

„Tierschutzfälle vor Gericht“

Arbeitsgespräch in der Stabsstelle der Landesbeauftragten für Tierschutz BW
am 17. Sept. 2024

Juristische und politische Folgen des EuGH-Urteils (C 424/13) zu Tiertransporten
in Drittländer

von Dr. Christoph Maisack

Richter a. D.

Pfullingen

Übersicht über die folgende Darstellung:

Erste Fallgestaltung: Es wird die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Tiertransports mit nicht abgesetzten Kälbern beantragt, ohne dass das Transportfahrzeug über ein Tränkesystem verfügt, das es den Kälbern ermöglicht, an Bord des Fahrzeugs Milch oder Milchaustauscher mittels zweiphasigem Saugakt aufzunehmen (hierzu neues Urteil des VGH-Mannheim v. 1. 8. 2024)

Zweite Fallgestaltung: Es wird die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Tiertransports mit erwachsenen Rindern in ein Drittland beantragt; hinsichtlich einzelner im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs unter Ziff. 6 angegebenen Kontrollstellen/Versorgungsstationen bestehen Unsicherheiten.

Dritte Fallgestaltung: Es wird die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Tiertransports mit erwachsenen Rindern in einen EU-Mitgliedstaat, z.B. nach Warschau, beantragt; es gibt Anhaltspunkte, dass ein anschließender Weitertransport in einen Drittstaat geplant ist.

Anhang (dafür besteht aber voraussichtlich keine Zeit mehr): Einige weitere Gesichtspunkte, die dazu führen können, ein Transportverbot nach Art. 138 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 2017/625 (Rahmenkontrollverordnung) auszusprechen.

Erste Fallgestaltung: Es wird die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Tiertransports mit nicht abgesetzten Kälbern beantragt. Das Fahrzeug verfügt nicht über ein Tränksystem zur Versorgung der Kälber mit Milch oder Milchaustauscher (MAT), das den Kälbern ermöglichen würde, die Nahrung an Bord des Fahrzeugs mittels zweiphasigem Saugakt (unter Auslösung des sog. Schlundrinnenreflexes) aufzunehmen; dementsprechend ist das Fahrzeug zwar für die Tierkategorie „Rinder“, nicht aber für die Tierkategorie „nicht abgesetzte Kälber“ zugelassen.

1.

Gegen welche Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 (im Folgenden: EU-TiertransportVO) verstößt dieser Transport?

1.1

Verstoß gegen Anhang I Kap. VI Nr. 1.4 und 1.5 EU-TiertransportVO:

Nr. 1.4: „Sind für die Fütterung von Tieren besondere Vorrichtungen erforderlich, so sind diese im Transportmittel mitzuführen.“

Nr. 1.5: „Werden Fütterungsvorrichtungen im Sinne von Nummer 1.4 verwendet, so müssen diese ... erforderlichenfalls, um nicht umgestoßen zu werden oder umzufallen, am Transportmittel befestigt werden können.“

1.2

Verstoß gegen Anhang I Kap. VI Nr. 1.3:

„Im Transportmittel sind Futtermittel in einer Menge mitzuführen, die den Fütterungsbedürfnissen der betreffenden Tiere während der Beförderung gerecht werden.“

1.3

Verstoß gegen Art. 3 Satz 2 lit. a:

„... müssen folgende Bedingungen erfüllt sein: Vor der Beförderung werden alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um ... den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen.“

2.

Praxis des Landratsamts/Veterinäramts Ravensburg mit Bezug auf die dortige Sammelstelle in Bad Waldsee bis April 2023:

Abfertigung solcher Kälbertransporte trotz fehlender Zulassung für die Tierkategorie „nicht abgesetzte Kälber“ und trotz Fehlens eines den zweiphasigen Saugakt ermöglichenden automatischen Versorgungssystems im Transportfahrzeug (nach April 2023 ist keine Abfertigung solcher Tiertransporte von Bad Waldsee aus mehr beantragt worden).

3.

Grund für die Abfertigungspraxis des LRA Ravensburg: Einstweilige Anordnungen (eA) des VG Sigmaringen v. 9. 12. 2019 (4 K 6107/19) und v. 17. 12. 2020 (4 K 4721/20).

Wesentlicher Inhalt der eA v. 9. 12. 2019, 4 K 6107/19, Rn. 24:

„Ziff. 2.1 des Kap. 6 des Anhangs I der Transportverordnung fordert, dass Transportmittel und Schiffscontainer mit einem Wasserversorgungssystem ausgestattet sein müssen, das es dem Betreuer ermöglicht, während der Beförderung jederzeit sofort Wasser nachzufüllen, damit jedes Tier ständig Frischwasser zur Verfügung hat. Dabei müssen die Tränkevorrichtungen stets voll funktionsfähig und so konstruiert und positioniert sein, dass sie für alle an Bord des Fahrzeugs zu tränkenden Kategorien von Tieren zugänglich sind (Ziff. 2.2). Dass die hierin enthaltenen Voraussetzungen eingehalten sind, ist nicht bestritten und überdies

bereits durch die Zulassung des Transportmittels nach Art. 18 der Transportverordnung sichergestellt.

Das hierüber hinausgehende und von dem Landratsamt geforderte, der Physiologie und den Verhaltensansprüchen genügende, den zweiphasigen Saugakt ermöglichende automatische Versorgungssystem ist ausweislich des Kap. VI des Anhangs I der Tiertransportverordnung nicht vorzuhalten.“

Fehler dieser Entscheidung: Dem Gericht war offensichtlich nicht bekannt, dass die Versorgung nicht abgesetzter Kälber mit Milch oder Milchaustauscher (MAT) für diese Tiere zugleich auch „Fütterung“ ist, so dass nicht allein die unter der Überschrift „Wasserversorgung“ befindlichen Ziffern 2.1 und 2.2 des Kapitels VI des Anhangs I hätten angewendet werden dürfen, sondern – zumindest auch – die unter der Überschrift „Futter“ stehenden Ziffern 1.3, 1.4 und 1.5.

So hätten gem. Ziff. 1.3 – siehe oben 1.2 – für 200 Kälber und einer auf über 20 Stunden angesetzten Gesamttransportzeit zumindest 80kg Milchaustauscher-Pulver sowie genügend Wasser zum Anrühren und technische, am Fahrzeug befestigbare Vorrichtungen, die den Kälbern die Aufnahme der vorher angerührten und erwärmten Lösung in artgerechter Kopfhaltung mittels zweiphasigem Saugakt ermöglichen, mitgeführt werden müssen.

Dazu, dass die Versorgung mit Milch oder MAT zumindest auch „Fütterung ist, vgl. VGH Mannheim und EU-Kommission:

VGH Mannheim, Beschl. v. 21. 12. 2020, 6 S 4107/20, S. 4:

„Wenn aber davon auszugehen ist, dass eine Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern *zur Fütterung* mit den derzeitigen Tränketekniken im Fahrzeug nicht möglich ist ...“

Die EU-Kommission sagt im „Leitfaden Transport Rinder“, 4.4:

„Tränksysteme für Kälber benötigen verformbare Gumminuckel, um erforderlichenfalls kalte oder warme Milch, Milchaustauscher oder Elektrolyte im Saugakt aufzunehmen.“

In ihrem Bericht über ein AUDIT in Deutschland v. 26.-30.6.2017 (DG SANTE 2017-6107 S. 9, 14) spricht die EU-Kommission davon, dass Vorkehrungen getroffen werden müssten, um den Bedürfnissen der Tiere – also auch den Fütterungsbedürfnissen – während der Beförderung Rechnung zu tragen.

Dazu gehöre „zwingend ein Fütterungs- und Tränkesystem, das den Kälbern im Bedarfsfall den Zugang zu Flüssigkeiten oder Futter gewährt und das *eine Fütterung mit Milch oder MAT* in den Fahrzeugen ermöglicht“.

