

KOMMENTAR

Aus der EU werden pro Jahr vier Millionen Rinder, Schweine, Schafe und Ziegen in Drittländer transportiert, darunter allein 70 000 Rinder aus Deutschland. Nur etwa ein Prozent dieser Transporte wird auf der Straße kontrolliert. Immer wieder werden Bilder präsentiert, die furchtbare Zustände für die Tiere während der Transporte dokumentieren. Bereits 1989 hat der Journalist Manfred Karremann mit eindrucksvollen Reportagen und Dokumentationen auf die qualvollen Transportbedingungen aufmerksam gemacht. Tierschutzorganisationen wie die Animal Welfare Foundation oder die Animals' Angels arbeiten seitdem daran, die Transportbedingungen zu verbessern. In einer ZDF-Reportage berichtete Karremann 28 Jahre später, im Herbst 2017, geradezu wie bei einem Déjà-vu von unfassbaren Bedingungen bei Tiertransporten in Drittländer. Das rüttelte die Bevölkerung, Tierärzte und Politiker endlich auf. Auch der Agrar-ausschuss der Bundesregierung hat dazu eine Anhörung veranlasst, allerdings hat dies bis heute weder zu greifbaren Ergebnissen, geschweige denn zu konkreten Maßnahmen seitens der Bundesregierung geführt.

Handelsware Tier

Nach Aussagen der Tierschutzorganisation Animals' Angels haben sich die Bedingungen für die Tiere in den letzten Jahren innerhalb Europas zwar teilweise verbessert, doch das Grundproblem ist geblieben. Wir behandeln lebendige Tiere wie jede andere Handelsware und exportieren sie nach wie vor in Länder außerhalb der EU, von denen wir wissen, dass es dort keinerlei Gesetze zum Schutz der Tiere gibt. Zu den regelmäßigen Aufgaben von Amtstierärzten gehört es, alle Tiertransporte innerhalb der Europäischen Union und bis in Drittländer wie Usbekistan, Kasachstan, Moldawien, Eritrea, Türkei oder den Libanon abzufertigen. In der Praxis bedeutet das, Zeugnisse



Dr. med. vet. Claudia
Preuß-Ueberschär

Tierärzte für verantwortbare
Landwirtschaft e.V.,
cpreussueberschaer@googlemail.com

Auf der Strecke geblieben

*Transporte in Drittländer,
in denen Tierschutz kaum
Thema ist, unzureichende
Kontrollen und Amtsärzte,
die unter Druck stehen:
Bei Tiertransporten liegt
in der EU einiges
im Argen. Ein strenger
gesetzlicher Rahmen
ist überfällig!*

auszustellen und zu unterschreiben, die den Transport der Tiere aus rechtlicher Sicht ermöglichen. Der Amtstierarzt prüft dabei, ob die tierseuchen- und tierschutzrechtlichen Voraussetzungen gewährleistet sind.

Obwohl seit 2015 in einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs juristisch festgelegt wurde, dass die EU-Tierschutzbestimmungen bis zum Bestimmungsort eingehalten werden müssen, ist keine Verbesserung zum Beispiel im Hinblick auf Ladedichte, Wasserversorgung oder Belüftung eingetreten. Das zuständige Veterinäramt darf Tiertransporte erst dann auf die Reise schicken, wenn sich die Angaben des Händlers auch bestätigt haben. Die dokumentierten Missstände zeigen aber, dass es für die Veterinärbeamten hiesiger Behörden schier unmöglich ist, die Angaben des Viehhändlers zu prüfen und den Tierschutz bis zum Bestimmungsort und darüber hinaus bis zur Schlachtung zu garantieren. Dies allein müsste schon ein Kriterium für ein Abfertigungs- und Attestierungsverbot sein. Denn wir wissen aus zahlreichen Berichten, welche grauenhaften Schlachtpraktiken in den oben genannten Ländern gängige Praxis sind. Neben der üblichen Betäubungslosigkeit der Schlachtung (Schächtung) sind dort sehr häufig Praktiken an der Tagesordnung, die den Tieren vor ihrem Tod erhebliche und länger anhaltende oder sich wiederholende Schmerzen und Leiden zufügen, etwa durch Fesselung, den Griff in die Augen, mehrfach hintereinander ausgeführte Entblutungschnitte oder einen minutenlang währenden Todeskampf.

