

**Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union**  
**Eine Betrachtung der aktuellen und zukünftigen Sach- und Rechtslage**

**Benjamin Rambeck**

Gedruckt mit Genehmigung der Tierärztlichen Fakultät der  
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dekan: Univ.-Prof. Dr. E. P. Märtlbauer  
Referent: Univ.-Prof. Dr. M. H. Erhard  
Korreferent: Univ.-Prof. Dr. A. Stolle

Tag der Promotion: 10. Februar 2006

Aus dem Institut für Tierschutz, Verhaltenskunde und Tierhygiene  
der Tierärztlichen Fakultät der Ludwig-Maximilian-Universität München

Vorstand: Prof. Dr. M. H. Erhard

Anfertigung unter der Leitung von

Prof. Dr. M. H. Erhard

**Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union**  
**Eine Betrachtung der aktuellen und zukünftigen Sach- und Rechtslage**

Inaugural-Dissertation  
zur Erlangung der veterinärbiologischen Doktorwürde  
der Tierärztlichen Fakultät  
der Ludwig-Maximilians-Universität München

von

Benjamin Rambeck

aus

München

München 2006

für Silvia

# Inhaltsverzeichnis

<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....</b>	<b>XIII</b>
<b>1. EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
<b>2. EINFÜHRUNG TIERSCHUTZ, TIERTRANSPORTE .....</b>	<b>2</b>
2.1 TIERSCHUTZ, TIERTRANSPORTE UND INTERESSENSKOLLISIONEN.....	2
2.2 AKTUELLE BEDEUTUNG VON TIERTRANSPORTEN .....	3
2.2.1 Kategorisierung der Transporte .....	3
2.2.2 Marktdaten .....	5
2.3 GRÜNDE FÜR TIERTRANSPORTE .....	6
2.3.1 Spezialisierung in der Agrarwirtschaft.....	6
2.3.2 Zentrale Schlachthöfe.....	7
2.3.3 Handel in Europa, insbesondere der EU.....	7
2.3.4 Spezialfall Exporte.....	8
2.4 ETHISCHER STREITSTAND .....	9
2.4.1 Der Abwägungsgedanke.....	9
2.4.2 Auftretende Belastungen.....	10
2.4.3 Abwägungskriterien.....	11
2.4.4 Vermeidung von Extremfällen .....	12
<b>3. RECHT UND TIERSCHUTZRECHT.....</b>	<b>14</b>
3.1 RECHTSQUELLEN, RECHTSETZUNG UND RECHTSANWENDUNG .....	14
3.1.1 Relevante Normen.....	14
3.1.1.1 Nationales Recht.....	15
3.1.1.2 Europarecht (im engeren Sinne) .....	16
3.1.1.3 Völkerrecht .....	17
3.1.2 Rechtsetzung .....	17
3.1.2.1 Bund und Länder .....	18
3.1.2.2 Europäische Gemeinschaften und Europäische Union .....	19
3.1.2.3 Kompetenzverteilung zwischen den Mitgliedstaaten und der EG.....	20
3.1.2.4 Einfluss Europarat .....	21
3.1.3 Rechtsanwendung .....	22
3.2 GRUNDGESETZ, GRUNDRECHTE UND STAATSZIEL TIERSCHUTZ.....	23
3.2.1 Das Staatsziel Tierschutz.....	23
3.2.2 Die Grundrechtsprüfung.....	24
3.2.3 Grundrechte und Tierschutzgesetz.....	26
3.2.4 Auswirkung der Verfassungsänderung .....	26
3.3 DAS TIERSCHUTZGESETZ UND DIE DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG .....	28
3.4 BÜRGERLICHES RECHT.....	28
3.5 STRAFRECHT UND RECHT DER ORDNUNGSWIDRIGKEITEN .....	29
3.6 DER STREIT UM DIE VERBANDSKLAGE .....	30

<b>4. DIE DEUTSCHE TIERSCHUTZTRANSPORTVERORDNUNG .....</b>	<b>32</b>
4.1 § 1 ANWENDUNGSBEREICH .....	33
4.1.1 Allgemeines.....	33
4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).....	33
4.1.3 Ausschlüsse (Absatz 2).....	35
4.1.3.1 Heimtiere .....	35
4.1.3.2 Sonstige Tiere .....	36
4.1.3.3 Wanderhaltung.....	38
4.1.3.4 Fremdflaggige Schiffe .....	38
4.1.4 Fische (Absatz 3) .....	39
4.2 § 2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN .....	40
4.2.1 Allgemeines.....	41
4.2.2 Die einzelnen Begriffe .....	41
4.3 § 3 VERBOTE.....	50
4.3.1 Allgemeines.....	50
4.3.2 Verbot, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern (Absatz 1) .....	51
4.3.3 Verbot, junge Säugetiere zu transportieren (Absatz 2).....	52
4.3.4 Folgen eines Verstoßes.....	53
4.4. § 4 GRUNDSÄTZE .....	54
4.4.1 Allgemeines.....	55
4.4.2 Körperlicher Zustand, notwendige Vorkehrungen (Absatz 1) .....	55
4.4.3 Verfügbarer Raum (Absatz 2).....	56
4.4.4 Erkrankung und Verletzung während des Transports (Absatz 3) .....	57
4.4.5 Schneller und schonender Transport (Absatz 4).....	58
4.4.6 Folgen eines Verstoßes.....	58
4.5. § 5 VERLADEN .....	59
4.5.1 Allgemeines.....	60
4.5.2 Grundsatz der schonenden Verladung (Absatz 1).....	60
4.5.3 Verladevorrichtungen (Absatz 2).....	62
4.5.4 Treibhilfen (Absatz 3).....	62
4.5.5 Gruppenbildung (Absatz 4).....	63
4.5.6 Anbindevorrichtungen (Absatz 5).....	64
4.5.7 Gefährliche Transportgüter (Absatz 6).....	64
4.6 § 6 ERNÄHREN UND PFLEGEN .....	65
4.6.1 Allgemeines.....	66
4.6.2 Pflichten.....	66
4.6.3 Mindestanforderungen (Absatz 3) .....	66
4.6.4 Ordnungswidrigkeiten .....	66
4.7 § 7 ANFORDERUNGEN AN TRANSPORTMITTEL .....	67
4.7.1 Allgemeines.....	68
4.7.2 Ordnungswidrigkeiten .....	68

4.8	§ 8 BESCHEINIGUNGEN .....	69
	4.8.1 Allgemeines.....	69
	4.8.2 Anwendungsbereich.....	69
	4.8.3 Anforderungen.....	70
	4.8.3.1 Allgemeine Anforderungen .....	71
	4.8.3.2 Spezielle Anforderungen .....	71
	4.8.4 Verstöße.....	71
4.9.	§ 9 PLANUNG .....	72
	4.9.1 Transportvorbereitungen.....	72
	4.9.2 Verstöße.....	72
4.10	§ 10 TRANSPORTERKLÄRUNG .....	74
	4.10.1 Transporterklärung .....	74
	4.10.2 Verstoß, Ordnungswidrigkeit.....	75
4.11	§ 11 ERLAUBNIS UND REGISTRIERUNG .....	77
	4.11.1 Allgemeines.....	78
	4.11.1.1 Rechtsnatur der Erlaubnispflicht.....	78
	4.11.1.2 Im Inland oder Ausland ansässig .....	78
	4.11.1.3 Mehrere Niederlassungen .....	79
	4.11.1.4 Verhältnis zu anderen Erlaubnissen.....	80
	4.11.2 Genehmigungspflichtiger Adressatenkreis (Absatz 1).....	80
	4.11.3 Die Erlaubnis für inländische Beförderer .....	81
	4.11.3.1 Formelles .....	81
	4.11.3.2 Materielle Voraussetzungen für die Erteilung ( Absatz 3 S. 1).....	81
	4.11.3.3 Mitwirkungspflicht (Absatz 2).....	84
	4.11.3.4 Auflagen und Bedingungen (Absatz 3 Satz 2).....	85
	4.11.3.5 Register (Absatz 3 Satz 3 und 4).....	86
	4.11.4 Ausländische Erlaubnis (Absatz 4).....	86
	4.11.5 Mitführungspflicht (Absatz 6).....	87
	4.11.6 Anzeige von Veränderungen (Absatz 5).....	87
	4.11.7 Übergangsregelung .....	88
	4.11.8 Verstöße.....	88
	4.11.8.1 Transport ohne Erlaubnis.....	88
	4.11.8.2 Falsche Angaben bei Antragstellung, Erschleichen der Erlaubnis .....	88
	4.11.8.3 Nichteinhaltung von Nebenbestimmungen .....	89
	4.11.8.4 Unterlassene Änderungsanzeige nach Absatz 5.....	89
	4.11.8.5 Nichtmitführen der beglaubigten Kopie .....	89
4.12	§ 11A WIDERRUF, RÜCKNAHME UND RUHEN DER ERLAUBNIS.....	91
	4.12.1 Allgemeines.....	91
	4.12.2 Aufhebung, insbesondere Widerruf und Rücknahme .....	91
	4.12.3 Ruhen der Erlaubnis.....	92
	4.12.3.1 Voraussetzungen.....	93
	4.12.3.2 Rechtsfolge des Ruhens.....	94
4.13	§ 12 KENNZEICHNUNG .....	95

4.14	§ 13 SACHKUNDE.....	96
	4.14.1 Allgemeines.....	97
	4.14.2 Die allgemeine Pflicht, sachkundig zu sein (Absatz 1).....	98
	4.14.3 Besitz und Mitführen einer Sachkundebescheinigung .....	98
	4.14.3.1 Anwendungsbereich .....	98
	4.14.3.2 Erteilungsvoraussetzungen .....	99
	4.14.3.3 Prüfung .....	99
	4.14.3.4 Absehen von der Prüfung (Absatz 7).....	99
	4.14.3.5 Entziehung der Sachkundebescheinigung.....	100
4.15	§ 14 SCHIENENTRANSPORT .....	101
	4.15.1 Allgemeines.....	101
	4.15.2 Verstöße.....	101
4.16	§ 15 SCHIFFSTRANSPORT .....	102
	4.16.1 Allgemeines.....	103
	4.16.2 Verstöße.....	103
4.17	§ 16 LUFTRANSPORT .....	104
	4.17.1 Allgemeines.....	104
	4.17.2 IATA.....	104
	4.17.3 Weitere Bestimmungen .....	105
	4.17.4 Verstöße.....	105
4.18	§ 17 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN .....	106
	4.18.1 Allgemeines.....	106
	4.18.2 Einzelne Regelungen.....	106
4.19	§ 18 BESONDERE ANFORDERUNGEN AN BEHÄLTNISSE .....	107
	4.19.1 Allgemeines.....	107
	4.19.2 Verstöße.....	107
4.20.	§ 19 NACHNAHMEVERSAND.....	109
	4.20.1 Allgemeines.....	109
	4.20.2 Kein Nachnahmeversand ins Ausland .....	110
	4.20.3 Zulässiger Nachnahmeversand.....	110
	4.20.3.1 Voraussetzungen.....	110
	4.20.3.2 Ausnahmen von der strengen Form .....	111
	4.20.4 Rechtsfolgen des Verbots.....	112
4.21	§ 20 PFLICHTEN DES ABSENDERS.....	113
	4.21.1 Allgemeines.....	113
	4.21.2 Sicherung des reibungslosen Transports (Absatz 1).....	114
	4.21.3 Schutz vor vorhersehbaren Witterungseinflüssen .....	114
	4.21.4 Ernährung vor dem Transport (Absatz 3).....	115
	4.21.5 Ernährung während des Transports, Kennzeichnung (Absatz 4) .....	115
	4.21.6 Rücktransport (Absatz 5).....	115
	4.21.7 Verstöße.....	116
4.22	§ 21 PFLICHTEN DES BEFÖRDERERS.....	117

4.23	§ 22 MAßNAHMEN BEI ANKUNFT DER TIERE.....	118
	4.23.1 Allgemeines.....	118
	4.23.2 Regelungsinhalt .....	118
	4.23.3 Verstöße.....	119
4.24	§ 23 RAUMBEDARF UND PFLEGE.....	120
	4.24.1 Allgemeines.....	121
	4.24.2 Gruppenbildung.....	121
	4.24.2.1 Gruppengröße .....	121
	4.24.2.2 Unverträglichkeiten .....	121
	4.24.3 Mindestflächen.....	122
	4.24.4 Versorgung .....	123
	4.24.5 Sonstiges .....	123
	4.24.6 Verstöße.....	123
4.25	§ 24 BEGRENZUNG VON TRANSPORTEN .....	124
	4.25.1 Allgemeines.....	124
	4.25.2 Transportdauer.....	125
	4.25.2.1 Beginn und Ende .....	125
	4.25.2.2 Unterbrechungen und Verschiebung des Beginns .....	126
	4.25.3 Inländische Schlachtiertransporte in Normalfahrzeugen (Absatz 1).....	126
	4.25.4 Sonstige Nutztiertransporte in Normalfahrzeugen (Absatz 2) .....	126
	4.25.5 Nutztiertransporte in besonderen Straßenfahrzeugen (Absatz 3) .....	127
	4.25.6 Besonderheiten beim Schienen- und Seetransport (Absatz 5).....	128
	4.25.7 Verstöße.....	129
4.26	§ 25 STRABENTRANSPORT .....	130
	4.26.1 Allgemeines.....	130
	4.26.2 Raumkennzeichnung .....	130
	4.26.3 Mehrstöckige Straßenfahrzeuge (Absatz 2) .....	131
	4.26.4 Sozialvorschriften des Straßenverkehrs (Absatz 3).....	131
	4.26.5 Fahrweise (Absatz 4).....	132
	4.26.6 Verstöße.....	132
4.27	§ 26 KRANKE ODER VERLETZTE NUTZTIERE .....	133
	4.27.1 Allgemeines.....	133
	4.27.2 Regelungsinhalt .....	133
	4.27.2.1 Verhältnis von § 26 zu § 3 .....	134
	4.27.2.2 Tatbestandsvoraussetzungen.....	135
	4.27.3 Verstöße.....	136
4.28	§ 27 TRANSPORTUNFÄHIGE NUTZTIERE .....	137
	4.28.1 Allgemeines.....	137
	4.28.2 Transportunfähigkeit (Absatz 1).....	137
	4.28.2.1 Voraussetzungen.....	137
	4.28.2.2 Folgen der Transportunfähigkeit.....	138
	4.28.3 Zweifel an der Transportfähigkeit (Absatz 2).....	138

