicht hätten ermittelt werden können.

Es gebe auch Regelungen innerhalb der Bundesländer, die die Veterinärbehörden dazu verpflichteten, über Erkenntnisse zu informieren. Offensichtlich werde hauptsächlich in Niedersachsen und Brandenburg abgefertigt. In diesen Bundesländern müssten dann offensichtlich Routen bekannt sein, die plausibel seien. Die Kenntnisse über diese Routen hätten Schleswig-Holstein offensichtlich nicht erreicht.

Herr Dr. Vogelreuter erläutert detailliert, dass sich die AG VV bereiterklärt habe, sichere Routen zu verifizieren. Voraussetzung dafür seien gewesen, sämtliche Informationen vorzulegen. Da gehe es beispielsweise auch um Notfallpläne oder eine tierärztliche Versorgung, also im Prinzip all das, was auf einem Transport auf der Basis der geltenden Rechtsvorschriften erforderlich sei. Er sei davon ausgegangen, dass diese Informationen - einschließlich der Navigationsdaten und Temperaturlaufzeichnungen und wann welche Transporte über welche Routen gelaufen seien - zur Verfügung gestellt würden.

Die Kolleginnen und Kollegen, die die Überprüfung vorgenommen hätten, hätten festgestellt, dass für keine der Routen, auf die RSH sich freiwillig habe beschränken wollen, die erforderlichen Daten vorlägen, sodass die Amtsveterinärinnen und -veterinäre davon überzeugt sein könnten, dass die Tiere auf diesen Transportwegen keine Leiden erlitten.

Es möge sein, dass es derartige Routen gebe. Ihm lägen derartige Daten aber nicht vor. Die AG VV sei jederzeit bereit, diese Prüfung erneut vorzunehmen, sofern die erforderlichen Daten für den tiergerechten Transport bis zum Zielort plausibel dargelegt würden. Er sei zur Zusammenarbeit bereit.

Es seien einmal Daten zur Verfügung gestellt worden. Dann seien Tiere auf Sammelstellen in anderen Bundesländern abgefertigt worden. Danach seien zumindest ihm keine weiteren Daten zur Verfügung gestellt worden. Vor diesem Hintergrund sei er überrascht über die Aussage, dass es sichere Routen gebe. Ihm seien keine bekannt.

Frau Dr. Freitag vertritt die Auffassung, wenn man ehrlich sei, stelle man fest, es gehe darum, Geld zu verdienen, und um Marktbereinigung.

Ihr sei klar gewesen, dass auf andere Sammelstellen ausgewichen werde, wenn an ihrer Sammelstelle die von ihr angelegten Maßstäbe angelegt und Transporte nicht genehmigt würden. Das sei auch geschehen. Die Kolleginnen und Kollegen auf Kreisebene hätten die Auffassung vertreten, man müsse davon ausgehen, dass die entsprechenden Informationen so umfangreich seien, dass sie auch andere Länder erreicht hätten und die Kolleginnen und Kollegen dort auch zu dem Schluss kämen, sie könnten im Moment nicht abfertigen. Deshalb seien keine Vorlauftransporte ausgestellt worden. Die Tierschutztransportverordnung sage nämlich, dass Tiertransporte auf das Mindestmaß zu beschränken seien. Dieser Argumentation sei das Verwaltungsgericht nicht gefolgt.

Ihrer Ansicht nach bringe es auch nicht viel, die Vergangenheit zu beleuchten, viel wichtiger sei, Instrumente zu haben, die verlässlich seien. Die Rechtslage erlaube zwar Kontrollen; vor Ort könnten diese aber nur ein kleines Stück weit begleitet werden. Man könne versuchen, Tiere in einer Sammelstelle so gut wie möglich auf den Weg zu bringen. Das sei in der Vergangenheit gemacht worden. Sie müsse sich aber darauf verlassen können, dass es andere Gremien an den Umladeorten, an den Grenzen gebe, die bestätigen könnten, dass die Tiere gut auf den Weg gegeben worden und gut angekommen seien. Das gebe es nicht.

Sie bittet darum, sich dafür einzusetzen, dass Tiertransporte in die entsprechenden Drittländer ausgesetzt würden, bis die Sachlage geklärt sei. Die Kommission habe Möglichkeiten zu prüfen. Aus den Defiziten müssten Lehren gezogen werden. Es dürfe nicht einfach auf andere Länder ausgewichen werden.

Für sie sei auch nicht nachvollziehbar, warum zwar erhebliche Mängel bei den beiden spanischen Häfen festgestellt worden seien, sie aber weiterhin genutzt würden. Für sie bedeutete die Feststellung der Mängel, dass zurzeit kein einziger Transport in Drittstaaten über Spanien abgefertigt werden könne. Sie sehe nur die Möglichkeit, Transporte so lange auszusetzen, bis ein entsprechendes Netzwerk etabliert sei.

Herr Wendt führt aus, seitens der Kreisverwaltung habe es eine Rückfrage bei RSH gegeben, warum die ergänzenden Informationen für die sicheren Routen nicht vorgelegt würden. Die Antwort darauf habe gelautet, dass diese Informationen seitens des Ministeriums nicht abgefragt worden seien.

Abg. Rickers fasst kurz die bisherigen Äußerungen hinsichtlich der Rechtssicherheit zusammen. Ferner stellt er fest, dass im Rahmen der Diskussion die Bereiche Transport, Haltungsbedingungen und Schlachtbedingungen vermengt worden seien.

Angesichts der Exportzahlen könnte man die Auffassung vertreten, dass die Problematik relativ sei. Es scheine aber zumindest in Europa ein Problem vorzuliegen, dass größer diskutiert werden müsse. Die spannende Frage sei, ob all dies im Rahmen dieser Anhörung abgedeckt werden könne.

Man müsse sich in diesem Zusammenhang auch über Religionsfreiheit sowie ethisch-moralische Vorstellungen auseinandersetzen und sich die Frage stellen, ob man - wie Frau Wosnitza das formuliert habe - in die entsprechenden Drittstaaten überhaupt noch Tiere exportieren könne. Deswegen müsse schnellstmöglich Rechtssicherheit hergestellt werden.

Bisher seien Äußerungen getroffen worden, dass es sichere Routen gebe, aber auch, dass es keine sicheren Routen gebe. Diejenigen, die dafür zuständig seien, seien gegenwärtig noch nicht gehört worden. Er rege an, die Thematik im Nachgang an die Anhörung im Ausschuss sowie im Plenum zu diskutieren.

Er erkundigt sich danach, ob Informationen darüber vorlägen, wie andere Bundesländer mit dem Thema Routen umgingen.

Herr Dr. Schulz ergänzt zu den sicheren Routen, es sei das Entgegenkommen der Kreise und kreisfreien Städte gewesen, zu sagen, dass die Plausibilität dieser Routen überprüft werde. Eigentlich hätte dies auch die Fachaufsicht tun können. Er halte das auch für eine Aufgabe, die dort verortet sei. Die Amtsveterinärin und -veterinäre hätten diese Prüfung innerhalb kürzester Zeit durchgeführt. Das Ergebnis der Prüfung sei gewesen, dass keine sicheren Routen gefunden worden seien. Reaktion darauf sei gewesen, dass der Minister den zuvor erlassenen Erlass teilweise aufgehoben habe. Man sollte meinen, dass es, würden keine sicheren Routen gefunden, bei der - zunächst befristeten - Erlasslage bleibe.

Offensichtlich liefen die Exporte über die Länder Niedersachsen und Brandenburg. Offensichtlich lägen dort Routen vor, die plausibel erschienen. Für die Fachaufsicht in Schleswig-Holstein müsste es eigentlich möglich sein, bei den zuständigen Ministerien in Niedersachsen und Brandenburg nachzufragen, auf welcher Grundlage die Expertengenehmigungen erteilt würden. Diese Daten könnten zur Verfügung gestellt werden. Die Veterinärinnen und Veterinäre würden sie überprüfen. Dann käme man wieder in einen regulären Prozess. Offensichtlich sei auch die Kommunikation der Länder untereinander nicht so, wie man das erwarten könnte.

Herr Wendt weist darauf hin, dass es mit Datum vom 16. April 2019 einen Erlass des hessischen Fachministeriums gebe. In Hessen gehe man so vor, dass man zunächst einmal die Routen prüfe. Es gebe keinerlei dezidierte Erkenntnisse darüber, dass die Routen sicher wären. Das müsste seiner Auffassung nach auch die bundesweite Auffassung sein. Er ver-

weigere sich nicht einer Prüfung, sondern sei gern bereit, mitzuarbeiten, sodass baldmöglichst Klarheit hergestellt werde. Hessen und Bayern hätten Länder benannt, in die Transporte zurzeit nicht stattfinden dürften. Das betreffe - bezogen auf Hessen - auch Vorlaufatteste.

