

Die Anwendung des EuGH-Urteils C 424/13 in der Verwaltungspraxis

Dr. Christoph Maisack

**Tagung „Tierschutzfälle vor Gericht“
am 28. September 2018**

**in der Stabsstelle der Landestierschutzbeauftragten BW,
Ministerium für Ländlichen Raum (MLR), Stuttgart**

© Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz,
Mainzer Straße 80, 65189 Wiesbaden,
Mail: tierschutz@umwelt.hessen.de, Internet: www.tierschutz.hessen.de



Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) v. 23. 4. 2015, C-424/13

Sachverhalt:

Ein Transportunternehmer hatte geplant, 62 weibliche Zuchtrinder von Kempten (Allgäu) nach Andijan (Usbekistan) auszuführen. Der Transport sollte über Polen, Weißrussland, Russland und Kasachstan verlaufen. In Brest (Weißrussland) und Karaganda (Kasachstan) waren jeweils 24-stündige Ruhepausen mit Abladen, Füttern und Tränken der Tiere eingeplant.

Die Fahrdauer zwischen diesen beiden Orten beträgt ca. 146 Stunden.

Das Veterinäramt Kempten hatte die Abfertigung dieses Transports abgelehnt und eine Abänderung der Transportplanung so, dass die Rinder auch außerhalb des EU-Gebiets nach spätestens 29 Stunden Verweildauer auf dem Fahrzeug eine 24-stündige Ruhepause mit Abladen, Füttern und Tränken erhalten, verlangt. Das Verwaltungsgericht Augsburg hatte die dagegen erhobene Klage abgewiesen und der VGH München die Sache dem EuGH vorgelegt.

Entscheidung des EuGH:

„Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 ... ist dahin auszulegen, dass die Genehmigung eines Transports ... durch die zuständige Behörde des Versandorts voraussetzt, dass der Organisator des Transports ein Fahrtenbuch vorlegt, das wirklichkeitsnahe Angaben zur Planung der Beförderung enthält und darauf schließen lässt, *dass die Bestimmungen dieser Verordnung auch für den in Drittländern stattfindenden Beförderungsabschnitt eingehalten werden* (Hervorh. d. Verf.), und dass die Behörde, wenn dies nicht der Fall ist, verlangen darf, die Planung so zu ändern, dass die *Einhaltung dieser Bestimmungen für die gesamte Beförderung* (Hervorh. d. Verf.) gewährleistet ist.

Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) v. 19. 10. 2017 (C-383/16)

Sachverhalt:

Ein Transportunternehmen hatte Ende 2010 36 lebende Rinder von Woerden (Niederlande) zunächst nach Koper (Slowenien) befördert, wo sie auf ein Viehtransportschiff verladen und dann auf dem Seeweg nach Beirut (Libanon) verbracht wurden.

Während im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs Beirut als Bestimmungsort angegeben war, waren in Abschnitt „Bestimmungsort“ Koper als Bestimmungsort und Slowenien als Bestimmungsmitgliedstaat genannt. Angaben zum Verlauf der Beförderung zwischen der Abfahrt des Schiffes aus Koper und seiner Ankunft in Beirut waren im Fahrtenbuch nicht enthalten.

Das zuständige niederländische Staatssekretariat forderte von dem Unternehmen deswegen die gewährte Ausfuhrerstattung zurück. Das mit der Klage des Transportunternehmens befasste Gericht hatte die Sache dem EuGH vorgelegt.

