

Tiertransporte in außereuropäische Drittstaaten

Plausibilitätsprüfung und Genehmigung nach Tiertransportverordnung

Christoph Maisack, Alexander Rabitsch



Zwei Tiertransporter im Stau an der bulgarisch-türkischen Grenze.

Ende 2018 erschienen in der Zeitschrift *Amtstierärztlicher Dienst* zwei Artikel, in denen die Autoren ihre Rechtsauffassung zur Genehmigung von Langzeittransporten ausführlich darlegten. Diese Artikel setzten sowohl eine fachliche als auch eine öffentliche Diskussion in Gang. Mit dieser gekürzten Zusammenfassung beider Artikel soll das Thema einer breiteren Leserschaft zugänglich gemacht werden. Für die umfassenden Ausführungen sei ausdrücklich auf die Erstveröffentlichungen verwiesen – Infos hierzu am Ende des Beitrags.

Ist ein langer, d. h. länger als 8 Stunden dauernder Tiertransport von Nutztieren (Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen oder Hausschweine), geplant, bei dem eine Grenze (sei es eine Grenze zwischen Mitgliedstaaten oder eine Außengrenze in ein Drittland) überschritten werden soll, so bedarf der Transport gem. Art. 14 Abs. 1 Europäische Tiertransportverordnung (TTVO) der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde am Versandort (d. h. durch das Veterinäramt, in dessen Bezirk der Versandort liegt). Seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 23.04.2015 ist klar, dass die Vorschriften der TTVO auch auf Transportabschnitten, die

außerhalb der EU in Drittländern verlaufen, eingehalten werden müssen.

Die Genehmigung nach TTVO wird dadurch erteilt, dass die Behörde das Fahrtenbuch abstempelt. Zu den Voraussetzungen für die Genehmigung gehört zunächst eine erfolgreiche Dokumentenprüfung (Transportunternehmerzulassung, Transportmittelzulassung und Befähigungsnachweise für Fahrer und Betreuer) sowie die erforderliche Plausibilitätsprüfung: Danach ist zu prüfen, ob das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält, d. h. ob die Transportplanung wirklichkeitsnah (englisch: „realistic“) ist und ob das Fahrtenbuch darauf schließen lässt, dass während der gesamten Beförderung die Vorschriften der TTVO eingehalten werden.

Besteht aufgrund konkreter Anhaltspunkte die ernsthafte, realistische (also nicht lediglich fernliegende) Möglichkeit, dass es während des Transports zu einer Verletzung einer oder mehrerer Vorschriften der TTVO kommen könnte, ist die Genehmigung zu versagen, wenn sich diese Möglichkeit nicht durch eine Anordnung zur Änderung der Transportplanung hinreichend sicher ausschließen lässt oder wenn zwar eine entsprechende Aufforderung an den Organisator ergangen ist, aber nicht befolgt wird.

Keine Genehmigung, wenn sich

- aus dem vorgelegten Fahrtenbuch die ernsthafte Möglichkeit ergibt, dass eine Bestimmung der TTVO auf einem Transportabschnitt nicht eingehalten wird.
- aus anderen Informationen als dem Fahrtenbuch, die der Behörde am Versandort vorliegen, ergibt, dass die ernsthafte Möglichkeit besteht, dass eine Vorschrift der TTVO auf einem Transportabschnitt nicht eingehalten wird.
- aus Informationen, die der Behörde am Versandort vorliegen, ergibt, dass zwar nicht gegen die TTVO, aber voraussichtlich gegen eine andere Bestimmung des Europäischen Rechts verstoßen wird.
- aus Informationen, die der Behörde am Versandort vorliegen, ergibt, dass die Tiere im Anschluss an den Transport wahrscheinlich unter Anwendung tierquälerischer Praktiken geschlachtet werden.

Laut Fahrtenbuch keine Einhaltung der TTVO

Immer dann, wenn sich aus dem vorgelegten Fahrtenbuch auch nur die ernsthafte Möglichkeit ergibt, dass auf einem Transportabschnitt (sei es innerhalb der EU, sei es in einem Drittland) eine Bestimmung der TTVO nicht eingehalten werden könnte, darf die Behörde diesen Transport nicht genehmigen. Sie hat – wenn dies möglich ist – darauf hinzuwirken, dass der Organisator die Planung des Transports so abändert, dass die Einhaltung aller Bestimmungen der TTVO während der gesamten Beförderungsdauer gewährleistet ist. Ist dies nicht möglich oder kommt der Organisator einem solchen Verlangen nicht nach, so muss die Behörde des Versandorts die Genehmigung des Transports endgültig verweigern.

