



# Baden-Württemberg

Die Landesbeauftragte für Tierschutz

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz  
Baden-Württemberg · Postfach 10 34 44 · 70029 Stuttgart

Datum 26.02.2021  
Name Sigrid Gies  
Durchwahl 0711 126-2432  
Aktenzeichen SLT-9185.22  
(Bitte bei Antwort angeben)

## Stellungnahme zum VGH Beschluss Kälbertransporte

Sehr geehrte Damen und Herren,

die gerichtlichen Eilrechtsbeschlüsse in Sachen Kälbertransporte wurden mit Erstaunen zur Kenntnis genommen. Das MLR hob den sog. Kälbererlass aus dem Dezember 2020 mit Schreiben vom 01.02.2021 auf.

Es stellt sich nun die drängende Frage, wie die einhellige Rechtsauffassung des MLR, des BMEL, der LAG Tierschutz und der EU-Kommission zum Tragen kommen kann, dass Langstreckentransporte nicht abgesetzter Kälber zurzeit nicht rechtskonform durchführbar sind.

Die SLT nimmt im Folgenden Stellung. Zunächst wird eine Alternative zum bisherigen behördlichen Vorgehen vorgestellt (unter 1.). Dann wird die Nutzung von Kontrollstellen für die Versorgung der Kälber während des Transports untersucht (unter 2.). Es folgen Hinweise zur Amtsermittlungspflicht bzgl. der Unterbringung und Versorgung am Bestimmungsort (unter 3.).

### 1.) Auf die Zukunft gerichtetes Transportverbot

Es wird hier vorgeschlagen, gegenüber dem einzelnen Transportunternehmen einen Bescheid zu erlassen, der alle zukünftigen Transporte von nicht abgesetzten Kälbern verbietet, bis im Bescheid aufzulistende Verstöße gegen die VO 1/2005/EG behoben sind (v.a. Tränkemöglichkeit an Bord. Für Details der vielfältigen Verstöße siehe unter 1.1.3).

Dies stellt eine vielversprechende Alternative zur umstrittenen Nicht-Abfertigung unter Artikel 14 VO 1/2005/EG dar. Ein Transportverbot könnte entweder als Maßnahme

gem. Artikel 23 (1) i.V.m. Artikel 26 (4) (a) VO 1/2005/EG ergehen oder als Verbotserfügung gem. § 16a TierSchG. Vorteilhaft an dieser Vorgehensweise ist insbesondere, dass das Verbot völlig unabhängig von den im Dezember ergangenen Gerichtsbeschlüssen erlassen werden kann. Eine ministeriale oder behördliche Nichtbeachtung gerichtlicher Vorgaben steht hier nicht im Raum. Außerdem sind Prüfungsmaßstab und Amtsermittlungsgrundsatz hier (anders als man es bei der Abfertigung argumentieren kann) in keiner Weise eingeschränkt. Schließlich ist ein solches Transportverbot nicht nur auf einen einzelnen Transport bezogen. Es wäre mit Widerspruch und Anfechtungsklage anzugreifen und sollte mit Anordnung des Sofortvollzugs gem. § 80 II 1 Nr. 4 VwGO ergehen. Bei einem eventuellen Rechtsstreit könnte das Transportunternehmen wieder einen Antrag im vorläufigen Rechtsschutz stellen, nämlich einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gem. § 80 V 1 I. Hs. VwGO. Das Gericht könnte dann zwar Kälbertransporte vorläufig wieder erzwingen (wie in den bisherigen Verfahren unter Artikel 14 VO 1/2005/EG), aber die Rechtssache würde sich damit (anders als in den bisherigen Verfahren unter Artikel 14) nicht erledigen. Das Transportunternehmen muss also innerhalb der Klagefrist Anfechtungsklage erheben und das Hauptsacheverfahren durchziehen. Denn eine Nichterhebung der Anfechtungsklage oder eine Klagerücknahme nach erfolgreichem vorläufigem Rechtsschutz würde das Verbot ja rechtskräftig werden lassen; weitere Transporte wären dann von der Behebung der im Bescheid aufgelisteten Verstöße abhängig.

In einem solchen Hauptsacheverfahren wäre es ggf. angebracht, eine Vorlage an den EuGH anzuregen, ähnlich wie dies aus Bayern heraus 2015 geschah.

