



Umwelt- und Agrarausschuss des Schleswig-Holsteinischen  
Landtags  
z. Hd. Herrn Vorsitzenden MdL Oliver Kumbartzky  
Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Dircksenstraße 47  
10178 Berlin  
Fax: +49 (0) 30-400 54 68 69  
poststelle@djgt.de  
www.djgt.de

Betreff: Mündliche Anhörung zu den Anträgen „Tierexporte in  
tierschutzrechtlich problematische Staaten stoppen“ (Drucksache  
19/1291) und „Tiertransporte begrenzen und Tierschutzstandards  
durchsetzen“ (Drucksache 19/1332)

Wiesbaden, 06.05.2019

Der Verein ist durch  
Bescheinigung des Finanz-  
amtes Münster-Innenstadt  
(St-Nr.: 337/5975/0365) vom  
12.11.2013 als gemeinnützig  
anerkannt.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Spenden und Beiträge sind  
steuerlich abzugsfähig.

für die Einladung zur mündlichen Anhörung des Umwelt- und Agrarausschusses  
„Tierexporte in tierschutzrechtlich problematische Staaten stoppen“ am 8. Mai  
2019 bedanke ich mich sehr herzlich. An der Anhörung nehme ich gerne teil.

Vorab möchte ich gerne zu den beiden im Betreff genannten Anträgen für die  
DJGT die nachfolgende schriftliche Stellungnahme abgeben.

Diese gliedert sich in folgende Punkte:

- I. Aktuelle Erlasse in den Ländern Hessen und Schleswig-Holstein**
- II. Problem: Unterlaufen dieser Erlasse durch die Veterinärämter bestimmter Sammelstellen**
- III. Welches sind die hauptsächlichen Punkte, die eigentlich (und insbesondere nach den Erlassen aus Hessen und Schleswig-Holstein) eingehend geprüft werden müssten, aber von diesen Veterinärämtern allem Anschein nach weniger eingehend geprüft werden?**

Sparkasse Münsterland Ost  
Bankleitzahl 400 501 50  
Konto 0000 496 448

IBAN: DE84  
4005 0150 0000 4964 48  
BIC: WELADED1MST

**IV. Welche Möglichkeiten gibt es, gegen die allem Anschein nach rechtswidrige Genehmigungspraxis dieser Veterinärämter vorzugehen?**

**I.**

**Aktuelle Erlasse in den Ländern Hessen und Schleswig-Holstein**

In Hessen gibt es seit April 2019 einen Erlass. Danach sind Transporte von landwirtschaftlichen Nutztieren in die nachfolgend genannten Drittländer grundsätzlich nicht genehmigungsfähig, „da weiterhin auf den Transportrouten in diese Drittländer erhebliche Verstöße gegen die tierschutzrechtlichen Vorschriften zu befürchten sind:

Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbajdschan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan und Usbekistan.“

Ein ähnlich lautender Erlass in Schleswig-Holstein datiert v. 22. März 2019. Der entsprechende Satz lautet hier:

„Im Zuge der jüngsten Erkenntnisse ergibt sich, dass auf den Transportrouten in die folgenden Drittländer erhebliche Verstöße gegen den Tierschutz zu befürchten sind:

Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbajdschan, Irak, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tadschikistan, Türkei, Tunesien, Turkmenistan und Usbekistan.

Deshalb erfordert die Erteilung einer Genehmigung für Transporte insbesondere in diese Staaten, dass zur Überzeugung der Behörde alle Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorliegen. Nur wenn diese Überzeugung besteht, ist die Genehmigung zu erteilen.“

## II.

### **Problem: Unterlaufen dieser Erlasse durch die Veterinärämter bestimmter Sammelstellen**

Trotz dieser Erlasslage werden auch Rinder aus Hessen und Schleswig-Holstein weiterhin in die genannten Drittländer transportiert. Woran liegt das?