Laut anderer Informationen als dem Fahrtenbuch keine Einhaltung der TTVO

Unterschreitung der Mindestladerraumhöhe des Transportfahrzeugs

Für Pferde ist ein Mindestabstand von 75 cm zwischen der höchsten Stelle des Widerrists

des größten Tieres und der Innendecke vorgeschrieben, bei Rindern wird ein Mindestabstand von 20 cm zur Innendecke über dem Kopf des größten, in bequemer Haltung stehenden Tieres empfohlen, bei Schafen und Schweinen, wenn das Fahrzeug über eine Ventilation verfügt 15 cm, anderenfalls 30 cm. Nach Einschätzung der zuständigen Generaldirektion SANCO stellt diese Empfehlung eine Leitlinie für die Auslegung der TTVO dar. Behörden an Versandorten, die Transporte genehmigen, obwohl diese Bestimmung nicht eingehalten wird, verstoßen gegen die TTVO, weil sie zu einer Änderung der Transportplanung, nämlich zur Benutzung eines Transportfahrzeugs mit größerer Innenraumhöhe bzw. zur lediglich einstöckigen Verladung verpflichten müssten, dies aber nicht tun.

Mithin sind Transporte, bei denen es zur Unterschreitung der Mindestladeraumhöhe kommt, nicht zu genehmigen, weil

1. die im Fahrtenbuch abgegebene und unterschriebene Erklärung des Organisations, die Einhaltung aller für das Wohlbefinden der Tiere maßgeblichen Vorschriften der TTVO während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten (d. h. zu garantieren), ersichtlich unrichtig und damit nicht wirklichkeitsnah ist, und weil
2. nach TTVO niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden **könnten** (keine angemessenen Luftzirkulation und/oder Unmöglichkeit zu normaler Bewegung, v. a. Einstellbewegungen beim Kot- und Harnabsatz). Die Unterschreitung der notwendigen Innenraumhöhe ist somit immer eine Verletzung des Vorsorgegrundsatzes. Durch die Formulierung „könnten“ reicht die ernsthafte Möglichkeit zur Entstehung von Leiden aus, es kommt nicht darauf an, dass sie sich tatsächlich nachweisen lässt.

Überschreitung der maximal zulässigen Gesamtbeförderungsdauer

Voraussichtliche Wartezeiten an Grenzübergängen sind Bestandteil der Gesamtbeförderungsdauer und müssen im Fahrtenbuch angegeben werden. Geschieht dies nicht, so ist das Fahrtenbuch in diesem Punkt nicht wirklichkeitsnah. Ohne eine entsprechende Änderung der Planung darf der Transport nicht genehmigt werden.

Überschreitung der maximal zulässigen Verweildauer im Transportfahrzeug

Dies trifft auch auf die Überschreitung der maximal zulässigen Verweildauer der Tiere im Transportfahrzeug zu: Werden hier im Falle eines Rindertransports die maximal erlaubten 29 Stunden überschritten, so ist die im Fahrtenbuch abgegebene Garantieerklärung unrichtig und nicht wirklichkeitsnah.

Neben der Ordnungswidrigkeit aufgrund vorsätzlichen oder fahrlässigen nicht richtigen Anlegens des Fahrtenbuchs kommt für den Transportunternehmer auch noch eine Ordnungswidrigkeit aufgrund Nichtgewährung vorgeschriebener Ruhezeit in Betracht (in Österreich mit Verwaltungsstrafe belegt). Aufseiten des die Genehmigung nach Art. 14 TTVO erteilenden Amtsträgers kommt, wenn alle Beteiligten in Ansehung des Verstoßes vorsätzlich handeln, eine Beihilfe/Beitrags-täterschaft zu diesen Ordnungswidrigkeiten bzw. Verwaltungsübertretungen in Betracht.

Überschreitung der maximal zulässigen Temperatur im Transportfahrzeug

Zu den Temperaturen im Inneren des Transportfahrzeugs gibt es sowohl von der EU-Kommission einen Vermerk sowie einen Erlass des Staatsministeriums für Soziales und Verbraucherschutz in Sachsen. Beide verbieten eine Abfertigung von Tiertransporten bei Außentemperaturen von 30°C entlang der Route, da die Ventilatoren die Temperatur im Innenraum der Fahrzeuge nicht unter die Temperatur im Außenbereich absenken können, wenn die Fahrzeuge stehen. Für die Beurteilung der Temperaturen entlang der Route sind Angaben des Deutschen Wetterdienstes u. Ä. heranzuziehen. Auch in diesem Fall muss also eine Transportgenehmigung ohne eine vorherige Änderung der Transportplanung, die den Verstoß hinreichend sicher ausschließt, abgelehnt werden.