Entscheidung des EuGH:

„Art. 7 der Verordnung (EU) Nr. 817/2010 der Kommission (diese Verordnung regelt die Zahlung von Ausfuhrerstattungen für lebende Tiere; d. Verf.) ... in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 und 2 und Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 817/2010 sowie mit den Nrn. 3, 7 und 8 des Anhangs II der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 (Hervorh. d. Verf.) ... ist dahin auszulegen, dass die Rückzahlung der Ausfuhrerstattungen nach der Verordnung Nr. 817/2010 verlangt werden kann, wenn der Transportunternehmer, der Rinder befördert, nicht eine Kopie des in Anhang II der Verordnung Nr. 1/2005 vorgesehenen Fahrtenbuchs bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland weitergeführt hat.“

Untersuchung der Auswirkungen dieser Entscheidungen auf die mit der Abfertigung von Tiertransporten befassten Behörden anhand von sieben Beispielfällen

Beispielfall 1: Aus dem Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs ergibt sich, dass Rinder in einem Drittland längere Zeit transportiert werden sollen, ohne dass sie spätestens 29 Stunden nach Transportbeginn bzw. nach dem Verlassen der letzten Kontrollstelle („staging point“) an einer (anderen) Kontrollstelle ausgeladen, gefüttert und getränkt werden sowie 24 Stunden lang ruhen können (das ist der Fall, der Gegenstand des Urteils EuGH C-424/13 gewesen ist).

Beispielfall 2: Ein Rindertransport soll abgefertigt und genehmigt werden, obwohl der Abstand über dem Kopf des größten in bequemer Haltung stehenden Rindes zur Innendecke keine 20 cm beträgt.

Beispielfall 3: Für einen Rindertransport in die Türkei ist die Benutzung der bulgarischen Grenzkontrollstelle Kapitan Andreewo (türkischer Grenzort: Kapikule) geplant.

- Hier ist nach Auskunft der EU-Kommission in der Regel mit einer Wartezeit von mindestens sechs Stunden zu rechnen; diese Wartezeit ist aber im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs nicht eingeplant;
- oder: diese sechs Stunden führen dazu, dass die Tiere zwischen dem Verlassen der letzten Kontrollstelle („staging point“) und dem Erreichen des türkischen Bestimmungsorts länger als 29 Stunden im Fahrzeug verbleiben werden;
- oder: es ist während der Wartezeit mit Außentemperaturen $> 30^{\circ}\text{C}$ zu rechnen.

Beispielfall 4: Für einen Rindertransport in den Libanon ist eine Schiffspassage vorgesehen. Auf Transportschiffen wird das Fahrtenbuch üblicherweise nicht weitergeführt, jedenfalls gibt es Berichte von international tätigen NGO's, die das besagen.

Beispielfall 5: Aus Berichten von international tätigen NGO's ergeben sich glaubwürdige Informationen, dass auf einem bestimmten Transportabschnitt in einem Drittland, z. B. einem Verladehafen, mit verbotenen Behandlungen von Tieren (z. B. Handlungen, die nach Anhang I Kap. III Nr. 1.8, 1.9, 1.10, 1.11 oder 1.12 der EU-Tiertransport-VO verboten sind) gerechnet werden muss.

Beispielfall 6: Im Abschnitt „Planung“ ist zwar eine Kontrollstelle („staging point“) zum Abladen, Ruhen, Füttern und Tränken angegeben, die auch rechtzeitig erreicht werden wird. Die Behörde des Versandorts hat aber Zweifel, ob es diese Kontrollstelle überhaupt gibt bzw. ob ihre Kapazität ausreicht, um die transportierten Rinder dort 24 Stunden lang ruhen zu lassen.

Beispielfall 7: Ein Tiertransport in die Türkei soll genehmigt werden. Es gibt aber Informationen, dass die Türkei jedenfalls gegenwärtig nicht über Kontrollstellen („staging points“) verfügt, in denen Tiere ausgeladen, getränkt und gefüttert werden und in denen sie ruhen können.

Zu Beispielsfall 1:

Das ist genau der Fall, der Gegenstand der EuGH-Entscheidung C-424/13 war.

Wenn sich also aus dem Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs ergibt, dass es - im Sinne einer ernsthaften, nahe liegenden Möglichkeit – zu einer Überschreitung der maximal 29 Stunden kommen wird, während der erwachsene Rinder gem. Anhang I Kap. V Nr. 1.4 lit. d und Nr. 1.5 der EU-Tiertransport-VO ohne abgeladen zu werden auf dem Transportfahrzeug verbleiben dürfen, so kann der Transport nicht genehmigt werden (bei Kälbern sind es gem. Nr. 1.4 lit. a maximal 19 Stunden, bei Schweinen und Pferden gem. Nr. 1.4 lit. b bzw. c maximal 24 Stunden).