- Nach Art. 14 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 (im Folgenden: EU-Tiertransportverordnung) müssen lange, grenzüberschreitende Beförderungen von Nutztieren vor Transportbeginn behördlich genehmigt werden. Zuständig dafür ist die „Behörde am Versandort“ (Art. 14 Abs. 1 Satz 1).
- „Versandort“ ist nach Art. 2 Buchstabe r der EU-Tiertransportverordnung der Ort, an dem das Tier erstmals auf das Transportmittel verladen wird – also normalerweise der Bauernhof, in dem es bisher gehalten wurde.
- Aber: Nach Art. 2 Buchstabe r Satz 2 kann auch eine sog. Sammelstelle als Versandort gelten, einmal dann, wenn die Tiere vom Bauernhof bis zur Sammelstelle weniger als 100 km transportiert worden sind, aber auch dann, wenn der Transportweg zwar länger war, die Tiere aber auf der Sammelstelle mindestens sechs Stunden lang auf Einstreu und ohne Anbindung und mit Frischwasser ruhen konnten. Weitere Voraussetzung dafür, dass die Sammelstelle als Versandort gelten kann, ist, dass dort die zu transportierende Tiergruppe neu zusammengestellt wird.
- Damit haben die Viehtransportunternehmer die Möglichkeit, sich die Behörde, die für die Genehmigung ihres Transports nach Art. 14 EU-Tiertransportverordnung zuständig ist, selbst auszusuchen: Sie sammeln die Tiere auf verschiedenen Höfen ein, transportieren sie dann an eine von ihnen vorher ausgewählte Sammelstelle und lassen

sich ihren Ferntransport dann von dem für diese Sammelstelle zuständigen Veterinäramt genehmigen.

- Folge: Tierhalter und Transportunternehmen in Hessen oder Schleswig-Holstein können die dort geltenden Erlasse dadurch umgehen, dass sie die Tiere zu einer außerhalb dieser Länder gelegenen Sammelstelle transportieren und sich von dem für diese Sammelstelle zuständigen Veterinäramt dann ihren Transport – z. B. in die Türkei, nach Marokko oder Usbekistan – genehmigen lassen.
- Dass sich der Rechtsunterworfene auf diese Weise die für ihn zuständige Behörde selbst aussuchen kann, sollte es im Verwaltungsrecht normalerweise eigentlich nicht geben – aber im Recht der Tiertransporte ist es so.
- Das führt dann dazu, dass die Transportunternehmen in Deutschland sechs oder sieben Sammelstellen bevorzugt anfahren, weil sie wissen, dass die für diese Sammelstellen zuständigen Veterinärämter Tiertransporte, auch wenn sie in tierschutzrechtlich problematische Bestimmungsländer führen oder auf tierschutzrechtlich fragwürdigen Transportrouten verlaufen, in der Regel reibungslos genehmigen. Dafür bekannt sind u. a. die Sammelstellen in Aurich und Emsland (beide Niedersachsen) und die Sammelstelle in Teltow-Fläming (Brandenburg).
- Unser Problem – und das Problem der Tiere – besteht also darin: Es gibt in Deutschland eine Anzahl von Sammelstellen, an denen Amtsveterinäre tätig sind, die für Tierschutzanliegen allem Anschein nach weniger sensibel sind als andere (z. B. in Aurich, in Emsland oder in Teltow-Fläming). Es ist auffällig, dass Tiere, die aus den Erlass-Ländern (Hessen, Schleswig-Holstein, auch Bayern) stammen, an diese Sammelstellen transportiert werden, bevor sie dann z. B. nach Marokko, Usbekistan oder in die Türkei weiterbefördert werden. Die Veterinärämter dieser Sammelstellen erteilen die nach Art. 14 der

EU-Tiertransportverordnung erforderliche Genehmigung, obwohl ihnen aller Wahrscheinlichkeit nach keine belastbaren Nachweise für die Existenz und die ordnungsgemäße Ausstattung von Abladestationen vorgelegt werden, an denen die Tiere nach Anhang I Kap. V der EU-Tiertransportverordnung nach Ablauf bestimmter Fahrzeiten zwingend ausgeladen, gefüttert und getränkt werden sowie eine mindestens 24stündige Ruhezeit erhalten müssen.