Nicht ordnungsgemäße Führung des Fahrtenbuchs

Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs sind Fahrtenbücher auch nach dem Verlassen des Unionsgebiets weiterzuführen (vollständig auszufüllen). Dies wird laut Angaben der Nicht-Regierungs-Organisation (NGO) Animal Welfare Foundation Germany (www.animal-welfare-foundation.org) bei Schiffs-transporten i. d. R. nicht gemacht.

Nach dem das Verwaltungsverfahren beherrschenden Untersuchungsgrundsatz ist die Behörde verpflichtet, alle für den zu entscheidenden Einzelfall bedeutsamen Umstände zu berücksichtigen, egal, aus welchen Quellen sie zu ihrer Kenntnis gelangen. Die generelle Nichtberücksichtigung von Informationen nur deswegen, weil sie nicht von Behörden, sondern von NGOs oder auch von Journalisten oder Reportern kommen, würde den Untersuchungsgrundsatz verletzen. Dies sieht auch die EU-Kommission so. Zudem würde das Nichtbeachten der Informationen die Behörde in die Gefahr bringen, durch zu Unrecht erteilte Genehmigungen – wenn auch ungewollt – Beihilfe zu Tierquälereien oder anderen tierschutzwidrigen Vorkommnissen zu leisten. Natürlich ist die Glaubhaftigkeit solcher Berichte zu beurteilen: Ist der gegebene Bericht durch Beschreibung

von Details angereichert und in sich widerspruchsfrei? Gibt es evtl. Bilddokumente, mit denen die gegebenen Informationen erhärtet werden? Haben sich frühere Berichte der betreffenden NGO im Nachhinein als wahrheitsgemäß herausgestellt? Werden die gegebenen Informationen auch aus anderen Quellen bestätigt? Gibt es mehrere oder gar eine größere Anzahl von NGO-Berichten oder journalistischen Reportagen, die in die gleiche Richtung weisen und so ein einschlägiges Gesamtbild vermitteln?

Da das zeitnahe Ausfüllen des Fahrtenbuchs dem Wohlbefinden der Tiere dient und ein Transport bereits dann verboten werden muss, wenn den Tieren dabei unnötige Leiden zugefügt werden könnten, bedeutet dies, dass Transporte, die eine Schiffsreise einschließen, bis auf Weiteres nicht mehr genehmigt werden dürfen.

Hinweise auf TTVO-widrige Vorkommnisse auf einem Transportabschnitt

Liegen der Behörde am Versandort z. B. Berichte einer NGO vor, dass auf einem bestimmten Transportabschnitt in einem Drittland regelmäßig mit Vorkommnissen gerechnet werden muss, die gegen Bestimmungen der TTVO verstoßen, muss sie diese zur Kenntnis nehmen, und – soweit sie im Falle ihrer Richtigkeit die ernsthafte, naheliegende Möglichkeit eines Verstoßes oder mehrerer Verstöße gegen Bestimmungen der TTVO ergeben – auf ihren Wahrheitsgehalt prüfen. Führt diese Prüfung zu dem Ergebnis, dass mit großer Wahrscheinlichkeit von der Richtigkeit der Berichte auszugehen ist, so sind diese der Entscheidung über die Genehmigung zugrunde zu legen und verpflichten dazu, die Transportgenehmigung nicht ohne eine vorher erfolgte Änderung der Beförderungsplanung, die eine Vermeidung der in Rede stehenden Verstöße gewährleistet, zu erteilen.

Hinweise auf falsche Angaben des Transportorganisators

Zweifelt die Behörde am Versandort an der Richtigkeit der Angaben des Organisations im Fahrtenbuch, so ist es nicht ihre Aufgabe, dem Organisator nachzuweisen, dass es auf dem Transport voraussichtlich zu einem Verstoß gegen die TTVO kommen wird, sondern der Organisator muss gegenüber der Veterinärbehörde glaubhaft machen, dass mit einer Einhaltung aller Vorschriften der TTVO gerechnet werden kann. Mittel für diese Glaubhaftmachung können sein: detaillierte Sachangaben (z. B. Angabe der genauen Adresse der Kontrollstelle), Fotos, Videos, Auszug aus Google Maps, eidesstaatliche Versicherungen). Erst nachdem es dem Organisator gelungen ist, der Behörde die Überzeugung zu vermitteln, dass die Einhaltung aller Vorschriften überwiegend wahrscheinlich ist, kann die Genehmigung erteilt werden.