4.28.4	<i>Verstöße</i> .....	139
4.29	§ 28 VOR DEM TRANSPORT ERKRANKTE ODER VERLETZTE NUTZTIERE.....	140
4.29.1	<i>Allgemeines</i> .....	140
4.29.2	<i>Minimierung der Belastung</i> .....	141
4.29.3	<i>Nottötung (Absatz 4)</i> .....	141
4.29.4	<i>Verstöße</i> .....	142
4.30	§ 29 WÄHREND DES TRANSPORTS ERKRANKTE ODER VERLETZTE NUTZTIERE.....	143
4.30.1	<i>Allgemeines</i> .....	143
4.30.2	<i>Regelungsinhalt</i> .....	143
4.30.3	<i>Verstöße</i> .....	144
4.31	§ 30 HAUSKANINCHEN, HAUSGEFLÜGEL UND STUBENVÖGEL.....	145
4.31.1	<i>Allgemeines</i> .....	145
4.31.2	<i>Begriffsklärung</i> .....	145
4.31.3	<i>Regelungsinhalt</i> .....	146
4.31.4	<i>Verstöße</i> .....	147
4.32	§ 31 HAUSHUNDE UND HAUSKATZEN.....	148
4.32.1	<i>Allgemeines</i> .....	148
4.32.2	<i>Anwendungsbereich</i> .....	148
4.32.3	<i>Regelungsinhalt</i> .....	148
4.32.3.1	<i>Tränkeintervalle</i> .....	148
4.32.3.2	<i>Unverträglichkeiten bei der Gruppenbildung</i> .....	149
4.32.3.3	<i>Besonders junge Tiere</i> .....	149
4.32.4	<i>Verstöße</i> .....	150
4.33	§ 32 SONSTIGE SÄUGETIERE UND SONSTIGE VÖGEL.....	151
4.33.1	<i>Allgemeines</i> .....	151
4.33.2	<i>Transportvorbereitung (Absatz 1)</i> .....	152
4.33.3	<i>Schriftliche Transportanweisungen (Absatz 2)</i> .....	152
4.33.4	<i>CITES (Absatz 3)</i> .....	152
4.33.5	<i>Beruhigungsmittel (Absatz 4)</i> .....	152
4.33.6	<i>Weitere Einzelregelungen</i> .....	153
4.33.7	<i>Verstöße</i> .....	153
4.34	§ 33 WECHSELWARME WIRBELTIERE UND WIRBELLOSE TIERE.....	154
4.34.1	<i>Allgemeines</i> .....	154
4.34.2	<i>Regelungsinhalt</i> .....	154
4.34.3	<i>Verstöße</i> .....	155
4.35	§ 33A AUSFUHR ÜBER BESTIMMTE ÜBERWACHUNGSSTELLEN.....	156
4.35.1	<i>Allgemeines</i> .....	156
4.35.2	<i>Regelungsinhalt</i> .....	156
4.35.2.1	<i>Zollstellen (Absatz 1)</i> .....	156
4.35.2.2	<i>Anzeige der Ankunft</i> .....	157
4.35.3	<i>Verstöße</i> .....	158
4.36	§ 34 VERBRINGEN NACH EINEM ANDEREN MITGLIEDSTAAT, AUSFUHR.....	159

4.36.1 Allgemeines.....	160
4.36.2 Der Transportplan.....	160
4.36.2.1 Anwendungsbereich .....	160
4.36.2.2 Inhalt und Form .....	160
4.36.2.3 Pflichten.....	162
4.36.2.4 Hoheitliche Maßnahmen.....	163
4.36.3 Die Transportbescheinigung (Absatz 6 bis 9).....	164
4.36.3.1 Anwendungsbereich .....	164
4.36.3.2 Inhalt und Form .....	164
4.36.3.3 Regelungsgehalt.....	165
4.36.4 Verstöße.....	165
4.36.4.1 Transportplan.....	165
4.36.4.2 Transportbescheinigung.....	165
4.37 § 35 AUSFUHRUNTERSUCHUNG .....	166
4.38 § 36 ANZEIGE DER ANKUNFT .....	168
4.38.1 Allgemeines.....	168
4.38.2 Ordnungswidrigkeiten. ....	169
4.39 § 37 EINFUHRDOKUMENTE .....	171
4.39.1 Allgemeines.....	171
4.39.2 Notwendige Dokumente .....	172
4.40 § 38 ANFORDERUNGEN AN DIE EINFUHR.....	173
4.41 § 39 EINFUHRUNTERSUCHUNG.....	174
4.42 § 40 GRENZÜBERTRITTSBESCHEINIGUNG.....	176
4.43 § 41 BEFUGNISSE DER BEHÖRDE.....	177
4.43.1 Allgemeines.....	177
4.43.2 Fahrtunterbrechungen und Kontrollen (Absatz 1 und 2).....	178
4.43.3 Konkrete Anordnungen (Absatz 3).....	178
4.43.4 Duldungs- und Mitwirkungspflichten (Absatz 5).....	178
4.44 § 42 ORDNUNGSWIDRIGKEITEN .....	180
4.45 ZUSTÄNDIGKEITEN INNERHALB DER BUNDESLÄNDER .....	183
4.45.1 Baden-Württemberg.....	183
4.45.2 Bayern.....	183
4.45.3 Berlin.....	184
4.45.4 Brandenburg.....	184
4.45.5 Bremen.....	184
4.45.6 Hamburg.....	184
4.45.7 Hessen.....	185
4.45.8 Mecklenburg-Vorpommern.....	185
4.45.9 Niedersachsen.....	185
4.45.10 Nordrhein-Westfalen .....	185
4.45.11 Rheinland-Pfalz .....	186
4.45.12 Sachsen.....	186

4.45.13 Sachsen-Anhalt .....	186
4.45.14 Schleswig-Holstein .....	187
4.45.15 Thüringen .....	187
<b>5. DIE NEUE EUROPÄISCHE VERORDNUNG 1/2005 .....</b>	<b>188</b>
5.1 URSACHEN DER NEUREGELUNG .....	188
5.2 RECHTSTECHNIK DER NEUREGELUNG .....	189
5.3 ENTSTEHUNG UND HINTERGRUND DER KONSENSBILDUNG .....	190
5.4 WICHTIGE INHALTLICHE PUNKTE.....	191
5.4.1 Anwendungsbereich.....	191
5.4.2 Die Öffnungsklausel .....	192
5.4.3 Verladen und Entladen .....	193
5.4.4 Keine Änderung bezüglich Entladen während Ruhezeiten .....	193
5.4.5 Verantwortlichkeit der Beteiligten.....	194
5.4.6 Das satellitengestützte Navigationssystem .....	196
5.4.7 Fahrtenbuch statt Transportplan.....	196
5.4.8 Datenbanken.....	197
5.5 ZUSAMMENFASSENDE WÜRDIGUNG DER NEUEN VERORDNUNG .....	197
<b>6. ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>199</b>
<b>7. SUMMARY .....</b>	<b>200</b>
<b>8. LITERATURVERZEICHNIS .....</b>	<b>201</b>
<b>9. DANKSAGUNG.....</b>	<b>208</b>
<b>10. LEBENSLAUF .....</b>	<b>209</b>

## Abkürzungsverzeichnis

a.A.	anderer Ansicht
a.E.	am Ende
AETR	Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals
a.F.	alte Fassung
Abs.	Absatz
Amtl. Anz.	Amtlicher Anzeiger
Amtsbl.	Amtsblatt
ArbZG	Arbeitszeitgesetz
Art.	Artikel
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landgericht
Beschl.	Beschluss
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI:	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, amtliche Sammlung
BMinVEL	Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Lebensmittelsicherheit
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BR	Bundesrat
BR-Drucksache	Drucksache des Deutschen Bundesrates
BT-Drucksache	Drucksache des Deutschen Bundestages
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts, amtliche Sammlung
BZRG	Bundeszentralregistergesetz
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
EG	1) Europäische Gemeinschaft 2) EG-Vertrag

EU	1) Europäische Gemeinschaft 2) EU-Vertrag
EU	1) Europäische Gemeinschaft 2) EU-Vertrag
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FlHG	Fleischhygienegesetz
Fn.	Fußnote
FPersG	Fahrpersonalgesetz
FPersV	Fahrpersonalverordnung
GBL	Gesetzblatt
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRUR	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GVBl	Gesetz und Verordnungsblatt
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
KOM	Kommissionsdokument
LWTierÜbk	Europäisches Übereinkommen zum Schutz von Tieren in l landwirtschaftlichen Tierhaltungen.
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NStZ-RR	Neue Zeitschrift für Strafrecht, Rechtsprechungsreport.
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
RiLi	Richtlinie
Rn.	Randnummer
StGB	Strafgesetzbuch
StVO	Straßenverkehrsordnung
TierSchG	Tierschutzgesetz
TierSchlV	Verordnung zum Schutz von Tieren im Zusammenhang mit der Schlachtung oder Tötung
TierSchTrV	Tierschutztransportverordnung
TierSG	Tierseuchengesetz

TierTranspÜbk	Europäisches Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport.
UWG	Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb
VG	Verwaltungsgericht
vgl.	vergleiche
VgtM	Verein gegen tierquälnerische Massentierhaltung e.V.
VO	Verordnung
VRS	Verkehrsrechtssammlung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VVVO	Verordnung zum Schutz gegen die Verschleppung von Tierseuchen im Viehverkehr
WTO	World Trade Organization
ZPO	Zivilprozessordnung
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik

# 1. Einleitung

Die verschiedensten Personengruppen kommen mit dem Thema Tiertransporte in Berührung. Dies sind zum einen diejenigen, die in der Agrarwirtschaft tätig sind, also Erzeuger, Schlachtbetriebe und natürlich auch Transporteure. Daneben beschäftigen sich Amtsträger der zuständigen Behörden mit der Überwachung der Transporte. Tierärzte stehen ebenfalls in Bezug zu Transporten, beispielsweise als Amtstierärzte, aber auch in anderen Bereichen wie der Forschung oder in der Tätigkeit als niedergelassene Tierärzte. Auch private Vereine, die sich den Tierschutz zum Gegenstand gemacht haben, zeigen großes Interesse in Bezug auf Tiertransporte.

Die jeweiligen Personengruppen nähern sich dem Thema mit unterschiedlichen Spezialkenntnissen und individuellen Interessen. Gemeinsam haben sie alle, dass sie einerseits die bestehende Praxis und andererseits das parallele Gedankengebäude der rechtlichen Vorschriften vorfinden. Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, diese zwei Bereiche und auch den Bezug zwischen beiden darzustellen. Im Nachfolgenden sollen deshalb die realen Gegebenheiten von Tiertransporten dargestellt und die zugehörigen rechtlichen Hintergründe erläutert werden.

Die Arbeit gliedert sich in vier Abschnitte. In einem ersten Teil wird die Notwendigkeit von Tiertransporten und die in der Praxis auftretenden Schwierigkeiten dargestellt. Es geht hier zunächst darum, einen allgemeinen Überblick über die Sachlage zu gewinnen. In einem zweiten Teil soll die Einbettung der Tiertransportvorschriften in die Rechtsordnung untersucht werden. In einem dritten Teil ist eine eingehende Untersuchung der Tierschutztransportverordnung vorzunehmen. Dieser Abschnitt, der einen Schwerpunkt der Arbeit bildet, ist vor allem zum Nachschlagen konkreter individueller Fragestellungen gedacht. Ein vierter und letzter Teil befasst sich mit der bereits beschlossenen neuen Verordnung des Rates. Die im Jahr 2007 kommenden Änderungen sollen, da sie bereits jetzt absehbar sind, besprochen und in ihren zu erwartenden Auswirkungen beleuchtet werden.

Die Arbeit verfolgt das Ziel, anhand der gewonnenen Erkenntnisse eine Brücke zwischen den einzelnen Ausgangspunkten der Beteiligten zu schlagen. Gleichzeitig soll die Möglichkeit geschaffen werden, die jeweiligen rechtlichen Fragen in einer themenbezogenen Darstellung aufbereitet wieder zu finden.

## **2. Einführung Tierschutz, Tiertransporte**

### ***2.1 Tierschutz, Tiertransporte und Interessenskollisionen***

Tierschutz hat vor allem zum Ziel, Tiere vor Beeinträchtigungen durch menschliches Verhalten zu bewahren. Tiere werden vom Menschen in vielfältiger Weise genutzt, und diese Nutzung geht durchaus zu Lasten der Tiere. Dass es Grenzen dafür geben muss, welchen Beeinträchtigungen Tiere bei dieser Nutzung unterworfen werden, ist mittlerweile weitestgehend anerkannt. Früher wurden Tiere oft als seelenlose Maschinen angesehen, deren Unmutsäußerungen mit dem Knarren eines schlecht geölten Getriebes zu vergleichen wären. Mittlerweile ist die Fähigkeit zur Schmerzempfindung bei den hoch entwickelten Tieren, also auch bei solchen, auf die es in der Tiernutzung besonders ankommt, nachgewiesen. Die Frage, ob es des Tierschutzes generell bedarf, ist kaum umstritten. Folgerichtig bestehen auch verschiedenste Gesetze zum Schutz der Tiere, davon mittlerweile sogar eine Vorschrift auf Verfassungsebene. Die Wissenschaft, allen voran die Tiermedizin, beschäftigt sich mit dem Tierschutz. Auch gesellschaftliche Gruppierungen, oftmals private Vereine, nehmen sich des Themas an. Es scheint also die Einsicht zu herrschen, dass nicht alles, was technisch möglich und für den Menschen von Nutzen wäre, tatsächlich auch getan werden darf.

Dennoch wird nach wie vor Kritik laut. Beschäftigt man sich mit dieser Kritik, so finden sich auch die ein oder anderen vorgetragenen Missstände, die schwer von der Hand zu weisen sind. Dies obwohl die rechtliche Situation im Tierschutz um einiges besser geworden ist als Anfang oder Mitte des letzten Jahrhunderts.<sup>1</sup> Neben den schon lange bestehenden Straftatbestand der Tierquälerei sind nunmehr das TierSchG und seine Verordnungen sowie internationale Verträge zum Tierschutz getreten. Gleichzeitig gewinnt aber auch die Tiernutzung deutlich an Umfang. Die große Menge an Tieren, die derzeit gezüchtet, gehalten und geschlachtet werden, bringt neue Probleme. Gleichzeitig erwartet der Markt, mit günstigen Preisen bedient zu werden. Diese Situation bereitet den Boden dafür, dass es weiterhin zu Beeinträchtigungen kommen kann.