**III. Welches sind die hauptsächlichen Punkte, die eigentlich (und insbesondere nach den Erlassen aus Hessen und Schleswig-Holstein) eingehend geprüft werden müssten, aber von diesen Veterinärämtern allem Anschein nach weniger eingehend geprüft werden?**

**1. Aufenthaltsorte (andere Bezeichnungen: Abladestationen; Kontrollstellen; engl.: staging points).**

- Nach Anhang I Kap. V der EU-Tiertransportverordnung müssen z. B. Rinder, wenn sie 14 Stunden lang transportiert worden sind, eine Pause von mindestens einer Stunde erhalten und in dieser Zeit getränkt und wenn nötig auch gefüttert werden. Danach kann der Transport weitere 14 Stunden lang fortgesetzt werden. Nach Ablauf dieser Zeit – also nach  $(14 + 1 + 14 =)$  29 Stunden – muss dann eine Abladestation erreicht worden sein, die nach ihrer Ausstattung bestimmte Anforderungen erfüllen muss (diese Anforderungen sind geregelt in der Verordnung EG Nr. 1255/97). An dieser müssen die Tiere noch vor Ablauf dieser 29 Stunden ausgeladen sowie gefüttert und getränkt werden und mindestens 24 Stunden lang ruhen können.
- Um einen grenzüberschreitenden langen Nutztiertransport genehmigt zu bekommen, muss der Transportunternehmer der Genehmigungsbehörde einen Transportplan vorlegen, der plausibel und wirklichkeitsnah sein muss und aus dem sich u. a. ergibt, das

nach jeweils spätestens 29 Transportstunden eine solche Abladestation erreicht sein wird.

- Im hessischen Umweltministerium hat es vor dem genannten Erlass verschiedene Gespräche mit allen Beteiligten einschließlich Transport- und Viehhandelsunternehmen gegeben. Nach Auskunft der hessischen Landestierschutzbeauftragten wurden von keinem Unternehmen belastbare Daten zu solchen Abladestationen auf den Transportrouten jenseits der EU-Außengrenze in die genannten 17 Länder vorgelegt. Nicht eine einzige Abladestation, die jenseits der EU-Außengrenzen auf einer Transportroute in diese 17 Länder liegt, konnte benannt und belegt werden – schon gar nicht die Zahl an Abladestationen, die erforderlich wäre, um die Transporte alle 29 Stunden unterbrechen und die Tiere ausladen zu können.
- Der hessische Erlass verlangt - damit davon ausgegangen werden kann, dass das rechtzeitige Erreichen einer verfügbaren Abladestation plausibel und wirklichkeitsnah dargelegt ist – Folgendes:
  - Die Angabe der geografischen Daten und genauen Adresse der Abladestation,
  - eine in englischer Sprache ausgestellte Bescheinigung der für die Abladestation zuständigen Behörde, dass dort ein Abladen und eine (den Anforderungen der Verordnung EG Nr. 1255/97 im Wesentlichen entsprechende) angemessene Versorgung der transportierten Tiere zulässig und möglich ist und
  - einen Reservierungsnachweis (also eine Erklärung des Inhabers der Abladestation, dass die Station zu dem in der Transportplanung vorgesehenen Ankunftszeitpunkt für die vorgesehene Tierzahl reserviert ist).
- Wenn die Veterinärämter an den Sammelstellen in Aurich, Emsland und Teltow-Fläming das auch so machen würden, würden aller

Voraussicht nach auch von dort aus keine Tiertransporte in die genannten Länder mehr abgefertigt. Warum?

