



**Ariane Kari**

Beauftragte der Bundesregierung  
für Tierschutz

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 54, 10117 Berlin

TELEFON +

E-MAIL

NAME

GESCHÄFTSZEICHEN GS BTB-34502/0001

DATUM 22. Januar 2024

## **Stellungnahme der Beauftragten der Bundesregierung für Tierschutz zur Reformierung der EU-Tiertransportverordnung**

Die im Rahmen der Farm to Fork Strategy angestoßene Reformierung der Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport durch Änderung der Verordnung EG Nr. 1255/97 des Rates und durch Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates ist ausdrücklich zu begrüßen und mit Blick auf die teils erheblichen Schmerzen und Leiden der Tiere während des Transports dringend erforderlich. Der vorgelegte Entwurf der Kommission enthält unabdingbare Änderungen zur Verbesserung des Tierschutzes während des Transports.

Positiv hervorzuheben sind insbesondere folgende Punkte:

- Definitionen des Ankunfts- und Abfahrtsortes zur Verhinderung von sog. Sammelstellen-Hopping,
- keine Endlotransporte mehr (Festlegung einer maximalen Transportdauer von zweimal bis zu 21 Stunden mit einer 24-stündigen Pause an einer Versorgungsstation),
- Begrenzung der maximalen Transportzeit für Schlachttiere,
- Festlegung des Transportbeginns und -endes beginnend mit Verladen des ersten und dem Entladen des letzten Tieres sowie
- Schließung bestehender Regelungslücken durch Regelungen für gewerblichen Transport von Hunden, Katzen und Wassertieren.

Gleichzeitig muss jedoch auch angemerkt werden, dass die vorgesehenen Änderungen in vielfacher Hinsicht hinter den Erwartungen aus Tierschutzsicht zurückbleiben und die Empfehlungen des ANIT - Ausschusses und der EFSA nicht vollständig umsetzen.

Der Tierschutz beim Transport kann durch die vorgesehenen Änderungen nicht ausreichend verbessert werden, insbesondere weil:

- Transporte in außereuropäische Drittstaaten – insbesondere in sog. Tierschutzhochrisikostaaten – weiterhin erlaubt bleiben,
- Schifftransporte weiterhin erlaubt und nicht auf die Transportzeit angerechnet werden,
- nicht abgesetzte Tiere und hochträchtige Tiere weiterhin transportiert werden dürfen,
- die vorgesehenen Bestimmungen zu Temperaturen unzureichend bleiben,
- anhand des Nutzungszwecks der Tiere unterschiedliche Transportmodalitäten statuiert und sog. Versuchstiere nicht berücksichtigt werden sowie
- weiterhin unzureichende Regelungen für Geflügel und Kaninchen getroffen werden.

Zusätzlich beinhaltet der Entwurf sogar Verschlechterungen der Transportbedingungen. Zu nennen sind hier beispielsweise:

- die neu gefasste Definition einer kurzen Reise zu einer Reisezeit bis zu 9 statt wie zuvor 8 Stunden,
- die Ausweitung der maximalen Reisezeit für Zuchtkaninchen von 12 auf 24 Stunden, sowie
- die Aufhebung des Verbotes, Geflügel und Kaninchen an den Beinen, mit dem Kopf nach unten zu fangen und zu tragen.

Trotz dieser offensichtlichen Defizite darf die Novellierung der EU-Tiertransportverordnung keinesfalls hinter diesem Legislativvorschlag zurückbleiben (ausgenommen den oben aufgeführten Verschlechterungen). Denn jede positive Änderung – mag sie auch aus tierschutzfachlicher Sicht nicht ausreichend sein – generiert einen Mehrwert für den Tierschutz.

Im Folgenden werden ausgewählte Aspekte des Verordnungsentwurfes näher beleuchtet und wesentliche Kernforderungen formuliert, die aus Sicht der Beauftragten der Bundesregierung für Tierschutz unerlässlich sind, um dem Ziel der Reformierung – ein höheres Tierschutzniveau zu gewährleisten – zu entsprechen.