Ob der betreffende Transportabschnitt innerhalb der EU oder in einem Drittland liegt, ist gleichgültig.

Zu Beispielsfall 2:

Bei Rindern, Schafen und Schweinen muss der notwendige Mindestabstand zur Innendecke durch Auslegung von Anh. I Kap. II Nr. 1.2 und von Art. 3 Satz 2 lit. g der EU-TiertransportVO bestimmt werden.

Die Generaldirektion SANCO hat in einem Schreiben v. 4. 9. 2009 (D5 DS/fr D 2009 450334 an Sophie Greger) ausgeführt, dass die Empfehlungen und Schlussfolgerungen des SCAHAW (= Wissenschaftlicher Veterinärausschuss der EU) in dessen Stellungnahme v. 11. 3. 2002 eine Leitlinie für die Auslegung dieser Vorschriften darstelle. In dieser SCAHAW-Stellungnahme lautet die Empfehlung Nr. 12.3.30, dass die Innenhöhe des Transportabteils mindestens 20 cm über dem oberen Kopfende („top of the head“) eines jeden – also auch des größten – Tieres liegen müsse, wenn das Tier in bequemer Position steht (demgegenüber wird in einer „Scientific Opinion“ des AHAW – jetzige Bezeichnung des früheren Wissenschaftlichen Veterinärausschusses – von 2011 auf einen Abstand von mindestens 20 cm zwischen Innendecke und Widerristhöhe des größten Tieres abgestellt).

Muss ein solcher Verstoß dazu führen, die Genehmigung des Transports zu verweigern (bzw. eine Änderung der Planung im Sinne eines nur einstöckig durchgeführten Transports oder der Verwendung eines Niederflur-Lkw zu verlangen), obwohl er sich nicht unmittelbar aus dem Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs ergibt?

Ja, denn der Abschnitt „Planung“ enthält in Nr. 7 die Erklärung des Organisators, dass er gewährleistet (also garantiere), dass alle für das Wohlbefinden der transportierten Tiere relevanten Vorschriften der EU-Tiertransport-VO während der gesamten Beförderungsdauer eingehalten würden (und in Nr. 8 die Unterschrift unter diese Garantieerklärung). Diese Erklärung ist aber – wenn der Mindestabstand zwischen Kopf bzw. Widerrist des größten Tieres und Innendecke nicht eingehalten wird – ersichtlich unrichtig und damit nicht „wirklichkeitsnah“ i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-TiertransportVO.

Zu Beispielsfall 3: Wenn Standzeiten, mit denen – im Sinne einer ernsthaften, nahe liegenden und nicht nur entfernten Möglichkeit – gerechnet werden muss und in der Transportplanung nicht berücksichtigt sind, ist diese nicht wirklichkeitsnah i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-TiertransportVO.

Wenn – ebenfalls im Sinne einer solchen Möglichkeit – anzunehmen ist, dass die maximal zulässige Verweildauer der Tiere im Transportfahrzeug (29 Stunden bei Rindern, 24 Stunden bei Schweinen, 19 Stunden bei Kälbern) überschritten werden wird, dann ist die vom Organisator im Abschnitt „Planung“ abgegebene Garantieerklärung unrichtig und damit nicht wirklichkeitsnah i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-TiertransportVO.