Abg. Eickhoff-Weber legt dar, die Regierungen der Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz hätten am 7. Mai 2019 eine Bundesratsinitiative auf den Weg gebracht. Der notwendige Druck auf die Bundesministerin werde erzeugt, auch wenn sich Schleswig-Holstein daran nicht beteilige.

Im Ausschuss habe der Minister am 13. März 2019 berichtet und ausgeführt, es sei geplant, zentrale Meldestellen einzurichten. Auf die Frage nach Ergebnissen der Runden Tische habe er geantwortet, dass keine Protokolle geführt worden seien, aber dem Ausschuss das zur Verfügung gestellt werden solle, was auf der Grundlage der Diskussion erarbeitet werde. Dem Ausschuss sei allerdings noch nichts zur Verfügung gestellt worden.

Am 22. März 2019 habe es einen Erlass des Ministeriums sowie eine begleitende Pressemitteilung gegeben. Darin stehe, dass das Moratorium richtig sei und die Möglichkeit gegeben habe, einen dauerhaften, strengen, rechtssicheren Kriterienkatalog für die Genehmigung festzulegen. Nun höre der Ausschuss von den Anzuhörenden heute, dass dem alles so nicht sei. Das erschüttere sie, weil sie den Eindruck haben müsse, dass deutlich werden müsse, um was es gehe.

Die Bauern hätten ein Interesse an ordentlichen Transporten. Auch von RSH habe sie keinen anderen Eindruck gewonnen. Die Vertreter der Kreise hätten betont, man wolle gemeinsam an einer Lösung arbeiten. Ihrer Auffassung nach gehe das nur mit einem Moratorium in Schleswig-Holstein und bundesweit. Sie hoffe, dass die Bundesländer erfolgreich seien.

In der Sitzung am 13. März habe der Minister auch ausgeführt, dass Hinweise auf Verstöße nicht erst seit 2017 bekannt, sondern bereits vorher diskutiert worden seien. Dies sei mindestens bis zum Jahr 2010 zurückzuverfolgen. Dieser Punkt sei ständig diskutiert worden. Das bedeute, dass das Ministerium in Schleswig-Holstein seit fast zehn Jahren von diesen Missständen wisse, es aber mit den handelnden Personen vor Ort keinerlei Kommunikation gegeben habe. Vor diesem Hintergrund erkundigt sie sich nach der Personalausstattung im Ministerium.

Herr Wendt führt aus, die Frage nach der Personalerstattung im Ministerium könne er nicht beantworten. Wichtig sei, verständige Ansprechpartner im Ministerium zu haben, mit denen eine reibungslose Kommunikation erfolgen könne. Er biete eine derartige Kommunikation ausdrücklich an. Es bedürfe nur der entsprechenden Ansprechpartner im Ministerium.

Abg. Petersdotter weist auf die bestehende Rechtslage sowie die existierenden Urteile hin sowie darauf, dass nach der TTVO der Transportunternehmer nachweisen müsse, dass alle Voraussetzungen für einen Transport erfüllt seien. Das entbinde nicht von der Pflicht, jeweils im Einzelfall zu prüfen. Er möchte wissen, welche Positivbeispiele aus Erlassen anderer Bundesländer es gebe, die weiter gingen als der schleswig-holsteinische Erlass.

Herr Dr. Schulz antwortet, die Kreisveterinäre hätten zu Beginn vor der Situation gestanden, dass es einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung gebe, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt seien. Es gebe aber keine absolute Klarheit über die Rechtslage. Daraus hätten einzelne Kreisveterinäre und in der Folge die Kreise Konsequenzen gezogen. Das habe zu der Diskussion geführt, die auch heute geführt werde und die für eine gewisse Zeit den Tierschutz besser sichergestellt habe. Dies könne auch ein Landesministerium tun, weil die Fachaufsicht die gleichen Kompetenzen habe wie die Kreisveterinäre vor Ort. Insofern gelte auch für die Vorlaufatteste, dass es Möglichkeiten gebe, sie auszusetzen. Das mache beispielsweise Hessen. Eine tragfähige Begründung dafür habe Frau Dr. Freitag vorgetragen. Wende man das Recht hinsichtlich der Transportgenehmigungen so an, wie dies im schleswig-holsteinischen Erlass konkretisiert sei, könne man nicht davon ausgehen, dass es in der Bundesrepublik Exportgenehmigungen geben könne. In der Folge könnten keine Transporte zu Sammelstellen geschickt werden, weil es sich dann um einen überflüssigen Transport handele.

Wenn diese Rechtslage so sei - so fragt er -, warum sollte das Ministerium Zweifel daran haben, dass sie in anderen Bundesländern anders angewandt werde?

Ein rechtliches Risiko gebe es bei jeder Entscheidung. Sollte es irgendwann einmal ein Urteil in einem Hauptsacheverfahren geben, gebe es möglicherweise einen größeren Handlungsdruck auf den Gesetzgeber. Es könne nicht völlig unvertretbar sein, einen entsprechenden Erlass zu machen; Hessen mache es vor.

Frau Dr. Freitag merkt an, seitdem die Diskussion öffentlich geführt werde, sei das Kreisveterinäramt an seine Grenzen gestoßen, und zwar aufgrund sehr vieler positiver Reaktionen aus der Bevölkerung. Das mache deutlich, welchen unglaublichen hohen Stellenwert dieses Thema in der Bevölkerung habe.

Als die Auseinandersetzung mit den Verbänden und der Fachaufsicht begonnen habe, habe der Kreis Rendsburg-Eckernförde wiederholt Schreiben an die Fachaufsicht geschickt, in denen dargestellt worden sei, aus welchem Grund wie gehandelt werde. Außerdem sei darum gebeten worden, dass sich die Fachaufsicht im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetze, dass beispielsweise kein Sammelstellenhopping erfolgt. Die Fachaufsicht habe also auch wissen müssen, wie groß dieses Thema für alle sei, die damit befasst seien. Es habe aber im Prinzip keine Rückmeldung gegeben; es sei höchstens einmal darauf verwiesen worden, dass das Thema auf der Agrarministerkonferenz verhandelt werde. Sie habe aber nicht einmal einen vorläufigen Protokollauszug bekommen, als ob das Thema plötzlich völlig uninteressant sei. Die Bevölkerung frage, ob etwas herausgekommen sei, ob die Bundesministerin reagiert habe. Das seien Dinge, die sie nicht verstehe. Man müsse auch die Stimmung in der Bevölkerung berücksichtigen.

Erschreckend sei, dass von den Leuten, die etwas ändern könnten - das Ministerium könne etwas ändern - so getan werde, als gebe es das Thema plötzlich nicht mehr. Das finde sie sehr erschreckend.

Herr Wendt wendet sich Abg. Petersdotter zu und legt dar, er hätte den juristischen Rechtsstreit gern bis zum Ende durchgefochten. Diese Möglichkeit habe man ihm genommen. Ihm liege nur eine einstweilige Entscheidung des Verwaltungsgerichtes vor. Seine Beschwerde vor dem Oberverwaltungsgericht sei nicht mehr entschieden worden, weil die Tiere erst einmal nicht nach Marokko gegangen seien, sondern nach Algerien, und zwar ohne Vorlaufattest. Er hätte den Rechtsstreit gern weiterverfolgt, weil sich nach seiner Auffassung juristische Argumente für die Haltung finden ließen, die Hessen einnehme. Der hessische Erlass beziehe sich auf die Tierschutztransportverordnung. Aus seiner Sicht sei handele es sich um einen ausfüllbaren Rahmen, bei dem eine Fachaufsicht durchaus sagen könne, dass Vorlaufatteste nicht erteilt würden.

(Unterbrechung: 12:55 bis 14:05 Uhr)

Deutsche Juristische Gesellschaft für Tierschutzrecht e.V.

Herr Dr. Maisack trägt die wesentlichen Gesichtspunkte der aus [Umdruck 19/2395](#) ersichtlichen schriftlichen Stellungnahme vor.