### Transporte in außereuropäische Staaten

Dreh- und Angelpunkt zur Erreichung eines höheren Tierschutzniveaus ist die Etablierung eines ausnahmslosen Verbotes von Transporten in außereuropäische Staaten.

Außereuropäische Drittstaaten verfügen fast ausnahmslos über unzureichende gesetzliche Grundlagen, um den Schutz der Tiere während des Transports und einen tierschutzkonformen Umgang am Zielort zu gewährleisten; es werden regelmäßige erhebliche Tierschutzverstöße beim Transport innerhalb dieser Staaten, bei der Haltung und der Schlachtung bekannt. Ferner kommt hinzu, dass weder die Einhaltung der unionsrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Tiere während des Transportes noch der Umgang mit den Tieren am Bestimmungsort jenseits der EU-Außengrenzen kontrollierbar sind. Dies steht in offensichtlichem Widerspruch zu dem Urteil des EuGH vom 23.04.2015 (C-424/13), wonach Tierschutz und damit die bestehenden europarechtlichen Regelungen nicht an den EU-Außengrenzen enden. Eine andere Beurteilung kann sich auch nicht daraus ergeben, dass der vorgelegte Entwurf die Bestimmung von Kontrollinstanzen durch die Organisatoren des Transportes vorsieht, da dadurch die zwingend erforderliche Unabhängigkeit evident nicht gewährleistet werden kann.

### Schiffstransporte

Auch die im Zusammenhang mit Drittlandtransporten erfolgenden Schiffstransporte sind aus tierschutzrechtlicher Sicht nicht hinnehmbar, die Bundestierschutzbeauftragte spricht sich insofern für ein umfassendes Verbot aus.

Wie auch im Rahmen von Anhörungen zu Drittlandtransporten des ANIT-Ausschusses dargelegt, gehen Schiffstransporte mit erheblichen Schmerzen und Leiden für die betroffenen Tiere einher<sup>1</sup>, denen auch durch die bereits nach derzeitiger Rechtslage vorgesehenen Maßnahmen – unter anderem die vorherige Feststellung der Transportfähigkeit der Tiere und Inspektion des Frachters – nicht vorgebeugt werden kann. Auch durch die obligatorische Einsetzung eines Tierschutzbeauftragten und die regelmäßige Kontrolle der Tiere an Bord des Schiffes kann kein ausreichender Schutz der Tiere gewährleistet werden, da beispielsweise eine adäquate Behandlung verunfallter Tiere nicht möglich ist. Nicht zuletzt ist in Bezug auf Schiffstransporte auch zu berücksichtigen, dass es in der Vergangenheit bereits mehrfach zu Zurückweisungen von Transporten in den Zielländern gekommen ist; zu denken ist beispielsweise an die ca. 2500 Rinder

---

<sup>1</sup> <https://www.europarl.europa.eu/committees/de/hearing-on-transport-of-live-animals-in-/product-details/20210219CHE08363>.

auf den Frachtschiffen “Karim Allah” und “El Beik” Anfang 2021 im Mittelmeer. Diese unbestimmte Ausweitung des Transports geht mit unzumutbaren Strapazen für die betroffenen Tiere einher.

Mindestens jedoch muss der Transport von Tieren auf einem Schiff auf die Transportzeit angerechnet werden, sowohl von adulten als auch von nicht abgesetzten Tieren. Die Wertung als Ruhezeit ist aus tierschutzfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Auch wenn ein Schiff ggf. bei ruhiger See weniger Schwankungen unterliegen mag als etwa ein LKW, müssen die Tiere dennoch Schwankungen während des Transports durch kontinuierliche Körperspannung ausgleichen. Die Wetterverhältnisse sind zudem nicht ausreichend vorhersehbar, insbesondere bei starken Windverhältnissen unterliegen Transportschiffe deutlichen Schwankungen. Hinzu kommt, dass bei einem Schiffstransport im Regelfall mehrere Gruppen zusammengeführt werden, was mit erheblichem zusätzlichem Stress für die Tiere einhergeht.

