

Antrag Ge-07
AK Tierschutz Bezirk Hannover**Empfehlung der Antragskommission**
Erledigt**Überarbeitung des niedersächsischen Erlasses zur Genehmigung von Tiertransporten in Drittländer**

1 Die SPD-Landtagstagsfraktion wird aufgefordert,
2 eine Überarbeitung des Erlasses zur Genehmi-
3 gung von Tiertransporten in Drittländer vorzuneh-
4 men mit der Zielsetzung, die Vorschriften der EU-
5 Tiertransport VO eng auszulegen inkl. einer Defi-
6 nition des Begriffs „Verwendung zu Zuchtzwecken“
7 sowie Vorlagepflicht entsprechender Nachweise so-
8 wie die Zuständigkeit für die Genehmigung dieser
9 Transporte an das Niedersächsische Landesamt für
10 Verbraucherschutz (LAVES) zu übertragen.

11

Begründung

12 Bei Anwendung und Vollzug der EU-
13 Tiertransportverordnung (VO (EG) Nr. 1/2005)
14 durch die Bundesländer bzw. die Veterinärbehörden
15 werden unzulässigerweise höchst unterschiedli-
16 che Maßstäbe in den einzelnen Ländern gesetzt.
17 Dadurch bedingt entstehen „Schlupflöcher“, u. a.
18 in Niedersachsen, Brandenburg und Nordrhein-
19 Westfalen, die die Abfertigung der Transporte in
20 Drittländer leider immer wieder ermöglichen. Die
21 beteiligten Veterinärämter stehen stark in der
22 Kritik, siehe z.B. Bericht des NDR.¹

23 ²

24 Hier könnte ein grundsätzliches Problem in der Nä-
25 he der abfertigenden Veterinärämter zu den an-
26 tragsstellenden Betrieben bestehen. Die Veterinär-
27 ämter sind dem Landrat unterstellt. Dieser ist ein
28 politischer Beamter, der alle Aspekte in seinem
29 Landkreis, insbesondere in ländlich geprägten Ge-
30 bieten, zu berücksichtigen hat. Aufschlussreich die
31 Aussage des VOST- Geschäftsführers Cord - Hinnerk
32 Thies in der Ostfriesen Zeitung am 13. Januar 2023:
33 „Im Zweifel kann es auch sein, dass wir bei verweh-
34 rten Transporten gegen die Veterinärämter, mit de-
35 nen wir seit sehr Langem gut zusammenarbeiten,
36 klagen müssen – was wir eigentlich gar nicht wol-
37 len.“

38 Auch wird in zunehmendem Maß über andere EU-
39 Mitgliedstaaten, insbesondere Ungarn, der Tsche-
40 chei und Litauen, in Drittländer abgefertigt und so
41 sogar weite Umwege für die Tiere in Kauf genom-
42 men.

43 Im April 2022 hatte die Agrarminister:innen Kon-

Erledigt durch Beschluss Ge-25 auf dem letzten or-
dentlichen Bezirksparteitag 2023.

45 ferenz die Bundesregierung aufgefordert, unabhän-
46 gig von der EU ein Exportverbot für lebende Tiere
47 in bestimmte Drittländer einzuführen (TOP 32). Zu-
48 dem wird der Bund aufgefordert, sich für die zeitna-
49 he Überarbeitung der EU-Tiertransportverordnung
50 einzusetzen und dabei insbesondere Tiertransporte
51 in Drittländer in den Fokus zu nehmen.

52 Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg hat in einem
53 Beschluss vom 26. Mai 2021 ausgeführt, dass dem
54 BMEL eine Regelung für ein nationales Transport-
55 verbot in bestimmte Drittländer durch Rechtsver-
56 ordnung aufgrund § 12 Abs. 2 Nr. 3 Tierschutzgesetz
57 möglich sei (Beschluss vom 26. Mai 2021, Az. 11 ME
58 117/21). Zu diesem Ergebnis kommt auch ein Gutach-
59 ten des Parlamentarischen Beratungs- und Gutach-
60 terdiensts des Landtags Nordrhein-Westfalen vom
61 8. Februar 2021 (Information 17/298).