Auch möglich ist, dass das Transportunternehmen erst gar keinen gerichtlichen Rechtsschutz gegen ein auf Artikel 23 (1) i.V.m. Artikel 26 (4) (a) VO 1/2005/EG oder auf § 16a TierSchG gestütztes Transportverbot sucht. Das wäre natürlich der Idealfall.

### **1.1. Transportverbot gestützt auf Artikel 23 (1), (2) (d) und Artikel 26 (4) (a) der VO 1/2005/EG**

Wenn gegen die Verordnung verstoßen wird, kann die zuständige Behörde

- gem. Artikel 23 (1) die für die Tiere verantwortliche Person verpflichten, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um das Wohlbefinden der Tiere zu gewährleisten.
- gem. Artikel 23 (2) (d) die Rücksendung der Tiere auf direktestem Weg an ihren Versandort anordnen.
- gem. Artikel 26 (4) (a) den Transportunternehmer verpflichten, festgestellte Mängel zu beseitigen und Vorkehrungen zu treffen, um Wiederholungsfälle zu verhindern.

#### **1.1.1. Ermittlung von Verstößen**

Wie die Behörde zu der Feststellung kommt, dass gegen die Verordnung verstoßen wird, wird weder von Artikel 23 noch von Artikel 26 beschrieben. Ein Verstoß kann der Behörde während des Abfertigungsvorgangs auffallen oder auch bei einer Kontrolle unter Artikel 15 (1). Eine Beschränkung der behördlichen Überprüfung, wonach sich die Kontrolle auf die Gültigkeit gewisser Dokumente und die Plausibilität der Angaben

im Fahrtenbuch beschränken soll, mag man dem Wortlaut des Artikels 14 (1) entnehmen. Eine solche Beschränkung enthalten Artikel 15, 23 und 26 jedenfalls nicht. Es sei angemerkt, dass die Nennung der Beförderungs- und Ruhezeiten in Artikel 15 (1) als „insbesondere“-Formulierung das Gegenteil von abschließend ist; Artikel 15 (1) erlaubt die Überprüfung der Einhaltung aller Vorschriften der Verordnung. Schließlich ist Artikel 15 (1) nicht nur für die klassischen Straßenkontrollen, sondern auch für Kontrollen am Versandort einschlägig. Die EU-Kommission spricht sogar von einer Pflicht der Behörden, Kontrollen unter Artikel 15 (1) auch am Versandort durchzuführen (siehe Stellungnahme der EU-Kommission vom 28.01.2021 gegenüber der DJGT und auch schon Stellungnahme der EU-Kommission vom 22.12.2020 gegenüber der AWF, den Autoren vorliegend).

Bei Kälbertransporten, die in Baden-Württemberg starten, bietet sich zur Ermittlung von Verstößen gegen die Verordnung, die anders als z.B. das Fehlen von Tränkemöglichkeiten an Bord nicht sowieso schon auf der Hand liegen, also eine gezielte Kontrolle unter Artikel 15 (1) am Versandort an.

Außerdem sollten die klassischen Straßenkontrollen unter Artikel 15 (1) bei durch Baden-Württemberg fahrenden Kälbertransporten konsequent durchgeführt werden. Eine koordinierende Stelle im Land, z.B. das MLR, könnte hierbei eine netzwerkende Rolle zwischen den UVBen einnehmen, sodass Kontrollen strategisch durchgeführt und gemeinsame Strategien entwickelt werden, was mit Kälbern aus gestoppten Kälbertransporten geschehen soll (siehe Artikel 23). Dies wäre bei den Schwerpunktkontrollen gut zu verwirklichen. Hierdurch könnte mittelfristig erreicht werden, dass Transporteure von einer Fahrt über Baden-Württemberg absehen, was die Wirtschaftlichkeit und Zeitplanung dieser Transporte in Frage stellen könnte.

### **1.1.2. Rechtsfolgen bei in Baden-Württemberg startenden Kälbertransporten**

Für den Fall, dass die Behörde vor Versendung der Tiere Verstöße gegen die Verordnung entdeckt (ob bei einer Kontrolle unter Artikel 15 (1) oder einfach „bei Gelegenheit“, z.B. während des Abfertigungsvorgangs), bietet sich die Maßnahme unter Artikel 23 (2) (d) an, nämlich die „Rücksendung der Tiere auf direktestem Weg an ihren Versandort“, worunter im Falle der Kontrolle am Versandort erst recht die Nicht-Versendung der Tiere fällt. Natürlich mag es unsinnig erscheinen, wenn die UVB den Transport zunächst unter Artikel 14 abfertigt, nur um dann demselben Transport unter Artikel 15 i.V.m. Artikel 23 (2) (d) die (Weiter-)Fahrt zu verbieten. Hier erscheint es im Sinne einer bürgernahen Verwaltung angebracht, Transporteure schon im Rahmen der Abfertigung auf die anstehende Artikel 15-Kontrolle und ggfs. auch auf deren erwartbares Ergebnis hinzuweisen. Dieses Vorgehen würde allen Beteiligten inkl. der Tiere die Transportvorbereitung ersparen.