---

<sup>1</sup> Zum Stand des Tierschutzes und der Tiertransporte etwa 1925 vgl. Kyber, S. 140 ff.

Eine besonders starke Belastung der Tiere kann bei Transporten auftreten.<sup>2</sup> Einflüsse wie Fahrtbewegungen, Raummangel, lange Transportzeiten, schwierige Verladevorgänge und vieles mehr machen einen tiergerechten Transport zu einem komplizierten Unterfangen. Deswegen und wegen ihrer großen Zahl sind Tiertransporte besonders stark in die Kritik geraten. Man wird aber davon ausgehen müssen, dass Tiertransporte, mag man das nun für gut oder schlecht halten, auf absehbare Zeit weiterhin in großem Umfang durchgeführt werden. Die vorliegende Arbeit nimmt deshalb eine beschreibende Haltung ein. Bei der Darstellung der Sachlage wird allein die aktuelle Situation behandelt. Bei der Erläuterung der Rechtslage ist eine Zweiteilung angezeigt. Da bereits jetzt eine Neufassung des ausschlaggebenden Gesetzes vorliegt, muss neben der aktuellen Rechtslage auch auf die künftigen Veränderungen eingegangen werden. Den Schwerpunkt bildet jedoch die Behandlung des derzeit geltenden Rechts.

## **2.2 Aktuelle Bedeutung von Tiertransporten**

Tiertransporte stechen im Alltagsverkehr nicht unbedingt sofort ins Auge. Natürlich sind sie leicht zu erkennen, wenn man darauf achtet. Die großen Transportfahrzeuge fallen schon wegen der Belüftungseinrichtungen an der Seite auf, kleinere Transporte erkennt man, wenn man nach der Aufschrift „lebende Tiere“ sucht<sup>3</sup>. Wenn man sich aber die Größenordnungen des Tierbestands und des Agrarmarkts vor Augen hält, ist es erstaunlich, wie wenig davon im Alltagsleben zu bemerken ist.

### **2.2.1 Kategorisierung der Transporte**

Tiertransporte gibt es in den verschiedensten Formen. Man kann nach der Art des Transportmittels untergliedern. Hierbei werden praktisch alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Transporte werden auf der Straße durchgeführt und auf der Schiene, per Schiff und per Flugzeug. Die letztgenannte Möglichkeit spielt aber aus einem einfachen Grund eine untergeordnete Rolle. Sie ist relativ kostenintensiv und wird deshalb vor allem dann gewählt, wenn auch das zu transportierende Tier einen hohen Wert hat. In diesem Fall muss man sich wenig Sorgen um das beförderte Tier machen, denn besser als jedes Gesetz schützen hier die wirtschaftlichen Interessen.

---

<sup>2</sup> Vgl. hierzu und zum Folgenden Tierschutzbericht 2003, S. 90.

<sup>3</sup> Nur bei gewerblichen Transporten vorgeschrieben, §§ 7 II 2, 1 II Nr. 2 TierSchTrV.

Des Weiteren lassen sich Transporte danach unterscheiden, ob die transportierten Tiere dem Agrarmarkt zuzurechnen sind oder nicht. Wieder führt der wirtschaftliche Hintergrund zu einem deutlichen Unterschied in der Durchführung der Transporte. Bei Zootieren ist es absolut üblich, dass für einen anstehenden Transport erheblicher Aufwand betrieben wird. Ein Nashorn bekommt das Transportbehältnis einige Tage vorher ins Gehege gestellt, um sich daran zu gewöhnen. Rennpferde werden im Normalfall in Transportmitteln befördert, die die Anforderungen der TierSchTrV weit übertreffen. Amtstierärzte bezeichnen es als erfreulichere Tätigkeit diese Transporte zu kontrollieren. Hier finden sich Transportfahrzeuge mit Mahagonifurnier und Artischocken im Futtertrog. Das ist gut, es ist aber klar, dass dieses Maß an Kosten bei Tieren, die der Fleischgewinnung dienen, nicht aufgewendet werden kann. Hier wird in Kilogrammpreisen gerechnet. Die Erzeugerpreise schwanken bei Schlachtschweinen um etwa 1,50 € pro Kilogramm, bei Jungbullen können Preise bis knapp unter 3,- € erzielt werden.

Bei Transporten, die Tiere im Zusammenhang mit dem Agrarmarkt befördern, lässt sich ein weiteres Unterscheidungsmerkmal feststellen. Viele Tiere werden im Laufe der Zeit nicht nur einmal transportiert, sondern mehrfach.<sup>4</sup> Den letzten Transport bildet dabei der Weg zur Schlachtstätte. Diese werden mit besonderer Sorge betrachtet.<sup>5</sup> Da die Tiere unmittelbar im Anschluss geschlachtet werden, wirken sich Verletzungen, soweit sie nicht zur Notschlachtung zwingen, oft nicht unmittelbar aus. Es scheint sich aber ein langsames Umdenken an den Schlachthöfen anzudeuten. Die Einbußen in der Fleischqualität, die durch schlechten Transport entstehen,<sup>6</sup> werden dort mittlerweile sehr genau erkannt. Dieser wirtschaftliche Faktor kann mittelbar auch dem Tierschutz dienen.

Weiter bestehen Unterschiede zwischen Kurztransporten und Langstreckentransporten. Insbesondere die Dauer des Transports ist für die Intensität der Beeinträchtigung ausschlaggebend. Je erschöpfter ein Tier bereits ist, umso weniger kann es die Fahrtbewegungen kompensieren. Es stößt dann eher gegen andere Tiere, gegen Abtrennungen oder stürzt. Besonders lang dauern die Schiffstransporte, die Europa verlassen. Hierbei müssen die Tiere zunächst bis zu den Häfen befördert, dort langwierig umgeladen und dann geraume Zeit mit dem Schiff transportiert

---

<sup>4</sup> Näheres dazu unten Teil 2.3 Gründe für Tiertransporte.

<sup>5</sup> Deshalb auch die Spezialregelung bei Nutztieren, § 24 I TierSchTrV.

<sup>6</sup> Vgl. hierzu unten 2.4 Ethischer Streitstand.

werden. Der Bund beamteter Tierärzte ist der Ansicht, dass ein tiergerechter Transport in Länder außerhalb Europas grundsätzlich nicht möglich sei.<sup>7</sup>

### 2.2.2 Marktdaten

Die Bevölkerung der EU umfasst seit der Erweiterung 2004 in etwa 450 Millionen Einwohner. Deutschland hat daran einen Anteil von gut 80 Millionen Menschen.<sup>8</sup> Diese weisen im Durchschnitt jeweils einen recht beachtlichen Appetit auf. Der Pro-Kopf-Verbrauch von Fleisch für den menschlichen Verzehr beträgt nach Abzug von herstellungsbedingten Verlusten 61 Kilogramm im Jahr.<sup>9</sup> Das entspricht einem Tageskonsum von 170 g. Die Deutsche Gesellschaft für Ernährung empfiehlt Mengen zwischen 40 und 80 g pro Tag.

Unabhängig davon, ob der hohe Fleischverbrauch der Konsumentengesundheit abträglich ist, denn dieser Aspekt ist tierschutzrechtlich absolut irrelevant, erfordert er eine leistungsfähige und hoch entwickelte Agrarwirtschaft. In Deutschland werden etwa 13,5 Millionen Rinder gehalten, 26,5 Millionen Schweine, gut zweieinhalb Millionen Schafe und etwas mehr als 500.000 Pferde.<sup>10</sup> Dazu tritt die stattliche Anzahl von knapp 110 Millionen Hühnern sowie etwas über 10 Millionen Truthühnern, Enten und Gänsen.

Die Europäische Kommission geht derzeit von jährlich rund 170 Millionen Tiertransporten aus. Die besonders kritischen Langstreckentransporte machen davon etwa 10 % aus.<sup>11</sup>

Noch interessanter als die Bestandszahlen und vielleicht auch als die Zahl der Gesamttransporte ist die Fluktuation innerhalb des Tierbestands. Denn der Bestand allein sagt zunächst noch nichts über die Transporte aus. Jährlich werden in Deutschland 3,7 Millionen Rinder, 46 Millionen Schweine und 2 Millionen Schafe geschlachtet.<sup>12</sup> Die Geflügelerzeugung betrug im Vergleichsjahr 2003 etwas mehr als 770.000 Tonnen. Schon allein die notwendigen Schlachtviehtransporte, die pro Tier jeweils einmal anfallen, sorgen bei diesen Größenordnungen für

---

<sup>7</sup> Vgl. Hirt, S. 55.

<sup>8</sup> Eurostat, jährlicher Bericht zur Gesamtbevölkerung.

<sup>9</sup> ZMP, S.4.

<sup>10</sup> Hierzu und zum folgenden: Landwirtschaft in Zahlen, S. 14; Viehbestand Vorbericht 2005; Viehbestand und tierische Erzeugung 2004.

<sup>11</sup> Pressemitteilung der EU vom 22.11.04, IP/04/1391.

<sup>12</sup> ZMP, S. 2 ff.

ein hohes Transportaufkommen. Wie aber unten noch dargestellt wird, werden die Tiere meist mehr als nur einmal transportiert.

## **2.3 Gründe für Tiertransporte**

Der generelle Grund dafür, dass Tiere in Fahrzeugen von einem Ort zum anderen befördert werden, ist banal. Die verschiedenen Stationen von der Aufzucht bis zur Schlachtung werden in verschiedenen Einrichtungen durchgeführt und diese liegen räumlich voneinander getrennt. Die große Zahl der Transporte und auch die teilweise großen Entfernungen erklären sich daraus allein aber noch nicht. Diese beruhen auf weiteren Faktoren.

### **2.3.1 Spezialisierung in der Agrarwirtschaft.**

Ein Bauernhof, auf dem ein Tier geboren, aufgezogen und anschließend auch geschlachtet wird, bildet die Ausnahme. Im Normalfall wird jedes Tier mindestens einmal, nämlich zur Schlachtung, oft aber auch mehrfach befördert.

Die einzelnen Betriebe haben einen sehr hohen Spezialisierungsgrad erreicht. Die Züchter konzentrieren sich auf die Produktion der Tiere und geben diese in einem sehr frühen Stadium an die Mastbetriebe weiter. Schon bei den Zuchtbetrieben bestehen wieder Spezialisierungen. In der Schweinemast etwa kennt man die Züchtungsbetriebe für Zuchtschweine und die Ferkelerzeugerbetriebe.<sup>13</sup> Innerhalb der Mastbetriebe kann zwischen Vormast und Hauptmast unterschieden werden.<sup>14</sup> Neben Rationalisierungseffekten ist hier auch von Vorteil, dass sich die verschiedenen Altersgruppen nicht gegenseitig mit Krankheiten anstecken.<sup>15</sup> Nach der Mast müssen die Tiere auch noch zur Schlachtung transportiert werden.

---

<sup>13</sup> Comberg, S. 290.

<sup>14</sup> Comberg, S. 406, 408.

<sup>15</sup> So genanntes „isowean principle“, vgl. Straw, S. 1078.

### **2.3.2 Zentrale Schlachthöfe**

Eine weitere Ursache für den hohen Transportbedarf ist die zunehmende Zahl zentraler Schlachthöfe. In den neuen Bundesländern beispielsweise führte der Bau von Großschlachthöfen zur Schließung kleinerer kommunaler Schlachthöfe.<sup>16</sup> Bei den Schlachttiertransporten führt der Konsolidierungsprozess der Schlachthöfe dazu, dass weitere Wege zurückgelegt werden müssen. Die Transportdauer erhöht sich daher.

### **2.3.3 Handel in Europa, insbesondere der EU**

Die Spezialisierung spielt sich nicht in jedem Land gleich ab. Besondere Schwerpunkte können sich durch historische oder ökonomische Gegebenheiten ergeben. Das bedeutet, dass nicht nur innerhalb eines Landes Transporte notwendig sind, sondern auch grenzüberschreitende Transporte. Bei Rind- und Kalbfleisch erreicht Deutschland einen Selbstversorgungsgrad von 127 %.<sup>17</sup> Das heißt es besteht eine Überproduktion, die außerhalb Deutschlands abgesetzt wird. Bei Schweinefleisch ist es umgekehrt. Der Selbstversorgungsgrad beträgt hier nur 90 %. In beiden Fällen fließen also Transportströme, einmal von Deutschland aus ins Ausland und im anderen Fall in die Gegenrichtung.

Der grenzüberschreitende Handel wird vor allem durch den Binnenmarkt der EU begünstigt. Dem Handel stehen keine Zollbarrieren im Weg, die jeweilige Umsatzsteuer wird nicht an der Grenze fällig. Auch die einheitliche Währung innerhalb der Eurozone führt zu Vereinfachungen. Der Spezialisierungsprozess kann deshalb die nationalstaatlichen Grenzen noch leichter überschreiten. Das bedeutet, dass sich auch einzelne Produktionsstufen an bestimmten Punkten Europas konzentrieren können. Mastbetriebe beispielsweise finden sich gehäuft in Irland und Dänemark.<sup>18</sup> Allerdings ist der grenzüberschreitende Transport nicht allein auf die Erleichterungen des Binnenmarkts zurückzuführen. Einen erheblichen Effekt hatte auch die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa.<sup>19</sup> War zuvor wenig bis gar kein Handel möglich, nahm dieser relativ schnell an Bedeutung zu. Seit der Öffnung der Grenzen in Richtung Osteuropa

---

<sup>16</sup> Busch/Kunzmann, S. 97.

<sup>17</sup> Vgl. hierzu und zum Folgenden ZMP, S.3 f.

<sup>18</sup> Randl, S. 19.

<sup>19</sup> „Osteuropa“ von Deutschland aus gesehen. Einige der häufig so bezeichneten Länder wehren sich zu Recht gegen diese Bezeichnung, liegen sie doch geographisch ziemlich genau in der Mitte Europas.

wurden bis zum Jahr 2000 jährlich ca. 140.000 Pferde zur Schlachtung in die EU eingeführt.<sup>20</sup> Diese Länder boten den Vorteil niedriger Löhne und teilweise geringerer Tierschutzstandards.