62 Danach ist ein Verbot des Exports lebender Tiere
63 in bestimmte Drittländer durch Erlass einer Verord-
64 nung auf Grundlage der Ermächtigung des § 12 Abs.
65 2 Satz 1 Nr. 3 Tierschutzgesetz möglich.

66 Ein weiteres Rechtsgutachten³ kommt zu dem glei-
67 chen Schluss.

68 Auch der Ausschuss für Agrarpolitik und Verbrau-
69 cherschutz des Bundesrates hatte am 11. Juni
70 2021 (Nr. 7b der Drucksache 394/1/21) empfohlen,
71 ein nationales Exportverbot in der Tierschutz-
72 Transportverordnung⁴ zu implementieren.

73 Ein Exportverbot für lebende Tiere in bestimmte
74 Drittstaaten ist neben den mittlerweile häufig do-
75 kumentierten Verstößen gegen EU-Tierschutzrecht
76 während und nach dem Transport (siehe z. B. ver-
77 schiedene Studien für den ANIT-Ausschuss des Eu-
78 ropäischen Parlaments zum Transport von Tieren in
79 Drittländer): [klick hier](#)⁵ und zum Transport von Tie-
80 ren in Schiffen [klick hier](#)⁶ und [klick hier](#)⁷ wie folgt zu begrün-
81 den:

- 82 • Vor der Kernaussage des Artikels 3 der EU-
83 Tierschutztransportverordnung, wonach Tier-
84 beförderungen nicht durchgeführt werden
85 dürfen, wenn Tieren dabei Verletzungen oder
86 unnötige Leiden zugefügt werden könnten,
87 ist jegliche Abfertigung von Tiertransporten in
88 Tierschutz-Hochrisikostaaen als rechtswidrig
89 anzusehen.
- 90 • Die Tiere sind weder während des Transports
91 noch bei der Haltung oder der Schlachtung in
92 diesen Staaten durch ein nachgewiesenes, ei-
93 genständiges, vollziehbares oder vollzogenes

- 94 Tierschutzrecht vor Schmerzen, unnötigen Lei-
95 den oder Schäden geschützt.
- 96 • Die Bestimmungen der EU-
97 Tierschutztransportverordnung, der
98 EU-Kontrollstellenverordnung (VO
99 (EG) Nr. 1255/97) und der neuen EU-
100 Kontrollverordnung (VO (EU) Nr. 2017/625)
101 sind durch die zuständigen Behörden der Mit-
102 gliedstaaten in den Drittländern entgegen der
103 Urteile des EuGH (Rs. 424/13 und 383/16) nicht
104 überwachbar und damit nicht vollziehbar.
 - 105 • Selbst amtliche Zulassungen von Kontrollstel-
106 len (Ruheorte für Tiere) in Drittländern, z. B. in
107 Russland, stellen weder eine tierschutz- und
108 verordnungskonforme Eignung und Ausstat-
109 tung noch den entsprechenden Betrieb nach-
110 prüfbar sicher.
 - 111 • Tierexporte, die eine zwischengeschaltete
112 Schiffspassage und den damit verbundenen
113 Wechsel des Transportmittels enthalten,
114 werden durch die Behörden der Mitgliedstaa-
115 ten entgegen den Bestimmungen geltenden
116 Rechts abgefertigt, da die im Fahrtenbuch und
117 im TRACES-Dokument festgelegte Sendung
118 bereits im EU-Ausgangshafen aufgelöst und
119 im Drittlandshafen für einen nachfolgenden
120 Straßentransport neu zusammengestellt
121 wird. Eine Sendungsverfolgung bis zum Be-
122 stimmungsort ist unmöglich. Es wird nicht
123 einmal sichergestellt, dass der aufgeführte
124 Bestimmungsort überhaupt erreicht wird.
125 Oft werden als Bestimmungsort Häfen oder
126 Hafenanlagen in die von dem Veterinär-
127 amt zu genehmigende Transportplanung
128 eingetragen. Diese sind aber kein Bestim-
129 mungsort. Entsprechende Eintragungen
130 und Bestätigungen im Fahrtenbuch sind
131 Dokumentenfälschungen.
 - 132 • Aus Deutschland werden mittlerweile aus-
133 schließlich tragende, junge Zuchtrinder zum
134 behaupteten Aufbau einer Milchviehpopula-
135 tion in Drittländer exportiert. Die Verwen-
136 dung dieser Tiere zu Zuchtzwecken (Aufzucht
137 des im Drittland geborenen Kalbes, Wieder-
138 belegung der Mutterkuh zur Erzeugung wei-
139 terer Nachkommen) wird jedoch in keinem
140 Fall nachgewiesen. Möglicherweise existie-
141 rende Zuchtbetriebe werden in den Transport-
142 dokumenten nicht als Bestimmungsort ange-