Vgl. dazu Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Ausarbeitung zu „Regelungen der europäischen Tiertransportverordnung zu langen Tierbeförderungen im Licht des EuGH-Urteils C-424/13“ S. 10: Daran, dass das Fahrtenbuch darauf schließen lässt, dass während der gesamten Beförderung die Vorschriften der EU-Tiertransport-VO eingehalten werden, fehlt es immer dann, wenn aufgrund konkreter Anhaltspunkte die ernsthafte, realistische und nicht lediglich fern liegende Möglichkeit besteht, dass es während des Transports zu einer Verletzung einer oder mehrerer Vorschriften der EU-Tiertransport-VO kommen könnte.“

Wenn während Standzeiten des Transportfahrzeugs mit Außentemperaturen von 30°C und mehr gerechnet werden muss, ist die Erklärung der EU-Kommission relevant, wonach es wegen der Unfähigkeit der Ventilationssysteme, die Innentemperatur im stehenden Fahrzeug unterhalb der Außentemperatur zu halten, generell unmöglich sei, bei Außentemperaturen von über 30°C die Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO einzuhalten (vgl. EU-Kommission, Final Report of a fact-finding-mission carried out in Turkey from 5 September to 8 September 2017 on animal welfare during transport to non-EU-countries, DG(Santé) 2017-6110 S. 9).

Demgemäß sagt das sächsische Staatsministerium für Soziales und Verbraucherschutz in einem Erlass v. 30. 1. 2018 (24-9161.42/10 S. 5), dass die Behörde am Versandort mit Hilfsmitteln – z. B. Auskünften des Deutschen Wetterdienstes oder internationaler Wetterdienste – die an der Grenzkontrollstelle zu erwartenden Temperaturen ermitteln und bei einer Voraussage von 30°C an der Grenzkontrollstelle den Tiertransport nicht genehmigen solle. Auch hier lässt sich wieder sagen, dass bei einem Transport, der hiergegen voraussehbar verstößt, die Garantieerklärung des Organisators im Abschnitt „Planung“ Nr. 7 nicht „wirklichkeitsnah“ i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-TiertransportVO ist.

Zu Beispielsfall 4: In dem Urteil C-383/16 hat der EuGH entschieden, dass nicht nur die Verordnung (EU) Nr. 817/2010 über die Gewährung von Ausfuhrerstattungen, sondern auch Anhang II Nr. 3, 7 und 8 der EU-Tiertransport-VO verletzt sind, wenn nicht eine Kopie des Fahrtenbuchs (das Original wird ja beim Verlassen des Unionsgebiets dem Amtstierarzt am Ausgangsort übergeben) bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland weitergeführt wird.

„Weiterführen“ heißt: Die Kopie muss den Transport nach dem Verlassen des Unionsgebiets nicht nur gegenständlich begleiten, sondern gem. Anhang II Abschnitt 3 bis 5 korrekt und vollständig ausgefüllt werden.

Wenn sich aus NGO-Berichten verlässlich ergibt, dass dies während Schiffspassagen nicht geschieht, dann ist auch insoweit die Garantieerklärung des Organisators im Abschnitt „Planung“ Nr. 7 nicht „wirklichkeitsnah“ i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-TiertransportVO und kann deswegen der Transport nicht genehmigt werden, solange der Organisator die Weiterführung des Fahrtenbuchs nicht bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland sicherstellt (vgl. die o. zitierte Aussage der „Wissenschaftlichen Dienste“: „... wenn die ernsthafte, realistische Möglichkeit besteht, dass es während des Transports zu einer Verletzung einer oder mehrerer Vorschriften der EU-Tiertransport-VO kommen könnte“).

NGO-Berichte von vornherein nicht zu berücksichtigen, wäre ein Verstoß gegen den im Verwaltungsverfahrenrecht geltenden Untersuchungsgrundsatz (§ 24 VwVfG). Stattdessen muss man die Glaubwürdigkeit solcher Berichte – durchaus kritisch – prüfen, indem man etwa fragt:

- Ist der gegebene Bericht durch Beschreibung von Details angereichert?
- Ist er in sich widerspruchsfrei?
- Gibt es evtl. Bilddokumente oder Filme, die die Informationen erhärten?
- Werden die gegebenen Informationen auch aus anderen Quellen bestätigt?
- Haben sich Berichte dieser NGO bisher als wahrheitsgemäß herausgestellt?