- Wie aus den Medien zu entnehmen war, haben Bund und Länder vereinbart, dass jede Information, die ein Land mit Bezug auf solche Drittlandtransporte erhält und die für die Beurteilung von deren Zulässigkeit wesentlich ist, unverzüglich von diesem Land an alle anderen Ländern mitgeteilt wird.
- Wenn also den Veterinärämtern dieser Sammelstellen Nachweise für ausreichend ausgestattete Abladestationen auf den Transportrouten in die genannten Länder vorliegen würden, hätte aller Wahrscheinlichkeit nach das Land Niedersachsen bzw. das Land Brandenburg das Vorliegen dieser Nachweise den anderen Ländern unverzüglich weitergegeben.
- Daraus, dass das nicht geschehen ist, muss man schließen, dass den Veterinärämtern dieser Sammelstellen diese Nachweise nicht vorliegen und dass sie – obwohl damit die Einhaltung von Anhang I Kapitel V der EU-Tiertransportverordnung nicht plausibel gemacht worden ist und die Transportgenehmigung deshalb nicht erteilt werden dürfte – diese Transporte trotzdem genehmigen; denn welchen Grund sollten sie haben, belastbare Nachweise zu Abladestationen, die ihnen vorgelegt worden sind, gegenüber den anderen Ländern geheim zu halten?

## **2. Temperaturen im Innern des Transportfahrzeugs.**

- Nach Anhang I Kap. VI Nr. 3.1 der EU-Tiertransportverordnung dürfen die Temperaturen in einem Tiertransportfahrzeug nicht unter 5°C sinken und nicht über 30°C ansteigen (mit einer Toleranz von +- 5°C, die aber nicht dazu berechtigt, die Tiere bei weniger als 5° oder mehr als 30° zu transportieren, sondern die allein wegen möglicher Messungenauigkeiten eingeführt worden ist).

- Für den Zeitraum Juli/August 2018 wurden bei 38 Rindertransporten, die aus Deutschland über den Grenzübergang Kapitan Andreewo/Kapikule in die Türkei stattgefunden haben, für 37 dieser Transporte festgestellt, dass die Temperaturobergrenze von 30°C überschritten wurde, in den meisten Fällen über diverse Stunden hinweg. Obwohl die Temperaturen in dieser Region bekannt sind und mittels Wetterprognosen auch prospektiv mit Blick auf den einzelnen zu genehmigenden Transport ermittelt werden können, werden weiterhin auch in den Sommermonaten Rindertransporte in die Türkei genehmigt.
- Die Agrarministerkonferenz der Länder hat am 28. 9. 2018 an die zuständigen Behörden die „Bitte“ gerichtet, „bei der Entscheidung über die Genehmigung und Abfertigung von Ferntransporten in den Sommermonaten Juli, August und September zu berücksichtigen, dass die Temperaturvorgaben der EU-Verordnung 1/2005 nicht eingehalten werden können“.
- Vorher – nämlich in den Sommermonaten 2018 – sind in Deutschland 58 Tiertransporte in die Türkei abgefertigt worden, davon 16 an den Sammelstellen Teltow-Fläming und Oberspreewald-Lausitz in Brandenburg.
- Mit einer „Bitte“ an die Behörden der Sammelstellen wird man hier wahrscheinlich nicht weiterkommen. Notwendig wäre vielmehr, dass die CDU-Landwirtschaftsministerin in Niedersachsen und der der LINKEN angehörende Landwirtschaftsminister von Brandenburg ihre Rechts- und Fachaufsicht ausüben und ihren Veterinärämtern Tiertransporte in die Türkei wenigstens während dieser Sommermonate untersagen müssten.