143 führt. In diesen Ländern herrscht in der Regel
 144 eine ausgeprägte Futtermittelknappheit, die
 145 eine bedarfs- und wiederkäuergerechte Füt-
 146 terung der deutschen Hochleistungstiere er-
 147 heblich und tierschutzrelevant erschwert bzw.
 148 einschränkt und eine Futterkonkurrenz zwi-
 149 schen Milcherzeugung und Nachzucht verur-
 150 sacht. Zudem leiden deutsche Hochleistungs-
 151 kühe unter den klimatischen Bedingungen in
 152 den meisten Drittländern. Die Tiere sind nicht
 153 an die teilweise sehr hohen Temperaturen an-
 154 gepasst und es mangelt in den Zielländern ne-
 155 ben der Futterversorgung auch an der nötigen
 156 Wasserversorgung. Eine laktierende Kuh be-
 157 nötigt bei Temperaturen von 40-45 Grad Cel-
 158 sius, wie sie bspw. in Marokko und Ägypten
 159 während der heißen Monate herrschen, bis zu
 160 200 Liter Wasser am Tag. Diese Wassermen-
 161 gen sind auf den Betrieben in diesen Ländern
 162 schlicht nicht vorhanden. Eine leistungsfähi-
 163 ge, sich selbst erhaltende und nachhaltig ge-
 164 führte Milchrindpopulation ist in diesen Län-
 165 dern (außer Israel), trotz jahrzehntelanger Im-
 166 porte von Hochleistungsrindern zu Zuchtzwe-
 167 cken nur in Einzelfällen vorhanden. Die jährli-
 168 chen Statistiken des IFCN Dairy Research Net-
 169 works (<https://ifcndairy.org/>) weisen in vielen
 170 Bestimmungsländern deutscher Rinderexpor-
 171 te eine, wenn überhaupt, marginale Entwick-
 172 lung der Milchleistung auf Einzeltier- und Po-
 173 pulationsebene in den letzten etwa 20 Jah-
 174 ren nach, und auch das nur mit großen jähr-
 175 lichen Schwankungen. Ein Zuchtfortschritt ist
 176 z. B. in der mittleren Laktationsleistung (Ma-
 177 rokko: etwa 1000 kg / Rind / Jahr, Ägypten:
 178 2000 kg, Usbekistan: unter 2000 kg) nicht er-
 179 folgt. In einigen Ländern, wie z. B. Marokko,
 180 Ägypten oder dem Libanon, sind in den letzten
 181 Jahren negative Entwicklungen in der Milch-
 182 erzeugung, der mittleren Laktationsleistung,
 183 den Bestandsgrößen und den Bestandszahlen

¹<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Fragwuerdige-Rindertransporte-Was-wissen-Aufsichtsbehoerden,rindertransport102.html>

²<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Fragwuerdige-Rindertransporte-Was-wissen-Aufsichtsbehoerden,rindertransport102.html>

³https://media.4-paws.org/7/8/a/b/78ab83eed5646e9496d851cb1fa249013556e6b5/VIERPFOTEN_Rechtsgutachten_Tiertransporte_in_Drittstaaten_2021.pdf

⁴<https://bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0301-0400/394-1-21.pdf?>

⁵[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2021\)690877](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2021)690877)

⁶[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2021\)690876](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2021)690876)

⁷<https://www.europarl.europa.eu/committees/en/anit/events/events-hearings>

184 zu verzeichnen. Hieraus ist ablesbar, dass der
185 Fleischmarkt in diesen Ländern eine größere
186 Bedeutung hat als der heimische Milchmarkt,
187 der zudem häufig durch die Tourismusindus-
trie getrieben sein dürfte.