Mut zum Verbot

Amtstierärzte, die die Zertifizierung verantworten müssen, sind einem enormen Druck von Viehhandels- und Erzeugerseite ausgesetzt. Es ist ihnen nicht möglich, in jedem Einzelfall neben der fachlichen auch noch eine juristische Prüfung durchzuführen. In der Vergangenheit haben nur einzelne Veterinärbeamte

die Transportgenehmigung verweigert. Ein Beispiel für ein solch couragiertes Handeln hat 1992 der Veterinärämtsleiter des Amts Oldenburg Vechta, Hermann Focke, gegeben. Allerdings fand sein Vorgehen keinerlei Unterstützung, sondern er durfte im Gegenteil seine Tätigkeiten im Amt nicht mehr ausüben, was einen Karriereknick zur Folge hatte. Auch danach gab es nur einige wenige Beamte, die erfolglos versucht haben, die Transportgenehmigung zu verweigern. Doch aktuell scheint sich das Blatt zu wenden. In der Fachzeitschrift „Amtstierärztlicher Dienst“ gehen die renommierten Autoren Christoph Mai-

»Tierärzte sollten geschlossen für den Tierschutz eintreten.«

sack und Alexander Rabitsch nun erste Schritte zur Rechtssicherheit. Sie konstruieren aus juristischer Sicht die Beihilfe zu einer Straftat für alle Amtstierärzte, die im Zertifizierungsprozess beteiligt sind, weil nach Ansicht der Autoren bekannt sein sollte, dass in vielen der Zieldrittländer tierquälerisch mit den exportierten Tieren umgegangen wird.

Es bedurfte offensichtlich einer solchen Darstellung der rechtlichen Situation und der damit einhergehenden Rückendeckung für die amtlichen Kontrolleure, damit sich jetzt gleich mehrere Amtstierärzte in Bayern und Schleswig-Holstein mit Zustimmung und Unterstützung ihrer Landräte weigern, Tiertransporte mit ungewisser Zukunft abzufertigen. Mit Recht argumentieren die Tierärzte, dass ihre Berufsordnung Beihilfe zur Tierquälerei nicht vorsieht. Diese Reaktion ist großartig und mutig! Alle anderen Veterinärämter sollten sich anschließen und als gesamter Berufsstand ▷

FOTO: Vier Pfoten/Fred Dött



Ob die EU-Vorschriften beim Transport bis an den Bestimmungsort eingehalten werden, ist oft kaum kontrollierbar.

geschlossen für den Tierschutz eintreten. Jetzt ist auch die Politik gefragt, denn schon längst hätte seitens der Bundesregierung hier für Rechtssicherheit gesorgt werden müssen. Die dringend notwendige politische Maßnahme muss in einem kompletten Verbot von Tiertransporten in Drittstaaten bestehen. □

- ▷ Zum Weiterlesen: Maisack, C., A. Rabitsch (2018): **Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten.** In: Amtstierärztlicher Dienst 4
- ▷ Die ZDF-Reportage „**37 Grad – Geheimsache Tiertransporte**“ (2017) ist im Internet verfügbar unter kurzlink.de/ZDF_37Grad.



Was mit den Tieren jenseits der EU-Grenzen passiert, liegt häufig im Dunkeln.