Des Weiteren sollte die Behörde den Transportunternehmer gem. Artikel 26 (4) (a) der Verordnung verpflichten, die „festgestellten Mängel zu beseitigen und Vorkehrungen zu treffen, um Wiederholungsfälle zu verhindern.“

Schließlich sollte eine Verbotsverfügung für weitere Transporte bis zur Behebung der Mängel ergehen. Diese kann auf Artikel 23 (1) gestützt werden als Verpflichtung des

Transportunternehmers, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um das Wohlbefinden der Tiere zu gewährleisten, vorliegend also keine Transporte durchzuführen bis die gem. Artikel 26 (4) (a) erteilten Verpflichtungen erfüllt wurden.

### 1.1.3. Verstöße gegen die Verordnung

Beim Transport von nicht abgesetzten Kälbern kommen bekanntlich insbesondere die folgenden Verstöße in Betracht:

- Das Transportmittel muss Tränkesysteme an Bord haben, die für nicht abgesetzte Kälber geeignet sind (siehe Anhang I Kapitel VI Nr. 2.2 der VO 1/2005/EG). Diese Anforderung besteht völlig ungeachtet einer speziellen Zulassung des Transportmittels für nicht abgesetzte Kälber.

Zurzeit gibt es keine solchen Tränkesysteme. Weder normale Metallnippeltränken noch solche, die mit Kunststoff überzogen sind, sind für saugende Kälber geeignet. Eine in Bayern erteilte Probezulassung für ein neuartig ausgestattetes Transportmittel wurde inzwischen wieder aufgehoben, weil auch die dort erprobte Ausstattung nicht bedarfsgerecht war.

- Es müssen genügend Futtermittel und Fütterungsvorrichtungen mitgeführt werden (siehe Anhang I Kap. VI Nr. 1.3, 1.4 der VO 1/2005/EG). Bei nicht abgesetzten Kälbern umfasst dies: genügend Milchaustauscher-Pulver für alle zu transportierenden Kälber für die gesamte Transportdauer zum Bestimmungsort; genügend Wasser zum Anrühren des Milchaustauscher-Pulvers; Möglichkeiten, das Milchaustauscher-Pulver mit dem Wasser anzurühren; eine Möglichkeit, die Milchaustauscher-Lösung auf ca. 39°C zu erwärmen; Vorrichtungen, die den Kälbern ermöglichen, den Milchaustauscher mittels zweiphasigem Saugakt aufzunehmen).

Es sei darauf hingewiesen, dass aktuell Transporteure wohl keinerlei Futtermittel und Fütterungsvorrichtungen mitführen. Der Grund dafür ist sicherlich die schwierige Umsetzung, da Gewicht und Volumen doch enorm wären. Es bleibt dabei: Der Langstrecken-Transport nicht abgesetzter Kälber bleibt auch nach eventueller Erfindung einer verlässlichen Tränkemöglichkeit an Bord wegen des Mitnahmegebots eine so große logistische Herausforderung, dass es auch dann fraglich bleibt, ob er – rechtskonform – wirtschaftlich durchführbar ist.

- Die tierschutzgerechte Versorgung und Unterbringung an jeglichen Versorgungsstellen (Anhang I Kap. V Nr. 1.4 der VO 1/2005/EG) muss gewährleistet sein, inkl. Milch-/MAT-Versorgung per Vorrichtungen, die allen Kälbern ermöglichen, den Milchaustauscher mittels zweiphasigem Saugakt aufzunehmen (für Details zu dieser Überprüfung, wenn Kontrollstellen genutzt werden, siehe unter 2.2).
- Die tierschutzgerechte Versorgung und Unterbringung am Bestimmungsort (Artikel 2 lit s) i) der VO 1/2005/EG) muss gewährleistet sein, inkl. Milch-/MAT-Versorgung per Vorrichtungen, die allen Kälbern ermöglichen, den Milchaustauscher mittels zweiphasigem Saugakt aufzunehmen (für Details zu dieser Überprüfung siehe unter 3.).