Obwohl der EU-Beitritt der zehn neuen Mitgliedsländer 2004 aus den oben beschriebenen Gründen den zwischenstaatlichen Handel weiter begünstigen wird, ist dem Beitritt aus tier-schutzrechtlicher Sicht ein positiver Aspekt abzugewinnen. Ein Grundprinzip des Beitritts ist die Übernahme des gesamten “gemeinschaftlichen Besitzstandes”, sprich des gesamten bishe-rigen Gemeinschaftsrechts. Von Übergangsregelungen abgesehen, sind damit auch die neuen Mitglieder vollständig an die bestehenden und zukünftig zu erlassenden Tierschutznormen gebunden.

### **2.3.4 Spezialfall Exporte**

Bereits oben wurden die Exporte, also die Ausfuhr aus der Europäischen Union, als besonders problematisch erwähnt. Dass diese Form der Transporte relativ zahlreich ist, beruht auf meh-reren Gründen.

Die Europäische Union hat ein Interesse am Export von Agrargütern. In vielen Bereichen der Landwirtschaft bestehen hohe Kapazitäten, die ausgelastet werden sollen. Die heimischen Erzeuger sollen unterstützt werden. Deshalb besteht derzeit noch ein System von Exportsub-ventionen.<sup>21</sup> Die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch beispielsweise sieht Aus-fuhrererstattungen vor, wenn Rinder oder Rindfleisch exportiert werden.<sup>22</sup> Im Jahr 2005 standen knapp 80 Millionen € zur Verfügung.<sup>23</sup> Der aktuelle Erstattungsbetrag wird jeweils durch Verordnung festgelegt.<sup>24</sup> Die gezahlten Erstattungen sind veränderlich und sind vom jeweili-gen Tier abhängig. Bei einer Kuh ab einem Lebendgewicht von 250 kg bis zum Alter von 30 Monaten beispielsweise beträgt die Erstattung 53,- € pro 100 kg Lebendgewicht. Allein die

---

<sup>20</sup> Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 06.12.2000, KOM (2000) 809 end-gültig, S. 9.

<sup>21</sup> Hierzu wurde aber jüngst eine Änderung beschlossen. Vgl. 2.4.4 Vermeidung von Extremfällen.

<sup>22</sup> VO 1254/1999.

<sup>23</sup> Vgl. Fleischerzeitung, S. 4. Unter anderem wegen internationaler Verpflichtungen im Rahmen der Welthan-delsorganisation ist die Summe der ausgezahlten Erstattungen rückläufig. Das Hauptzollamt Hamburg-Jonas, zuständig für die Auszahlung, gibt an, dass sich das Auszahlungsvolumen von 2001 bis 2004 in etwa halbiert hat. Vgl. zu WTO-Rahmenabkommen auch Tierschutzbericht 2005, S. 50.

<sup>24</sup> Vgl. die Verordnungen zur Festsetzung der Ausfuhrererstattungen im Rindfleischsektor; VO 118/2003; VO 472/2004.

Exporterstattungen führen aber noch nicht zwingend zum Export lebender Tiere, da ja auch Fleisch exportiert werden kann.

Die importierenden Länder, diese liegen beispielsweise in Nordafrika, ziehen Lebendtransporte den Fleischimporten vor. Erstens wird in dieser Region Wert darauf gelegt, dass Fleisch nur von geschächten Tieren kommt, also von solchen, die vor Beginn des Blutentzugs nicht betäubt wurden. Dies ist in Deutschland aber grundsätzlich verboten und darf nur mit Ausnahmegenehmigung durchgeführt werden.<sup>25</sup> Daneben haben die importierenden Länder ein wirtschaftliches Interesse daran, die Fleischverarbeitungsschritte ab der Schlachtung selbst durchzuführen, um die heimische Wirtschaft zu stärken. Zusätzlich spielt der Aufwand eine Rolle, der für die Kühlung zu treiben ist, wenn Fleisch transportiert wird. Das Fleisch muss ohne Unterbrechung gekühlt werden, damit es nicht verdirbt. Das ist einerseits kostenintensiv und andererseits in den importierenden Ländern mangels entsprechender Einrichtungen schwierig.

## **2.4 Ethischer Streitstand**

### **2.4.1 Der Abwägungsgedanke**

Der Tierschutz ist in hohem Maße ein ethisches Thema. Ein niedriges Tierschutzniveau in der Tiernutzung kann sich ökonomisch auszahlen. Ein hohes Niveau macht es erforderlich, einen gewissen Aufwand zu treiben. Es geht also um die Frage, welches Handeln als richtig und welches Handeln als falsch einzustufen ist. Der Versuch, eine allgemeingültige Antwort zu finden, muss zum Scheitern verurteilt sein. Denn das Meinungsspektrum ist sehr breit. Von Extrempositionen abgesehen, die also jede Form der Tiernutzung entweder kategorisch ablehnen oder aber uneingeschränkt befürworten, werden die meisten eine Abwägungsüberlegung anstellen.

Es dürfte nicht schwer fallen, sich mit den meisten Gesprächspartnern schnell darauf zu verständigen, dass Tiere beim Transport nicht über ein vernünftiges Maß hinaus beeinträchtigt

---

<sup>25</sup> § 4 a TierSchG.

werden dürfen. Wesentlich schwerer bis unmöglich könnte es sein, einen Konsens darüber herzustellen, wo dieses vernünftige Maß anzusiedeln ist.

## **2.4.2 Auftretende Belastungen**

Hilfreich ist sicher, zunächst einen groben Überblick darüber zu gewinnen, welche Beeinträchtigungen bei Tiertransporten vor allem in Betracht kommen.

Ein stark belastender Faktor beim Transport ist das Ein- und Ausladen der Tiere in die Transportmittel. Die Umgebung ist für die Tiere, die teilweise nur ihren Stall kennen, völlig ungewohnt. Sie gehen ungern in dunkle Eingänge hinein. Wenn beim Weg in das Transportmittel Höhenunterschiede überwunden werden müssen, kann es zu Verletzungen kommen, wenn die Verladeeinrichtungen unzureichend sind. Beim Ausladen kommt hinzu, dass die Tiere erschöpft vom Transport sind.

Das Fahren selbst ist ebenfalls mit Belastungen verbunden. Zum einen zwingen die Fahrtbewegungen die Tiere zum ständigen Kraftaufwand, um das Gleichgewicht zu halten. Problematisch ist auch das Zusammentreffen von Tieren verschiedener Herkunft. Es kann dazu kommen, dass sich einander fremde Tiere gegenseitig verletzen.

Als wichtiges Belastungskriterium wird allgemein die Transportdauer benannt. Je länger der Transport dauert, umso weniger sind die Tiere in der Lage, die Summe der negativen Einwirkungen zu kompensieren.

Von erheblichem Einfluss ist die Qualität der Transportmittel und der sonstigen Gerätschaften sowie die Sachkunde der Verantwortlichen. Wenn die betreuenden Personen unprofessionell und ungeschickt agieren, werden auch sie zu einem weiteren Problem. Ungenügend sichere Fahrzeuge, etwa mit zu hoher oder zu niedriger Decke stellen ein hohes Verletzungsrisiko dar.

Die eben dargestellten Belastungen sind nur exemplarisch angeführt. Die Liste dessen, was bei einem Transport passieren kann, ist lang. Wichtig ist, sich vor Augen zu halten, dass solche Belastungen bei unsachgemäßem Transport im Regelfall immer eintreten. Es ist wesentlich schwieriger, eine Gruppe von Kühen schonend zu transportieren als eine Gruppe von Menschen.

### 2.4.3 Abwägungskriterien

Die Suche nach Richtwerten gestaltet sich schwierig. Wenn man davon ausgeht, dass jeder Transport ein gewisses Maß an Belastung mit sich bringt, fragt sich, wo hierfür eine Rechtfertigung zu finden ist.

Die wirklich entscheidenden Punkte sind wahrscheinlich einer philosophischen Betrachtung vorbehalten. Der Versuch, diesbezüglich Klarheit zu schaffen, wird an verschiedener Stelle unternommen. Greifbare Ergebnisse bleiben aber aus. Ein Ergebnis, das wohl die meisten unterschreiben würden, ist das folgende. Ethisch geboten sei alles, was die Belastung auf ein Minimum reduziert, das nicht mehr unterboten werden kann.<sup>26</sup> Nimmt man das aber beim Wort, wird sich der zu treibende Aufwand noch deutlich erhöhen. Denn wenn man wirklich das absolute Minimum erreichen will, muss man jede kleinste mögliche Verbesserung durchführen, egal wie groß der Aufwand ist. In einer Studie zur Entwicklung intelligenter Systeme zur Überwachung von Tierschutzkriterien während des Transports wurden Transportbedingungen getestet.<sup>27</sup> Die Tiere wurden während des Transports einzeln über Sensoren und Kameras überwacht und alle Daten an vernetzte Rechner gesendet um den Transport darauf abstimmen zu können. Soweit solche Systeme Vorteile bringen, müsste man sie also anwenden, egal welchen Aufwand dies erfordert. Letztlich wäre vielleicht sogar die Form erforderlich, wie sie eine schematische Zeichnung des besagten Artikels zeigt, nämlich eine einzelne Kuh pro Fahrzeug, satelliten-, funk- und videoüberwacht. Rückt man aber von dieser Maximalforderung ab, steht man wieder vor dem alten Problem, nicht zu wissen, wo die Grenze zu ziehen ist.

Eine Möglichkeit der Grenzziehung besteht darin, sich auf das geltende positive Recht zu berufen.<sup>28</sup> Dieses legt fest, was erlaubt und was verboten ist. Dieser Standpunkt ist mit Sicherheit zu einfach. Dem steht schon die Verfassung entgegen, die in Art 20 II GG klar zwischen Gesetz und Recht unterscheidet. Nicht alles was Gesetz ist, ist auch zwingend moralisch richtig. Auch zeigt die ständige Entwicklung der Gesetze, dass das geschriebene Recht nie im Zustand der Vollendung ist. Allerdings ist auch zu bedenken, dass das Gesetz im alltäglichen Gebrauch für viele die klare Richtschnur ihres Handelns sein muss. Wer Tiere

---

<sup>26</sup> Busch, S. 97.

<sup>27</sup> Gebresenbet, S. 494.

<sup>28</sup> Auch dieses versucht natürlich, eine ethische Wertung zu treffen. Im Tierschutzrecht zeigt sich sogar eine leicht metaphysische Komponente durch den dort wichtigen Begriff „Mitgeschöpf“, vgl. Dahlke, S. 3 ff.

transportiert, benötigt die Sicherheit, dass er für sein Verhalten nicht staatlich sanktioniert wird.

Faktisch spielen ökonomische Aspekte eine sehr große Rolle. Um Kosten zu sparen, müssen die Tiere möglichst schnell und effizient befördert werden. Wirtschaftliche Vorteile als Rechtfertigung für Schmerz, Leid oder Schäden bei Tieren werden viele empört und grundsätzlich zu Recht ablehnen. Es soll in diesem Zusammenhang ein Teilaspekt betont werden, der oftmals verloren geht: Die Frage, wer den ökonomischen Nutzen aus Rationalisierungen zieht. Gerne zeigt man mit dem Finger auf die Transporteure, weil ihr gesamter Erwerbszweig ausschließlich auf der Notwendigkeit von Tiertransporten beruht.<sup>29</sup> Außer Acht bleibt dadurch oftmals die große Gruppe der Verbraucher, die zwar verdeckt, aber dafür in hohem Umfang, an Einsparungen in der Produktion teilhat. Das Kaufverhalten ist derzeit in wesentlichem Maße preisgesteuert. Der Konkurrenzdruck zwingt deshalb die gesamte Herstellungskette zur Kostenreduktion. Das rechtfertigt zwar nicht denjenigen, der diese Kostenreduktion auf Kosten des Tierschutzes durchführt, wer aber Fleisch zu extrem niedrigen Preisen einkauft, muss sich bewusst sein, dass in diesem Moment ebenfalls eine eigene Gewinnmarge realisiert.

Ein interessanter Aspekt in Bezug auf ökonomische Beweggründe ist, dass auch wirtschaftlich negative Auswirkungen von Transporten mit schlechtem Tierschutzniveau bekannt sind. Sowohl beim so genannten „PSE-Fleisch“ (pale soft exsudative) als auch beim „DFD-Fleisch“ (dark firm dry) ist Stress mit als Auslöser anerkannt. Diese Symptome werden also hervorgerufen, wenn die Tiere unter für sie schlechten Bedingungen zur Schlachtung befördert werden.<sup>30</sup> Das Fleisch ist dann von minderer Qualität und damit auch von gemindertem Wert. Hier deutet sich tatsächlich ein ökonomischer Vorteil eines schonenden Transports an.

#### **2.4.4 Vermeidung von Extremfällen**

Die meiste öffentliche Kritik trifft die Langzeittransporte, darunter besonders die Exporte per Schiff. Das Exportsystem wurde bereits oben bei den Gründen für Tiertransporte dargestellt. An dieser Stelle sollen noch folgende Punkte hinzugefügt werden.

Die Lebendexporte scheinen fast ausschließlich durch die Zahlung der Subventionen hervorgerufen werden. Nach Einführung der Subventionen stieg der Export lebender Rinder inner-

---

<sup>29</sup> Busch, S. 96 sieht die Transporteure als die „einzigsten reinen Gewinner“.