Hinweise auf fehlende Kontrollstellen

Es gibt Hinweise aus Politik und Medien, wonach die Türkei gegenwärtig nicht über Kontrollstellen verfügt, in denen Tiere gefüttert und getränkt werden und 24 Stunden lang ruhen können, und die europäischen Anforderungen entsprechen. Üblich ist stattdessen, Tiere unverzüglich auf inländische Lkw umzuladen, wenn sie an dem in den Transportpapieren als Bestimmungsort angegebenen Ort angelangt sind, und ins Landesinnere weitertransportieren. „Bestimmungsort“ ist aber nach TTVO nur der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und entweder

Kontrollstellen. Das muss mindestens dazu führen, dass die Behörde im Genehmigungsverfahren von dem Organisator neben der genauen Adressenangabe der von ihm angegeblich eingeplanten Kontrollstellen die Vorlage weiterer Mittel zur Glaubhaftmachung (s. o.) fordert. Für den Organisator ist die Beschaffung solcher Beweismittel zumutbar, weil er mit den für den Transport geplanten Kontrollstellen ohnehin vor Erstellung seiner Transportplanung Kontakt aufnehmen, seinen Transport dort anmelden und der Behörde am Versandort die Buchungsbestätigung vorlegen muss.



Auch die Ladedichte wird von der TTVO geregelt.

geschlachtet oder während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht wird. Die o. g. Praxis führt somit dazu, dass der Transport nicht schon mit der Ankunft der Tiere an dem in den Transportpapieren als Bestimmungsort angegebenen Ort beendet ist, sondern mit der Fahrt ins Landesinnere weitergeht. Da aber weder türkische Lkw den Anforderungen der TTVO an Transportmittel für lange Beförderungen entsprechen noch im Landesinneren geeignete Kontrollstellen vorhanden sind, in denen eine 24-stündige Ruhepause nach Abladung möglich ist, verstößt dieser weitere Transportabschnitt gegen die TTVO und bewirkt, dass damit der gesamte Transport unzulässig ist. Das Veterinäramt am Versandort muss also die Genehmigung für den gesamten Transport ablehnen, wenn Anhaltspunkte für die beschriebene Praxis bestehen.

Auch für Länder des Nahen Ostens, des Maghreb und den zentralasiatischen Staaten der ehemaligen Sowjetunion bestehen begründete Zweifel an der Existenz zulässiger

Voraussichtlicher Verstoß gegen eine andere Bestimmung des Europäischen Rechts

- a) Ein Rindertransport, für den das zulässige Beförderungsintervall von 29 Stunden genutzt werden soll, wird nur mit einem Fahrerpaar geplant, obwohl nach „Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung“ zwei Fahrer gemeinsam höchstens 18 Stunden am Stück fahren dürfen – zweimal pro Woche jedoch maximal 20 Stunden – niemals aber länger.
- b) Ein zweistöckiger Rindertransporter hält zwar die erforderliche Innenraumhöhe auf beiden Ebenen ein, die Gesamthöhe des Fahrzeugs überschreitet mit 4,2 m aber die maximal zulässige Fahrzeughöhe von 400 cm. Dafür liegt keine Ausnahmegenehmigung vor bzw. die vorliegende Ausnahmegenehmigung besitzt nicht in allen Ländern Gültigkeit, die der Transport bis zur Erreichung des Bestimmungsorts durchfahren soll.
- c) Ein dreistöckig mit ca. 110 kg schweren Schweinen beladener Transporter hält zwar

die erforderliche Ladedichte von nicht mehr als 235 kg/m² in allen Buchten ein, überschreitet aber das höchstzulässige Gesamtgewicht von 40,0 Tonnen.

- d) Für einen Tiertransporter mit ca. 38 Tonnen Gesamtgewicht wird der Routenplanung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km/h auf Autobahnen zugrunde gelegt, obwohl nur eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erlaubt ist.

Der in der TTVO verwendete Begriff „wirklichkeitsnahe“ bedeutet, dass kein Transport genehmigt werden darf, der nur unter Bruch gültiger Rechtsvorschriften durchgeführt werden kann. Die Behörde, die einen solchen Transport in Kenntnis des zu erwartenden Verstoßes trotzdem abfertigen würde, würde sich der Beihilfe zum geplanten Verstoß schuldig machen.

Im Beispiel a muss zur Einhaltung der Sozialvorschriften entweder nach 18 (bzw. 20) Stunden eine Kontrollstelle erreicht werden, wo die Tiere abgeladen werden und ruhen können, oder es muss zur Ausnutzung der höchst zulässigen Transportdauer ein weiteres Fahrerpaar, das vorher außerhalb des Fahrzeugs seine Ruhezeit genommen und die geplante Lenkzeit auch nicht bereits durch die Anfahrtszeit verbraucht hat, eingesetzt werden. Dies gilt auch für Tiertransporte außerhalb der EU in die meisten Staaten der Welt. Mittelbar ist von einem geplanten Verstoß gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten auch der Tierschutz betroffen und hiermit der Vorsorgegrundsatz in der TTVO, denn bei einer Übermüdung der Fahrer, der mit den Sozialvorschriften vorgebeugt werden soll, steigen auch das Risiko für eine wenig tierschonende Fahrweise und die Unfallgefahr.