Inhaltlich gleich lautete die eA des VG Sigmaringen v. 17. 12. 2020, 4 K 4721/20, Rn. 24:

„Über die Regelung hinsichtlich des Vorhandenseins eines Wasserversorgungssystems, das jederzeit nachfüllbar ist und für jedes Tier zugänglich ist <in Ziff. 2.1 und 2.2 des Kapitels VI, Anhang I), hinausgehende Anforderungen enthält die Transportverordnung nicht. Das Handbuch „Tiertransporte“ ... geht ... in der Annahme fehl, die Transportverordnung setze ein entsprechendes System <gemeint: ein der Physiologie und den Verhaltensansprüchen genügendes, den zweiphasigen Saugakt ermöglichendes automatisches Versorgungssystem> voraus.“

Also auch hier wieder die unzutreffende Meinung des VG, die Versorgung nicht abgesetzter Kälber mit Milch oder MAT sei lediglich dem Bereich „Wasserversorgung“ (Ziffern 2.1-2.4 in Kapitel VI Anhang I) und nicht zugleich auch dem Bereich „Futter“ (Ziffern 1.3-1.5 in Kapitel VI Anhang I) zuzuordnen.

Zudem keine Erwähnung von Art. 3 der EU-TiertransportVO

obwohl Art. 3 auf alle Tiertransporte unmittelbar Anwendung findet

(vgl. u. a. VG Osnabrück Beschl. v. 1. 10. 2021, 6 B 78/21: „... muss eine Beförderung lebender Tiere auch den Vorgaben des Art. 3 VO (EG) Nr. 1/2005 genügen“; auch EuGH NVwZ 2016, 1398: Auslegung der Vorschriften in Anhang I entsprechend dem Grundsatz in Art. 3 Satz 2 lit. a, die Beförderung so kurz wie möglich zu halten),

und obwohl gem. Art. 3 Satz 2 lit. a ein Transport nicht abgefertigt werden darf, wenn nicht alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen worden sind, um den Bedürfnissen der Tiere – also auch ihren Fütterungsbedürfnissen – während der Beförderung Rechnung zu tragen (nach EU-Kommission, Bericht über ein AUDIT in Deutschland v. 26.-30.6.2017, DG SANTE 2017-6107, S. 9, 14, gehört dazu zwingend ein Fütterungs- und Tränkesystem, das den Kälbern im Bedarfsfall den Zugang zu Flüssigkeiten oder Futter gewährt und das eine Fütterung mit Milch oder MAT in den Fahrzeugen ermöglicht).

4.

Hauptgrund für die Abfertigungspraxis des LRA Ravensburg: VGH Mannheim
Beschl. v. 21. 12. 2020, 6 S 4107/20

Wesentlicher Inhalt auf S. 4, 5:

„Dem Antragsgegner <gemeint: Landratsamt> ist zwar zuzugeben, dass nach dem Bericht der Europäischen Kommission [gemeint: der Bericht der DG SANTE über das AUDIT in Deutschland v. 26.-30.6.2017] ... festgehalten wird, derzeit sei in den in Deutschland ausgestellten Zulassungsnachweisen nicht angegeben, ob ein Fahrzeug für den Transport nicht abgesetzter Kälber geeignet sei. Infolgedessen bestehe die Gefahr, dass nicht abgesetzte Kälber bei Langstreckenfahrten im Bedarfsfall keinen Zugang zu Flüssigkeiten oder Futter hätten. Allerdings erkennt auch die Europäische Kommission in ihrem Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern v. August 2018 (S. 51 Nr. 224 Satz 1) an, dass „die Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern mit Tränke zur Fütterung ... mit den derzeitigen Tränketechniken im Fahrzeug nicht möglich“ ist ...

Wenn aber davon auszugehen ist, dass eine Versorgung von nicht abgesetzten Kälbern zur Fütterung mit den derzeitigen Tränketechniken im Fahrzeug nicht möglich ist, kann die Forderung des Antragsgegners nach einem gültigen Zulassungsnachweis des Transportmittels in Bezug auf die Rinderkategorie „nicht abgesetzte Kälber“ jedenfalls aktuell nicht erfüllt werden.

Mit dem Verwaltungsgericht ist auch der Senat der Auffassung, dass gemessen an den beschränkten Erkenntnismöglichkeiten des gerichtlichen Eilverfahrens diese Umstände den Verordnungsgeber bisher offensichtlich nicht veranlasst haben, weitergehende Anforderungen in Bezug auf den Transport von nicht abgesetzten Kälbern vorzuhalten.“

Der Fehler dieser Entscheidung lag darin, dass – wenn eine gesetzliche Voraussetzung für eine Tätigkeit (hier nämlich: das Vorhandensein eines Tränkesystems im Transportfahrzeug zur Versorgung der Kälber an Bord mit Milch oder mit MAT mittels zweiphasigem Saugakt) nicht erfüllt werden kann – nach Ansicht des VGH die Tätigkeit tauch ohne die Erfüllung dieser Voraussetzung zuzulassen ist, bis der Gesetzgeber diese Unmöglichkeit zum Anlass für eine neue, geänderte Regelung nimmt.

Rechtsstaatlichen Grundsätzen entspricht es, dass genau umgekehrt vorgegangen wird: Solange eine gesetzliche Voraussetzung für eine Tätigkeit nicht erfüllt werden kann, muss sie unterbleiben bzw. darf nicht genehmigt werden, so lange, bis der Gesetzgeber darauf reagiert und erklärt, dass die Tätigkeit trotz dieser Unmöglichkeit – möglicherweise nach Erfüllung anderer, als Ersatz festgelegter neuer Voraussetzungen – gleichwohl erlaubt sein soll.

Solange eine solche gesetzliche Regelung mit Blick auf die Unmöglichkeit einer Tränkeversorgung von Kälbern mit Milch oder MAT an Bord der Transportfahrzeuge nicht getroffen wird, überschreiten Behörden und Gerichte ihre Kompetenzen, wenn sie lange Kälberbeförderungen trotz der Nichterfüllung dieser gesetzlichen Voraussetzung zulassen oder – wie hier – sogar anordnen.

5.

Der VGH Mannheim sagt jetzt – in seinem neuen Urteil v. 1. 8. 2024, 6 S 254/23, Rn. 61:

„Dem Kläger ist zuzugeben, dass das Landratsamt mit seiner bisherigen Rechtsauffassung und der daraus abgeleiteten „Transportabfertigungs“-Praxis Inhalt und Reichweite der in der Vergangenheit – anlässlich konkreter, von der Beigeladenen verantworteter Transporte – ergangenen gerichtlichen Eilbeschlüsse verkannt haben dürfte.

Denn die in diesem Zusammenhang getroffenen gerichtlichen Entscheidungen haben sich allein mit der Frage befasst, welche Aspekte im Rahmen des vormals von Art. 14 EU-Transportverordnung geregelten Kontrollvorgangs, der nunmehr in den amtlichen Kontrollpflichten nach Art. 21 Abs. 2 lit. b VO (EU) 2017/625 aufgegangen ist, zu prüfen sind bzw. welche Aspekte hierbei (allenfalls) beanstandet werden können.

Diese Entscheidungen verhalten sich aufgrund des in den damaligen Verfahren konkret in Rede stehenden Streitgegenstands des Anspruchs auf Stempelung des Fahrtenbuchs nach Art. 14 Abs. 1 lit. c Transportverordnung (inzwischen außer Kraft) zu den übrigen möglicherweise bestehenden Kontrollpflichten des Landratsamts nicht.

Wohl zurecht weist der Kläger darauf hin, dass die zuständige Behörde nach Art. 138 VO (EU) 2017/625 zum Einschreiten berechtigt und verpflichtet sein kann, wenn Verstöße gegen die Transportverordnung konkret zu besorgen sind. Genau das stellt das Landratsamt – wenngleich es sich im Widerspruch hierzu in der Praxis abweichend verhalten haben dürfte – auch in Aussicht.

Schließlich liegt es auch nicht von vornherein fern, dass bei der Feststellung von Verstößen, die sich konkret absehbar während des Transportvorgangs nachteilig auf das Tierwohl auswirken werden, bereits die Abfahrt zu untersagen sein könnte.