<sup>30</sup> Vgl. Transport und Fleischqualität, S. 33.

halb von sechs Jahren von 3000 auf 652.000, die Senkung der Prämie führte wiederum zu einer deutlichen Reduktion der Zahlen.<sup>31</sup> Es wäre also möglich, die Lebendexporte zu minimieren, wenn nur noch Fleischexport subventioniert würde. Die oben genannten weiteren Ursachen der Lebendtransporte scheinen hinter der Subvention zurückzutreten. Sie sind zwar dafür verantwortlich, dass eine Nachfrage besteht, die Subventionen dagegen tragen dazu bei, dass diese Transporte rentabel sind. Die einschlägige Verordnung<sup>32</sup> versuchte zunächst das Problem zu begrenzen. Sie will auch ausdrücklich „Ausfuhrerstattungen für Schlachttiere im allgemeinen Interesse des Tierschutzes so weit wie möglich begrenzen“. Von der Begrenzung werden aber gerade Länder ausgenommen, die „traditionell große Mengen zur Schlachtung im Inland einführen.“ „Aus Sicht des Tierschutzes ist diese Ausnahmeregelung höchst unbefriedigend“.<sup>33</sup>

Allerdings kann dem Exportsystem nicht vorgeworfen werden, dass es nicht schon länger versucht, die Symptome abzustellen. Die Prämie entfällt, wenn beim Transport die tierschutzrechtlichen Vorgaben nicht eingehalten werden.<sup>34</sup> Das Vollzugsproblem wurde erkannt. In den Zielhäfen können selbstverständlich keine europäischen Behörden Kontrollen durchführen. Stattdessen wird versucht, die Kontrollen durch internationale Kontrollgesellschaften durchführen zu lassen.<sup>35</sup>

Nun aber hat sich ein wirklicher Wandel bezüglich der Exportsubventionen angedeutet. Im Dezember 2005 legte EU-Landwirtschaftskommissarin Mariann Fischer-Boel einen Verordnungsentwurf vor, der es ihr ermöglicht, die Subventionen einzustellen. Dieser Entwurf hat bereits den Verwaltungsausschuss für Rindfleisch passiert. Es zeichnet sich also ab, dass einer der großen Problempunkte bei Tiertransporten in absehbarer Zeit gelöst sein könnte.

---

<sup>31</sup> Randl, S. 70, Fn. 271.

<sup>32</sup> VO 472/2004.

<sup>33</sup> Vertretung Freistaat Bayern in Brüssel, S.14.

<sup>34</sup> Art. 33 IV VO 1254/1999.

<sup>35</sup> Art. 3 II VO 639/2003.

### **3. Recht und Tierschutzrecht**

So gut wie jeder Lebensbereich ist rechtlich normiert. Es ist fast unmöglich, eine Handlung in der Realität vorzunehmen, ohne dabei den Anwendungsbereich einer Rechtsnorm zu berühren. Wer beispielsweise darauf wartet, dass die Ampel auf Grün umschaltet, steht in Kontakt mit der StVO. Ob alles seine Richtigkeit hat, kann man überprüfen, indem man das Gesetz liest: „Rot ist oben, Gelb in der Mitte und Grün unten“.<sup>36</sup> Selbst in privaten Bereichen wie Ehe und Familie wartet die Rechtsordnung mit einer Fülle von Regeln auf. Ziel ist es meist, dort wo Interessenkollisionen erwartet werden, eine möglichst gerechte und vorhersehbare Lösung vorzugeben.

Das gilt auch für den Tierschutz. Ein Thema, das von so großer wirtschaftlicher Bedeutung und gleichzeitig so umstritten ist wie Tiertransporte, macht davon natürlich keine Ausnahme. Auch der Transport von Tieren findet grundsätzlich nicht im rechtsfreien Raum statt.

Wer mit einem bestimmten Themengebiet zu tun hat, ist im Vorteil, wenn er die geltenden Regeln kennt. Die Rechtskenntnis auf einem Gebiet erlaubt es, Vorhersagen darüber zu treffen, welche Folgen ein bestimmtes Verhalten haben wird. Darauf lässt sich das eigene Handeln abstimmen. Erste Voraussetzung dafür ist ein Überblick über die bestehenden Gesetze. Damit ist es aber noch nicht getan. Weil ein Gesetz kein Computerprogramm ist und die Realität kein Computerspiel, findet sich nicht jeder gesetzliche Gedanke in der Wirklichkeit wieder. Es ist deshalb auch von entscheidender Bedeutung, die konkrete Rechtsanwendung zu kennen.

#### ***3.1 Rechtsquellen, Rechtsetzung und Rechtsanwendung***

##### **3.1.1 Relevante Normen**

Rechtsnormen, die sich mit dem Verhältnis zwischen Mensch und Tier befassen und dabei dem Menschen als dem Stärkeren den rechtlichen Rahmen seines Handelns vorgeben, finden sich in verschiedenen Gesetzen. Alle haben gemeinsam, dass sie versuchen, einen Kompromiss streckenweise widerstreitender Interessen zu formulieren: dem Interesse an der mög-

---

<sup>36</sup> § 37 II 2 StVO.

lichst wirtschaftlichen Nutzung von Tieren und dem Interesse an einer möglichst schonenden Behandlung von Tieren. Es gibt Gesetze zum Tierschutz allgemein und solche, die sich explizit mit Tiertransporten beschäftigen.

Daneben bestehen noch weitere Normen mit Relevanz für Tiertransporte, die aber andere Ziele als den Tierschutz verfolgen. Auch und gerade diese Regelungen können von ganz erheblichem Einfluss auf den tatsächlichen Ablauf von Tiertransporten sein.

Die Regelungen lassen sich nach ihrer Herkunft in drei Kategorien einteilen: nationalstaatliche Regelungen (Bund/Länder), Europarecht und Völkerrecht. Die einzelnen Ebenen sind aber nicht voneinander unabhängig. Sie sind ineinander verwoben, bedingen und beeinflussen sich gegenseitig.

### 3.1.1.1 Nationales Recht

Allen voran ist das TierSchG von Bedeutung. Es bewertet das Tier als „Mitgeschöpf des Menschen“<sup>37</sup> und leitet aus dieser Stellung seinen Gesetzeszweck ab: Leben und Wohlbefinden von Tieren sollen geschützt werden.<sup>38</sup> Die meisten Bereiche, in denen der Mensch typischerweise in Leben und Wohlbefinden von Tieren eingreift (z.B. Tierhaltung, Tierzucht, Tierversuche) sind im TierSchG geregelt. Dabei statuiert das TierSchG eine Reihe von Geboten (etwa der angemessenen Ernährung durch den Halter) und Verboten (etwa der grundlosen Zufügung von Schmerzen). Für Detailfragen liefert das TierSchG zahlreiche Ermächtigungsgrundlagen zur Regelung durch Rechtsverordnung.<sup>39</sup> Das sind Gesetze, die nicht vom Parlament, sondern von Organen der Exekutive erlassen werden.<sup>40</sup>

Für den Teilbereich der Tiertransporte besteht die TierSchTrV. Sie ist die Hauptrechtsquelle für alle Transporte in und durch Deutschland. Sie gilt unabhängig davon, ob der Transport nur innerhalb Deutschlands stattfindet, oder ob er die deutschen Grenzen überschreitet. Teilweise sind aber die Anforderungen an rein innerdeutsche Transporte höher als an solche mit Auslandsbezug. Die TierSchTrV setzt in weiten Teilen europarechtliche Vorgaben in nationales Recht um.<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup> § 1 S. 1 TierSchG.

<sup>38</sup> § 1 S. 1 TierSchG.

<sup>39</sup> Vgl. etwa: Tierschutz-Hundeverordnung, Tierschutz-Transportverordnung, Tierschutz-Nutztierverordnung.

<sup>40</sup> Maurer, S. 62.

<sup>41</sup> Insbesondere die Richtlinie 91/628/EWG.

Das GG enthält in Art. 20 a seit dem Jahr 2002 eine Staatszielbestimmung zum Tierschutz. Unmittelbare Konsequenzen für Tiertransporte ergeben sich hieraus nicht.<sup>42</sup> Die Bestimmung ist aber dennoch von Bedeutung, weil sich jedes staatliche Handeln an der Verfassung messen lassen muss.<sup>43</sup>

Die Zahl der Gesetze ohne tierschutzrechtliche Zielsetzung, die bei der Durchführung von Tiertransporten einschlägig sein können, ist hoch. Wer mit einem LKW auf der Straße fahren will, muss das Straßen- und Wegerecht beachten. Das Tierseuchengesetz verbietet das Verbringen seuchenkranker Tiere. Den Unternehmer kann besonders das klassische Transportrecht (etwa Fracht- und Speditionsrecht) interessieren. Der Amtstierarzt mag an seine berufsrechtlichen Pflichten denken, wenn er Transporte zu kontrollieren hat.

### 3.1.1.2 Europarecht (im engeren Sinne)

Auch auf der Ebene des europäischen Rechts wurden zahlreiche Rechtsnormen erlassen, die für Tiertransporte wichtig sind.<sup>44</sup> Das rührt daher, dass Tiertransporte in hohem Maße im Rahmen des grenzüberschreitenden Handels stattfinden und damit einen Kerninteressensbereich der Gemeinschaft betreffen. Neben dem rein innergemeinschaftlichen Transport sind auch Einfuhr und Ausfuhr über die EU Außengrenzen von Bedeutung. In beiden Bereichen hat die EU ein gewichtiges Wort mitzureden. Innerhalb der EU gilt das Verbot von Binnenzöllen<sup>45</sup> und die Warenverkehrsfreiheit<sup>46</sup>. Nach außen hin besteht der gemeinsame Zolltarif<sup>47</sup>. Besondere Bedeutung kommt der Richtlinie 91/628/EWG zu, die Grundlage der deutschen TierSchTrV ist. Die Verordnung 1254/1999 gewährt derzeit noch Ausfuhrerstattungen für den Export lebender Tiere.<sup>48</sup> Seuchenrechtliche Regelungen finden sich in der Richtlinie 64/432/EWG. Wie die Aufenthaltsorte bei Tiertransporten beschaffen sein müssen, regelt die

---

<sup>42</sup> Zur Bedeutung dieser Verfassungsänderung vgl. unten 3.2 Grundgesetz, Grundrechte und Staatsziel Tierschutz.

<sup>43</sup> Vgl. Art. 20 III GG.

<sup>44</sup> Besonders bedeutend ist die Richtlinie 91/628/EWG.

<sup>45</sup> Art. 26 EG.

<sup>46</sup> Art. 28 EG.

<sup>47</sup> Art. 26 EG.

<sup>48</sup> Durchführungsbestimmungen in der VO 639/2003.

Verordnung 1255/97. Die veterinärrechtlichen Kontrollen bei der Einfuhr von Tieren fußen auf der Richtlinie 91/496.

Ab dem Jahr 2007 gilt die Verordnung 1/2005, die zur Hauptrechtsquelle aufsteigen wird. Sie ersetzt insbesondere die Richtlinie 91/628 und in weiten Teilen die Durchführungsgesetze der einzelnen Mitgliedstaaten.

### 3.1.1.3 Völkerrecht

Das Völkerrecht, als dritte Ebene neben nationalem Recht und Europarecht, trifft ebenfalls Aussagen zum Thema Tierschutz und Tiertransporte. Das Völkerrecht ist vornehmlich zwischenstaatliches Recht, prägend sind Verträge zwischen Staaten. Zu nennen ist hier das Europäische Übereinkommen über den Schutz der Tiere beim internationalen Transport, das einige Mitgliedstaaten des Europarates 1968 abgeschlossen haben. Der Europarat ist streng von der Europäischen Union und den Europäischen Gemeinschaften zu unterscheiden.<sup>49</sup> Das Übereinkommen wurde 2004 überarbeitet. Daraufhin beschloss die Europäische Union, das Übereinkommen zu unterzeichnen.<sup>50</sup>

## 3.1.2 Rechtsetzung

Will man die Fülle der bestehenden Rechtsnormen überblicken, helfen Kenntnisse über das Zustandekommen der Gesetze. Wichtig ist vor allem, die gesetzgebenden Verbände und deren Organe zu kennen, den Umfang ihrer jeweiligen Gesetzgebungszuständigkeit (Gesetzgebungskompetenz) sowie die Form der Gesetze, die sie erlassen können.

Bereits oben wurden die drei Ebenen nationales Recht, Europarecht und Völkerrecht vorgestellt. Nur auf den ersten beiden Ebenen bestehen Organe, die unmittelbar eine eigene Kompetenz zur Gesetzgebung haben. Im Völkerrecht besteht zwar der Europarat, als internationale Organisation des Völkerrechts kann er aber nur mittelbaren Einfluss ausüben.

---

<sup>49</sup> Der Begriffsverwirrung wird allenthalben Vorschub geleistet. Eines der wichtigsten Organe der Europäischen Gemeinschaften ist der „Rat“ (Art. 202 EG, Art. 115 EURATOM), die EU leistet sich einen „europäischen Rat“ (Art. 4 EU-Vertrag). Zusammen mit dem Europarat sind also drei Organe zu unterscheiden.

<sup>50</sup> Vgl. Pressemitteilung der EU IP/04/773 vom 21. Juni 2004.

### 3.1.2.1 Bund und Länder

Auf nationaler Ebene, also innerhalb Deutschlands, ist die Gesetzgebungskompetenz zwischen Bund und Ländern aufgeteilt. Die Länder sind stets zuständig, soweit keine Zuweisung an den Bund besteht.<sup>51</sup> Das GG weist dem Bund die Kompetenz für das Gebiet des Tierschutzes zu.<sup>52</sup> Das TierSchG und die darauf beruhenden Rechtsverordnungen wurden deshalb vom Bund erlassen. Dennoch verbleiben noch Regelungskompetenzen bei den Ländern. Die Länder regeln das Verwaltungsverfahren,<sup>53</sup> also die Frage, wie TierSchG und TierSchTrV durchgeführt werden. Deshalb bestehen beispielsweise in jedem Bundesland eigene Gesetze, die festlegen, welche Behörde im Einzelfall zuständig ist. Die TierSchTrV spricht stets nur allgemein von „der zuständigen Behörde“ und verweist so auf die Regelungen der Länder.<sup>54</sup>

Bundesgesetze werden vom Bundestag beschlossen,<sup>55</sup> so geschehen im Falle des TierSchG. Der Bundestag kann aber auch einen Bundesminister ermächtigen, spezielle Fragen durch Rechtsverordnung zu regeln.<sup>56</sup> Von dieser Möglichkeit wurde für Tiertransporte Gebrauch gemacht.<sup>57</sup> Das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft kann Einzelheiten zum Transport von Tieren festlegen. Darauf beruht die TierSchTrV. Der Erlass der Rechtsverordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates, außerdem muss die Tierschutzkommission angehört werden<sup>58</sup>. Da die Rechtsverordnung ihre Legitimation nur aus dem ermächtigenden Gesetz bezieht, steht sie in der Normenhierarchie unter diesem. Die Rechtsverordnung muss sich daher stets an seiner Ermächtigungsgrundlage messen lassen. Die so genannten Verwaltungsvorschriften, wie sie auch zum TierSchG bestehen,<sup>59</sup> sind reine Verwaltungsinterna mit nur mittelbarer Außenwirkung.<sup>60</sup> Sie werden deshalb bei der Darstellung der Rechtsanwendung besprochen.