Schlachttiere auf unseren Straßen

Der Transport von Tieren wird in seiner Relevanz für den Tierschutz häufig unterschätzt. Durch Auf- und Abladen sowie den Transport und den Zutrieb zur Schlachtung sind die Tiere immens dem Stress ausgesetzt. Dieser Transport erfolgt in Deutschland und Europa standardmäßig mit ein- oder mehrstöckigen Lkws. Große Tiere wie Rinder oder Schweine sind auf den Etagen verteilt untergebracht. Kleine Tiere wie Hühner, Puten oder Kaninchen werden dagegen in gestapelten Boxen oder Käfigen transportiert. Auf den Straßen in der EU sind dauernd lebende Tiere unterwegs. Allein in Deutschland werden laut dem Deutschen Tierschutzbund jährlich über 750 Millionen Tiere zu Schlachthöfen transportiert. Davon sind 80 Prozent Hühner, es folgen Schweine, Rinder und anderes Geflügel. Außer zum Schlachthof gibt es auch noch weitere Transporte, zum Beispiel vom Ferkelerzeuger zum Mastbetrieb oder analog dazu von der Brüterei zum Mäster. Rechnet man diese Transporte alle mit ein, sind allein in Deutschland jährlich rund 1,3 Milliarden Tiere auf den Straßen unterwegs. Gerade die Transporte in Staaten außerhalb der EU geraten aufgrund katastrophaler Verhältnisse immer wieder in die Schlagzeilen. Bei Redaktionsschluss wurden in Bayern und in Schleswig-Holstein Transporte in Drittländer vorläufig komplett gestoppt. Doch ansässige Viehhändler bewirkten mit Eilgerichtsbeschlüssen, dass ihre Transporte in andere Bundesländer umgeleitet werden konnten. Auch innerhalb der EU verlaufen Tiertransporte nicht immer problemlos.

Lange Transporte auf engstem Raum

Laut Artikel 3 der EU-Tiertransportverordnung darf niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Dafür stehen zahlreiche

Details in der Verordnung, die von der Ausstattung der Transporter über den Umgang mit den Tieren bis hin zur Ausbildung des Personals reichen. Die Verordnung gilt sowohl für Transporte in Deutschland als auch für Fahrten innerhalb der EU und über deren Grenzen hinweg.

Vorgeschrieben ist eine maximale Beförderungszeit von acht Stunden. Ausnahmen sind zulässig, sofern die Fahrzeuge isoliert sind und über eine Lüftung verfügen. Wenn gleichzeitig ausreichend Futtermittel und Wasser mitgeführt werden, dürfen Schweine bis zu 24 Stunden transportiert werden. Rinder müssen nach 14 Stunden Fahrt mindestens eine Stunde Pause zum Tränken und Füttern erhalten. Danach dürfen sie weitere 14 Stunden gefahren werden. Im Transporter sind für ein Rind 1,6 Quadratmeter vorgesehen, für ein ausgewachsenes Mastschwein ist laut Verordnung ein halber Quadratmeter ausreichend. Meist stehen die Tiere dicht gedrängt, da die Fläche nicht groß genug zum Hinlegen ist. Bereits seit Jahren fordern Tierschutzorganisationen, die Vorgaben zu verschärfen und die Transportzeit strikt auf acht Stunden zu begrenzen. Doch seitens der EU-Kommission gibt es bisher keine entsprechende Initiative.

Auch die neue EU-Öko-Verordnung macht keine konkreten Vorgaben für Tiertransporte. Biotiere unterliegen also denselben Regelungen wie ihre konventionellen Artgenossen. Die Bioverbände wie Demeter, Bioland oder Naturland beschränken Transporte zum Schlachthof auf vier Stunden und 200 Kilometer. Für den Auf- und Abtrieb dürfen im Gegensatz zu konventionellen Transporten keine Elektroschocker verwendet werden. Die Lkws müssen trotz der kurzen Strecke eingestreut werden, was von der EU nur für Langstreckentransporte und Jungtiere vorgeschrieben wird. *gwp*

- ▷ **EU-Tiertransportverordnung:** kurzlink.de/EU-Tiertransport-VO