Institut für Tierzucht und Tierhaltung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Herr Dr. Schallenberger, Professor am Institut für Tierzucht und Tierhaltung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, vertritt neben der schriftlich vorliegenden Stellungnahme - [Umdruck 19/2434](#) - die Auffassung, dass die Diskussion zu sehr verrechtlicht sei. Er erinnere daran, dass es auch eine ethische und moralische Verpflichtung gebe, bestimmte Dinge zu tun und andere Dinge zu lassen. Möglicherweise sei die Durchführung von Tiertransporten rechtlich möglich, auch wenn die Veterinärmediziner deutlich gemacht hätten, dass sie großes „Magengrimmen“ hätten. Er vertrete ebenfalls die Auffassung, dass solche Transporte nicht nur grenzwertig seien, sondern man sie eigentlich ablehnen müsse. Die kleine Versammlung der sogenannten Landestierschutzbeauftragten habe im Februar eindeutig beschlossen, Langzeittiertransporte außerhalb der EU abzulehnen.

Schleswig-Holstein könnte als positives Beispiel vorausgehen und die Frage stellen, ob der Umsatz von 3 Millionen €, einige tausend Tiere, es wert seien, dass sich Schleswig-Holstein in der Öffentlichkeit blamiere und so dastehe, als sei das Land nicht in der Lage, Entscheidungen zu treffen. Möglicherweise könne dies die Entscheidung sein, auf derartige Transporte freiwillig zu verzichten, weil man das den Tieren nicht antun wolle.

Als er Anfang der 70er-Jahre Tiermedizin studiert habe, habe er Tiertransporte begleitet und sei davon nachhaltig geprägt. Die Parameter, die er als Physiologe gemessen habe, seien derart gewesen, dass ihm niemand sagen könne, dass die Tiere stressfrei gewesen seien.

Sodann berichtet er von weiteren Begleitfahrten und zieht den Schluss, dass die Pläne für den Transport sehr theoretisch seien.

Er weist darauf hin, dass in 2018 in der Bundesrepublik bei offiziellen Kontrollen über 6.000 Beanstandungen bei Tiertransporten festgestellt worden seien. Er gehe nicht davon aus, dass die Zustände bei internationalen Transporten besser seien. Zu bedenken sei auch,

dass es weder das Personal gebe noch man die Macht habe, außerhalb der Grenzen entsprechende Kontrollen durchzuführen. Er meine, dass sehr viel mehr amtliches Personal erforderlich sei, um lückenlos Kontrollen durchzuführen und die Vorgaben halbwegs zu erfüllen. Ihm täten die Amtsveterinärinnen und -veterinäre leid, denen man die Verantwortung aufdrücke, die im Prinzip überfahren würden, weil sich Verantwortliche davor drückten, eine klare Entscheidung zu treffen.

Seine Forderung sei eindeutig. Schleswig-Holstein sollte sich, unabhängig von rechtlichen Vorgaben, zu Vorgaben durchringen und sagen, dass man aus den Tiertransporten in Drittländer aussteige. Sofern das ordentlich kommuniziert werde, könne er sich vorstellen, dass Schleswig-Holstein für diesen Schritt eine ganz hohe Reputation bekomme und endlich einmal vorangehe und nicht immer ganz hinten sei.

Friedrich-Löffler-Institut

Herr Dr. Mahrrens vom Friedrich-Löffler-Institut trägt die Schwerpunkte der aus [Umdruck 19/2453](#) ersichtlichen Stellungnahme vor.

* * *

Abg. Petersdotter wendet sich zunächst Herrn Dr. Maisack zu und erkundigt sich danach, ob diesem bekannt sei, wie viele Tiere in die Sammelstationen in Niedersachsen und Brandenburg aus Schleswig-Holstein transportiert würden. Außerdem interessiere ihn, wie die Rolle Schleswig-Holsteins eingeschätzt werde.

An Herrn Dr. Schallenberger gewandt bezieht er sich auf den von diesem erwähnten Zielkonflikt zwischen rechtlicher und moralischer Debatte und fragt, ob dieser eine Möglichkeit sehe, vor dem Hintergrund der bestehenden rechtlichen Vorgaben eine Entscheidung in dem von Herrn Dr. Schallenberger erwähnten Sinn zu treffen.

An Herr Dr. Mahrrens gerichtet bezieht er sich auf die Ausführung, dass die Transportbedingungen im Prinzip nur bis zum Mittelmeer eingehalten würden, danach aber nicht mehr, und fragt, welche Einflussmöglichkeiten hinsichtlich der Kontrolle gesehen würden.

Herr Dr. Maisack legt dar, dass ihm keine Abfertigungszahlen vorlägen.

Zur Rolle Schleswig-Holsteins führt er aus, dass der Erlass in Schleswig-Holstein ähnlich dem Hessens sei. Gerade bei dem neuralgischen Punkt, welche Belege man sich vorlegen lassen müsse, sei es wichtig, dass nicht nur die Adresse der Verladestation vorliege, sondern auch eine englischsprachige Bescheinigung der zuständigen Behörde über die Existenz sowie der Ausstattung der Station. In Hessen werde außerdem noch eine Reservationsbescheinigung gefordert. Schleswig-Holstein ziehe mit Hessen fast gleich. Auf jeden Fall sei es so, dass die drei Länder Schleswig-Holstein, Hessen und Bayern bei der Kontrolle der Tiertransporte einsame Spitze im Bundesgebiet seien.

Nach seinen Kenntnissen werde in Baden-Württemberg nichts gemacht. Dort werde die Auffassung vertreten, dass wegen der Blauzungenkrankheit keine Transporte erfolgten. Sofern es Transporte gebe, würden diese von der Sammelstelle in Chemnitz abgefertigt. Erlasse ähnlich Schleswig-Holsteins, Hessens oder Bayerns gebe es dort nicht. Diese Länder seien spitze und stächen wohlthuend ab von der Bundesregierung, die in diesem Bereich - wie in vielen anderen tierschutzrechtlichen Bereichen - nichts tue.

Herr Schallenberger weist darauf hin, dass es immer dann, wenn die Politik nicht weiterwisse und an rechtliche Grenzen stoße, das Instrument der freiwilligen Selbstverpflichtung gebe. Er sei der festen Überzeugung, dass eine derartige freiwillige Selbstverpflichtung in Schleswig-Holstein möglich sei.

Herr Dr. Mahrrens macht darauf aufmerksam, dass der Bund Zugriff auf die TRACES-Daten habe. Diese bezögen lange Transporte ein. Er habe kürzlich gehört, dass etwa 40 % aller Drittlandtransporte aus Niedersachsen erfolgten.

Mit dem von ihm in seinen einleitenden Worten angesprochenen 29-Stunden-Transport habe er quasi den innereuropäischen Transport angesprochen, der rechtlich weitgehend durch die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur gedeckt sei. Die Tiere könnten innerhalb Europas ausgeladen und versorgt werden, sie hätten Ruhezeiten. Die Qualität der Transportfahrzeuge habe sich erheblich verbessert. Die Lüftungssysteme hätten sich verbessert, die Versorgungsmöglichkeiten der Tiere im Fahrzeug hätten sich verbessert.

Was sich verändert habe, sei das Verhalten der Tiere während des Transportes, insbesondere bei Rindern. Als er mit Untersuchungen zu Langtransporten von Rindern begann, habe es teilweise Transportabschnitte gegeben, in denen alle Tiere innerhalb ihrer Ladebuchten gelegen und wiedergekaut hätten. Bei den letzten Untersuchungen sei festgestellt worden, dass die Tiere nur noch zu höchstens 10 % gelegt hätten. Es sei nicht bekannt, woran das liege.

Er sei auf die Bedingungen eingegangen, die in einem Drittland herrschen müssten, um einen Export durchzuführen. Die jeweils zuständige örtliche Behörde müsse überblicken können, ob die Bedingungen in dem Drittland gegeben seien. Dazu sei sie schlichtweg nicht in der Lage und überfordert. Solange diese Unsicherheiten bestünden, seien aus seiner fachlichen Sicht Transporte nicht genehmigungsfähig.

Aus vielen Berichten sei bekannt, wie es den Tieren im Drittland gehe. Auch das sei ein Aspekt, der in eine Exportgenehmigung einbezogen werden müsse. Der Bund habe das Außenvertretungsrecht und schließe Verträge. Er müsste die Tierschutzaspekte zum Verbringen der Tiere in das Drittland einbeziehen, was er bisher regelmäßig nicht mache. Übergeordnet habe sogar die Kommission das Verhandlungsrecht für alle Exporte außerhalb der EU. Auch sie müsste etwas tun. Das geschehe nicht. Er sehe keine Möglichkeit, die oft dokumentierten Verstöße gegen Tierschutz in den Griff zu bekommen, wenn nicht auf diesen Ebenen entsprechende Möglichkeiten geschaffen werden.