#### Differenzierung nach dem Nutzungszweck der Tiere

Die Bundestierschutzbeauftragte fordert, dass bei der Bestimmung von Transportmodalitäten zwingend sachgerechte Differenzierungskriterien zugrunde gelegt werden.

Aus tierschutzfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar ist eine Abgrenzung anhand der Nutzung der Tiere, da sich die Bedürfnisse von Tieren durch deren Art begründen und grundsätzlich unabhängig von der Nutzung der Tiere sind. Beispielsweise statuiert der vorgelegte Entwurf ohne jegliche fachliche Grundlage unterschiedliche Transportzeiten für Schlachttiere und Tiere sonstiger Nutzung, ebenso von Kaninchen und Zuchtkaninchen. Zu wissenschaftlichen Zwecken verwendete Tiere im Sinne der EU- Richtlinie 2010/63 sind von den neuen Regelungen hingegen ausgenommen, obwohl die Richtlinie 2010/63 keine konkreten Vorgaben zum Transport enthält. Lediglich bezüglich des Platzangebotes sind Differenzierungen aufgrund nutzungsbedingter Gewichts- und Größenunterschiede denkbar; beispielsweise in Bezug auf Milchkühe und Mastbullen.

#### Transport hochträchtiger und nicht abgesetzter Tiere

Aus Sicht der Bundestierschutzbeauftragten muss der Transport nicht entwöhnter Tiere verboten und das Transportalter entsprechend angepasst werden.

Der vorgelegte Entwurf enthält lediglich geringfügige und nicht ausreichende Verbesserungen; wie etwa die Erhöhung des Mindestalters von Kälbern auf 5 Wochen und eine Begrenzung der Transportzeit. Das Immunsystem der nicht abgesetzten Tiere ist in diesem Alter jedoch noch

nicht ausgereift und der gemeinsame Transport von Tieren verschiedener Herkunft birgt ein enormes Infektionsrisiko. Besonders fatal sind in diesem Zusammenhang die bereits genannten Schiffstransporte. Die Tiere sind noch nicht an die Tränksysteme gewöhnt und viele Tiere sterben aufgrund der langen Transporte.

Angesichts der mit jedem Transport einhergehenden erheblichen körperlichen Belastung und des steigenden Risikos für Fehlgeburten fordert die Bundestierschutzbeauftragte zudem, dass hochträchtige Tiere nicht mehr transportiert werden dürfen.

### Temperatur

Um die physische Belastung eines Transportes so gering wie möglich zu halten, sind zudem umfassende Regelungen zu den zulässigen Innen- und Außentemperaturen unerlässlich.

Durch die Statuierung von Außentemperaturen weist der Verordnungsentwurf zwar eine Verbesserung auf; da gleichzeitig jedoch die normierten Innentemperaturen wegfallen sollen, ist ebenso eine Verschlechterung zu verzeichnen.

Zur Prävention von Schmerzen und Leiden der transportierten Tiere eignet sich die Festlegung von Außentemperaturen besonders, da diese einen objektiven Maßstab bietet und bei entsprechender Wettervorhersage bereits der Beginn des Transports verhindert werden kann. In diesem Zusammenhang sind jedoch nicht nur Maximal-, sondern auch Minimaltemperaturen zu berücksichtigen. Diese finden in dem vorgelegten Entwurf keinen Niederschlag. Grundsätzlich sollte für alle Tierarten eine Temperaturuntergrenze von 5 Grad Celsius und eine Obergrenze von 25 Grad Celsius etabliert und mit Blick auf besondere tierartspezifische Bedürfnisse orientiert an den EFSA Empfehlungen entsprechend angepasst werden.

Die gleichzeitige Festlegung von Innentemperaturen ist jedoch unabdingbar. Dies ergibt sich daraus, dass diese nicht mit der Außentemperatur gleichzusetzen ist, sondern aufgrund der Körpertemperatur der Tiere und der meist fehlenden Klimatisierung stets über der Außentemperatur liegt. Zur Ahndung von tierschutzrechtlichen Verstößen ist zudem eine Beurteilung, ob die Tiere im konkreten Einzelfall während der Fahrt Leiden durch die Temperaturen erlitten haben, erforderlich. Der Nachweis von Beeinträchtigungen durch hohe Temperaturen wird vereinfacht, wenn die Innentemperaturen gemessen werden müssen und

mithin bekannt ist, welche Temperaturen in dem konkreten Fahrzeug geherrscht haben. Dadurch kann ein effektiver strafrechtlicher Vollzug erleichtert werden.