Im Beispiel b ist das Fahrzeug zu hoch. Dies erhöht einerseits infolge einer Schwerpunktverlagerung nach oben die Unfallgefahr, andererseits führt es in den meisten Staaten zu voraussehbaren Transportverzögerungen, wenn das Fahrzeug polizeilich kontrolliert und wegen seiner unzulässigen Höhe an der Weiterfahrt gehindert wird. Deswegen bildet die unzulässige Höhe des Fahrzeugs auch einen Verstoß gegen den Vorsorgegrundsatz (Unfallgefahr) und gegen das Beschleunigungsgebot (bei einem zeitweiligen Verbot der Weiterfahrt anlässlich einer Polizeikontrolle).

Betreffend Beispiele c und d besteht bei einem zu hohen Fahrzeuggewicht bzw. einer überhöhten Geschwindigkeit sowohl eine erhöhte Unfallgefahr als auch das Risiko, dass die Weiterfahrt polizeilich verzögert oder sogar untersagt wird. Überdies ist eine überhöhte Geschwindigkeit von 95 km/h sowohl technisch als auch faktisch nicht realistisch.

Hinweis auf Schlachtung unter tierquälerischen Praktiken am Bestimmungsort

Tierquälerische Praktiken bei der Schlachtung in zahlreichen Drittländern

Der Zweitautor hat beim gemeinsam mit Vertretern der NGO Animals' Angels durchgeführten Besuch einer Schlachtstätte in Marokko festgestellt, dass den Tieren vor ihrem Tod erhebliche und länger anhaltende sowie sich wiederholende Schmerzen und Leiden zugefügt werden (z. B. Fesselung und zu-Boden-Werfen, Griff in die Augen, mehrfach hintereinander ausgeführte Entblutungs-schnitte, minutenlang während Todes-kampf). Ähnliche Vorgänge wurden von verschiedenen Tierschutzorganisationen aus dem Maghreb, dem Nahen Osten und aus der Türkei berichtet, und auch Medien zeichnen ein einheitliches Bild. Alle diese Berichte sind detailliert, durch Bilder und Filmsequenzen erhärtet und vermitteln ein einheitliches Gesamtbild. In der Summe zeigen die Informationen, dass bei Tieren, die in die genannten Länder transportiert werden, nicht nur die ernsthafte Möglichkeit, sondern vielmehr die überwiegende Wahrscheinlichkeit besteht, dass sie im Bestimmungsland unter länger anhaltenden oder sich wiederholenden erheblichen Schmerzen und Leiden geschlachtet werden bzw. dass ihnen unnötige Qualen zugefügt werden, sodass mit ihrer Schlachtung regelmäßig der Straftatbestand des § 17 Nr. 2 b TierSchG (Deutschland) bzw. des § 222 Abs. 1 Nr. 1 Strafgesetzbuch (Österreich) erfüllt wird.

Außerdem gibt es z. B. durch Medienberichte hinlängliche Beweise für tierquälerische Praktiken beim Abladen der Tiere am Bestimmungsort. Da das Abladen noch Bestandteil des Transportvorgangs ist und die Praktiken bekannt und damit vorhersehbar sind, müssen sie zu einer Ablehnung der Genehmigung führen.

Zur Problematik der Zuchttierexporte

Mit dem Argument, es handle sich nicht um Schlachtvieh-, sondern um wertvolle Zuchttierexporte, bei denen Versender, Empfänger und Transporteur ein Interesse haben, die Tiere wohlbehalten zum Bestimmungsort zu bringen, wird von vielen Politikern die Mitverantwortung für die oben geschilderten Zustände abgelehnt. Doch sprechen die Rasse der exportierten Zuchttiere in Verbindung mit dem im Exportland herrschenden Klima und der nicht vorhandenen Futterbasis sowie die dortigen Tierzahlen nicht für einen nennenswerten Herdenaufbau. Die Zahl der aus Deutschland exportierten Tiere spricht bei der Deklaration als Transport von Zuchttieren für einen Etikettenschwindel: Nachdem in die genannten Länder und v. a. in die Türkei seit vielen Jahren große Mengen angeblicher

Zuchtrinder exportiert worden sind, müsste es – wenn es sich nicht um einen Etikettenschwindel handeln würde – ohne Weiteres möglich sein, die Existenz größerer aus Europa stammender Rinderpopulationen nachzuweisen. Dies ist aber nicht möglich. Weitere Indizien dafür, dass die als Zuchtrinder exportierten Tiere zur Schlachtung bestimmt sind und meistens bereits kurze Zeit nach ihrer Ankunft geschlachtet werden, sind die sehr hohen Preise, die z. B. in der Türkei für Fleisch bezahlt werden, und der Wunsch vieler dortiger Konsumenten nach regional erzeugtem und „halal“ geschlachtetem (d. h. durch Schächtung erzeugtem) Fleisch.