### **3. Transporte mit einer Schiffspassage. Welche Voraussetzungen müssen vorliegen, damit ein solcher Transport genehmigt werden kann?**

- Das Schiff muss in einem Mitgliedstaat für den Transport von Tieren zugelassen sein;
- Für den Transportabschnitt auf See muss eine verantwortliche Person benannt werden, die während des Schiffstransports anwesend und handlungsfähig ist;
- Die Häfen von Rasa (Kroatien) und Koper (Slowenien) sind so lange nicht genehmigungsfähig, wie nicht nachgewiesen ist, dass die von der FVO (= Food and Veterinary Office der EU-Kommission) in ihren AUDIT-Berichten von 2018 festgestellten schwerwiegenden Mängel behoben sind;
- Schiffstransporte von Algeciras (Spanien) sind ebenfalls nicht genehmigungsfähig, weil es (s. Hessen-Erlass S. 5) belastbare Hinweise gibt, dass wegen einer mangelhaften Infrastruktur ein tierschutzgerechtes Verladen auf Schiffe dort nicht möglich ist;
- Nach dem Urteil des EuGH v. 19. 10. 2017 (C-383/16) muss auf Transportabschnitten außerhalb der EU stets eine Kopie des Fahrtenbuchs mitgeführt und fristgerecht und ordnungsgemäß ausgefüllt werden. Dies geschieht meines Wissens gegenwärtig auf den meisten Schiffstransporten nicht. Vor einer Transportgenehmigung, die eine Schiffspassage einschließt, muss folglich sichergestellt werden, dass die verantwortliche Person (s. o.) das Fahrtenbuch in Kopie nicht nur mitführt, sondern vollständig und auch fristgerecht ausfüllt.
- Die relativ höchsten Tierschutzstandards bei der Zulassung von Tiertransportschiffen in der EU hat z. Zt. Irland, wohingegen die Zulassungspraxis anderer EU-Mitgliedstaaten oft mangelhaft ist (Berichte EU-Kommission, DG Santé 2018-6447 und 2018-6449). Deswegen spricht Vieles dafür, dass die Transportgenehmigung nur erteilt werden darf, wenn nachgewiesen ist, dass es sich um ein von

Irland zugelassenes Tiertransportschiff (derzeit gibt es davon fünf) handelt.

#### **4. Innenhöhe der Transportfahrzeuge**

Bei Rindern sollte der Abstand zwischen dem Kopf des größten, in bequemer Haltung stehenden Rindes zur Innendecke mindestens 20 cm betragen (EU-Kommission, Wissenschaftlicher Veterinärausschuss, Bericht v. 11. März 2002, Empfehlung Nr. 12.3.30).

Transporte, die diesen Mindestabstand nicht gewährleisten können, dürfen nicht genehmigt werden.

#### **5. Einhaltung der Sozialvorschriften für die Fahrer**

Nach der Verordnung (EG) 561/2006 („Lenk- und Ruhezeitenverordnung“) darf ein mit zwei Fahrern durchgeführter Transport maximal 20 Stunden lang fahren.

Danach muss entweder eine Abladestation erreicht sein (mit 24stündigem Ruhen der ausgeladenen Tiere und einer ausreichenden Ruhezeit der Fahrer), oder es muss ein dritter Fahrer (der aber aus einer Ruhezeit kommen muss) zusteigen und kann den Transport für maximal 9 weitere Stunden fortsetzen.

Je nach Dauer des Transports, der nach Ablauf der 24-Stunden-Entladung der Tiere weitergeführt wird, kann auch noch ein vierter Fahrer erforderlich sein.

Von der Frage, ob die Einhaltung dieser Vorschriften erwartet werden kann, muss die Genehmigung nach Art. 14 EU-Tiertransportverordnung abhängig gemacht werden (vgl. dazu Handbuch Tiertransporte 2018, Anlage zu Kapitel D 2).

## **6. Passwort oder Zugangs-Code zu den Aufzeichnungen des Navigationssystems.**

Die genehmigende Behörde muss während des genehmigten Transportes prüfen können, ob die ihr vorgelegte Transportplanung auch tatsächlich eingehalten wird (insbes. ob zu dem im Transportplan vorgesehenen Zeitpunkt eine Abladestation erreicht worden ist und die Tiere dort ausgeladen werden und 24 Stunden lang ruhen können; ob die Temperaturunter- und obergrenzen eingehalten werden, auch während möglicher Standzeiten, z. B. an Grenzübergängen).