Entgegen der Ansicht des Landratsamts ist dies auch nicht etwa deshalb zweifelhaft, weil sonst – unter Zugrundelegung des alten Rechts – eine Stempelung des Fahrtenbuchs, die es nach dem nunmehr gültigen Recht nicht mehr gibt, möglicherweise hätte erfolgen müssen, obwohl eventuell bereits unmittelbar danach und noch im Zuge desselben Kontrollvorgangs eine auf die Generalklausel gestützte Transportuntersagung hätte ergehen müssen.

Dieses Ergebnis ist dem Regelungssystem der EU-Verordnungen geschuldet, wonach während eines (zeitlich) einheitlichen Kontrollvorgangs mehrere (inhaltlich unterschiedliche) Kontrollpflichten erfüllt werden (können), die normativ eigenständig geregelt sind und der Überprüfung unterschiedlicher

Aspekte dienen, weshalb sie auf unterschiedliche Ergebnisse hinauslaufen können.“

6.

Wie ist demnach jetzt vorzugehen, wenn die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Transports mit nicht abgesetzten Kälbern beantragt wird und das Transportfahrzeug nicht über ein Tränkesystem verfügt, das es ermöglicht, dass die Kälber an Bord des Fahrzeugs Milch oder MAT mittels zweiphasigem Saugakt aufnehmen?

6.1

Es besteht eine Zweiteilung: Es gibt Gesichtspunkte, die bereits im Rahmen der Entscheidung „Ist der Transport abzufertigen?“ zu prüfen sind, und Gesichtspunkte, die außerhalb der Entscheidung über die Transportabfertigung zu prüfen sind und zu einem Transportverbot nach Art. 138 Abs. 1 VO (EU) 2017/625 („Rahmenkontrollverordnung“) berechtigen können.

6.2

Im Rahmen der Entscheidung über die Abfertigung des Transports sind nur zu prüfen:

Zulassung des Transportunternehmers,

Zulassung des Transportmittels,

Befähigungsnachweise für Fahrer und Betreuer,

Vollständige Ausfüllung der Abschnitte „Planung“ und „Versandort“ des Fahrtenbuchs, und die Frage:

Ergibt sich bereits aus dem Inhalt des Fahrtenbuchs ein Verstoß oder auch die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines künftigen Verstoßes gegen die EU-TiertransportVO?

6.3

Zeitgleich ist im Rahmen von Art. 138 Abs. 1 der Rahmenkontrollverordnung zu prüfen:

Liegt ein Verstoß, der sich aus Anhaltspunkten außerhalb des vorgelegten Fahrtenbuchs ergibt, bereits vor? (z. B. das fehlende Tränkesystem im Transportfahrzeug).

Oder gibt es Anhaltspunkte, die die hinreichende Wahrscheinlichkeit (d. h. die ernsthafte und nicht lediglich fern liegende Möglichkeit) eines auf dem Transport künftig stattfindenden Verstoßes, der sich „während des Transportvorgangs nachteilig auf das Tierwohl auswirken“ kann, begründen?

Vorgehen dann:

Hinweis an den Transport-Organisator auf diesen (möglichen) Verstoß,

Einräumung der Gelegenheit, den Verstoß zu beheben bzw. den Nachweis dafür zu führen, dass mit ihm in der Zukunft nicht gerechnet zu werden braucht,

ggf. Fristsetzung für diesen Nachweis und

Verbot des Transports nach Art. 138 Abs. 1, falls Verstoß nicht behoben bzw. Nachweis für seinen Nicht-Eintritt nicht geführt.

6.4

Noch zum Wahrscheinlichkeitsmaßstab für einen zu erwartenden Verstoß und der Obliegenheit des Transport-Organisators, nachzuweisen, dass damit nicht gerechnet zu werden braucht:

6.4.1

Nach Erwägungsrund 11 gilt für die EU-TransportVO der „Grundsatz, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten“.

Die weitreichende Formulierung „könnten“ macht deutlich, dass die Behörde auch bei Anhaltspunkten für einen „nur“ drohend bevorstehenden Verstoß tätig werden muss und dass dafür die mit konkreten Anhaltspunkten begründbare, ernsthafte und nahe liegende Möglichkeit, dass es – wenn

sie nicht tätig wird – zu dem Verstoß kommen wird, ausreicht.

6.4.2

Art. 138 Abs. 1 ist erkennbar dem § 16a Abs. 1 Satz 1 TierSchG nachgebildet (so ausdrücklich die berichterstattende Richterin am VGH in der mündl. Verhandlung am 1. 8. 2024). Hier genügt für ein Einschreiten die hinreichende Wahrscheinlichkeit – das ist die mit konkreten Anhaltspunkten begründbare, ernsthafte und nahe liegende Möglichkeit – eines bestehenden oder in der Zukunft zu erwartenden Verstoßes.

Vgl. VGH München, Beschl. v. 13. 1. 2021, 23 ZB 20.2291, juris Rn. 24: Anordnungen nach § 16a Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 1 TierSchG erfordern es nicht, dass Leiden eines Tieres sicher festgestellt werden. Es genügt die Möglichkeit einer Leidensverursachung (vgl. BayVGH, Beschl. v. 9. 8. 2017, 9 ZB 15.2487, juris Rn. 10).

Vgl. auch OVG Lüneburg, Beschl. v. 29. 11. 2019, 11 LB 642/18, juris Rn 26: „Die Behörde hat somit im Rahmen einer Gefahrenprognose zu ermitteln, ob in absehbarer Zeit mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass es zu tierschutzwidrigen Zuständen kommt.

Aus der Lit.:

Lorz/Metzger Tierschutzgesetz 7. Aufl. 2019, § 16a Rn. 15: Es müssen nicht schon Leiden eingetreten sein, die Möglichkeit einer Leidensverursachung genügt;

allgemein zu „konkrete Gefahr“ vgl. auch Schönke/Schröder/Heine/Bosch, Kommentar zum StGB Vor §§ 306 ff. Rn. 5, 6: „Zustand, bei dem die nicht fernliegende Möglichkeit der Verletzung eines konkreten Objekts besteht“; „minimale Erfolgsaussichten sind als nicht gefährlich zu bezeichnen“;

vgl. auch Hirt/Maisack/Moritz/Felde,
Tierschutzgesetz 4. Aufl. 2023, § 16a Rn. 2:
„Dass der Eintritt eines Schadens mit
Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein muss,
erfordert weder eine Gewissheit noch eine
überwiegende Wahrscheinlichkeit für einen
Schadenseintritt; andererseits reichen bloße
Vermutungen nicht aus, sondern es müssen
konkrete Anhaltspunkte vorliegen, die für eine
ernsthafte, naheliegende Möglichkeit eines
Schadens sprechen; von der hinreichenden
Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts ist
auszugehen, wenn aufgrund konkreter
Anhaltspunkte die ernsthafte, realistische und
nicht lediglich fern liegende Möglichkeit eines zu
einem Schaden führenden Geschehensablaufes
– hier also einer tierschutzwidrigen Handlung
oder des Eintritts eines tierschutzwidrigen
Erfolgs, Vorgangs oder Zustands – besteht.“

7.

Die oben beschriebene Zweiteilung –

einerseits Entscheidung über das Vorliegen der Voraussetzungen für eine
Abfertigung des Transports nach Art. 21 Abs. 2 lit. b EU-TransportVO
(Verweigerung der Abfertigung bei Fehlen notwendiger Zulassungen oder
Befähigungsnachweise sowie wenn sich aus dem vorgelegten
Fahrtenbuch die ernsthafte, nahe liegende Möglichkeit eines Verstoßes
ergibt),

andererseits Vorgehen nach Art. 138 Abs. 1 Rahmenkontrollverordnung
bei (außerhalb des Fahrtenbuchs liegenden) Anhaltspunkten für die
ernsthafte, nahe liegende Möglichkeit eines bereits bestehenden oder
auf dem Transport zu erwartenden Verstoßes –

ergibt sich auch aus Aussagen der berichterstattenden Richterin in der
Verhandlung vom 1. 8. 2024:

Es sei die Aufgabe der Tierschutzbehörde, Verstöße gegen das Tierschutzrecht zu verhindern, und dazu stünden in der EU-Tiertransportverordnung Nr. 1/2005 bzw. nunmehr in der Rahmenkontrollverordnung VO 2017/625 Generalklauseln, die § 16a TierSchG nachgebildet seien, zur Verfügung.