Aber selbst wenn Rinder zunächst zu Zuchtzwecken verwendet werden, geschieht dies oft nur zur Geburt eines einzigen Kalbes für die anschließende Milchproduktion. Am Ende ihrer Laktation wird die Mutterkuh geschlachtet, das geborene Kalb wird gemästet und ebenfalls alsbald geschlachtet.

Zur Frage der Beihilfe/Beitragstäterschaft von Amtstierärzten zur Tierquälerei

Die Transportgenehmigung nach TTVO stellt eine nicht hinwegdenkbare Bedingung für das weitere Schicksal der exportierten Tiere jenseits der EU-Außengrenzen dar. Für die Einstufung der Genehmigung als Beihilfehandlung würde bereits ausreichen, dass mit ihr das spätere Tätigwerden des Haupttäters – hier also die unter tierquälerischen Bedingungen stattfindende Schlachtung – gefördert wird. Indes geht sie in ihren Wirkungen über eine bloße Tatförderung noch hinaus, denn sie stellt sich als eine nicht hinwegdenkbare Ursache dafür dar, dass sich das Tier zum Zeitpunkt seiner Schlachtung überhaupt an dem Ort der Schlachtung befindet und diese zu den dort herrschenden Bedingungen über sich ergehen lassen muss. Das Erteilen der Genehmigung erfüllt damit objektiv den Tatbestand der Beihilfe bzw. Beitragstäterschaft zur Tierquälerei (Deutschland: § 27 StGB i. V. m. § 17 Nr. 2 b TierSchG; Österreich: §§ 12, 222 Abs. 1 Nr. 1 ö. StGB und § 38 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 5 Abs. 1 TSchG).

Für den Tatvorsatz des die Schlachtung unmittelbar ausführenden Haupttäters reicht es aus, dass er die Umstände, unter denen er das Tier tötet, kennt und hinnimmt. Die rechtliche Bewertung, damit ein Tier zu quälen, ist nicht notwendiger Bestandteil des Vorsatzes; es ist also unerheblich, wenn es ihm daran fehlt. Dementsprechend reicht es für den Gehilfenvorsatz (§ 27 StGB bzw. § 12 ö. StGB) der genehmigenden Amtstierärzte aus, dass sie das Land, in das die Tiere exportiert werden, und die dort üblichen tierquälerischen Praktiken kennen oder diese als zumindest sehr wahrscheinlich bekannt sind. Wird der

Transport in dieser Situation trotzdem genehmigt, wird vorsätzlich gehandelt.

Ausreichend für den Gehilfenvorsatz dürfte schon sein, dass bekannt ist, dass die Tiere im Bestimmungsland i. d. R. ohne Betäubung und damit tierquälerisch geschlachtet werden. Der Einstufung der betäubungslosen Schlachtung (Schächtung) als grundsätzlich tierquälerisch steht nicht entgegen, dass solche Schlachtungen auch in Deutschland und Österreich unter engen Voraussetzungen und strengen Beschränkungen als Ausnahme zugelassen werden können, denn es kann keine Rede davon sein, dass diese Voraussetzungen und Schranken in den Ländern des Nahen Ostens, des Maghreb, der Türkei oder in den asiatischen Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion auch nur ansatzweise eingehalten würden. Darüber hinaus ist Bildberichten über die Schlachtpraxis in den genannten Ländern eindeutig zu entnehmen, dass über die Betäubungslosigkeit hinaus bei der Schlachtung noch weitere Handlungsweisen üblich sind, die zu zusätzlichen erheblichen Schmerzen und Leiden bei den Tieren führen.

Der Einwand, dass es sich bei den transportierten Tieren nicht um Schlacht-, sondern um Zuchttiere handle, ändert am Gehilfenvorsatz nichts, denn zum einen handelt es sich bei dieser Behauptung meistens um einen Etikettenschwindel (s. o.), zum anderen werden auch Zuchttiere von Nutztierassen früher oder später geschlachtet; die zeitliche Distanz, die im letztgenannten Fall zwischen der Transportgenehmigung als Beihilfehandlung und der tierquälerischen Schlachtung als Haupttat liegt, ändert nichts daran, dass mit der Genehmigung sowohl objektiv als auch subjektiv Beihilfe zu der später stattfindenden Haupttat geleistet worden ist.