Das kann sie nur, wenn sie jederzeit auf die Aufzeichnungen zugreifen kann, die durch das nach Art. 6 Abs. 9 der EU-Tiertransportverordnung bei allen langen Beförderungen von Nutztieren obligatorische Navigationssystem erstellt.

Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung nach Art. 14 ist folglich, dass ihr der Transportunternehmer das Passwort oder den Zugangs-Code mitteilt, mit dem sie auf die Aufzeichnungen, die das Navigationssystem in Abständen von höchstens 15 Minuten an einen Server übermittelt, zugreifen kann.

## **IV.**

### **Welche Möglichkeiten gibt es, gegen die allem Anschein nach rechtswidrige Genehmigungspraxis dieser Veterinärämter vorzugehen?**

1. Der normale Weg wäre, dass das für die Rechts- und Fachaufsicht über diese Veterinärbehörden zuständige Landesministerium (also im Fall der Veterinärämter in Aurich und Emsland die CDU-Landwirtschaftsministerin in Niedersachsen; im Fall des Veterinäramts in Teltow-Fläming der der LINKEN angehörende Landwirtschaftsminister von Brandenburg) die Behörden z. B. anweisen würde, Tiertransportgenehmigungen in Drittländer nur noch zu erteilen, wenn für jede nach der Transportplanung

notwendige Abladestation der erforderliche Nachweis – also die genaue Angabe von Lage und Adresse, die englischsprachige Bescheinigung der örtlich zuständigen Behörde, dass die Station existiert und dass sie für Tiere dieser Art und Gattung geeignet ist und dass sie über die für ihre angemessene Versorgung und Unterbringung notwendigen Einrichtungen verfügt, sowie die Reservationsbestätigung – geführt ist).

Ob und wie man in diesem Sinne auf die zuständige Ministerin in Niedersachsen/den zuständigen Minister in Brandenburg einwirken kann und will, ist eine politisch zu entscheidende Frage.

2. Rechtlich ist der sehr zu begrüßende Versuch des Landkreises Rendsburg-Eckernförde, einem in seinem Zuständigkeitsbereich ansässigen Tierhalter den Tiertransport zur Sammelstelle Aurich gem. § 16a Abs. 1 Satz 1 TierSchG zu untersagen, weil deutliche Anhaltspunkte dafür bestanden, dass der von dieser Sammelstelle aus weitergehende Tiertransport von der dafür zuständigen Veterinärbehörde entgegen Art. 14 der EU-Tiertransportverordnung genehmigt worden wäre, in den Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes vor dem VG und dem OVG Schleswig vorerst leider gescheitert.

- Es könnte, nachdem hierzu bis jetzt lediglich Eilentscheidungen, die zudem bereits nach wenigen Stunden zu treffen waren, ergangen sind, überlegt werden, mit einer solchen auf § 16a Abs. 1 S. 1 TierSchG gestützten Anordnung ins Hauptsacheverfahren zu gehen. Möglich wäre dies, indem einem Transportunternehmer mit Sitz im Zuständigkeitsbereich der handelnden Behörde Rindertransporte zu den Sammelstellen in Aurich oder Emsland generell verboten werden, wenn die Absicht besteht, die Rinder von dieser Sammelstelle aus in eines der 17 genannten Länder weiter zu transportieren. Diese Anordnung wird nicht für sofort vollziehbar erklärt. Der Transportunternehmer müsste dann, wenn er nicht will, dass die Anordnung bestandskräftig wird, Anfechtungsklage dagegen erheben.

Einer frühzeitigen Erledigung des dadurch eingeleiteten Hauptsacheverfahrens durch den Abtransport einer Charge bereits konkret ausgesuchter Tiere stünde entgegen, dass die Anordnung auch künftige, noch nicht bereits konkret geplante Transporte umfasst.