Abg. Rickers vermutete, das veränderte Verhalten der Tiere bei Transporten habe mit veränderten Haltungsbedingungen zu tun. Sodann erkundigte er sich, wie weit man in den genannten 29 Stunden mit einem Transport komme.

Herr Dr. Mahrrens erläutert, dass die Mittelmeerhäfen von den ihm bekannten Abfertigungsorten erreichbar seien. Die Häfen in Spanien seien es nicht. Hier gebe es Versorgungsstationen an der französisch-spanischen Grenze, die gelistet und in die Transportplanung einzu beziehen seien. Im Rahmen eines EU-Projektes sei inzwischen auch eine Buchbarkeit der Versorgungsstation im Sinne einer Hotelbuchung etabliert. Diese Stationen seien zertifiziert. Die Ausstattungsmerkmale und Versorgungsmöglichkeiten für die Tiere seien dezidiert, niedergelegt und geprüft. Insofern bestehe hier ein hoher Informationsstand für einen tiergerechten innergemeinschaftlichen langen Transport. Sobald die EU-Grenze überschritten

werde, gebe es ein Problem. Es gebe keine Information und damit keine Planbarkeit der Transporte.

Abg. Rickers meint, dass häufig der Markt entscheide, ob bestimmte Dinge gingen. Es sei eine Frage des Preises, ob ein Angebot angenommen werde, wenn es im System eingepreist werde.

Herr Dr. Mahrrens berichtet, der sei an mehreren EU-Projekten zum Tiertransport beteiligt gewesen, und schildert ein konkretes Beispiel von Transporten, nämlich die Schaffung einer Kontrollstelle für den Transport von Kälbern aus Irland auf den Kontinent. Diese von der EU finanzierte Kontrollstelle habe nicht die Kapazität, alle Transporte aus Irland aufzunehmen, da das Problem darin bestehe, dass es sich in der Regel um nicht abgesetzte Kälber handle, die auf lange Transporte gingen. Aus seiner Sicht sei dies ein Ding der Unmöglichkeit, weil die Tiere an Bord der Fahrzeuge nicht versorgt werden könnten. Diese Transporte seien ein saisonales Geschäft. Etwa 100.000 irische Kälber gingen im Frühjahr innerhalb von drei Monaten auf den Kontinent. Damit sei die Kontrollstelle weit überfordert.

Abg. Eickhoff-Weber sagt, wenn über Tiertransporte in Europa gesprochen werde, werde nicht nur über Färsen aus Schleswig-Holstein gesprochen. Es handle sich vielmehr um ein europäisches Phänomen, bei dem sie immer mehr Probleme sehe.

Sie spricht die Ausführungen von Herrn Dr. Mahrrens hinsichtlich der Erlasse in drei Bundesländern an, aber auch die Verunsicherung der Kreisveterinärinnen und Kreisveterinäre. Vor dem Hintergrund, dass Vorlaufatteste nicht den endgültigen Bestimmungsort enthalten müssten, sei der Erlass in Schleswig-Holstein gewissermaßen Augenwischerei, da die Transporte in Drittländer von Sammelstellen außerhalb Schleswig-Holsteins erfolgten.

Sie geht sodann auf die bestehende EU-Verordnung ein und stellt die Frage, wie es möglich sei, dass deren Bestimmungen seit Existieren nicht eingehalten würden.

Sie erkundigt sich ferner nach dem Grund für die Sammelstellen und keinen direkten Transport in ein Bestimmungsland.

Sie geht auf die von Herrn Dr. Schallenberger angesprochene Frage der Moral und der Ethik ein und hält es für erforderlich, weiter darüber zu diskutieren. Es sei Verantwortung aller, dass das Leiden von Tieren auf langen Transporten aufhöre.

Abg. Rickers weist darauf hin, dass der Transport von Zuchttieren aus Schleswig-Holstein nicht mit dem Export von Schlachttieren vermischt werden dürfe. Bauernbashing mache keinen Sinn.

Frau Dr. Bruhn von der Deutschen Juristischen Gesellschaft für Tierschutzrecht e.V. geht auf die Aussage ein, dass aus Schleswig-Holstein Zuchttiere exportiert würden. Sie macht darauf aufmerksam, dass selbst der Bauernverband gesagt habe, dass die Tiere nach drei Laktationsperioden geschlachtet würden. Im Hinblick auf die strafrechtliche Bewertung und die klar im Raum stehende Beihilfetätigkeit der Amtsveterinäre und gegebenenfalls der Transporteure spiele es keine Rolle, zu welchem Zeitpunkt das Tier der Schlachtung zugeführt werde, wenn sie nach deutschem Recht als tierquälerisch anzusehen sei.

Es sei völlig unerheblich, welche Vorgaben bezüglich der Schlachtung in dem jeweiligen Land bestünden. Sei eine Schlachtung nach deutschem Recht als Tierquälerei anzusehen, sei man in einem Bereich, in dem eine Beihilfestrafbarkeit der Amtsveterinäre und der Transporteure klar im Raum stehe, sofern Sie davon wüssten, dass es in dem Bestimmungsland dazu komme. Wenn gesagt werde, dass trächtige Tiere als Zuchttiere exportiert würden, sei dies Augenwischerei.

Abg. Eickhoff-Weber stellt klar, dass hier kein Bauernbashing beschrieben werde. Die Bauern seien genauso betroffen. Es sei eindringlich vorgetragen worden, dass auch die Landwirtschaft ein Interesse an einer ordentlichen Vorgehensweise habe. Ein innereuropäischer Transport von irischen Kälbern auf den Kontinent sei etwas anderes als ein Export in Drittländer. Hier bestehe Einigkeit.

Herr Dr. Maisack vertritt die Auffassung, er gehe nicht so weit zu sagen, die Erlasse in Bayern, Hessen und Schleswig-Holstein seien Augenwischerei. Sie gingen aber weitgehend ins Leere durch die Möglichkeit der Transportunternehmer, sich die Sammelstelle auszusuchen, von der aus sie den Transport in das Drittland vornehmen lassen wollten. Das werde durch die EU-Tiertransportverordnung zugelassen. Das könne er kritisieren, aber nicht ändern. Das sei im Verwaltungsrecht einmalig. Wolle man ein Haus bauen, könne man sich die Geneh-

migungsbehörde nicht aussuchen. Auch bei Erteilung einer Waffengenehmigung könne man nicht zu einer anderen als der zuständigen Behörde gehen.

Das sei der Grund, aus dem man über die Vorlaufatteste nachgedacht habe. Er selbst schreibe seit 30 Jahre Artikel zum Tierschutz. Er sei bereits vor mehr als zehn Jahren von bayerischen Amtstierärzten angesprochen worden, ob es eine Möglichkeit gebe, die Vorlaufattestausstellung abzulehnen, weil bekannt sei, wohin die Tiere gingen, wie es den Tieren auf dem Transport gehe und was mit den Tieren im Bestimmungsland passiere.

Leider gebe es die Situation, dass das Verwaltungsgericht Schleswig ziemlich lapidar gesagt habe, bei der Vorlaufgenehmigung gehe den Tierarzt nur die seuchenrechtliche Problematik etwas an; was mit den Tieren später passiere, nicht. Er meine, dass das gegen das Staatsziel Tierschutz im Grundgesetz und gegen das Unionsziel Tierschutz verstoße.

Es gebe viele Diskussionen darüber, welche Bedeutung ein Staatsziel habe. Eines sei aber unstrittig. Das Staatsziel bedeute, dass sich jede Behörde, wenn sie eine Handlung vornehme, die Auswirkungen auf den Tierschutz habe, diese Auswirkungen klarmachen müsse. Die Auswirkungen müssten abgewogen werden mit den Gesichtspunkten, die für die Verwaltungshandlung sprächen. Damit unvereinbar sei, einem Amtstierarzt, der wisse, dass sein Handeln Auswirkungen auf den Tierschutz habe, zu sagen, er dürfe das nicht berücksichtigen. Er wünsche sich, dass eine Entscheidung nicht nur im Eilverfahren, sondern in der Hauptsache getroffen werde.