Die Behörde sei insbesondere nicht daran gehindert, trotz Erteilung der Abfertigung eines Transports Anordnungen zu treffen oder ggf. sogar den Transport eine Sekunde nach der Abfertigung zu verbieten, wenn Verstöße gegen die EU-Tiertransportverordnung vorlägen, z. B. wenn man sehe, dass Milch/MAT mitgeführt werden müsse, aber davon weit und breit nichts zu sehen sei.

Die Möglichkeit zum tierschutzrechtlichen Einschreiten gegen einen Transport sei unabhängig von der – ggf. aufgrund der nach der formalen Abfertigungsprüfung zu erteilenden Abfertigung – gegeben und könne quasi nach einer Sekunde verfügt werden, nachdem die Abfertigung erteilt worden sei.

Der Landkreis Ravensburg sei daher in dem bisher vom Landkreis interpretierten Sinn nicht an die Beschlüsse des VG Sigmaringen/VGH Mannheim gebunden. Das sei nur ein einziger Transport gewesen und hindere nicht die Verhinderung von Verstößen auf zukünftigen Transporten.

Die pauschalen Abfertigungen, wie sie seit den Beschlüssen des VG Sigmaringen/VGH Mannheim in 2019 und 2020 erfolgt seien, seien dem Fehlverständnis über die Bindung an die Beschlüsse des VG Sigmaringen/VGH Mannheim geschuldet.

8.

Wie ist folglich zu verfahren, wenn die Abfertigung eines solchen Kälbertransports beantragt wird?

Dass eine Transportverbots-Anordnung gem. Art. 138 Abs. 1 der Rahmenkontrollverordnung mit der Begründung erlassen werden kann, dass die im Transportfahrzeug mitgeführte Menge an Milch oder MAT nicht ausreichend sei, um alle transportierten Kälber bis zur Ankunft am Bestimmungsort vollständig zu ernähren (= Verstoß gegen Anhang I Kap. VI Nr. 1.3 Satz 1), ist ausdrücklich anerkannt worden (s. oben 7).

Eine Transportverbots-Anordnung gem. Art. 138 Abs. 1 der Rahmenkontrollverordnung mit der Begründung, es fehle an einem im Transportfahrzeug installierten, die Versorgung aller transportierten Kälber an Bord des Fahrzeugs ermöglichenden Versorgungseinrichtung, die jedem Kalb die Aufnahme ausreichender Mengen an Milch oder MAT mittels zweiphasigem Saugakt ermögliche, ist ebenfalls möglich (= Verstoß gegen Anhang I Kap. VI Nr. 1.4 und 1.5 Satz 1 und – vor allem – gegen Art. 3 Satz 2 lit. a: Es handelt sich hier um eine erforderliche Vorkehrung, um den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen).

Vgl. dazu FLI, Tierschutz beim Transport 2020 S. 5: „Es muss deshalb bei der Fütterung für jedes Kalb einer Gruppe (Ladebucht oder Ladedeck) ein Sauger zur Verfügung stehen und von ihm auch erreicht werden können“).

Vgl. weiter „Antwort der zuständigen deutschen Behörden auf die Empfehlungen der Kommission in dem Bericht über ein AUDIT In Deutschland v. 26.–30.6.2017 zur Bewertung des Tierschutzes während des Transports nach Nicht-EU-Staaten“ v. 6. 3. 2018:

Sechs deutsche Bundesländer (Sachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Rheinland-Pfalz) hätten zugesagt, nicht-abgesetzte Kälber nur noch in für diese spezifische Tierkategorie zugelassenen und über ein für diese Tierkategorie geeignetes Tränkesystem verfügenden Transportfahrzeugen befördern zu lassen.

Vgl. weiter BTK/TVT Positionspapier zum Transport von Kälbern S. 5: zurzeit kein langer Transport von nicht-abgesetzten Kälbern in für die Kategorie „Rinder“ zugelassenen Fahrzeugen möglich, da diese Fahrzeuge weder über die hierfür erforderlichen kälbergerechten Ausstattungen verfügen noch die Futtermittel für eine entsprechende Versorgung (nämlich erwärmte Milch oder erwärmten MAT) mitführen.

Vgl. weiter Rabitsch, Tiertransporte – Anspruch und Wirklichkeit, Berlin 2014 S. 94:

„Mithin gibt es kein Tränkversorgungssystem – Vorratsbehältnis, Rohrleitung, Gummisauger – das mit MAT

oder Elektrolytlösung betrieben werden kann. Das bedeutet aber, dass derzeit jeder Langstreckentransport von Jungtieren von mehr als neun Stunden einen Verstoß gegen die VO mit sich bringt.“

Zweite Fallgestaltung: Es wird die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Tiertransports mit erwachsenen Rindern in ein Drittland beantragt. Im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs sind mehrere Kontrollstellen/Versorgungsstationen genannt, von denen nicht sicher feststeht, dass sie

a) existierten,

b) dass sie für den im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs dafür angegebenen Zeitraum für die Zahl und die Art der transportierten Tiere reserviert sind und tatsächlich zur Verfügung stehen und auch mit ausreichend Futter, Wasser und Einstreu ausgestattet sind,

c) dass sie von der nach dem Recht des jeweiligen Staates zuständigen Behörde als Versorgungsstation zugelassen sind und

d) dass sie den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entweder in vollem Umfang entsprechen oder diesen Anforderungen im Hinblick auf das Tierwohl zumindest gleichwertig sind.

1.

VG Osnabrück. Beschl. v. 9.6.2020 – 6 B 44/20:

Ablehnung, eine einstweilige Anordnung auf Abfertigung eines Tiertransports zu erlassen, da

„nicht mit der erforderlichen Gewissheit festgestellt werden <könne>, dass in der Russischen Föderation ausreichend Versorgungsstationen mit der nach der VO (EG) Nr. 1255/97 erforderlichen Zulassung ... vorhanden sind“.

Die eingeplanten Versorgungsstationen (nunmehrige Bezeichnung: Kontrollstellen)

„müssen die Voraussetzungen der VO (EG) Nr. 1255/97 erfüllen“.

Aus den Auskünften, die die russischen Behörden gegeben hätten, gehe nicht hervor, dass eine von dem Transport-Organisator eingeplante Versorgungsstation

„die nach der VO (EG) Nr. 1255/97 erforderlichen Kriterien erfüllt und über eine staatliche Zulassung verfügt“.

Um einen langen Tiertransport in einen Drittstaat abfertigen zu können, muss also „mit der erforderlichen Gewissheit festgestellt werden“, dass alle eingeplanten Kontrollstellen „die nach der VO (EG) Nr. 1255/97 erforderlichen Kriterien erfüllen und über eine staatliche Zulassung verfügen“.

2.

VG Münster, Beschl. v. 5.6.2020 – 9 L 446/20, juris Rn. 19:

Ablehnung einer einstweiligen Anordnung auf Abfertigung eines Transports von 150 trächtigen Rindern nach Usbekistan, da nach den vorliegenden Informationen sowohl die Möglichkeit bestand, dass eine von dem Organisator des Transports im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs angegebene Kontrollstelle benutzungsbereit zur Verfügung stand, als auch, dass dies nicht der Fall war.

In diesem Fall sei die Einhaltung von Art. 6 Abs. 3 iVm Anhang I Kap. V Nr. 1.4 lit. d und Nr. 1.5 der EU-TiertransportVO nicht gewährleistet.

Aus den vom Organisator vorgelegten Beweismitteln ergebe sich nicht zwingend, dass die eingeplante Versorgungsstation tatsächlich mangelfrei und unter Einhaltung der maßgeblichen materiell-rechtlichen Vorschriften benutzungsbereit zur Verfügung stehe.

Die von dem Organisator vorgelegten Beweismittel müssen also „zwingend“, d.h. zur Überzeugung der zuständigen Behörde, ergeben, dass alle Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO – hier Art. 6 Abs. 3 iVm Anh. I Kap. V Nr. 1.4 lit. d, Nr. 1.5 – während der gesamten Beförderung eingehalten werden.

3.