---

<sup>51</sup> Art. 30, 70 I GG.

<sup>52</sup> Art. 74 I Nr. 20.

<sup>53</sup> Art. 84 I GG.

<sup>54</sup> Ausnahme sind die Zollstellen nach den §§ 33 a ff TierSchTrV, weil der Zoll zur bundeseigenen Finanzverwaltung gehört, Art. 87 I GG.

<sup>55</sup> Art. 77 I 1 GG.

<sup>56</sup> Art. 80 I GG.

<sup>57</sup> Vgl. §§ 2a II, 12 II, 16 V und 16 b I 2 TierSchG.

<sup>58</sup> 16 b TierSchG.

<sup>59</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Tierschutzgesetzes, Bundesanzeiger, Jahrgang 52, Nr. 36 a.

<sup>60</sup> Maurer, § 4, Rn. 30.

### 3.1.2.2 Europäische Gemeinschaften und Europäische Union

Das Europarecht im engeren Sinne kannte zunächst drei Europäische Gemeinschaften: Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl, die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und die Europäische Atomgemeinschaft. Mit dem Maastricht-Vertrag wurde 1992 die Europäische Union als ein die Gemeinschaften überspannendes „Dach“ gegründet. Die drei Gemeinschaften blieben davon in ihrem Bestand unberührt, lediglich die Bezeichnung EWG wurde in Europäische Gemeinschaft geändert. Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl löste sich mit Wirkung zum 23.07.2002 auf,<sup>61</sup> so dass nunmehr nur noch zwei Europäische Gemeinschaften unter dem Dach der Europäischen Union existieren.

Organe mit eigener Gesetzgebungskompetenz besitzen nur die Europäischen Gemeinschaften. Diese Organe sind das Europäische Parlament, der Rat und die Europäische Kommission.<sup>62</sup> Im Rahmen der so genannten gemeinsamen Agrarpolitik ist es der Rat, der für die Gesetzgebung zuständig ist.<sup>63</sup> Der Rat besteht aus je einem Fachminister der Mitgliedstaaten.<sup>64</sup> Die wichtigsten Formen, in denen der Rat tätig werden kann, sind die Richtlinie und die Verordnung. Die Richtlinie gilt nicht unmittelbar gegenüber dem einzelnen Bürger, sondern verpflichtet die Mitgliedstaaten, ein innerstaatliches Gesetz bestimmten Inhalts zu erlassen.<sup>65</sup> Die Verordnung gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.<sup>66</sup> Es wird also deutlich, dass die für 2007 angesetzte Ersetzung der Richtlinie 91/628/EWG durch die Verordnung 1/2005 auch in regelungstechnischer Hinsicht bedeutsam ist.<sup>67</sup>

---

<sup>61</sup> Art. 97 KS.

<sup>62</sup> Art. 189, Art. 202, Art. 211 EG.

<sup>63</sup> Art. 37 EG.

<sup>64</sup> Art. 203 EG.

<sup>65</sup> Art. 249 EG.

<sup>66</sup> Art. 249 EG.

<sup>67</sup> Dazu und zu den Auswirkungen vgl. unten 5. Die neue europäische Verordnung 1/2005.

### 3.1.2.3 Kompetenzverteilung zwischen den Mitgliedstaaten und der EG

Nachdem oben jeweils dargestellt wurde, wo die Zuständigkeiten innerhalb Deutschlands und innerhalb der Gemeinschaft liegen, muss nun geklärt werden, wie die Kompetenzen zwischen Deutschland und Europäischer Gemeinschaft verteilt sind.

Der Normalfall ist, dass ein Staat selbst bestimmt, welche Gesetze in seinem Staatsgebiet gelten. Durch Gründung der Europäischen Gemeinschaft haben die Mitgliedstaaten dieses Hoheitsrecht in begrenztem Umfang auf die Gemeinschaft übertragen. Die Gemeinschaft darf aber nur tätig werden, wenn und soweit ihr eine bestimmte Materie im EG zugewiesen wird.<sup>68</sup> Im Fall der Tiertransporte dürfte diese Zuweisung in Art. 37 EG (gemeinsame Agrarpolitik) zu finden sein. Die Europäische Gemeinschaft ist also befugt, Rechtsakte zur Regelung von Tiertransporten zu erlassen.

Noch nicht geklärt ist damit die Frage, ob die Mitgliedstaaten daneben auch eigene Regeln für Tiertransporte erlassen können. Offensichtlich ist, dass sie nicht Gesetze erlassen können, die der europarechtlichen Regelung zuwiderlaufen, etwa indem sie ein Verhalten, das durch Gemeinschaftsrecht verboten ist, wieder erlauben.<sup>69</sup> Denkbar wäre aber, dass die Mitgliedstaaten Gesetze erlassen, die noch über die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen hinausgehen. Ob dies zulässig ist, beurteilt sich nach der Art der Gesetzgebungskompetenz. Es ist dabei zwischen der ausschließlichen und der konkurrierenden Kompetenz zu unterscheiden. Bei einer ausschließlichen Kompetenz der Gemeinschaft, sind die Mitgliedstaaten von eigenem Handeln ausgeschlossen. Bei einer konkurrierenden Kompetenz können die Mitgliedstaaten selbst noch Gesetze erlassen. Voraussetzung ist aber, dass das Gemeinschaftsrecht keine abschließende Regelung getroffen hat. Besteht bereits abschließendes Gemeinschaftsrecht, ist kein Raum mehr für nationalstaatliche Alleingänge.

Im Falle der Tiertransportrichtlinie wird allgemein von einer abschließenden Regelung im Rahmen einer konkurrierenden Kompetenz ausgegangen.<sup>70</sup> Das heißt, dass die Mitgliedstaaten keine eigenen Regelungen mehr erlassen dürfen. Eine explizite Ausnahme bildet die zeitliche Begrenzung rein inländischer Schlachtviehtransporte.<sup>71</sup> Dies zu regeln hat die Richtlinie ausdrücklich den Mitgliedstaaten überlassen.<sup>72</sup>

---

<sup>68</sup> Art. 5 I EG.

<sup>69</sup> Das würde spätestens an Art. 10 EG scheitern.

<sup>70</sup> Tierschutzbericht 2003, S. 95; Randl, S. 48.

<sup>71</sup> § 24 I TierSchTrV.

Die neue Verordnung, die ab 2007 gelten wird, enthält jedoch wieder eine Öffnungsklausel für die Mitgliedstaaten.<sup>73</sup> Die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, eigene Regelungen zu erlassen, vergrößert sich daher ab 2007 wieder.

#### 3.1.2.4 Einfluss Europarat

Im Europarat werden völkerrechtliche Verträge geschlossen. Diese sind für die einzelnen Vertragsparteien, also die Staaten, verbindlich. Trotzdem sind sie aber nicht sofort geltendes Recht in den beteiligten Staaten. Sie bedürfen einer Transformation in nationales Recht. Für das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport erließ der Bundestag 1973 ein Zustimmungsgesetz.<sup>74</sup> Auch die Europäische Gemeinschaft kann einen völkerrechtlichen Vertrag abschließen.<sup>75</sup> Dies ist der Fall bei der überarbeiteten Version des Transportübereinkommens. Ein von der Gemeinschaft geschlossener Vertrag ist für alle Mitgliedstaaten verbindlich.<sup>76</sup>

Der Europarat kennt auch so genannte Empfehlungen. Hierbei ist zu unterscheiden. Der Europarat kann sich zu fast allen Themengebieten in Form von unverbindlichen Empfehlungen äußern.<sup>77</sup> Diese Empfehlungen wirken vor allem meinungsbildend. Auch zum Tiertransport wurden solch Empfehlungen erarbeitet.<sup>78</sup> Von diesen zu unterscheiden sind Empfehlungen nach Art. 9 LWTierÜbk. Danach kann ein extra hierfür gebildeter so genannter „Ständiger Ausschuss“ Empfehlungen abgeben, die für die Vertragsparteien des LWTierÜbk verbindlich werden. Eine solche Empfehlung war mitursächlich für die Nichtigkeit der deutschen Hennehaltungsverordnung.<sup>79</sup> Das Transportübereinkommen kennt keine derartige Regelung.

---

<sup>72</sup> Kapitel VII Nr. 9 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG.

<sup>73</sup> Art. 1 III Verordnung 1/2005.

<sup>74</sup> BGBl. 1973 II, S. 721.

<sup>75</sup> Art. 300 EG.

<sup>76</sup> Art. 300 VII EG.

<sup>77</sup> Art. 15 lit. a, 23 lit b der Satzung des Europarats.

<sup>78</sup> Randl, S. 35.

<sup>79</sup> Die Situation war allerdings sehr speziell und auch die Begründung des BVerfG hatte es in sich: BVerfG, Urteil vom 6. 7. 1999 - 2 BvF 3/ 90.

### 3.1.3 Rechtsanwendung

Der Erlass eines Gesetzes allein führt noch nicht zu realen Veränderungen. Das geschriebene Recht muss auch tatsächlich umgesetzt werden. Daran sind verschiedene Gruppen beteiligt. Die im Transport tätigen Personen sind gehalten, die Vorschriften einzuhalten. Die Verwaltung hat dies zu überwachen. Die Gerichte sind im Streitfall zur Entscheidung berufen.

Die TierSchTrV ist dem Öffentlichen Recht zuzuordnen. Der Staat tritt dem Bürger in seiner hoheitlichen Funktion gegenüber. Aufgrund der Ge- und Verbotsvorschriften und der jeweiligen Sanktionen besteht ein Verhältnis der Subordination. Der Verwaltung kommt deshalb eine sehr bedeutende Rolle zu.<sup>80</sup> Der Vollzug der TierSchTrV durch die Exekutive soll daher näher betrachtet werden.

Bei der Frage, wer für den Vollzug der TierSchTrV zuständig ist, ist zwischen den Organen der Europäischen Gemeinschaften, dem Bund und den Ländern zu unterscheiden. Die TierSchTrV geht zwar auf europäisches Recht zurück, das bedeutet aber nicht, dass auch europäische Organe zum Vollzug berufen sind. Der direkte Vollzug von Rechtsnormen durch gemeinschaftseigene Organe stellt die Ausnahme dar.<sup>81</sup> Die TierSchTrV wird durch die deutschen Behörden vollzogen. Zuständig sind die Bundesländer.<sup>82</sup> Die Bundesregierung kann jedoch so genannte Verwaltungsvorschriften<sup>83</sup> erlassen.<sup>84</sup> Diese bindet die Verwaltung intern bei ihren Entscheidungen. Der Bürger kann sich nicht unmittelbar auf die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften berufen. Es kann aber eine Art „Selbstbindung der Verwaltung“ eintreten. Der Bürger kann sich dabei auf den Gleichheitsgrundsatz berufen, wenn andere stets entsprechend der Verwaltungsvorschrift behandelt wurden und ihm dies verwehrt werden soll.

Die Behörden legen ihrem Handeln bei der Durchführung der Tierschutzgesetze eine allgemeine Verfahrensordnung zu Grunde. Diese ist das VwVfG. Es bestehen sowohl jeweils eigene Verfahrensgesetze der Länder als auch ein VwVfG auf Bundesebene. Diese Gesetze sind jedoch weitestgehend wortgleich, so dass eine Differenzierung hier nicht stattfinden wird. Das Verwaltungsverfahren sieht insbesondere vor, dass die Behörden dem Bürger gegenüber kon-

---

<sup>80</sup> Vollzugsprobleme können die bestehenden Regeln in bestimmtem Umfang entwerfen, vgl. auch Kutzt, S. 4.

<sup>81</sup> Kopp/Ramsauer, Einführung Rn. 58.

<sup>82</sup> Art. 83 GG.

<sup>83</sup> Teilweise auch als „Runderlass“ und „Richtlinie“ bezeichnet.

<sup>84</sup> Art. 84 II GG, § 16 d TierSchG.

krete Regelungen, so genannte Verwaltungsakte<sup>85</sup>, treffen. Gegen eine ungünstige Regelung kann sich der Bürger im Rahmen eines Widerspruchsverfahrens und danach in Form einer gerichtlichen Klage wehren.

## **3.2 Grundgesetz, Grundrechte und Staatsziel Tierschutz**

Das Grundgesetz, also die Verfassung, steht an der Spitze der deutschen Normenhierarchie.<sup>86</sup> Die verfassungsmäßige Ordnung bindet alle drei Staatsgewalten.<sup>87</sup> Das bedeutet, dass jedes staatliche Handeln nur in dem Rahmen stattfinden kann, der durch das GG vorgegeben ist. Für die Tiertransporte müssen hierbei zwei Punkte beleuchtet werden. Erstens die Grundrechte, insbesondere das Grundrecht der Berufsfreiheit<sup>88</sup> und zweitens die neue Staatszielbestimmung zum Tierschutz<sup>89</sup>.

### **3.2.1 Das Staatsziel Tierschutz**

Durch die Grundgesetzänderung vom 26.07.2002 wurden in Art. 20 a GG folgende drei Wörter eingefügt: „und die Tiere“.

Art. 20 a GG lautet nunmehr:

Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.

Staatsziele sind ein Handlungsauftrag an Gesetzgebung, Exekutive und Judikative.<sup>90</sup> Sie vermitteln dem einzelnen Bürger keine subjektiven Rechte, führen aber zu einer objektiven Verpflichtung des Staates, auf ihre Verwirklichung hinzuwirken.<sup>91</sup>

---

<sup>85</sup> § 35 VwVfG.

<sup>86</sup> Das komplizierte Verhältnis von Verfassungsrecht zu europäischem Gemeinschaftsrecht soll hier nicht erörtert werden.

<sup>87</sup> Art. 20 III GG.

<sup>88</sup> Art. 12 GG.

<sup>89</sup> Art. 20 a GG.

<sup>90</sup> Braun in DÖV 2003, 488.

<sup>91</sup> Degenhart, Rn. 367.