Frau Dr. Bruhn weist darauf hin, dass die bisherigen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte Eilentscheidungen seien. Es habe eine summarische Prüfung stattgefunden. Es habe weder eine umfassende unionsrechtliche Würdigung des Sachverhalts noch eine verfassungsrechtliche Würdigung des Sachverhalts stattgefunden. Sie halte die Argumentation nicht für hinreichend. Hier sei eine künstlich isolierende Betrachtung der Vorlaufatteste und der anschließend zu erteilenden Genehmigung vorgenommen worden. Der Lebenssachverhalt, der eigentlich einer sei, sei aufgesplittet worden. Das habe zu einem Widerspruch mit Blick auf die strafrechtliche Bewertung der verwaltungsrechtlich vorgenommenen Bewertung geführt. Auch sie meine, dass dies in der Hauptsache umfassend geklärt werden müsste.

Herr Dr. Mahrrens erläutert, die deutsche Tierschutztransportverordnung beruhe auf der damals vorhandenen Europäischen Richtlinie 628/91. Eine Richtlinie müsse in nationales

Recht überführt werden, damit sie im Mitgliedstaat Wirksamkeit erlange. Nach Erlass der nationalen Transportverordnung habe sich, weil sich das Verwaltungshandeln im föderalen Staat als sehr unterschiedlich erwiesen habe, eine Gruppe der Arbeitsgemeinschaft Tiererschutz der Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz gebildet, die ein Handbuch Tiertransporte als sogenanntes Living Document verfasst habe, in dem sukzessive neue Rechtsauslegungen, neue wissenschaftliche Erkenntnisse und dergleichen eingefügt worden seien.

Weil auch die EU erkannt habe, dass die Mitgliedstaaten die Richtlinie völlig unterschiedlich in nationales Recht umgesetzt hätten - die EU-Tierschutzrechtssetzung sei aus Wettbewerbsgründen an die Kommission gezogen worden -, sei die Richtlinie zur Verordnung geworden. In der Zeit, in der sie entstanden sei, sei sie mit direkter Wirksamkeit zur Vermeidung unterschiedlicher Auswirkungen im Rat verhandelt worden. Die Verordnung sei als Diskussionsstand verabschiedet worden. Die darin festgelegten Dinge würden auch heute noch sehr unterschiedlich umgesetzt.

Der erste Landeserlass, der zum Gebrauch der elektronischen Daten zur Überwachung von Tiertransporten landesweit auffordere, stamme aus dem Jahr 2015 aus Schleswig-Holstein. Dieser Erlass habe die Behörden bei Abfertigung dazu verpflichtet, Zugang zu diesen Daten sicherzustellen. Auch während des Transportes müsse die zuständige Behörde Zugang zu diesen Daten haben. Das sei gewissermaßen ein Online-Zugang, der einen Zugang zu Daten in Echtzeit ermögliche. Damit sei die Grundlage für einen Echtzeit-Online-Zugang gelegt. Es habe lange gedauert, bis die Behörden aus ihrer Sicht rechtssicher auf diese Daten zugreifen hätten dürfen. Dann hätten technische Schwierigkeiten begonnen. Die Daten seien in einem EU-Projekt vereinheitlicht worden, sodass bundesweit alle Behörden mit demselben Softwareformat hantieren könnten.

Auch jetzt noch richte das FLI Workshops für zuständige Behörden ein, mit denen sie in die Lage versetzt würden, den Zugang zu diesen elektronischen Daten zu bekommen und diese Daten auswerten zu können. Die Norm, dass Zugang zu elektronischen Daten zu gewähren sei, habe seit 2007 Rechtsgültigkeit; die erste Umsetzung sei erst zwölf Jahre später erfolgt. Jedes Gesetz sei nur so gut wie sein Vollzug.

Abg. Petersdotter erkundigt sich bei Herrn Dr. Maisack danach, wie die Debatte seit Veröffentlichung des Artikels in diesem Zusammenhang verlaufen sei.

Er legt dar, dass er die Ausführungen von Frau Dr. Bruhn teile; nichtsdestotrotz hätten die Gerichtsentscheidungen Geltung. Auf deren Grundlage sei ein weitreichender Erlass verändert worden. Er möchte wissen, ob bekannt sei, ob irgendwo in der Bundesrepublik ein Hauptsacheverfahren durchgeführt worden sei.

Herr Dr. Schallenberger und Herrn Dr. Mahrrens fragt er danach, ob diese beurteilen könnten, wie gut die Rinder aus Schleswig-Holstein in den Ländern, in denen sie eingesetzt würden, unter den Bedingungen, die dort zu finden seien, für Zuchtzwecke geeignet seien sowie nach Ergebnissen hinsichtlich der Rinderpopulation und der Milchproduktion.

Herr Dr. Maisack schickt voraus, dass es sich um eine Serie von drei Artikeln handele. In einem ersten Artikel sei das sogenannte Sammelstellenhopping beklagt worden, in einem zweiten Artikel sei es um die Frage gegangen, was sich die Behörde vor Genehmigung eines langen Nutztiertransportes belegen lassen müsse, damit sie den Transport genehmigen könne, und im dritten Artikel sei es um die Frage der möglichen Beihilfe zur tierquälerischen Schlachtung gegangen. Wenn sich der Amtstierarzt der Beihilfe schuldig mache, machten sich auch der Transporteur sowie der Transportorganisator sowie der Bauer, der die Tiere mit dem Ziel der tierquälerischen Schlachtung schicke, schuldig.

Das Thema sei nicht deshalb in den Mittelpunkt gestellt worden, weil er glaube, dass damit Strafverfahren gegen genehmigende Amtstierärzte stattfänden, sondern weil er deutlich habe machen wollen, dass ein Amtstierarzt, der sich weigern wolle, an einem solchen Transport mitzuwirken, das Recht dazu habe. Im Beamtenrecht gebe es eine Vorschrift, nach der man als Beamter die Befolgung einer Weisung jederzeit verweigern könne, wenn das aufgetragene Verhalten einen Tatbestand des Strafgesetzes oder einer Ordnungswidrigkeit erfülle.

Er vertrete nach wie vor die Auffassung, dass dies eine Beihilfe darstelle, selbst wenn es nicht zu einem Strafverfahren komme. Die Staatsanwaltschaften hätten bei Auslandstaten die Möglichkeit, aus Opportunitätsgründen von der Strafverfolgen abzusehen.

Im Anschluss an die Artikel habe es einige Diskussionsbeiträge gegeben, auch einige, die in seine Richtung gegangen seien. Es habe auch Stellungnahmen aus Landesministerien gegeben. Die Diskussion gehe weiter. In der nächsten Ausgabe des „Amtstierärztlichen Dienstes“ werde es einen Artikel eines Rechtsanwalts geben, der die Transportunternehmen vertrete.

Zur Frage der möglichen Beihilfe führt er Folgendes aus: Das OVG Schleswig habe in seinem Beschluss eine Beihilfestrafbarkeit deswegen bezweifelt, weil der Amtsveterinär verpflichtet sei, das Vorlaufattest auszustellen. Es gebe die sogenannte Pflichtenkollision. Wenn man eine Straftat in Erfüllung der öffentlich-rechtlichen Pflichten erfülle, sei man gerechtfertigt. Seiner Ansicht nach sei hier der Gedanke des sogenannten Rechtsmissbrauchs zu kurz gekommen. Einen Rechtsmissbrauch nehme man in der Rechtswissenschaft immer dann an, wenn jemand ein Recht ausübe und damit einen Zustand herstellen wolle, der eigentlich dem Recht widerspreche. Ein Transportunternehmer, der Tiere in ein Land mit voraussehbar tierquälerischer Schlachtung transportieren wolle, strebe einen Zustand an, der dem EU-Recht widerspreche. Das könne man aus Artikel 12 der EU-Tierschlachtverordnung ableiten. Diese sehe vor, dass Fleisch aus Drittländern nur ins Unionsgebiet importiert werden dürfe, wenn eine Bescheinigung vorgelegt werde, dass bei der Schlachtung alle Vorschriften der EU-Schlachtverordnung eingehalten worden seien. Daraus sei ersichtlich, dass die EU nach EU-Recht tierschutzwidrige Schlachtungen nicht einmal ex post fördern wolle, indem das Fleisch in die EU importiert werde. Also wolle sie noch mehr verhindern, das ex ante aus dem Unionsgebiet Tiere zur tierquälerischen Schlachtung exportiert und tierquälerisch geschlachtet würden. Deswegen sei er der Auffassung, dass es, wenn eine solche tierquälerische Schlachtung mit hoher Wahrscheinlichkeit bevorstehe, keinen Anspruch auf die Transportgenehmigung gebe, also auch keine Verpflichtung, eine Transportgenehmigung zu erteilen. Deshalb bleibe es dabei, dass die Ausstellung einer Transportgenehmigung eine rechtswidrige Beihilfe zu dieser in der tierquälerischen Schlachtung liegenden Straftat sei.