VG Augsburg, Beschl. v. 28. 11. 2011, Au 2 E 11.1679:

Die Veterinärbehörde habe die Abfertigung des Transports und die Abstempelung des Fahrtenbuchs zu Recht abgelehnt, da der Organisator nicht in der Lage gewesen sei,

„nachvollziehbar nachzuweisen“,

dass die Vorschriften der EU-TiertransportVO zur Benutzbarkeit und zur ordnungsgemäßen sachlichen und personellen Ausstattung aller in der Transportplanung vorgesehenen Versorgungsstationen während der gesamten Beförderung eingehalten würden.

Der Organisator muss also „nachvollziehbar nachweisen“, dass mit der Einhaltung aller Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO – hier: der (den Anforderungen der Verordnung EG Nr. 1255/97 entsprechenden) sachlichen und personellen Ausstattung der eingeplanten Versorgungsstationen während des gesamten Transports gerechnet werden kann.

4.

VG Dresden, BeckRS 2019, 41670:

Die Regelung des Art. 14 Abs. 1 der EU-TiertransportVO (jetzt: Art. 21 der VO EU 2017/625, Rahmenkontrollverordnung) sei im Licht des Erwägungsgrundes Nr. 11 dahingehend auszulegen, dass ein Tiertransport nicht durchgeführt werden dürfe, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten.

Die Behörde habe ihre Entscheidung, die Abfertigung zu verweigern, anhand der Feststellungen getroffen, die mehrere deutsche Tierärzte anlässlich einer Reise durch Russland getroffen hätten, wonach zumindest eine der von dem Antragsteller eingeplanten Versorgungsstationen nicht über eine Zulassung durch russische Behörden verfüge noch den Anforderungen der VO (EG) Nr. 1/2005 entspreche.

Dem Organisator des Tiertransports sei durch die EU-Tiertransport-VO eine dahingehende Darlegungs- und Beweislast auferlegt.

5.

Europäischer Gerichtshof, Urt. v. 23. 4. 2015, C-424/13:

Danach darf die Veterinärbehörde immer dann, wenn das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch nicht darauf schließen lässt, dass alle Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO auf allen Beförderungsabschnitten – also auch auf Beförderungsabschnitten in Drittstaaten – eingehalten werden, verlangen, die Planung so zu ändern, „dass die Einhaltung dieser Bestimmungen für die gesamte Beförderung gewährleistet ist“ (Rn. 56).

Damit also die Behörde am Versandort einen Transport abfertigen kann, muss die Einhaltung aller Bestimmungen der EU-Tiertransport-VO „gewährleistet“ sein, d.h. mit großer Sicherheit und ohne verbleibende Zweifel feststehen. Zu den Bestimmungen der EU-TiertransportVO gehören auch – wie aus Art. 2 lit. h, „Kontrollstellen sind Kontrollstellen im Sinne der Verordnung EG Nr. 1255/97“ hervorgeht – die Anforderungen der Verordnung EG Nr. 1255/97.

6.

Im Hinblick auf die im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs angegebenen Versorgungsstationen/Kontrollstellen muss „gewährleistet“, also sichergestellt sein:

a) die Existenz der jeweiligen Kontrollstelle (notwendig hier: Angabe der Postadresse und der geografischen Daten, vgl. Nds. LandwirtschaftsMin., Erlass v. 4. 1. 2021, 204-42501/5.1-20-38);

b) ihre Benutzbarkeit in dem im Abschnitt „Planung“ dafür angegebenen Zeitraum,

vgl. EU-Parlament, Entschließung v. 14. 2. 2019, Nr. 74: „... fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass in den Transportplänen Belege für eine Reservierung bei einer Kontrollstelle, die auch Futter, Wasser und frische Einstreu umfasst, vorhanden sind;

vgl. weiter Nds. LandwirtschaftsMin. a.a.O.: „Vom Organisator als Antragsteller muss vorgelegt bzw. nachgewiesen werden ... ein Reservierungsnachweis des Inhabers der jeweiligen

Versorgungsstelle, aus dem hervorgeht, dass die Station zu dem in der Transportplanung vorgesehenen Ankunftszeitpunkt für die vorgesehene Tierzahl und Tierart reserviert und betriebsbereit ist und für den geplanten Zeitraum ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen (tierart- und tierkategoriebezogene Kapazitäten hinsichtlich Unterbringung, Fütterung, Tränken, Melken etc.);

c) ihre Zulassung durch die zuständige Behörde des jeweiligen Staates,

vgl. VG Osnabrück a.a.O.: „In Russland Zuständigkeit der ‚föderalen Behörden der Exekutive‘“ (das soll wohl heißen: Zulassung durch die regionale Behörde des jeweiligen Oblasts reicht nicht aus, es bedarf der Zulassung – oder jedenfalls der Bestätigung der durch die Oblast-Behörde erteilten Zulassung – durch die zuständige russische Zentralbehörde);

Niedersächsisches LandwirtschaftsMin. a.a.O.: „Vom Organisator als Antragsteller muss vorgelegt bzw. nachgewiesen werden: Eine aktuelle, in die deutsche Sprache übersetzte Bescheinigung der für die jeweilige Versorgungsstelle zuständigen Behörde, dass dort ein Abladen und eine angemessene Versorgung der transportierten Tiere zulässig und möglich ist, vergleichbar den Anforderungen nach Art. 3 Abs. 1 und 3 der VO (EG) Nr. 1255/97; *diese behördliche Bescheinigung muss eine detaillierte Beschreibung der Vorkehrungen der Versorgungsstelle zur Einhaltung der gemeinschaftlichen Kriterien für Kontrollstellen umfassen.*“ Zudem müsse die Echtheit dieser behördlichen Bescheinigung und die Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben durch die oberste Veterinärbehörde des Drittlandes bestätigt werden;

Sächsisches Sozialministerium, Erlass v. 24. 7. 2020: „Nach Art. 3 Abs. 1 Satz 1 der VO (EG) Nr. 1255/97 bedarf es für die Kontrollstellen einer Zulassung durch die zuständige Behörde. Die Zulassung der Versorgungsstation muss von der obersten Veterinärbehörde des Drittstaates bestätigt sein ...“;

Wegen der Beweislastregelung in Art. 21 Abs. 2 lit. b, i der EU-TiertransportVO („... plausibel ist und erkennen lässt, dass die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 eingehalten wird“) muss ein Organisator, der lediglich im Besitz einer Zulassungsbescheinigung durch die für den jeweiligen Oblast zuständigen, also regionalen Behörde ist, beweisen,

dass diese nach dem maßgeblichen innerstaatlichen Recht für die Zulassung der Versorgungsstation zuständig ist; kann er das nicht, so muss er eine Zulassungsbescheinigung der obersten Veterinärbehörde des jeweiligen Drittlandes – oder jedenfalls eine Bestätigung der durch die Oblast-Behörde erteilten Zulassung – vorlegen;

d) die Einhaltung der sachlichen und personellen Anforderungen der Verordnung EG Nr. 1255/97 oder zumindest (im Hinblick auf das Tierwohl) gleichwertiger Anforderungen;

vgl. VG Osnabrück a.a.O.: „Durch diese <von dem Antragsteller vorgelegten> Schreiben ... wird ausschließlich und ausdrücklich die Erfüllung *der nationalen veterinärrechtlichen Bestimmungen* bestätigt. Jedoch müssen die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1 /2005 auch in der Russischen Föderation erfüllt werden ... und, da es für die Einhaltung der Ruhezeiten Versorgungsstellen bedarf, müssen diese die Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 erfüllen“; dass also Bescheinigungen von Veterinärbehörden des Drittlandes vorgelegt werden können, wonach die Versorgungsstation „den veterinär-sanitären Anforderungen“ des jeweiligen Drittlandes entspricht, reicht nicht aus, denn damit ist nichts über die Einhaltung der tierschutzrechtlichen Anforderungen, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 ergeben oder diesen jedenfalls gleichwertig sind, ausgesagt;

dass die Anforderungen der VO (EG) Nr. 1255/97 zugleich auch Bestandteil der EU-TiertransportVO Nr. 1/2005 sind, ergibt sich aus deren Art. 2 lit. h (dort wird die Kontrollstelle als Stelle, die die Anforderungen der VO (EG) Nr. 1255/97 erfüllt, definiert) und auch aus Art. 36;

vgl. auch Erlass des hessischen HMUKLV v. 12. 3. 2019, 19a 8.9.46: „... eine aktuelle, in deutsche Sprache übersetzte Bescheinigung der für die jeweilige Versorgungsstation zuständigen Behörde, dass dort ein Abladen und eine angemessene Versorgung der transportierten Tiere zulässig und möglich ist, vergleichbar den Anforderungen nach Art. 3 Abs. 1 und 3 VO (EG) Nr. 1255/97; *diese behördliche Bescheinigung muss eine detaillierte Beschreibung der Vorkehrungen der Versorgungsstation zur Einhaltung der gemeinschaftlichen Kriterien für Kontrollstellen umfassen*“.