Nicht hinnehmbar ist zudem, dass die bisherigen Bestimmungen zur Luftfeuchtigkeit zukünftig keine Anwendung mehr finden sollen. Die Luftfeuchtigkeit ist ein entscheidender Faktor für das Temperaturempfinden der Tiere und ein Indikator für möglichen Hitzestress.

### Platzangebot

Auch der individuelle Platz der Tiere ist ein wesentlicher Faktor zur Gewährleistung des Wohlbefindens der Tiere während des Transports. Vor diesem Hintergrund befürwortet die Bundestierschutzbeauftragte die vorgesehene Erweiterung des Platzangebotes ausdrücklich. Positiv ist insbesondere hervorzuheben, dass nunmehr keine Differenzierung zwischen den einzelnen Transportmitteln vorgesehen ist und erstmals Regelungen für Kaninchen geschaffen werden sollen.

Es ist jedoch darauf zu achten, dass diese grundsätzliche Verbesserung auch tatsächlich für jedes Transportmittel und für alle Tiere positiv ist. Hierfür muss beispielsweise die bisher geltende Differenzierung zwischen geschorenen und ungeschorenen Schafen weiterhin aufrecht erhalten bleiben. Die Bundestierschutzbeauftragte weist zudem darauf hin, dass die vorgesehenen Platzvorgaben für den Transport von Schweinen auf Schiffen eine Verschlechterung beinhalten. Insgesamt wäre eine weitere Ausweitung des Platzangebotes wünschenswert. Insbesondere die statuierte vertikale Mindesthöhe ist unzureichend, um eine ausreichende Luftzirkulation zu gewährleisten.

### Sanktionen

Zur Gewährleistung einer konsequenten Umsetzung der Bestimmungen der EU-Tiertransportverordnung erachtet die Bundestierschutzbeauftragte die Normierung strikter und harter Sanktionen für unabdingbar.

Der vorgelegte Entwurf normiert sog. ernsthafte Verstöße, unter anderem die Überschreitung der maximalen Transportzeit um 30 Prozent oder die Unterschreitung des Mindestplatzangebotes um mehr als 20 Prozent. Im Hinblick darauf, dass es sich um Mindestvorgaben handelt, deren Einhaltung zur Prävention von Leiden und Schmerzen unabdingbar ist, ist eine solche Einstufung aus Sicht der Bundestierschutzbeauftragten nicht adäquat. Hinzu kommt, dass diese Regelungstechnik Missbrauchsmöglichkeiten Tür und Tor

öffnet; es steht zu vermuten, dass die Mindestvorgaben vielfach bis zur Grenze eines ernsthaften Verstoßes überschritten und die vorgesehenen Verbesserungen damit unzureichend umgesetzt werden würden. Konkret bedeutet dies, dass es so gut wie keine Verbesserungen im Vergleich zur aktuellen Transportverordnung geben würde.

Zuletzt weist die Bundestierschutzbeauftragte nochmals ausdrücklich auf Art. 52 des Verordnungsentwurfes hin, wonach den Mitgliedsstaaten grundsätzlich der Erlass strengerer nationaler Regelungen – auch hinsichtlich Drittlandtransporten – offensteht. Mit Blick auf die Staatszielbestimmung Tierschutz gem. Art. 20a Grundgesetz und auf die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages ist von dieser Öffnungsklausel dringend Gebrauch zu machen. Ausweislich des Koalitionsvertrages sollen Lebetiertransporte in Drittstaaten nur noch erlaubt werden, wenn sie auf Routen mit nachgewiesenen tierschutzgerechten Versorgungsstationen stattfinden.

gez. A. Kari