Frau Dr. Bruhn fügt hinzu, ihr sei derzeit kein Hauptsacheverfahren bekannt. Insofern wäre es wünschenswert, wenn es zu einem Hauptsacheverfahren käme, sodass die Fragen geklärt werden könnten. In den Eilentscheidungen sei die Rechtsmissbräuchlichkeit völlig ausgeblendet worden.

Herr Dr. Mahrrens geht auf die Frage nach dem Ziel der Tierzuchtexporte in Drittstaaten ein und legt dar, der Zweck sei der Aufbau einer milcherzeugenden oder einer Zuchtpopulation in den Empfängerländern, für die die entsprechenden Ressourcen und Ausstattungen in den Betrieben vorhanden sein müssten. Exportiert würden relativ viele Tiere von Hochleistungsrassen. Der Export von schwarz-bunten Milchleistungstypen nach Israel beispielsweise habe dazu geführt, dass dort eine Milcherzeugung stattfinde. Dort würden Hochleistungsherden erfolgreich aufgebaut. In anderen Fällen für den nordafrikanischen Raum sei ihm das nicht

bekannt. Es fehle eine bedarfsgerecht Fütterungsgrundlage für eine bedarfsgerechte Versorgung der Tiere mit Raufutter. Das gelte auch für Südspanien.

Im Einzelfall möge es Rinderherden geben, die etwa der Aufsicht eines Prinzen unterstünden, also in sehr eng begrenzten, festgefügtten Verhältnissen. Ihm sei aber nicht bekannt, dass entsprechende Herden aufgebaut würden, die die Masse der Exporte rechtfertigten, noch dazu, wenn die Tiere mehrjährig genutzt würden. Die Exportzahlen gingen nicht zurück. Aus der Türkei beispielsweise sei bekannt, dass die Exporte zurzeit reduziert seien. Die derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnisse führten aber auch dazu, dass die Population abgebaut werde. Trotzdem fänden Transporte in die Türkei statt.

Herr Dr. Schallenberger führt aus, in vielen Ländern müsste es, da bereits seit vielen Jahren exportiert werde, sogenannte blühende Landschaften geben. Man könne davon ausgehen, dass eine HF-Kuh bei mittelgutem Management etwa 10.000 l Milch erzeuge. In vielen anderen Ländern wäre es bereits eine Topleistung, wenn 5.000 kg in der ersten Laktation erzielt würden. Häufig sinke die Leistung in den Folgelaktationen ab.

Es gebe auch Spitzenbetriebe, wo Tiere unter klimatisierten Bedingungen gehalten würden. Das sei aber nicht Standard.

In den Golfstaaten werde zurzeit eine hohe Milchproduktion aufgebaut. Die Gestehungskosten pro Liter beliefen sich auf 4,50 \$ bei einem Verkaufspreis von 10 \$. Bei dort vorhandenen Wirtschaftskraft könne man so etwas aufbauen; die Tiere würden aus Kanada eingeflogen. Allerdings pflegten diese Bedingungen in Marokko oder Kasachstan grundsätzlich nicht da zu sein. Der Erfolg von Farmen hänge häufig an wenigen Leuten, die entsprechendes Know-how hätten. Häufig sei es billiger, von außen zu importieren als im Land etwas aufzubauen.

Abg. Metzner erkundigt sich nach Rechtsnormen hinsichtlich einer Schlachtung in den in dem Erlass genannten Ländern.

Herr Dr. Mahrrens berichtet, dass es - abgesehen von der Türkei - eigentlich in keinem der südlichen oder südöstlichen Anrainerstaaten Schlachthöfe gebe. Es existierten keine rechtlichen Vorgaben, die hinsichtlich des Tierschutzes zu erfüllen seien, die kontrolliert würden. Alle diese Länder seien Mitgliedsländer der Weltgesundheitsbehörde, die sich Standards für

den Tierschutz beim Transport sowie bei der Schlachtung gegeben habe. Das beziehe das Schächten ein. Eine Vielzahl dieser Länder sei islamisch orientiert und habe tradierte Anforderungen an die Schächtung. Bemühungen um Fortbildungen im Hinblick auf tierschutzgerechte Tötungen stießen regelmäßig auf Misserfolg. Es gebe weder Rechtsstrukturen noch Infrastrukturen, um den Tierschutzanforderungen gerecht zu werden, wie sie in der Bundesrepublik bekannt seien, aber auch keine gemäß der freiwilligen Verpflichtung der Länder gemäß der Vorschriften der Weltgesundheitsbehörde.

Abg. Bornhöft erkundigt sich danach, wo eine mögliche Kontrolle für Transporte in Drittstaaten angesiedelt sein sollte. Ferner fragt er sich nach Überprüfungen bei unvorhergesehenen Ereignissen, etwa Stehen des Transportes im Stau.

Herr Dr. Mahrrens antwortet, die Mitgliedstaaten im Allgemeinen hätten das Auslandsvertretungsrecht, was den Aufbau von Handelsbeziehungen angehe, an die EU-Kommission abgegeben. Es gebe allerdings Ausnahmen, in denen bilaterale Handelsabkommen mit Einzelstaaten für Mitgliedstaaten möglich seien.

Er weist darauf hin, dass das Lebensmittel- und Veterinäramt, angesiedelt in Irland, in den Drittstaaten kontrolliere, ob die Anforderungen nach EU-Recht erfüllt seien, damit aus diesen Drittstaaten in die EU importiert werden dürfe. Diese Behörde müsste in die Überprüfung von Empfängerländern bei Tiertransporten genauso einbezogen werden hinsichtlich der Überprüfung der Rechtskonformität des dortigen Handelns nach EU-Recht. Wenn die Bundesrepublik bilaterale Abkommen mit einem Staat treffe, müsste sie die Anforderungen hinsichtlich des Tierschutzes in ihre Handelsbeziehungen einbeziehen. Das erfolge bisher nicht. Darin sehe er die einzige Möglichkeit für die Schaffung eines gemeinsamen Tierschutzniveaus innerhalb und außerhalb der EU.

Im Bereich langer Tiertransporte müsse man die Frage stellen, warum man, wenn diese Transporte dem Aufbau von Hochleistungsmilcherzeugungsherden in Drittstaaten dienen sollten, diese teuren, leistungsfähigen Tiere nicht in diese Länder fliege.

Herr Dr. Maisack geht auf die Frage ein, ob es ein Verbot der Tierquälerei in den in Rede stehenden Ländern gebe. In der Bundesrepublik gebe es den Tatbestand, dass sich strafbar mache, wer einem Tier erhebliche und zugleich länger anhaltende oder sich wiederholende Schmerzen oder Leiden zufüge. Nach seinem Wissen gebe es vergleichbare Straftatbestän-

de nur in Österreich und in der Schweiz, in Großbritannien und den skandinavischen Ländern.

Dahinter stecke auch die Frage nach dem Schächten. Es sei bereits angesprochen worden, dass Schächten unter bestimmten engen Voraussetzungen in der Bundesrepublik zulässig sein könne. Diese Voraussetzungen würden in den in Rede stehenden Ländern nicht erfüllt.

Naheliegender sei zu vermuten, dass ein derartiges Verhalten in den dortigen Ländern, sofern es dort nicht strafbar sei, auch bei uns nicht strafbar sei. Dazu verweist Herr Dr. Maisack auf § 9 StGB, die besage, wer zu einem Vorgang Beihilfe leiste, der nach deutschem Recht strafbar sei, sei auch dann strafbar, wenn der Vorgang nach dem Recht des eigentlichen Tatorts nicht strafbar sei.

Bevor Veterinärämter einen Transport genehmigten, müssten sie sich eigentlich von dem Transporteur den Zugangscode geben lassen, sodass sie sich während des Transports ständig einklicken und feststellen könnten, wo sich der Transport befinde. Ob jede Veterinärbehörde eine Genehmigung davon abhängig mache, sei ihm nicht bekannt. Wenn ein solcher Transport in einen Stau gerate, würden in der Regel die 29 Stunden überschritten. Konsequenz wäre höchstens, wenn der Stau vorhersehbar gewesen wäre, die Zuverlässigkeit des Transporteurs für zukünftige Genehmigungen zu hinterfragen.