7.

Wie kann der Transport-Organisator nachweisen, dass die von ihm im Abschnitt „Planung“ angegebenen Kontrollstellen/Versorgungsstationen die Anforderungen der VO (EG) Nr. 1255/97 (u. a. sachliche und personelle Ausstattung) erfüllt (für Kontrollstellen innerhalb der EU geschieht dies natürlich durch Vorlage der EU-Zulassung)?

Am besten durch die in den hessischen und niedersächsischen Erlassen erwähnte behördliche Bescheinigung der zuständigen Behörde des Drittstaats, die eine *„detaillierte Beschreibung der Vorkehrungen der Versorgungsstation zur Einhaltung der gemeinschaftlichen Kriterien für Kontrollstellen umfassen“* muss.

Beweis auch durch Fotografien, Lichtbilder, Videoaufnahmen.

Beweis auch durch Zeugenaussagen, sofern sie anschaulich, detailliert und widerspruchsfrei sind und sofern sie nicht von Personen stammen, die im Interessenkonflikt stehen (Fahrer, Betreuer, Beschäftigte des Transport-Organisators).

Vgl. HMUKLV, Erlass a.a.O.: „belastbares aktuelle Bild- bzw. Filmmaterial oder andere belastbare Belege, z. B. Bestätigung durch verschiedene Quellen oder glaubwürdige Personen, die nicht im Interessenkonflikt stehen“.

8.

Dafür, dass der Transport-Organisator die Nachweislast für die Existenz, die Benutzbarkeit, die behördliche Zulassung und die ordnungsgemäße Ausstattung der Kontrollstellen/Versorgungsstationen hat, spricht nicht zuletzt die Erklärung, die er gem. dem Abschnitt „Planung“ Nr. 7 unterschriftlich abgibt:

„Der Unterzeichnete erklärt, für die Organisation der Beförderung verantwortlich zu sein und geeignete Vorkehrungen getroffen zu haben, um das Wohlbefinden der Tiere nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten.“

Etwas „gewährleisten“ heißt: es garantieren.

„Plausibel“ i. S. von Art. 21 Abs. 1 lit. b, i der Rahmenkontrollverordnung ist diese Gewährleistungs-Erklärung nur, wenn sichergestellt, also nachgewiesen ist, dass die o. g. Voraussetzungen erfüllt sind.

9.

Zur Möglichkeit einer Abweichung von einer Vorschrift der Verordnung EG Nr. 1255/97 vgl. EuGH, Urt. v. 23. 4. 2015, C-424/13, Rn. 54:

1.

Das Recht oder die Verwaltungspraxis des zu durchquerenden Drittlandes müssen „in nachprüfbarer und definitiver Weise der vollständigen Einhaltung bestimmter technischer Vorschriften dieser Verordnung entgegenstehen“.

2.

Insbesondere unter Berücksichtigung der Ausstattung der Transportmittel und der vorgesehenen Planung der Beförderung muss darauf zu schließen sein, „dass der vorgesehene Transport das Wohlergehen der Tiere in gleichem Maß gewährleisten wird wie die fraglichen technischen Vorschriften“.

Der Organisator muss also, wenn er die Einhaltung einer technischen Vorschrift auf einem in einem Drittland verlaufenden Beförderungsabschnitt nicht nachweisen kann, zweierlei beweisen:

Dass das Recht oder die Verwaltungspraxis des Drittlandes, in dem die Vorschrift nicht eingehalten wird, ihrer Einhaltung „in nachprüfbarer und definitiver Weise entgegenstehen“;

und dass trotz der Nicht-Einhaltung dieser Vorschrift das Maß des Wohlergehens der Tiere nicht gemindert wird, dass es ihnen also wegen der Nicht-Einhaltung der Vorschrift in keiner Weise schlechter gehen wird als bei ihrer vollständigen Einhaltung,

woran es z.B. fehlt, wenn infolge der Nicht-Einhaltung der Vorschrift ein artgemäßes Bedürfnis noch stärker zurückgedrängt wird als bei ihrer Einhaltung,

oder wenn infolge der Nicht-Einhaltung eine Gefahr für das Wohlbefinden der Tiere entsteht, die bei ihrer Einhaltung nicht bestehen würde.

10.

Richtiges Vorgehen der für die Abfertigung des Tiertransports zuständigen Behörde:

Vgl. dazu die oben beschriebene, vom VGH Mannheim befürwortete Zweiteilung

Verweigerung der Abfertigung nur, wenn sich bereits aus dem Abschnitt „Planung“ bzw. „Versandort“ des vorgelegten Fahrtenbuchs der Verstoß ergibt;

ergibt er sich dagegen aus Anhaltspunkten, die außerhalb des Fahrtenbuches liegen, Vorgehen nach Art. 138 Abs. 1 Rahmenkontrollverordnung 2017/625, d.h. zunächst Aufforderung an den Organisator, die Einhaltung der fraglichen Vorschrift bzw. Anforderung nachzuweisen; bei Weigerung oder fruchtlosem Fristablauf Transportverbot).

Für eine Verweigerung der Abfertigung spricht hier, dass sich die eingeplanten Kontrollstellen und auch die o. e. Gewährleistungs-Erklärung des Organisations aus dem Abschnitt „Planung“ des vorgelegten Fahrtenbuchs ergeben – und damit auch die Notwendigkeit, dass der Organisator entsprechende Nachweise vorlegt.

Vgl. in diesem Sinne auch VG Augsburg a.a.O.:

Damit ein langer, grenzüberschreitender Transport *abgefertigt* werden könne, müsse das vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthalten. Zur Wirklichkeitsnähe gehört, dass die im Abschnitt „Planung“ angegebenen Kontrollstellen auch tatsächliche Kontrollstellen i. S. von Art. 2 lit. h der EU-TiertransportVO sind, also „Kontrollstellen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1255/97“.

Dritte Fallgestaltung: Es wird die Abfertigung eines langen, grenzüberschreitenden Tiertransports mit erwachsenen Rindern beantragt; als Bestimmungsort ist „Warschau“ (oder ein anderer Ort innerhalb der EU) angegeben; es gibt jedoch Anhaltspunkte dafür, dass ein anschließender Weitertransport der Rinder in einen Drittstaat geplant ist.

1.

Eine Abfertigung des Tiertransports darf nur erfolgen, wenn es i. S. von Art. 21 Abs. 2 lit. b, i der Rahmenkontrollverordnung plausibel ist, dass der – im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs unter Nr. 4.1 als Bestimmungsort angegebene – Ort tatsächlich der Bestimmungsort i. S. der Definition in Art. 2 lit. s der EU-TiertransportVO ist.

2.

Nach Art. 2 lit. s der EU-TiertransportVO gilt:

„Bestimmungsort“ ist der Ort, an dem das Tier vom Transportmittel entladen und entweder während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht oder geschlachtet wird.

Bestimmungsort kann damit – wenn es, wie hier, um einen Rindertransport geht – nur

entweder ein Schlachthof
oder ein Rinder haltender Betrieb

sein.

3.