Über diese Klage müsste also im Hauptsacheverfahren entschieden werden, bis hin – möglicherweise – zum Bundesverwaltungsgericht (die für ein Revisionsverfahren notwendige grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache ergibt sich hier daraus, dass im allgemeinen Interesse geklärt werden muss, ob es möglich ist, dass einige wenige, allem Anschein nach rechtswidrig handelnde Amtsveterinäre die in den o. g. Erlassen zum Ausdruck kommenden Bestrebungen von Landesregierungen anderer Länder, solche Rechtsverstöße zu verhindern, unterlaufen können).

- Was die Erfolgsaussichten angeht, so erscheint von Bedeutung, dass das OVG Schleswig in seinem Beschluss v. 29. 3. 2019 die – zu einem Einschreiten nach § 16a TierSchG berechtigende – konkrete Gefahr tierschutzrechtlicher Verstöße mit dem Dazwischentreten anderer kompetenzrechtlicher Ordnungsbehörden (hier also der für die Sammelstelle Aurich zuständigen Veterinärbehörde) abgelehnt hat; es läge hier keine Gefahr sondern ein bloßes „Besorgnispotential“ vor, welches ein Einschreiten nach § 16a Abs. 1 TierSchG noch nicht rechtfertige.

Wenn demgegenüber im Hauptsacheverfahren der Nachweis geführt würde, dass die für die Sammelstellen Aurich oder auch Emsland zuständigen Veterinärämter generell oder jedenfalls in größerer Zahl Tiertransportgenehmigungen entgegen Art. 14 der EU-Tiertransportverordnung ausstellen – z. B. ohne sich in Ansehung der in der Transportplanung angegebenen Abladestationen deren Existenz und ordnungsgemäße Ausstattung in der oben geschilderten Weise nachweisen zu lassen – dann wäre damit die vom OVG im Eilverfahren noch vermisste Gefahr nachgewiesen.

Nicht zuletzt könnte es auch unabhängig vom Ausgang eines solchen Gerichtsverfahrens sinnvoll sein, die rechtswidrige Genehmigungspraxis dieser Behörden zum Gegenstand eines öffentlichen Gerichtsverfahrens zu machen.

- Die Argumentation des VG Schleswig in dessen Beschluss v. 29.3.2019, es gehe um den Schutz der vorrangigen Verbandskompetenz des Landes Niedersachsen (und wohl auch der Organkompetenz des zur Erteilung der Genehmigung nach Art. 14 zuständigen Veterinäramts in Aurich) erscheint schon deswegen angreifbar, weil diese Kompetenz im Zeitpunkt der § 16a-Anordnung des Landkreises Rendsburg-Eckernförde und auch der verwaltungsgerichtlichen Eilentscheidungen noch gar nicht bestanden hat – sie konnte ja frühestens entstehen, wenn die Tiere auf die in Aurich gelegene Sammelstelle verbracht und dort auch tatsächlich angekommen waren. Demgegenüber bestand die Kompetenz des Landkreises Rendsburg-Eckernförde, zum Schutz der Tiere tätig zu werden, unzweifelhaft, da sich diese zu den genannten Zeitpunkten in seinem Bezirk befanden. Eine Entscheidung zum Schutz einer erst in der Zukunft entstehenden und im Entscheidungszeitpunkt durchaus noch ungewissen Behördenkompetenz erscheint fragwürdig – so fragwürdig, dass sich das OVG veranlasst gesehen hat, die Aufrechterhaltung der erstinstanzlichen Entscheidung im Beschwerdeverfahren zusätzlich mit dem Gegensatz „konkrete Gefahr vs. bloßes Besorgnispotential“ zu begründen. Der Nachweis einer konkreten Gefahr könnte aber geführt werden, wenn es gelingt, die rechtswidrige Genehmigungspraxis der genannten Veterinäramter anhand ausreichender Beispiele zu belegen.

Mit freundlichen Grüßen,

(Dr. Christoph Maisack)