- Die Transportzeit darf unter Nr. 1.8 Anhang I Kap. V der VO 1/2005/EG nur im Ausnahmefall (z.B. bei Staus) um 2h verlängert werden. Diese zusätzlichen 2 Stunden dürfen bei der Planung nicht berücksichtigt werden. Zwar sind VG Sigmaringen und VGH gegenteiliger Auffassung. Dies steht aber im klaren Widerspruch zum Leitfaden der EU-Kommission für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern aus dem Jahr 2018. Da die Rechtsauffassung der Gerichte bislang nur im vorläufigen Rechtsschutz erteilt wurde, sind die UVBen daran bzgl. zukünftiger Maßnahmen nicht gebunden. Es wäre deshalb angebracht, den Verstoß weiterhin als Begründung für ein erteiltes Transportverbot zu nennen, v.a. wenn er – wie bei nicht abgesetzten Kälbern regelmäßig – mit anderen Verstößen gemeinsam auftritt. Falls ein Transporteur Rechtsbehelf gegen das Transportverbot einlegt, könnte diese Frage in einem Hauptsachverfahren geklärt werden, ohne das Risiko einzugehen, gleich den ganzen Prozess zu verlieren.
- Der Transport muss in einem speziell für nicht abgesetzte Kälber zugelassenen Transportmittel stattfinden. Die gegenläufige Rechtsauffassung des VG Sigmaringen und des VGH Mannheim erging bislang nur im vorläufigen Rechtsschutz. Also sind die UVBen und das MLR daran bzgl. zukünftiger Maßnahmen nicht gebunden.

Dabei ist zu beachten, dass die Auffassung des VG und des VGH auf rechtlich äußerst wackeligen Beinen steht. Relevante exekutive Stellen inkl. dem BMEL vertreten bekanntermaßen die gegenläufige Auffassung, nämlich, dass die Zulassung speziell für nicht abgesetzte Kälber rechtlich zwingend ist.<sup>1</sup>

Es wäre deshalb angebracht, den Verstoß weiterhin als Begründung für ein erteiltes Transportverbot zu nennen, v.a. wenn er – wie bei abgesetzten Kälbern regelmäßig – mit anderen Verstößen gemeinsam auftritt. Falls ein Transporteur Rechtsbehelf gegen das Transportverbot einlegt, könnte so auch diese Frage in einem Hauptsachverfahren geklärt werden, ohne das Risiko einzugehen, gleich den ganzen Prozess zu verlieren.

Alternativ kann auch die im Dezember ergangene oder eine neuerliche Nicht-Abfertigung in ein gerichtliches Hauptsachverfahren getrieben werden. Dies gelingt wohl „nur“ per Feststellungsklage, denn die Nicht-Abfertigung bleibt immer nur auf den einen Transport bezogen, den die UVB nicht abfertigt und erledigt sich deshalb

---

<sup>1</sup> Es sei an das eindeutige Schreiben der Bundesministerin aus dem Jahr 2019 erinnert. Die EU-Kommission empfahl eine solche Zulassung schon in ihrem Gutachten aus 2017. In ihrer Stellungnahme vom 22.12.2020 gegenüber der AWF (die Ihnen vorliegt) stellt sie ihre Rechtsmeinung nochmals klar, nämlich: „[L]ong journeys of unweaned animals can only be approved if the vehicle’s certificate of approval indicates that the vehicle is approved to transport unweaned animals, in accordance with Article 14 of the Regulation“. Auch in der Stellungnahme der EU vom 28.01.2021 gegenüber der DJGT (die Ihnen vorliegt) meint sie: „Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a dieser Verordnung müssen diese Behörden jedoch überprüfen, ob die Zulassungsnachweise für Transportmittel für die spezifische Art der zu transportierenden Tiere geeignet sind; in Ihrer E-Mail beschreiben Sie den Fall nicht abgesetzter Tiere.“ Schließlich verlangt auch das aktuelle Handbuch Tiertransporte der LAG Tierschutz im Kapitel „D 3Transport nicht abgesetzter Jungtiere“ eine Zulassung speziell für nicht abgesetzte Jungtiere.

regelmäßig im vorläufigen Rechtsschutz. Auf die Statthaftigkeit einer Feststellungsklage in dieser Konstellation wies der VGh in einem früheren Beschluss zum Kälbertransport vom 06.02.2020 auf S. 15 oben schon hin (AKZ VGh 1 S 3300/19; vorgehend VG 4 K 6107/19). Angesichts der hier dargestellten Möglichkeit einer viel umfassenderen Verbotsvorgung, sollte hiervon aber kein Gebrauch gemacht werden.