Bei Anhaltspunkten dafür, dass möglicherweise eine Weiterbeförderung stattfinden wird, ohne dass die Tiere vorher 48 Stunden lang in einer Rinderhaltung untergebracht waren, wird

a) von dem Transport-Organisator verlangt, den Nachweis zu führen, dass kein Weitetransport stattfinden wird oder dass dieser

erst nach Ablauf einer 48stündigen Unterbringung in der Rinderhaltung stattfinden wird, und

b) wenn dieser Nachweis trotz entsprechenden Verlangens und Gewährung einer dafür ausreichenden Frist nicht geführt wird, die Abfertigung verweigert, weil nicht „plausibel“ i.S. von Art. 21 Abs. 2 lit. b i Rahmenkontrollverordnung ist, dass der im Abschnitt „Planung“ als Bestimmungsort angegebene Ort tatsächlich der Bestimmungsort i.S. von Art. 2 lit. s ist.

Problem: Der Transport-Organisator legt in diesem Fall eine Bescheinigung der Veterinärbehörde von z. B. Warschau vor, wonach sie dafür Sorge tragen wird, dass ein Weitertransport nicht vor Ablauf von 48 Stunden nach Beginn der Unterbringung erfolgen wird.

Verweigerung der Abfertigung in diesem Fall wahrscheinlich nur dann möglich, wenn es Anhaltspunkte für eine Unechtheit oder eine Unrichtigkeit dieser Bescheinigung gibt (z. B. weil von Warschau aus bereits mehrere Rindertransporte ohne Einhaltung der 48-Stunden-Frist weitergegangen sind).

Auch wegen der im Abschnitt „Planung“ unter Nr. 7 und 8 abgegebenen Garantie-Erklärung des Transport-Organisators

„Der Unterzeichnete erklärt, ... geeignete Vorkehrungen getroffen zu haben, um das Wohlbefinden der Tiere nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten“

muss er die Eigenschaft des unter Nr. 4.1 angegebenen Bestimmungsorts als Bestimmungsort i. S. von Art. 2 lit. s „plausibel“ i. S. von Art. 21 Abs. 2 lit. b, i der Rahmenkontrollverordnung machen, d. h. in vollem Umfang nachweisen.

Abfertigung des Transports also nur, wenn zur Überzeugung der abfertigenden Behörde feststeht, dass der Bestimmungsort ein Rinder haltender Betrieb ist, in dem die Tiere mindestens 48 Stunden lang untergebracht sind, bevor sie weiterbefördert werden.

Solange dies zweifelhaft ist: keine Abfertigung.

4.

In welchen Fällen – außer bei konkreten Anhaltspunkten für eine geplante Weiterbeförderung vor Ablauf der 48-Stunden-Frist – sind außerdem Zweifel

daran angebracht, dass der als Bestimmungsort angegebene Ort die Anforderungen von Art. 2 lit. s der EU-TiertransportVO erfüllt?

Wenn als Bestimmungsort eine Sammelstelle angegeben wird

(vgl. VG Trier, Beschl. v. 6. 1. 2020, 8 L 6/10 TR: keine einstweilige Anordnung auf Erlass einer Transportgenehmigung, denn es war „nicht zu beurteilen, ob die in Frankreich angegebene Adresse als wirklicher Bestimmungsort anzusehen ist oder vielmehr als weitere Sammelstelle, so dass der Transport tatsächlich an einem anderen Ort endet“);

wenn als Bestimmungsort ein Hafen angegeben wird;

wenn als Bestimmungsort nur ein Grenzübergang (z. B. Kapikule, Lüleburgaz) angegeben wird;

wenn als Bestimmungsort ein Ort ohne Angabe einer überprüfbaren Adresse nebst Geodaten (z.B. nur eine Stadt) angegeben wird;

wenn als Bestimmungsort ein Firmensitz angegeben wird, ohne dass feststeht oder nachgewiesen wird, dass sich dort auch tatsächlich eine Rinderhaltung befindet.

5.

Vgl. auch Erlass des bay Umweltministeriums v. 26. 10. 2020 (allerdings nicht sicher, ob noch in Kraft):

Langstreckentransporte in osteuropäische Mitgliedstaaten sind nur noch abzufertigen, wenn der Transportunternehmer eine Bestätigung abgibt, dass weder er selbst noch eine andere Firma die Tiere nach einer Quarantäne oder vor dem Abkalben weiter exportiert (Ziel des Erlasses: Umgehung von Tierschutzvorschriften beim Transport in Drittländer – und damit Verstöße gg. das unionsrechtliche Verbot des Rechtsmissbrauchs – zu verhindern).

Anhang wenn dafür noch Zeit ist): Einige weitere Gesichtspunkte die dazu führen können, entweder die Transport-Abfertigung zu verweigern oder ein Transportverbot nach Art. 138 Abs. 1 der Rahmenkontrollverordnung zu erlassen:

1.

Weiterführung des Fahrtenbuchs nach dem Verlassen des Unionsgebiets jedenfalls dann zweifelhaft, wenn ein Schiffstransport stattfindet:

Mit Urt. v. 19.10.2017, C 383/16, Rn. 45, 46 hat der EuGH den Anhang II Nr. 3, 7 und 8 EU-Tiertransport-VO dahingehend ausgelegt, dass der Transportunternehmer nach dem Verlassen des Unionsgebietes eine Kopie des Fahrtenbuches bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland weiterführen muss. „Weiterführen“ bedeutet, dass die Fahrtenbuch-Kopie den Weitertransport im Drittland nicht nur gegenständlich begleiten, sondern in ihren Abschnitten 3, 4 und 5 auch weiterhin zu den vorgesehenen Zeiten richtig und vollständig ausgefüllt werden muss.

Der EuGH wörtlich:

„Überdies, wenn nach Nr. 3 lit. e Anh. II VO (EG) Nr. 1/2005 bei einer Ausfuhr in ein Drittland der Organisator dafür Sorge trägt, dass das Fahrtenbuch die Tiersendung während der Beförderung zumindest bis zum Ort des Ausgangs aus der Union begleitet, bedeutet dies, dass der Organisator weiterhin eine Kopie des Fahrtenbuchs bis zum ersten Entladungsort im Endbestimmungsdrittland auszufüllen hat. Daher kann aufgrund der Verbindung, die die VO (EG) Nr. 817/2010 zur VO (EG) Nr. 1/2005 herstellt, davon ausgegangen werden, dass die Kopie des Fahrtenbuchs bei einer Beförderung bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland dieselbe Funktion zu erfüllen hat wie das Original bei der Beförderung bis zum Ort des Ausgangs aus der Union.“

In dem vom EuGH entschiedenen Fall waren Rinder von Koper/Slowenien auf einem Tiertransportschiff nach Beirut im Libanon transportiert worden, ohne im Fahrtenbuch bzw. in einer Kopie davon Angaben zum Verlauf der (Weiter-)Beförderung zu machen.

Dies trifft lt. Angaben der Nicht-Regierungs-Organisation (NGO) „Animal Welfare Foundation Germany“ (www.animal-welfare-foundation.org) auf die meisten Schiffstransporte zu, d.h. Fahrtenbücher werden auf Schiffstransporten i.d.R. nicht i.S.d. Anforderungen des Urteils des EuGH vom 19.10.2017 ausgefüllt und damit weitergeführt.

Solange dies so ist, dürfen Tiertransporte (insbesondere in den Nahen Osten oder in Maghreb-Staaten), bei denen eine Schiffspassage Teil der geplanten Beförderung ist, allein aus diesem Grund nicht mehr nach Art. 21 VO 2017/625 genehmigt werden, weil eine Nicht-Weiterführung des Fahrtenbuches und damit Nicht-Einhaltung von Anh. II Nr. 3 lit. e vorliegt.

Da es sich um einen zu erwartenden Verstoß handelt, der sich nicht unmittelbar aus den Abschnitten „Planung“ und „Versandort“ des Fahrtenbuches ergibt, wird der Erlass eines Transportverbots durch Verwaltungsakt nach Art. 138 Abs. 1 der VO 2017/625 das richtige Handlungsmittel sein (wenn dem Transport-Organisator zunächst aufgegeben wird, die Weiterführung des Fahrtenbuchs auf dem Schiff nachzuweisen, und ihm dies nicht gelingt). Ist ein Transportverbot ausgesprochen, so fehlt es für den Antrag auf Abfertigung dieses Transports am Rechtsschutzinteresse, so dass mit dieser Begründung anschließend auch die Abfertigung verweigert werden kann: „dolo facit qui petit quod statim redditurus sit“. Man kann nicht die Erlaubnis für eine Tätigkeit beantragen, wenn bereits feststeht, dass man sie aus einem anderen Rechtsgrund unterlassen muss.