Auf einen Einwurf des Abg. Bornhöft legt Herr Dr. Mahrrens dar, dass die Zuständigkeit beispielsweise dann wechseln könne, wenn etwa eine Kontrolle auf der Strecke stattfindet. Dann werde das örtlich zuständige Veterinäramt hinzugezogen. Auch diese Behörde müsse am Ort Kontrollzugang zu den elektronischen Daten bekommen. Sofern die Behörde einen Laptop mit Internetanschluss habe - das sei Resultat des von ihm bereits erwähnten EU-Projektes -, könnten die Daten innerhalb von 30 Minuten vorliegen. Es sei also möglich, dass diese Behörde an die Daten komme. Der geografische Verlauf der Fahrt müsse auf einer Landkarte dargestellt sein. So könne überprüft werden, wo der Transporter wann gewesen sei und ob die Anforderungen an den Tierschutz in dem bisherigen Transportabschnitt erfüllt gewesen seien. Er rate den Behörden am Abfertigungsort, ihre eigene Plausibilität während des Transportes zu überprüfen.

Auf eine Frage der Abg. Redmann legt Herr Dr. Mahrrens dar, in dieser Anhörungsrunde seien hinreichend die Anforderungen beschrieben worden, die von der zuständigen Behörde

an den Organisator für die Planung von langen Transporten in Drittstaaten zu stellen seien, um eine belastbare Plausibilitätskontrolle machen zu können. Wenn einem Tiertransport stattgegeben werde, müsse die Behörde anhand der zugänglichen Daten überprüfen, ob sie mit ihrer Plausibilitätskontrolle richtig gelegen habe. Das sei der normale Ablauf nach der Richtlinie 1/2005 und der Tierschutztransportverordnung.

Könnten die Anforderungen der zuständigen Behörde an einen tierschutzgerechten Transport durch den Transporteur nicht gewährleistet werden, sei die Abfertigung des Transportes zu untersagen. Diese Entscheidung bleibe nach der derzeitigen Rechtslage jeder einzelnen zuständigen Veterinärbehörde überlassen.

Da es aus bestimmten Drittländern Informationen gebe, die einen tierschutzgerechten Transport in diese Länder ausschließen, rate er jeder zuständigen Behörde dringend, die Abfertigung dieser Transporte so lange auszuschließen, bis die notwendigen Infrastrukturen, Versorgungsmöglichkeiten und Kontrollmöglichkeiten durch zuständige Behörden gesichert seien.

Abg. Petersdotter legt dar, nach seinem bisherigen Verständnis sei ein pauschaler Ausschluss bestimmter Empfängerländer nicht möglich, da jeweils eine Einzelfallprüfung stattfinden müsse.

Herr Dr. Mahrrens entgegnet, hier müsse man zwischen Rechtsgebieten unterscheiden. Er habe sich auf das Transportrecht bezogen. Sofern die Behandlung der Tiere im Drittland betroffen sei, handele es sich um ein anderes Rechtsgebiet, das in Abkommen einzubeziehen sei, die zwischen einzelnen Staaten oder der EU und Drittstaaten zu schließen seien.

Eine Einzelfallprüfung sei auch nach dem hessischen Erlass nicht ausgeschlossen. In dem Erlass stehe, dass die Transporte nicht abzufertigen seien, solange keine belastbaren Informationen beigebracht werden könnten.

Herr Dr. Maisack geht auf die Frage der Abg. Redmann ein, was man von einem Minister und was man von einem Landrat erwarten könne. In dem hessischen Erlass werde darauf hingewiesen, dass Transporte von landwirtschaftlichen Nutztieren auf dem Land- und Seeweg in die genannten Drittländer nur im Ausnahmefall genehmigungsfähig seien, da weiter-

hin auf den Transportrouten in diese Länder erhebliche Verstöße gegen tierschutzrechtliche Bestimmungen zu befürchten seien. Das bedeute, dass die Transporte nur im Ausnahmefall genehmigt werden dürften, und zwar dann, wenn hinsichtlich aller Genehmigungsvoraussetzungen eindeutig Belege vorlägen. Das sei etwas strenger formuliert als im schleswig-holsteinischen Erlass.

Da bekannt sei, dass dieser Erlass unterlaufen werde dadurch, dass die Tiere in Sammelstellen in andere Bundesländer verbracht würden, müsse sich ein Minister im Rahmen seiner politischen Möglichkeiten bemühen, dass alle Länder eine Vereinbarung darüber trafen, welche Belege in Zukunft einheitlich verlangt würden, bevor ein Tiertransport in eines der in Rede stehenden Länder genehmigt werde. Einvernehmen müsste bestehen, dass man von Versorgungsstationen nur dann ausgehen könne, wenn entsprechende Beweismittel vorlägen.

Der Landrat von Rendsburg-Eckernförde habe einen Versuch gestartet; dieser sei im Eilverfahren gescheitert. Man könnte überlegen, in ein Hauptsacheverfahren zu kommen. Dann müsste einem Transporteur generell verboten werden, zu einer Sammelstelle zu transportieren, wenn die Tiere in eines der in Rede stehenden Länder weitertransportiert werden sollten. In einem Hauptsacheverfahren müsste die Aussage des OVG, dass bloßes Besorgnispotenzial bestehe, aber keine Gefahr, widerlegt werden, indem man nachweise, dass ein Veterinäramt Tiertransporte genehmigt habe, obwohl diese nicht hätten genehmigt werden dürfen. Damit sei es nicht nur ein bloßes Besorgnispotenzial, sondern eine konkrete Gefahr, und dafür liege die Zuständigkeit beim Landrat.

Auf eine Nachfrage des Abg. Voß hinsichtlich der Vorlaufatteste weist Herr Dr. Mahrrens darauf hin, dass nach seinen Kenntnissen der Endbestimmungsort in den Vorlaufattesten nicht angegeben werden müsse. Vorlaufatteste würden mittlerweile auch ausgestellt, damit Tiere in Quarantäneställe gingen, die sich in der Nähe von Sammelstellen befänden.

Auf eine weitere Nachfrage des Abg. Voß bestätigt Herr Dr. Mahrrens, es sei nicht grundsätzlich so, dass der Bestimmungsort in den Vorlaufattesten nicht enthalten sei.

Deutscher Tierschutzbund - Landesverband Schleswig-Holstein

Herr Sauerzweig-Strey, Vorsitzender des Landesverbands Schleswig-Holstein im Deutschen Tierschutzbund gab an, er schließe sich seinen Vorrednern an, die Tiertransporte überwiegend juristisch betrachtet hätten. Er wolle die Angelegenheit eher auf der ethischen und emotionalen Weise betrachten. Sicherlich seien die Bilder aus den Medien bekannt, ebenfalls der Aufsatz von Herrn Dr. Maisack. Daraufhin hätten viele Landräte versucht zu reagieren.

Leider habe die Landwirtschaft sehr viel an Vertrauen in der Bevölkerung verloren. In erster Linie gehe es um wirtschaftliche Interessen und nicht um Tierschutzaspekte.

Generell lehne der Deutsche Tierschutzbund Tiertransporte in Drittstaaten ab. Generell werde die Verordnung nicht eingehalten. Es handele sich um eine EU-Verordnung, die unmittelbar geltendes Recht sei. Er sei verwundert darüber, dass Verstöße dagegen nicht wie in anderen Bereichen mit entsprechenden Strafen belegt würden.

Herr Stölken, 2. Beisitzer des Landesverbands Schleswig-Holstein im Deutschen Tierschutzbund, schließt sich diesen Ausführungen an. Er hoffe, dass die Transportverordnung der EU novelliert werde oder zumindest die geltenden Vorschriften eingehalten würden, was derzeit nicht der Fall sei. Er spreche sich daher grundsätzlich gegen Langzeittiertransporte aus.

Animals' Angels

Frau Bauer begrüßt die vorliegenden Anträge. Sie legt kurz den Hintergrund von Animals' Angels dar: Die Organisation bestehe seit 1991. Der Schwerpunkt der Arbeit liege auf dem Schutz von Tieren bei Tiertransporten. Sie selbst sei seit drei Jahren in einem Einsatzteam tätig und führe Begleitfahrten innerhalb der EU, aber auch in Nicht-EU-Länder durch.

Aufgrund der durchgeführten Begleitfahrten und der Einsätze vor Ort könne sie bestätigen, dass Transporte nicht rechtskonform durchgeführt würden. Spätestens seit dem EuGH-Urteil von 2015 sei zwingend vorgeschrieben, dass auch im nichteuropäischen Ausland die Tiertransportverordnung eingehalten werde. In der Realität erlebe sie allerdings andere Dinge.

Gerade bei Exporten außerhalb der EU-Grenzen gebe es keine Kontroll- oder Überwachungsmöglichkeiten.