Die fördernde (hier sogar kausale) Wirkung der Genehmigung für die künftige Schlachtung ist Amtstierärzten ebenfalls bekannt. Unerheblich ist, dass sie nicht wissen oder wissen können, wann, in welchem Schlachthaus und durch welchen Schlachter den Tieren diese Leiden zugefügt werden, denn der Gehilfenvorsatz braucht sich weder auf die Person eines bestimmten Haupttäters noch auf den Ort, die Zeit und die näheren Begleitumstände der Haupttat zu erstrecken. Unerheblich ist auch eine gleichzeitig zum Ausdruck gebrachte innere Distanz zu den beschriebenen Vorgängen, denn Beihilfe begehrt auch, wer die von ihm geförderten Tatfolgen eigentlich nicht will. Ebenso wenig steht der Einordnung der Transportgenehmigung als Beihilfe entgegen, dass der ausländische Haupttäter und der/die die Beihilfe leistende deutsche Amtstierarzt/Amtstierärztin einander nicht kennen und voraussichtlich auch nie miteinander in Kontakt treten werden. Auch eine erhebliche räumliche und zeitliche Distanz (z. B. bei Zuchttieren), die

zwischen der Beihilfehandlung und der späteren Schlachtung liegt, steht einer Strafbarkeit wegen Beihilfe/Beitragstäterschaft nicht entgegen.

Beitragstäterschaft/Beihilfe als Inlandstat

Dass die erheblichen Leiden der Tiere erst im Ausland stattfinden, ändert nichts daran, dass die Beihilfehandlung (hier also die Transportgenehmigung) im Inland stattfindet. Darauf, ob tierquälerische Handlungen auch nach dem Recht des Tatorts der Haupttat mit Strafe bedroht sind, kommt es ebenfalls nicht an. Denn der Beteiligte an einer Straftat ist auch dann strafbar, wenn der unmittelbar handelnde Täter – hier weil er im Ausland handelt und es dort eine entsprechende Strafnorm nicht gibt – straflos ist.

Zwar gilt für die strafrechtliche Verfolgung von Beihilfehandlungen an einer im Ausland begangenen Haupttat in Deutschland anstelle des sonst im Strafrecht üblichen Legalitätsprinzips das sog. Opportunitätsprinzip (§ 153 c Abs. 1 Nr. 1 Strafprozessordnung), d. h. die Staatsanwaltschaft kann nach pflichtgemäßem Ermessen von einer Strafverfolgung absehen. Das ändert aber an der rechtlichen Einordnung der erteilten Genehmigung als grundsätzlich strafbare Beihilfe zur Tierquälerei ebenfalls nichts.

Transportgenehmigung bzw. Vorzeugniserstellung als berufstypische, neutrale Handlung

In der juristischen Literatur wird z. T. angenommen, dass bei neutralen, berufstypischen Handlungen eine Beihilfe zu der Straftat eines anderen nur ausnahmsweise angenommen werden dürfe – nämlich nur dann, wenn der als Gehilfe Handelnde die unterstützende Wirkung seines Tuns beabsichtigt oder zumindest als unvermeidlich vorausgesehen habe. Halte er demgegenüber die deliktische Verwertung seines Beitrags durch einen anderen lediglich für möglich, so könne sein Verhalten nicht als strafbare Beihilfe angesehen werden. Folgte man dieser Auffassung, so könnte zweifelhaft sein, ob sich eine Transportgenehmigung in eines der o. g. Länder bzw. eine Vorzeugniserstellung für einen solchen Transport wirklich als Beihilfe zu der später stattfindenden tierquälerischen Schlachtung im Bestimmungsland ansehen lassen, unterscheidet sich doch die genannte Amtshandlung nach ihrem äußeren Erscheinungsbild in nichts von einer normalen, berufstypischen Amtshandlung, wie z. B. einer Transportgenehmigung in ein Land, in dem nicht tierquälerisch geschlachtet wird.

Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) nimmt aber auch in Fällen neutraler Handlungen eine strafbare Beihilfe an, wenn im Zeitpunkt des Tätigwerdens des Gehilfen Umstände gegeben sind, die es als „sehr wahrscheinlich“ erscheinen lassen, dass es zu der Haupttat – hier also zu der tierquälerischen

Schlachtung im Bestimmungsland – kommen wird. Da für Amtstierärzte nicht nur eine ernsthafte Möglichkeit, sondern eine an Sicherheit grenzende, jedenfalls aber hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass die durch ihr Mitwirken in eines der genannten Länder exportierten Tiere dort tierquälerischen Schlachtpraktiken unterzogen werden, liegen hier die vom Bundesgerichtshof geforderten Anhaltspunkte zweifellos vor, der Charakter als Beihilfe zu der später im Bestimmungsland begangenen Tierquälerei ist also gegeben. Würden sich Amtstierärzte weigern, den Transport zu genehmigen bzw. das Vorzeugnis auszustellen, so würde sich dadurch die Situation der zum Export bestimmten Tiere deutlich verbessern, weil sie sich im Zeitpunkt ihrer tierquälerischen Schächtung gar nicht an dem Ort befinden könnten, an dem ihnen diese Behandlung zugefügt wird.