2.

Vermengung der Tiere mit anderen Tieren, entweder auf dem Transportschiff oder nach Ankunft im Hafen durch Verladung des Tierbestands auf unterschiedliche Lkws.

Einer Transport-Abfertigung unter Einschaltung einer Schiffspassage steht häufig auch entgegen, dass Tiere schon auf dem Tiertransportschiff, spätestens aber nach dem Erreichen des Anlandehafens und vor ihrer Weiterbeförderung auf verschiedene Lkw verteilt und dabei so mit anderen Tieren vermengt werden, dass der am Bestimmungsort ankommende Tierbestand nicht mehr mit dem am Versandort abgefertigten identisch ist.

Damit aber verliert das Fahrtenbuch seinen (wesentlichen) Zweck, dem Tierarzt am Bestimmungsort (und nach seinem Rücklauf auch der Behörde des

Versandorts) die Feststellung zu ermöglichen, in welchem Zustand die am Versandort abgefertigten Tiere wann am Bestimmungsort angekommen sind; auch Abschnitt 4 des Fahrtenbuchs (d.h. die dort vorgeschriebenen Angaben des Transportunternehmers, wie viele der am Versandort abgefertigten Tiere unterwegs verletzt worden oder gestorben sind) wird weitgehend sinnlos, wenn der am Bestimmungsort ankommende Tierbestand infolge zwischenzeitlicher Vermengungen ein anderer ist als am Versandort.

Bei zwischenzeitlichen Umgruppierungen und Vermengungen kann man auch nicht mehr von einem Weiterführen des Fahrtenbuchs iS des EuGH-Urteils v. 19. 10. 2017 sprechen – allenfalls dann, wenn jedes Tier von einem individuellen Fahrtenbuch begleitet würde, was aber in der Praxis nicht stattfindet.

Findet also eine lange Beförderung mit einer Schiffspassage auf einem Tiertransportschiff statt, so ist es in der Praxis faktisch nicht mehr möglich, das Fahrtenbuch für die Strecke vom Anlandehafen – der selbst nicht die Voraussetzungen an einen Bestimmungsort erfüllt – bis zum Bestimmungsort im Drittland weiterzuführen. Das liegt daran, dass ein Fahrtenbuch immer eine „Sendung“ zum Gegenstand hat, mithin eine bestimmte Anzahl konkret durch die Ohrmarken identifizierbarer Tiere, die in der Transportplanung/dem Fahrtenbuch konkret aufgelistet werden. Diese Tiere werden schon beim Auftreiben auf das Tiertransportschiff voneinander getrennt – spätestens aber vor ihrer Verladung auf Transportfahrzeuge im Anlandehafen –, so dass die „Sendung“, für die das Fahrtenbuch angelegt ist, aufgelöst ist. Ein Bezug zum Fahrtenbuch, welches eigentlich bis zum Bestimmungsort weitergeführt werden muss, kann nach Auflösung der Sendung nicht mehr hergestellt werden. Die Sendung als Bezugsobjekt des Fahrtenbuchs existiert nicht mehr.

Zudem ist nicht sichergestellt, dass die im Fahrtenbuch aufgeführten Tiere einer Sendung auch tatsächlich den dort aufgeführten Bestimmungsort erreichen.

Da das Fahrtenbuch deshalb bei Zurücklegung einer Schiffspassage auf einem Tiertransportschiff – wegen der Vermengung mit anderen Tieren, entweder auf dem Schiff oder auf den Transportfahrzeugen, auf die die Tiere im Anlandehafen verladen werden – in keinem Fall bis zum Bestimmungsort weitergeführt werden kann und folglich schon die Planung nicht wirklichkeitsnah bis zum Bestimmungsort erfolgen kann, ist eine solche Beförderung nicht genehmigungsfähig.

Auch hier dürfte – da es sich um einen zu erwartenden Verstoß handelt, der sich nicht unmittelbar aus den Abschnitten „Planung“ und „Versandort“ des

Fahrtenbuches ergibt – der Erlass eines Transportverbots durch Verwaltungsakt nach Art. 138 Abs. 1 der VO 2017/625 das richtige Handlungsmittel sein. Ist ein Transportverbot ausgesprochen, so fehlt es für den Antrag auf Abfertigung dieses Transports am Rechtsschutzinteresse, so dass mit dieser Begründung anschließend auch die Abfertigung verweigert werden kann: „dolo facit qui petit quod statim redditurus sit.

3.

Bei einem Schiffstransport Einhaltung von Art. 6 Abs. 3 i.V.m. Anhang I Kap. IV Abschnitt 1 und 2:

Damit ein Transport, der eine Schiffspassage einschließt, abgefertigt werden kann, muss der Organisator nachweisen, dass das Schiff die Anforderungen an Bau und Ausstattung nach Anhang I Kapitel IV Abschnitt 1 und die weiteren Anforderungen an die Versorgung mit Futter und Wasser nach Abschnitt 2 erfüllt.

Die Zulassung des Schiffs durch einen EU-Mitgliedstaat ist dafür – außer sie wäre von Portugal oder Irland erteilt – nicht ausreichend.

Vgl. dazu den Bericht der DG SANTE, „Overview Report – Welfare of animals transported by sea“ von Juli 2020, Zusammenfassung:

Mit Ausnahme von Irland und Portugal seien die von den Behörden der Mitgliedstaaten angewendeten Verfahren bei der Zulassung und der Inspektion von Tiertransportschiffen ungenügend, um Gefahren für das Wohlergehen der transportierten Tiere zu minimieren. Hauptgründe dafür seien, dass das behördliche Personal nicht ausreichend ausgebildet und erfahren sei, um die technischen Vorrichtungen auf den Schiffen richtig beurteilen zu können, und dass nicht genügend Zeit und Personal zur Ausführung aller notwendigen Aufgaben im Zusammenhang mit Untersuchung und Zulassung der Schiffe zur Verfügung stehe. Es gebe Belege, dass einige Mitgliedstaaten den Einsatz seeuntauglicher Schiffe genehmigt hätten.

Für diesen Bericht hat die DG SANTE 78 von EU-Mitgliedstaaten zugelassene Tiertransportschiffe genauer untersucht und nach ihren eigenen Angaben gravierende, den Tierschutz betreffende Mängel festgestellt.

Ist also ein nicht von Portugal oder Irland zugelassenes Tiertransportschiff eingeplant, ist es zumindest zweifelhaft und unsicher und folglich nicht „plausibel“ i. S. von Art. 21 Abs. 2 lit. b, i der EU-TiertransportVO, dass das

Schiff, mit dem der Tiertransport-Organisator den Transport ausführen will, die Anforderungen aus Anhang I Kap. IV Abschnitt 1 und 2 der EU-Tiertransport-VO erfüllt.

Ohne die Vorlage entsprechender Beweise hierfür müsste ein solcher Transport durch Anordnung gem. Art. 138 Abs. 1 der VO 2017/625 verboten werden. Ist ein Transportverbot ausgesprochen, so fehlt es für den Antrag auf Abfertigung dieses Transports am Rechtsschutzinteresse, so dass mit dieser Begründung dann auch die Abfertigung verweigert werden kann: „dolo facit qui petit quod statim redditurus sit“.

Diese Situation – die Tiertransporte unter Einschluss von Schiffspassagen generell unmöglich macht – wird sich vermutlich erst ändern, wenn – was anscheinend geplant ist – die EU-Kommission selbst die Zulassung von Tiertransportschiffen übernehmen würde. Im Gegensatz zu mitgliedstaatlichen Zulassungen könnten EU-Zulassungen dann wahrscheinlich als Beweis für die Einhaltung der Anforderungen von Anhang I Kap. IV Abschnitt 1 und 2 ausreichen und damit die Abfertigung entsprechender Transporte unter Verzicht auf ein Transportverbot nach Art. 138 Abs. 1 der VO (EU) 2017/625 ermöglichen.