Der Grund für die Verfassungsänderung war, dass der Tierschutz, so wie ihn das TierSchG in vielen Bereichen vermittelt, bis dahin keinen Verfassungsrang hatte. Die Regeln des TierSchG konnten sich im Kollisionsfall nicht gegenüber solchen Interessen durchsetzen, die durch die Verfassung besonders geschützt sind. Dies sollte durch das Staatsziel Tierschutz verändert werden. Es ist aber falsch zu glauben, dass alle Gerichtsentscheidungen, die „gegen“ den Tierschutz ergingen, nur darauf beruhten, dass es dem Tierschutz an Verfassungsrang mangelte. Die entscheidenden Punkte lagen oft an anderer Stelle. Deshalb ist nicht zu erwarten, dass alle problematischen Konstellationen nun automatisch exakt entgegengesetzt und „zu Gunsten“ des Tierschutzes entschieden werden. Richtig ist aber, dass der Tierschutz früher, als Wert ohne Verfassungsrang, in einer Abwägung mit Verfassungsgütern meist unterliegen musste. Es ist also nach der Verfassungsänderung in jedem Einzelfall zu prüfen, ob bereits früher entschiedene Fragen neu bewertet werden müssen.

### **3.2.2 Die Grundrechtsprüfung**

Bei demjenigen, der ein Tier für seine Zwecke nutzen will, führt das Tierschutzrecht oft zu einer Beschränkung seiner Nutzungsmöglichkeiten. Beispielsweise dürfen Tierversuche nur durchgeführt werden, wenn sie für einen bestimmten Katalog anerkannter Zwecke unerlässlich sind<sup>92</sup>. Viele der Tätigkeiten, bei denen Tiere beeinträchtigt werden (etwa Tierzucht, Schlachtung, Tierversuche), fallen aber in den Schutzbereich von Grundrechten. Zu nennen sind hier vor allem die Religionsfreiheit, die Kunstfreiheit, die Wissenschaftsfreiheit und die Berufsfreiheit.

Daher steht immer eine Grundrechtsverletzung im Raum, wenn das TierSchG und die verschiedenen Verordnungen Verbote und Beschränkungen aufstellen. Ein Gesetz, das ein Grundrecht verletzt, ist aber verfassungswidrig und damit nichtig.<sup>93</sup> Es existiert nicht.

Ob eine Verletzung eines Grundrechts vorliegt, ist üblicherweise in folgenden drei Prüfungsschritten zu prüfen.<sup>94</sup>

1. *Schutzbereich* des Grundrechts
2. *Eingriff* in den Schutzbereich

---

<sup>92</sup> Vgl. § 7 II TierSchG.

<sup>93</sup> Stein, § 20 II 1 c.

<sup>94</sup> Pieroth/Schlink, Rn. 376.

### 3. Verfassungsrechtliche Rechtfertigung des Eingriffs

Wird also zum Beispiel einem Hochschullehrer durch das TierSchG verboten, einen bestimmten Versuch an einem Tier vorzunehmen, so ist wie folgt zu prüfen: Das Forschen in Form von Tierversuchen fällt in den *Schutzbereich* der Wissenschaftsfreiheit. Das staatliche Verbot macht dieses Verhalten unmöglich, ist also als *Eingriff* zu qualifizieren. Das Verbot ist folglich nur dann rechtmäßig, wenn der Grundrechtseingriff *verfassungsrechtlich gerechtfertigt* ist.

Ein ganz erheblicher Teil der Entscheidungsfindung findet im Rahmen des dritten Prüfungspunktes und dort insbesondere in Form einer Abwägung der betroffenen Rechtsgüter statt. Wie hoch die Anforderungen an eine verfassungsrechtliche Rechtfertigung sind, bestimmt sich jeweils aus dem betroffenen Grundrecht. Es ist dabei vor allem zu unterscheiden zwischen Grundrechten mit Gesetzesvorbehalt und vorbehaltlosen Grundrechten. Grundrechte mit Gesetzesvorbehalt, wie beispielsweise die Berufsfreiheit, kann der Gesetzgeber durch Gesetz einschränken. Dabei sind ihm allerdings Grenzen gesetzt, insbesondere muss die Einschränkung im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig sein. Im Rahmen dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung konnte der Tierschutz schon vor der Grundgesetzänderung als Element des Gemeinwohls bzw. des öffentlichen Interesses berücksichtigt werden.<sup>95</sup> Klar ist aber, dass das Gewicht des Belangs „Tierschutz“ in der Abwägung gegen ein Grundrecht gering ausfallen musste. Noch chancenfreier war der Tierschutz gegenüber Grundrechten ohne Gesetzesvorbehalt<sup>96</sup>. Diese kann der Gesetzgeber nicht durch Gesetz einschränken. Sie finden ihre Schranken deshalb nur dort, wo sie mit anderem Verfassungsrecht kollidieren<sup>97</sup>. Gegenüber einem vorbehaltlosen Grundrecht kann sich also nur ein Belang behaupten, der selbst Verfassungsrang hat. Hieraus erklären sich die Versuche derer, die den Regelungen des TierSchG zur Anwendung verhelfen wollten, den Tierschutz in die Verfassung „hineinzulesen“.<sup>98</sup> Diese Verfassungsinterpretationen setzten sich allesamt nicht durch.<sup>99</sup>

---

<sup>95</sup> Scholz in: Maunz/Dürig, Art. 20a, Rn.64.

<sup>96</sup> Insbesondere Religionsfreiheit, Kunstfreiheit, Wissenschaftsfreiheit.

<sup>97</sup> Pieroth/Schlink, Rn. 341 ff.

<sup>98</sup> Insbesondere in Art. 1 I 1 (Menschenwürde), Art. 2 I (Sittengesetz), Art. 20a a.F. (natürliche Lebensgrundlagen) und Art 74 I Nr. 20 (Zuständigkeitsnorm) GG.

<sup>99</sup> BVerwGE 150, 71 (81).

### 3.2.3 Grundrechte und Tierschutzgesetz

Folge des bisher Gesagten konnte nur sein, dass den einzelnen Regelungen des TierSchG ständig drohte, als verfassungswidrig und damit als nichtig angesehen zu werden. Die Gerichte, allen voran das BVerfG, gingen aber meist einen schonenderen Weg.<sup>100</sup> Eine Norm ist dann nicht verfassungswidrig, wenn sie verfassungskonform ausgelegt werden kann. Bestehen also verschiedene Möglichkeiten, eine Norm auszulegen und führt eine der Auslegungen zu einem verfassungskonformen Ergebnis, so ist diese Auslegung heranzuziehen. Die Norm bleibt wirksam, es verbieten sich nur all jene Auslegungsvarianten, die zu einem verfassungswidrigen Ergebnis führen würden.

Im Ergebnis muss daher das TierSchG stets so ausgelegt werden, dass kein Eingriff oder nur ein Eingriff von sehr geringer Intensität in die oben genannten Grundrechte erfolgt. Prominente Beispiele sind das Tatbestandsmerkmal der ethischen Vertretbarkeit von Tierversuchen<sup>101</sup> sowie die Frage nach den zwingenden Vorschriften einer Religionsgemeinschaft in Bezug auf das Schächten<sup>102</sup>. Tierversuche an Wirbeltieren dürfen nur durchgeführt werden, wenn sie ethisch vertretbar sind. Wer einen solchen Tierversuch durchführen will, bedarf einer Genehmigung und muss in seinem Genehmigungsantrag die ethische Vertretbarkeit „wissenschaftlich begründet darlegen“.<sup>103</sup> Die verfassungskonforme Auslegung führt nun aber dazu, dass die zuständige Genehmigungsbehörde die ethische Vertretbarkeit nicht nachprüfen darf. Ihr steht lediglich eine Plausibilitätskontrolle, nicht aber eine inhaltliche Prüfungsbefugnis zu.<sup>104</sup>

### 3.2.4 Auswirkung der Verfassungsänderung

Es ist noch umstritten, inwieweit die Einführung des Staatsziels Tierschutz konkrete Folgen haben wird. Die hierzu bestehenden Ansichten und Wünsche decken praktisch die gesamte Bandbreite ab. Es beginnt bei der Auffassung, dass die Verfassungsänderung keinerlei Auswirkungen habe und reicht bis zur Ansicht, dass nun eine komplette Umkehr der Ergebnisse zu erwarten sei. Es lassen sich drei Fallgruppen unterteilen.

---

<sup>100</sup> Das BVerfG hat einige Vorschriften des TierSchG für unvereinbar mit dem Grundgesetz befunden. Die Gründe in diesen Entscheidungen waren aber oft andere, die nichts mit dem fehlenden Verfassungsrang zu tun hatten. Vgl. BVerfGE 48, 376, oder aktuell wieder BVerfG, 1 BvR 1778/01 vom 16.3.2004.

<sup>101</sup> § 7 III 1 TierSchG.

<sup>102</sup> § 4 a II Nr. 2 TierSchG.

<sup>103</sup> § 8 III Nr. 1 a) TierSchG.

<sup>104</sup> BVerfG, Beschl. V. 20.06.94 - 1 BvL 12/94 in: NVwZ 1994, 894 (895).

Fallgruppe 1. Keine Veränderung wird sich jedenfalls in den Fällen geben, in denen die Frage nach einem Verfassungsrang des Tierschutzes ohne Bedeutung war. Ein Beispiel ist der Fall, in dem strittig war, ob ein Anspruch auf Durchführung eines naturwissenschaftlichen Studiums ohne Teilnahme an Tierversuchen besteht. Dies wurde abgelehnt. Das BVerfG führte hierzu aus, dass es auf den Verfassungsrang des Tierschutzes nicht ankomme: „Denn auch aus einer etwaigen verfassungsrechtlichen Verankerung des Schutzguts würden sich weiterreichende Konsequenzen (...) schwerlich ergeben können“.<sup>105</sup>

Fallgruppe 2. Im Konflikt mit Grundrechten mit Gesetzesvorbehalt kann sich eine Veränderung ergeben. Die neue Fassung des Art. 20 a GG ist ein weiteres Abwägungsargument zugunsten des Tierschutzes. Allerdings bestand hier auch schon vor der Verfassungsänderung die Möglichkeit, den Tierschutz als Element des Gemeinwohls in die Abwägung einfließen zu lassen.<sup>106</sup>

Fallgruppe 3. Der schwierigste Punkt ist der Konflikt mit vorbehaltlosen Grundrechten. Einerseits wird vertreten, dass die Neuregelung zu deutlichen Veränderungen führen muss, schon weil dies der erklärte Wille des Gesetzgebers sei.<sup>107</sup> Andere Stimmen sehen keine Veranlassung, das bisherige Verhältnis zwischen vorbehaltlosen Grundrechten und dem Tierschutz generell neu zu bewerten.<sup>108</sup> Entscheidend, aber bisher noch nicht geklärt, ist die Frage, ob eine Staatszielbestimmung eine verfassungsimmanente Schranke für ein vorbehaltlos gewährleistetes Grundrecht sein kann.<sup>109</sup> Auch wenn dies der Fall wäre, hieße das aber noch nicht, dass sich das Staatsziel damit auch immer durchsetzt.

Unsicherheit besteht also vor allem bei der dritten Fallgruppe. Für die Tiertransporte, deren Konfliktpotential hauptsächlich bei der Kollision von Tierschutz und Berufsfreiheit liegt, besteht diese Unsicherheit weniger. Die Berufsfreiheit steht unter Gesetzesvorbehalt<sup>110</sup> und gehört daher zur zweiten Fallgruppe.

---

<sup>105</sup> BVerfG in NVwZ 2000, 909 ff.

<sup>106</sup> Maunz/Dürig, Art. 20a, Rn.64; Brandhuber, S. 727..

<sup>107</sup> Kluge ZRP, S. 13; im Ergebnis gleich: Caspar, S. 913; Obergfell, S. 2296.

<sup>108</sup> VGH Kassel in NVwZ 2003, S. 881 f; Maunz/Dürig, Art 20 a, Rn. 83; Spranger, S. 285.

<sup>109</sup> Verweise auf die bestehenden Ansichten vgl. Braun, S. 491.

<sup>110</sup> Art. 12 I 2 GG.

### **3.3 Das Tierschutzgesetz und die Durchführungsverordnung**

Auf die Stellung des Tierschutzgesetzes sowie seiner Verordnungen im Normensystem wurde bereits oben eingegangen. Sehr wichtig für die Tiertransporte sind natürlich die Verordnungsermächtigungen, die zur Schaffung der TierSchTrV geführt haben. Der Einfluss des TierSchG auf Transporte erschöpft sich aber nicht hierin. Die TierSchTrV gestaltet nur die Einzelheiten näher aus, sie ersetzt das TierSchG aber nicht. Dieses „schwebt“ weiterhin über jedem Tiertransport. Insbesondere die Grundsätze aus den §§ 1 und 2 TierSchG und die Straf- und Bußgeldandrohungen der §§ 17 ff TierSchG sind für jeden Transport bedeutsam.

Auf die TierSchTrV selbst wird in voller Breite unten im Abschnitt C eingegangen. Hier soll deshalb nur noch einmal folgendes grob umrissen werden. Die TierSchTrV regelt Einzelfragen, die den Schutz von Tieren beim Transport betreffen. Sie steht in der deutschen Normenhierarchie unter dem TierSchG und selbstverständlich unterhalb der Verfassung. Aufgrund ihrer europarechtlichen Herkunft muss sich der Rechtsanwender bei der Auslegung auch auf die zugrunde liegenden europäischen Gesetze stützen.

### **3.4 Bürgerliches Recht**

Auch das bürgerliche Recht enthält einige Normen, die zumindest mittelbar für den Tierschutz relevant sind. Gerade die Standardbeispiele sind dabei aber von geringerem Interesse. Bekannt und oft zitiert ist § 91 a BGB „Tiere sind keine Sachen. (...) Auf sie sind die für Sachen geltenden Vorschriften entsprechend anzuwenden (...).“ Man kann also Eigentümer eines Tieres sein, man kann es kaufen und verkaufen etc. § 90 a BGB ist als Appell richtig, seine Wirkung aber gering. „Im Ergebnis ist § 90 a eine gefühlige Deklamation ohne wirklichen rechtlichen Inhalt.“<sup>111</sup> Haustiere sind im Normalfall unpfändbar,<sup>112</sup> und gerät doch ein mal ein Tier in die Mühlen der Zwangsvollstreckung, so ist auch das Gericht an die Verantwortung der Menschen für das Tier gebunden.<sup>113</sup>

---

<sup>111</sup> Palandt, Heinrichs, § 91 a, Rn 1.