Remonstrations und Verweigerung von Weisungen durch Amtsträger

Die Einordnung einer Genehmigung nach TTVO als Beihilfe/Beitragstäterschaft zur Tierquälerei hat ihre praktische Bedeutung wie dargelegt weniger im Strafrecht als vielmehr im Beamtenrecht. Nach § 36 Abs. 2 Satz 4 Beamtenstatusgesetz (BeamtStG) gilt von der grundsätzlichen Verpflichtung von Beamten, dienstlichen Anordnungen (= Weisungen) ihrer Vorgesetzten Folge zu leisten, immer dann eine Ausnahme, wenn das auftragene Verhalten strafbar oder ordnungswidrig ist und die Strafbarkeit oder Ordnungswidrigkeit für die Beamten erkennbar ist. In einem solchen Fall müssen zunächst die Bedenken dem anordnenden Vorgesetzten und, wenn dieser die Anordnung aufrechterhält, auch dem nächsthöheren Vorgesetzten vorgetragen werden (sog. Remonstrations). Für die Verweigerung einer trotzdem aufrechterhaltenen, dienstlichen Weisung ist erforderlich, dass sich die Möglichkeit aufdrängt, mit der angewiesenen Genehmigung den Tatbestand eines Strafgesetzes oder einer Ordnungswidrigkeit, hier also den Tatbestand der Beihilfe zur tierquälerischen Schlachtung, zu erfüllen. Dies ist auch bei einer Beihilfe zu dieser Straftat oder Ordnungswidrigkeit der Fall. Das macht eine über die bloße Möglichkeit hinausgehende, gesteigerte Wahrscheinlichkeit für die tierquälerische Schlachtung im Bestimmungsdrittland erforderlich. Es kommt also darauf an, ob die tierquälerische Natur von Schlachtungen in dem Land, in das die Tiere exportiert werden sollen, den überwiegend wahrscheinlichen Regelfall bildet oder nur ausnahmsweise vorkommt.

Da in den genannten Ländern die betäubungslose Schlachtung (Schächtung) den Regelfall bildet und die Annahme, dass bei den dortigen Schächtungen die engen Voraussetzungen und strengen Begrenzungen beach-

tet werden könnten, die für Schächtungen in Deutschland und Österreich gelten, eine durch nichts gerechtfertigte Illusion darstellen würde, können und müssen Anordnungen, die auf die Genehmigung eines Tiertransports in ein solches Land gerichtet sind, verweigert werden. Denn die Möglichkeit, durch die Transportgenehmigung Beihilfe zur tierquälerischen Schlachtung zu leisten, drängt sich hier auf. Damit besteht eine Berechtigung und Verpflichtung, die Genehmigung nicht auszustellen bzw. bei entsprechender Weisung zu remonstrieren und bei Erfolglosigkeit der Remonstrations die Ausführung der Weisung zu verweigern. Zur Begründung hierfür kann ggf. auch auf die anderen, zur generellen Betäubungslosigkeit hinzutretenden tierquälerischen Praktiken hingewiesen werden, die bei Schlachtungen in diesen Ländern ebenfalls den Regelfall und keineswegs etwa nur Ausnahmen darstellen. Die gleiche Situation stellt sich Amtstierärzten, wenn sie die Seuchenfreiheit eines Tierbestands, der für den Export in eine der genannten Weltgegenden bestimmt ist, in einem Vorzeugnis bestätigen sollen.

Wünschenswert ist, dass Amtsträger, die in der empfohlenen Weise ihrem Gewissen, aber auch dem geltenden Recht folgen, keine Nachteile für ihre weitere Laufbahn befürchten müssen.

Dieser Beitrag ist eine stark gekürzte Zusammenfassung folgender Erstveröffentlichungen:

Ch. Maisack, A. Rabitsch (2018): Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte – Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 Abs. 1 Tiertransportverordnung. *Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle*, 25(3): 148–155.

Ch. Maisack, A. Rabitsch (2018): Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten. *Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle*, 25(4): 209–215.

Anschrift der Autoren

Dr. jur. Christoph Maisack



Richter am Amtsgericht, Büro der Landesbeauftragten für Tierschutzangelegenheiten, Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Mainzer Straße 80, 65189 Wiesbaden

Dr. Alexander Rabitsch (korrespondierend)



Waldstraße 13, A-9170 Ferlach, animalwelfare@rabitsch-vet.at