## **1.2. Transportverbot gestützt auf § 16a TierSchG**

Neben der Anwendung der Ermächtigungsgrundlagen in der Verordnung selbst könnte man auch erwägen, auf die Generalklausel in § 16a TierSchG zurückzugreifen. § 16a TierSchG ist den UVBen sicherlich geläufiger, seine Anwendung könnte aber angesichts der spezielleren Ermächtigungsgrundlagen in Artikel 23 und 26 der Verordnung (nur) in deren Anwendungsbereich ausgeschlossen sein.

## **2.) Die Nutzung von Kontrollstellen für die Versorgung während des Transports unter Anhang I Kap. V Nr. 1.4 der VO 1/2005/EG**

Bzgl. der Nutzung von Kontrollstellen für die Versorgung während des Transports unter Anhang I Kap. V Nr. 1.4 der VO 1/2005/EG ist folgendes anzumerken.

### **2.1 Die Amtsbekanntheit der Versorgungsstelle**

Die Amtsbekanntheit der Versorgungsstelle darf nur dann angenommen werden, wenn die Stelle als Kontrollstelle „für die Tierkategorie nicht abgesetzte Kälber“ zugelassen ist (siehe Artikel 3 (1) i.V.m. Anhang C Nr. 5 der VO 1255/97/EG). Im von der EU-Kommission geführten Verzeichnis der Kontrollstellen in der EU wird jeweils aufgeführt, ob eine Kontrollstelle nicht abgesetzte Kälber versorgen kann und wenn ja, wie viele.<sup>2</sup>

### **2.2 Die tatsächliche Geeignetheit der Kontrollstelle als Versorgungsstelle für nicht abgesetzte Kälber**

Gem. Artikel 3 (3) (d) VO 1255/97/EG müssen Kontrollstellen von einer nationalen Behörde „mindestens zwei Mal jährlich überprüft werden, um zu gewährleisten, dass die Zulassungsvoraussetzungen weiterhin erfüllt sind“. Artikel 6 (2) VO 1255/97/EG behandelt den Austausch von Informationen zwischen den Behörden zur Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen. Wir bitten das MLR, falls noch nicht geschehen, die Ergebnisse der Prüfungen der französischen Behörden bzgl. der in den Transportplanungen angegebenen Kontrollstellen anzufordern und auszuwerten. Dies gilt insbesondere bzgl. der Kontrollstelle T3B (Bardy) in Frontenaud/Frankreich (Zulassungsnummer FR-71-209-041). Über dortige Missstände hat die Animal Welfare Foundation dem MLR Informationen zukommen lassen, aus denen sich Verstöße gegen die Verordnung ergeben. Wenn sich aus den Ergebnissen der französischen Prüfungen ergibt, dass die Kontrollstellen nicht ordnungsgemäß kontrolliert werden und/oder dass dort Mängel bestehen, wäre es angezeigt, alle Möglichkeiten der mitgliedstaatlichen

---

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw\\_list\\_of\\_approved\\_control\\_posts.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf)

Zusammenarbeit und der Kooperation mit der EU-Kommission zu nutzen um hiergegen vorzugehen (siehe u.a. Artikel 3 (4) und (5) und Artikel 6 (2) VO 1255/97/EG; Artikel 24 der VO 1/2005/EG). Außerdem wären bestehende Mängel spätestens dann amtsbekannt. Also wären Transporte über diese Kontrollstellen bis zur Behebung nicht mehr abzufertigen (Artikel 14) bzw. deren Fahrt wäre unter Artikel 23 (1), (2) (d) und Artikel 26 (4) (a) der Verordnung oder unter § 16a TierSchG an der (Weiter-)Fahrt zu hindern.