Zu Beispielsfall 5: Führt die – vom Untersuchungsgrundsatz gebotene – Überprüfung der NGO-Berichte dazu, dass von deren Verlässlichkeit auszugehen ist, dann ergibt sich aus deren Inhalt die ersthafte, realistische und nicht lediglich fern liegende Möglichkeit, dass es auf dem Transport zu einer Verletzung von Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO kommen wird (z. B. zu verbotenen Tierbehandlungen nach Anh. I Kap. III Nr. 1.8 – 1.12 wie Schlagen, Treten, an den Hörnern ziehen, mit mechanischen Mitteln hoch Winden, Einsatz Elektroschockgeräte).

Das führt wieder dazu, dass die Garantieerklärung des Organisations im Abschnitt „Planung“ Nr. 7 nicht als „wirklichkeitsnah“ i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-TiertransportVO anzusehen ist.

Vor der Genehmigung des Transports ist also zu verlangen, dass dieser belegt, Vorkehrungen getroffen zu haben, die die zu erwartenden Verstöße hinreichend sicher ausschließen (z. B. Änderung der Transportplanung i. S. einer Umgehung des Verladehafens, in dem es zu den verbotenen Tierbehandlungen gekommen ist).

Zu Beispielfall 6: Diesen Beispielfall habe ich im Anschluss an eine Fernseh-
sendung des Magazins „Kontraste“ am 24. 5. 2018 gewählt, wo eine Amtstierärztin
erklärt hatte, sie müsse eine Transportgenehmigung auch dann erteilen, wenn sie
Zweifel an der Existenz oder der Geeignetheit der von dem Transportunternehmer
angegebenen Kontrollstellen habe, ihm aber deren Nicht-Existenz bzw.
Ungeeignetheit nicht nachweisen könne.

Das ist falsch.

Nicht das Veterinäramt am Versandort muss dem Transportunternehmer oder
Organisator nachweisen, dass es auf dem Transport voraussichtlich zu Verstößen
kommen wird, sondern der Organisator muss gegenüber dem Veterinäramt glaubhaft
machen, dass seine Garantie-Erklärung wirklichkeitsnah ist, dass also mit der
Einhaltung aller Vorschriften auf allen Beförderungsabschnitten – auch in Drittländern
– gerechnet werden kann (z. B. indem er die genaue Adresse der Kontrollstelle
angibt, Fotos und/oder Videos davon zeigt, einen Auszug aus google-maps vorlegt
oder die Existenz der Kontrollstelle mit Hilfe von Aufzeichnungen des
Navigationssystems aus früheren Transporten beweist).

Solange also begründete Zweifel an der Einhaltung einer Vorschrift der EU-Tiertransport-VO bestehen – hier daran, dass vor Ablauf der 29-stündigen Höchstverweildauer eine Kontrollstelle erreicht wird und die Tiere dort abgeladen werden und 24 Stunden lang ruhen können – und der Organisator nicht in der Lage ist, diese Zweifel auszuräumen oder die Transportplanung so zu ändern, dass die Zweifel nicht mehr gerechtfertigt sind, ist die Garantieerklärung des Organisators im Abschnitt „Planung“ Nr. 7 nicht „wirklichkeitsnah“ i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a, ii der EU-Tiertransport-VO und kann der Transport deswegen nicht genehmigt werden.

Zu Beispielsfall 7: In der Türkei gibt es keine Kontrollstellen mit Ablademöglichkeiten, in denen Tiere ruhen können und gefüttert und getränkt werden können.

- Das ergibt sich zum einen aus einem Bericht meines Mitautors im „Amtstierärztlichen Dienst“ (AtD), des österreichischen Tierarztes Dr. Alexander Rabitsch in der Wiener Tierärztlichen Monatsschrift Nr. 103 <2016> S. 283, 300.