Im Folgenden benennt sie einige Beispiele. Auf einem Einsatz nach Usbekistan sei festgestellt worden, dass die letzte Abladung der Tiere an der weißrussischen Grenze passiert sei. Zu diesem Zeitpunkt hätten noch 4.000 km Transportweg vor den Tieren gelegen; sie seien nicht mehr abgeladen worden. Das sei auf dieser Route anscheinend gängige Praxis; ihre Organisation habe schon von vielen Transporten gehört, dass in Russland und Kasachstan nicht mehr abgeladen werde.

In den Häfen und EU-Grenzkontrollstellen gebe es massive Probleme. Es fehle an nötiger Infrastruktur, um die Tiere bei Transportverzögerungen oder Notfällen entsprechend entladen, unterbringen und versorgen zu können. So gebe es etwa in einem spanischen Hafen, der die EU-Grenzkontrolle nach Marokko sei, keine Entlademöglichkeit für Tiere. Laut Verordnung sei vorgeschrieben, dass in der Hafenregion innerhalb einer zweistündigen Entfernung eine Entlademöglichkeit vorhanden sein müsse. Die nächstgelegene Entladestelle in Spanien sei 640 km entfernt. Diese Kontrollstelle habe nur eine Kapazität von vier Rindertransporten. Im März 2019 sei es aufgrund von Sturm und Unwettern zu einem Stopp des Fährverkehrs nach Marokko gekommen. Es seien aber acht Tiertransporte vor Ort gewesen. Einige Lkws seien zu den 640 km entfernten Abladestationen gefahren, andere zurück zu ihren Ausgangsorten, um nicht vier Tage im Hafen zu warten. Es habe auch zwei deutsche Transporte gegeben, die trotz vorheriger Warnung der Veterinäre an den Grenzkontrollstellen angekommen seien. Die Tiere hätten im Hafen 12 Stunden warten müssen, bevor sie am nächsten Tag auf die Fähre geladen worden seien.

Von der bulgarisch-türkischen Grenze sei bekannt, dass dort keine Einrichtungen vorhanden seien. Es gebe seit Jahren Berichte, dass Tiertransporte dort feststeckten, dass es zu Transportverzögerungen komme, die Tiere aber nicht einmal im Schatten geparkt werden könnten.

Sie benennt ferner extreme Temperaturen, die zu Hitze- und Kältestress führten. Auch wenn in der Theorie die Temperaturen in dem Fahrzeug zwischen 5 °C und 30 °C gehalten werden müssten, finde man in der Realität immer wieder Transporte, die in den heißen Sommermonaten in die Türkei oder nach Marokko führten oder in den Wintermonaten nach Russland, Usbekistan. Hier sei die Frage zu stellen, wie eine realistische Planung davon ausgehen

könne, dass bei zweistelligen Minustemperaturen die vorgeschriebene Plustemperatur auf den Transporten gehalten werden könne und wie die Transporte regelmäßig abgefertigt werden könnten. Daneben gebe es schlechte Straßenverhältnisse. Zugefrorene Sprengelsysteme bei niedrigen Temperaturen bedingten weitere Probleme.

Durch die schlechte Koordinierung und Planung von verschiedenen Transportabschnitten, Transportverzögerungen oder Pannen komme es oft zu Pannen bei der Versorgung der Tiere beispielsweise hinsichtlich der Futter- und Wasserversorgung. Hinzu komme, dass die Infrastruktur beispielsweise in Kasachstan anders als in der Bundesrepublik sei. Zum Teil sei es schwierig, unterwegs Wasser zu finden. Auf einer der letzten Begleitfahrten seien Tiere 42 Stunden ohne Wasserversorgung gewesen, bevor die Fahrer auf Toilettenanlagen Wasser hätten organisieren können.

Häufig sei den Fahrern die exakte Zieladresse nicht bekannt. Auch dies könne zu Verzögerungen führen.

Das Ziel der Tierschutztransportverordnung, nämlich einen besseren Schutz der Tiere während des Transportes, werde eindeutig verfehlt. Ein Exportstopp in bestimmte Drittstaaten sei längst überfällig.

Beim Transport in Länder, in denen keine ausreichenden Tierschutzbestimmungen vorhanden sind, müsse die Frage gestellt werden, wie er ethisch vertreten werden könne. Die geltenden EU- und nationalen Rechtsvorschriften würden bei Transporten nicht umgesetzt.

In diesem Zusammenhang verweise sie auf den Vorsorgegrundsatz der Verordnung 1/2005, Artikel 3. Er besage, dass Transporte bereits dann zu versagen seien, wenn die Möglichkeit unnötigen Leidens bestehen könnte. Nach Beobachtungen von Animals' Angels sei dies bei Transporten in Ländern des Maghreb, des Nahen Ostens oder Zentralasiens der Fall. Die Infrastruktur fehle. Vorgeschriebene Ruhepausen für die Tiere könnten nicht garantiert werden. Im Fall von Notfällen oder Transportverzögerungen sei eine Entladung auf einem Großteil der Strecke nicht möglich.

Im Folgenden zeigt sie einen kurzen Film von ihrem letzten Einsatz, einer Begleitung eines Transportes nach Usbekistan.

Abg. Redmann wendet sich Animals' Angels zu und möchte wissen, ob es Anfragen beispielsweise des Bauernverbandes oder anderer Verbände gebe.

Frau Bauer erwidert, dass vom Bauernverband niemand auf ihre Organisation zugekommen sei. Der Einsatz von Animals' Angels erfolge im Rahmen der Eigeninitiative. Ziel sei, dass die entsprechenden Fotos und Videos in die Öffentlichkeit beziehungsweise an die zuständigen Behörden gelangen. Die Behörden würden über Verstöße informiert. Dann gehe das Verfahren seinen Weg. Über das Ergebnis erfolge allerdings keine Information.

Abg. Petersdotter verweist auf die Debatte im Laufe des Vormittags und die Aussage, dass es 20 Jahre lang keine Beanstandungen gegeben habe und die Debatte plötzlich in die Öffentlichkeit gelangt sei, und bittet um Stellungnahme dazu. Außerdem fragt er nach Kontrollmechanismen, die Reaktion von Transportunternehmen sowie die Existenz von Versorgungsstationen.

Frau Bauer legt dar, Animals' Angels arbeite seit 20 Jahren dafür, dass sich der Tierschutz beim Transport verbessere. Seit dieser Zeit werde sowohl auf nationaler, als auch auf EU-Ebene, als auf internationaler Ebene über Missstände berichtet und versucht, aufzuklären. Sie halte die Debatte nicht für überraschend, sondern für überfällig.

Die Frage nach Kontrollinstanzen sei schwierig zu beantworten. Seien beispielsweise Tiere verletzt, werde versucht, die Polizei hinzuzuziehen. Das sei manchmal leichter, manchmal schwieriger. Auch innerhalb der EU sei es abhängig von dem Land, ob überhaupt jemand komme und kontrolliere. Außerhalb der EU sei es nahezu unmöglich, jemanden zu finden, der verantwortlich sei. Deshalb sei ungeklärt, was mit Tieren während des Transportes passiere für den Fall eines Unfalls, einer Panne oder bei Verzögerungen.

Transporteure reagierten sehr unterschiedlich. Die Reaktionen reichten von Handgreiflichkeiten bis hin dazu, dass manche Transporteure froh seien, dass Vertreter von Animals' Angels vor Ort seien, wenn etwas passiere, da sie versuchten, den Prozess beschleunigen.

Hinsichtlich der Versorgungsstationen berichtet sie von einer Begleitfahrt nach Usbekistan. Tiere seien schneebedeckt transportiert worden. Eine Versorgungsstation, die in Reichweite gewesen wäre, sei trotz eines drohenden Schneesturms nicht angefahren worden; Tiere

hätten 24 Stunden in dem Schneesturm ausharren müssen. Auf Nachfragen habe das zuständige Veterinäramt mitgeteilt, dass eine Anfahrt dieser Sammelstelle aufgrund der Witterungsbedingungen nicht möglich gewesen sei.

Animals' Angels lägen keine bestätigten Versorgungsstationen außerhalb der EU vor. Sollte es derartige Stellen geben, wäre es durchaus möglich, diese zu benennen, sodass sie überprüft werden könnten. Das sei aber nicht der Fall.

2. Verschiedenes

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Kumbartzky, schließt die Sitzung um 16:15 Uhr.

gez. Oliver Kumbartzky
Vorsitzender

gez. Petra Tschanter
Geschäfts- und Protokollführerin