Schließlich liegt dem MLR eine Videoaufzeichnung vom 07.07.2020 vor, die die rechtswidrige Behandlung von nicht abgesetzten Kälbern an der Kontrollstelle T3B zeigt. Es ist dasselbe Video, das in Ausschnitten auch im allseits bekannten WISO-Bericht vom 09.11.2020 gezeigt wird. Die Animal Welfare Foundation hat Ihnen und dem Landkreis Ravensburg den Inhalt des Videos mit Brief vom 11.01.2021 anschaulich beschrieben, sodass hier auf eine nochmalige Darstellung verzichtet wird. Als wichtigste Verstöße sollen hier genannt werden die Verstöße gegen

- Artikel 3 S. 1,
- Artikel 3 S. 2 lit h)
- Anhang I Kap. V Nr. 1.4

der VO 1/2005/EG

und

- Artikel 5 c), d) und g)
- Artikel 6 (1)
- Anhang C Nr. 2
- Anhang C Nr. 3 c)
- Anhang C Nr. 5
- Anhang C Nr. 6

der VO 1255/97/EG.

Diese Verstöße stehen schon jetzt einem Transport über diese Kontrollstelle entgegen. Das VG Sigmaringen verneint dies zwar für den Ausschnitt des Videos, der im WISO-Bericht gezeigt wird. Erstens wurde diese Einschätzung aber auf Grundlage einer vorläufigen Bewertung im Eilrechtsschutz erteilt und zweitens erging sie obiter dictum, denn das VG Sigmaringen meint in Rn. 25 seines Beschlusses, dass der Antragsgegner (das Landratsamt Ravensburg) „den ihm zustehenden Prüfungsumfang des Art. 14 Abs. 1 der Transportverordnung [verkenne], der lediglich eine Plausibilitätsprüfung verlangt.“ Es kam also auf das Video gar nicht an. Unter Artikel 15, 23 und 26 der Verordnung muss und darf sich die Behörde aber nicht auf eine Plausibilitätsdarstellung beschränken, sondern unterliegt der vollen Amtsermittlungspflicht und dem Prüfungsmaßstab der gesamten Verordnung.

Wenn eine angemessene Versorgung mit Milch/ MAT nicht für jedes Kalb gewährleistet werden kann, ist das Ab- und Aufladen der Kälber an der Kontrollstelle, welches als größter Stressfaktor bei Transporten gilt, nicht gerechtfertigt und verstößt seinerseits gegen Artikel 3 S. 1, S. 2 lit a), S. 2 lit f) erster Halbsatz.

### **3.) Unterbringung und Versorgung am Bestimmungsort**

Die in den Transportpapieren angegebenen Bestimmungsorte für Kälbertransporte nach Spanien sind meist keine Mastbetriebe, sondern wiederum große Sammelstellen,

in denen die Kälber ankommen und von denen sie dann einzeln oder in kleineren Gruppen zu den Mastbetrieben transportiert werden.

Wenn Tiere am von einem Transport anvisierten Bestimmungsort nicht gem. Artikel 2 s) VO 1/2005/EG versorgt und untergebracht werden, hat eine UVB, die davon Kenntnis hat, ein auf Artikel 23, 26 der Verordnung oder § 16a TierSchG gestütztes Transportverbot zu erlassen.

Eine Amtsermittlungspflicht bzgl. solch eines Verstoßes wird zumindest dann ausgelöst, wenn der Behörde Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Aufenthalt kürzer als die geforderten 48h ist oder die Unterbringung oder Versorgung den Bedarfen von nicht abgesetzten Kälbern nicht gerecht wird. Hierfür muss sich die Behörde über die Zustände auch an Bestimmungsorten im EU-Ausland informieren. Dafür genügt nicht die formale Überprüfung, ob eine solche Stelle in TRACES eingetragen ist.

Da es für Bestimmungsorte kein System wie für die Kontrollstellen gibt (vgl. VO 1255/97/EG), besteht hier unserer Kenntnis nach auch kein vorgesehene System der mitgliedstaatlichen Zusammenarbeit, das Vorgaben enthielte, wie die Behörde ihrer Amtsermittlungspflicht gerecht zu werden hat. Es bleibt bei den generellen verfahrensrechtlichen Anforderungen, die natürlich bei Auslandssachverhalten andere sind als bei innerstaatlichen.

Ein genereller Ausschluss oder eine Beschränkung der Amtsermittlung (wie man es bei der Abfertigung unter Artikel 14 argumentieren mag) kann aber nicht angenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JS.' with a stylized flourish.

Dr. med. vet. Julia Stubenbord  
Landesbeauftragte für Tierschutz