Rabitsch beschreibt folgende Praxis in der Türkei: Wenn die Tiere an dem in den Transportpapieren angegebenen Bestimmungsort angekommen sind, werden sie unverzüglich auf inländische Lkw umgeladen und auf diesen ins Landesinnere weitertransportiert (was ein schwerer Verstoß gegen die EU-Tiertransport-VO ist, denn „Bestimmungsort“ kann nur ein Ort sein, an dem die Tiere entweder mind. 48 Std. lang untergebracht sind oder an dem sie geschlachtet werden; die genannte Praxis führt also dazu, dass der Transport auf den genannten Fahrzeugen ins Landesinnere weitergeht, doch entsprechen diese nicht den Anforderungen der EU-Tiertransport-VO an Fahrzeuge, die für lange Beförderungen eingesetzt werden dürfen, noch findet nach Ablauf der maximalen Verweildauer der Tiere auf den Transportfahrzeugen an Kontrollstellen ein Ausladen, Füttern, Tränken und 24stündiges Ruhen statt. Die genannte Praxis führt also dazu, dass der gesamte Transport unzulässig ist und nicht hätte genehmigt werden dürfen).

- Das Fehlen von Kontrollstellen in der Türkei lässt sich auch aus aktuellen Verlautbarungen der Bundesregierung entnehmen:
 - Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage eines AfD-Abgeordneten in BT-Drucks. 19/727 S. 3 v. 13. 2. 2018: Das türkische Landwirtschaftsministerium habe in Aussicht gestellt, dass sowohl an der Grenze als auch im Landesinnern Versorgungsstationen errichtet werden sollen.
 - Erklärung des BMEL v. 28. 5. 2018, „Tierschutz darf nicht an Grenzen enden“: Bericht vom Empfang einer Delegation des türkischen Landwirtschaftsministeriums, deren Anliegen die Gewinnung von Know-how für den Bau vergleichbarer Einrichtungen in Deutschland zu gewinnen.

Fazit: Ein Tiertransport mit Bestimmungsort in der Türkei - oder an einen anderen Bestimmungsort, der aber durch die Türkei führen soll – kann z. Zt. nicht genehmigt werden, weil die Erklärung des Organisers in Abschnitt 1 Nr. 7 des Fahrtenbuches, zu garantieren, dass Tiere auf diesem Transport nach Ablauf der maximalen Dauer von 29 (bzw. 19 bzw. 24) Stunden Verweildauer auf dem Transportfahrzeug an Kontrollstellen ausgeladen werden, die den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entsprechen, und dass die Tiere dort gefüttert und getränkt werden und 24 Stunden lang ruhen können, nicht wirklichkeitsnah ist und nicht darauf schließen lässt, dass die Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO in Anh. I Kap. V Nr. 1.4 und 1.5 auf dem in der Türkei verlaufenden Beförderungsabschnitt eingehalten werden.

Fazit:

Die genannten EuGH-Urteile – vor allem das Urteil C-424/13 – haben für Tiertransporte, die in Drittländer führen, weit reichende Wirkungen.

Sie führen dazu, dass viele dieser Transporte, die bisher ohne ein Verlangen nach Änderung der Transportplanung gem. Art. 14 Abs. 1 der EU-Tiertransport-VO genehmigt worden sind, nicht mehr genehmigt werden können.

Insbesondere muss daran gedacht werden, dass der Organisator des Transports in Abschnitt 1 des Fahrtenbuches eine Garantie-Erklärung abgibt, dass alle für das Wohlbefinden der Tiere bedeutsamen Vorschriften der EU-Tiertransport-VO auf allen Beförderungsabschnitten – also auch auf Beförderungsabschnitten in Drittländern – eingehalten werden, und dass diese Erklärung nicht wirklichkeitsnah i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a ii ist, wenn Anhaltspunkte vorliegen, die die ernsthafte, realistische und nicht lediglich fern liegende Möglichkeit ergeben, dass es auf einem Beförderungsabschnitt zu einem Verstoß gegen eine oder mehrere Vorschriften der EU-Tiertransport-VO kommen wird.

Der Transport kann dann nicht genehmigt werden, solange der Organisator die Transportplanung nicht so ändert, dass diese Möglichkeit hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann.

**Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

**Ich freue mich
auf eine lebhafte Diskussion!**



LANDESTIERSCHUTZ-
BEAUFTRAGTE

HESSEN