<sup>112</sup> § 811 c ZPO.

<sup>113</sup> § 765a ZPO.

Interessanter aber sind zwei Regelungen im Fracht- und Speditionsrecht. Das Frachtrecht und das Speditionsrecht befassen sich mit den Rechten und Pflichten der Personen untereinander, die am Transport von Gütern beteiligt werden. Es greifen hier relativ scharfe Haftungsvorschriften für den Fall, dass bei der Beförderung Schäden eintreten. Sowohl Frachtführer als auch Spediteur sind aber von ihrer Haftung gegenüber ihrem Auftraggeber befreit, soweit Schäden darauf zurückzuführen sind, dass es sich bei dem beförderten Gut um lebende Tiere handelt.<sup>114</sup> Es zeigen sich hier deutlich die Überlagerungen unterschiedlichster Rechtsnormen bei einem einzigen Lebenssachverhalt. An diesem Beispiel wird auch klar, dass die TierSchTrV nicht das einzige sein kann und wird, das Transportführer und Beförderer bei einem Transport im Kopf haben. Egal wie das Vertragsverhältnis der Personen untereinander ausgestaltet ist, es muss nicht notwendig ein Frachtvertrag bestehen, wirtschaftliche Interessen werden stets eine große Rolle spielen.

### **3.5 Strafrecht und Recht der Ordnungswidrigkeiten**

Mit den Regelungen im TierSchG und in der TierSchTrV will der Staat ein unerwünschtes Verhalten, nämlich den verantwortungslosen Umgang mit Tieren unterbinden. Für Fälle, in denen sich die Normadressaten nicht an die Ge- und Verbote halten, stehen Sanktionen bereit.

Das TierSchG enthält drei Strafnormen. In § 17 TierSchG wird mit Strafe bedroht, wer ein Wirbeltier grundlos tötet und wer es in besonderer Weise misshandelt. Die Tat ist immerhin mit einer Strafandrohung von bis zu drei Jahren Freiheitsstrafe versehen und steht insofern auf einer Stufe mit Taten wie Nötigung<sup>115</sup> oder Unterschlagung<sup>116</sup>. Bei einer normalen Sachbeschädigung etwa drohen nur bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe.<sup>117</sup> Neben § 17 TierSchG bestehen auch noch die §§ 20 III und 20 a III TierSchG. Das Halten, der Handel und der berufsmäßige Umgang mit Tieren können einzelnen Personen verboten werden. Ein Verstoß gegen ein solches Verbot stellt eine Straftat dar.

---

<sup>114</sup> §§ 427 I Nr. 6, 461 I HGB.

<sup>115</sup> § 240 StGB.

<sup>116</sup> § 246 StGB.

<sup>117</sup> § 303 StGB.

Deutlich zahlreicher sind die Ordnungswidrigkeiten. Eine Ordnungswidrigkeit ist eine verbotene Handlung, die der Gesetzgeber sanktioniert, allerdings unterhalb der Schwelle des Strafrechts. Zuständig sind deshalb primär nicht die Staatsanwaltschaften und Gerichte sondern die Verwaltungsbehörden. Als Sanktion kann ein Bußgeld verhängt werden. Am besten bekannt sein dürften Bußgeldbescheide, die auf einem verkehrswidrigen Verhalten beruhen. Die TierSchTrV enthält in § 42 eine Aufzählung aller Vorschriften, deren Verletzung als Ordnungswidrigkeit verfolgt wird. Bei der Besprechung der einzelnen Normen in Kapitel 4 wird hierauf jeweils verwiesen.

### **3.6 Der Streit um die Verbandsklage**

Ein weiterer wichtiger Punkt bedarf der rechtlichen Einordnung. Es handelt sich dabei um die Streitfrage, ob für den Bereich des Tierschutzrechts die so genannte Verbandsklage eingeführt werden sollte. Die Durchsetzung des geltenden Rechts ist davon abhängig, dass Verstöße geahndet und Rechte notfalls eingeklagt werden. Natürlich sorgt der Staat auch von sich aus für die Einhaltung der Rechtsordnung. Das allein genügt aber nicht. Gerade deshalb hat der Bürger ja die Möglichkeit, seine Rechte notfalls klageweise durchzusetzen. Es ist ganz normal, dass dies in allen Rechtsgebieten täglich geschieht. Bei den Schutzrechten der Tiere besteht tatsächlich das Problem, dass Tiere keine Klagen einreichen können. Dies könnte zwar theoretisch ein unbeteiligter Dritter tun. Gerade im Verwaltungsrecht besteht dabei aber ein Problem. § 42 II VwGO verlangt, dass der Kläger die Verletzung „eigener Rechte“ geltend macht. Das kann der Dritte natürlich nicht, weil seine eigenen Rechte nicht betroffen sind. Seine Klage ist deshalb unzulässig. Versucht der Dritte, im Namen der Tiere aufzutreten, so scheitert seine Klage daran, dass Tiere im Verwaltungsprozess nicht beteiligungsfähig sind.<sup>118</sup> Es kann daher die Situation eintreten, in der sich dort, wo kein Kläger ist, auch kein Richter findet.

Im Besonderen wird diese Gefahr von den Tierschutzverbänden gesehen<sup>119</sup>. Sie plädieren dafür, anerkannten Organisationen das Recht einzuräumen, an Stelle der Tiere Klagen einreichen zu dürfen. Die Verbandsklage ist zwar im deutschen Rechtssystem nicht absolut üblich,

---

<sup>118</sup> § 61 VwGO; vgl. den Versuch, im Namen der „Seehunde der Nordsee“ eine Klage einzureichen, VG Hamburg, Beschluß vom 22.09.1988 - 7 VG 2499/88.

<sup>119</sup> Loeper, S. 2; Garber, S. 5.

unbekannt ist dieses Instrument jedoch nicht. Im Naturschutzrecht beispielsweise bestehen solche Möglichkeiten<sup>120</sup>. Auch in anderen Rechtsgebieten, nämlich dem Verbraucher- und dem Wettbewerbsrecht findet sich ein ähnliches Instrument.

Das Land Schleswig-Holstein hatte deshalb im Februar 2004 eine Bundesratsinitiative zur Einführung der Verbandsklage eingebracht<sup>121</sup>, die sich allerdings nicht durchsetzte. Dagegen wurde vorgebracht, die Verbandsklage verursache unnötige Bürokratie und Kosten. Tatsächlich würden die Gerichte und Behörden stärker belastet, da erstens zusätzliche Prozesse geführt würden und zweitens die Verbände bei Genehmigungsverfahren beteiligt werden müssten. Fraglich ist aber, ob dieser Mehraufwand tatsächlich „unnötig“ ist. Es handelt sich dabei wohl vornehmlich um eine politische Wertung. Derzeit gibt es Bestrebungen, ein Verbandsklagerecht zunächst auf Länderebene einzuführen.

Unabhängig von der Verbandsklage, aber doch themenverwandt ist die Möglichkeit der Klage eines Wettbewerbers. Sie soll deshalb hier noch erwähnt werden. Verschafft sich ein Wettbewerber auf dem Markt dadurch einen unlauteren Vorteil, dass er sich nicht an die geltenden Vorschriften hält, so kann er von seinen Konkurrenten auf Unterlassung verklagt werden. Dies scheint grundsätzlich auch bei tierschutzrechtlichen Verstößen geeignet. Der Erzeuger, der sich an die Regeln hält, könnte somit gegen einen anderen, der sie verletzt, vorgehen. Versuche in diese Richtung sind bisher gescheitert.<sup>122</sup> Aus der genannten Entscheidung allein kann aber nicht abgelesen werden, dass sämtliche Tierschutznormen für das Wettbewerbsrecht irrelevant sind. Allerdings bestehen in der Literatur durchaus Stimmen, die den Vorschriften des Tierschutzes jeden Marktbezug absprechen und damit das Wettbewerbsrecht für nicht anwendbar erklären.<sup>123</sup>

---

<sup>120</sup> § 29 BNatSchG.

<sup>121</sup> BR-Drucksache 157/04

<sup>122</sup> BGH in NJW, 1996, S. 122.

<sup>123</sup> Köhler, S. 385.

## **4. Die deutsche Tierschutztransportverordnung**

Der nun folgende, vierte Abschnitt enthält die eingehende Besprechung der einzelnen Vorschriften der TierSchTrV. Dabei wird jeweils zu Beginn der zu besprechende Paragraph der Verordnung in Fettdruck wiedergegeben. Daran schließt sich die Besprechung des Paragraphen an. Die abgedruckte Verordnung ist nicht die amtliche sondern eine konsolidierte Fassung. Die amtlichen Fassungen von Gesetzen und Rechtsverordnungen finden sich nur im Bundesgesetzblatt oder im Bundesanzeiger. Die verwendete konsolidierte Fassung wurde von der Juris GmbH erstellt und mit deren Genehmigung hier abgedruckt.

## 4.1 § 1 Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt den Schutz von Tieren beim Transport.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für

1. den nicht gewerblichen Transport von Heimtieren, die von einer natürlichen Person begleitet werden,
2. den nicht gewerblichen Transport sonstiger Tiere mit Ausnahme der §§ 2 bis 7 Abs. 1, 2 Satz 2 und Abs. 3 Nr. 1 und 2, § 13 Abs. 1, §§ 14 bis 33 sowie 41 und 42,
3. den nicht gewerblichen Transport von Tieren im Rahmen jahreszeitlich bedingter Wanderhaltung oder
4. Tiere, die auf fremdflaggigen Schiffen befördert werden, die durch das deutsche Küstenmeer oder den Nord-Ostsee-Kanal fahren.

(3) Auf den Transport von Fischen sind § 4 Abs. 2 Satz 2 und 3, Abs. 3 und 4 Satz 2 und 3, die §§ 5, 6 Abs. 3, § 7 Abs. 1 Nr. 6 und 7, § 17 Satz 3 sowie § 20 Abs. 3 und 4 erster Halbsatz nicht anzuwenden.

### 4.1.1 Allgemeines

Die Vorschrift regelt den sachlichen und teilweise auch den räumlichen Anwendungsbereich der TierSchTrV. Die Verordnung ist nach Absatz 1 grundsätzlich auf alle Sachverhalte anwendbar, bei denen Tiere transportiert werden. Absatz 2 nimmt einige Sonderfälle ganz oder teilweise aus dem Anwendungsbereich heraus. Absatz 3 erklärt eine Reihe von Vorschriften beim Transport von Fischen für nicht anwendbar.

### 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1)

**Tiere** im Sinne der TierSchTrV sind alle Lebewesen des Tierreichs von ihrer Geburt bis zu ihrem Tod, mit Ausnahme des Menschen. Der Begriff wird gleich verwendet wie im TierSchG. Für eine Erweiterung oder Einschränkung des Tierbegriffs gegenüber dem TierSchG gibt es keinen Anhaltspunkt. Auch die amtliche Begründung<sup>124</sup> erklärt die

---

<sup>124</sup> BR-Drucksache 836/96.

TierSchTrV auf den Transport von Tieren „aller Arten“ anwendbar<sup>125</sup>. Die naturwissenschaftliche Klassifikation aller Lebewesen (**Taxonomie**) bildet folgende Kategorien: Reich, Stamm, Klasse, Ordnung, Familie, Gattung, Art. Die Abgrenzung der Tiere von anderen Lebensformen findet bereits auf der untersten Ebene (Reich) statt. Das Tierreich ist demnach zu unterscheiden von den Prokaryonten, Protisten, Pilzen und Pflanzen. Die naturwissenschaftliche Definition der Tiere umfasst daher auch sehr einfache Evolutionsstufen wie die Einzeller. Auf die TierSchTrV übertragen erscheint dieses Ergebnis zunächst unsinnig. Das Problem ist aber nicht dadurch zu lösen, dass von den Kategorien der Taxonomie abgewichen wird. Denn deren Definitionen werden in der TierSchTrV auch andersorts verwendet<sup>126</sup> und deswegen zu einer trennscharfen Unterscheidung benötigt. Es ist daher zunächst von dem umfassenden Tierbegriff auszugehen und erst bei den konkreten Ge- und Verboten jeweils zu prüfen, ob diese nach Sinn und Zweck der Tierschutzgesetze für die betroffene Tierart zur Anwendung kommen können. In den meisten Fällen scheidet die Anwendbarkeit auf viele Tierarten schon mangels Verwirklichung anderer Tatbestandsmerkmale aus.<sup>127</sup> Der **Mensch** wird zwar in der Taxonomie dem Tierreich zugeordnet, fällt aber zweifellos nicht unter den Begriff „Tier“ im Sinne der TierSchTrV. Hier geht der eindeutige Sprachgebrauch der naturwissenschaftlichen Definition vor. Die Trennung bestätigt sich auch im Wortlaut des § 1 S. 1 TierSchG: „...Verantwortung des Menschen für das Tier...“. Wegen der unproblematischen Abgrenzung zwischen Mensch und Tier besteht insoweit auch nicht die Gefahr, dass es zu begrifflichen Unsicherheiten kommt.

Mit der **Geburt** beginnt der Schutz durch die TierSchTrV. Davor kommt nur ein mittelbarer Schutz über Regelungen bezüglich des Muttertiers in Betracht<sup>128</sup>. Eier, Fischlaich und Embryonen werden nicht erfasst<sup>129</sup>, sehr wohl aber frühe Entwicklungsstadien wie Larven. Der Schutz endet mit dem **Tod** des Tieres. Danach können Leben und Wohlbefinden nicht mehr geschützt werden. Zu beachten ist aber, dass auch Tierkadaver Anknüpfungspunkt von Vorschriften sein können, die von transportrechtlicher Relevanz sind<sup>130</sup>. Eine **Sonderstellung**

---

<sup>125</sup> Die Richtlinie 91/628 hingegen beschränkt sich auf einen Katalog geschützter Tiere.

<sup>126</sup> Vgl. etwa § 3 I 1 TierSchTrV „Wirbeltier“, § 3 II I TierSchTrV „Säugetier“, § 5 I 2 Nr. 2 TierSchTrV „Vögel“.

<sup>127</sup> Eine Ordnungswidrigkeit nach §§ 42 I Nr. 2, 5 III 2 TierSchTrV (verbotener Einsatz elektrischer Treibhilfen) beispielsweise, lässt sich an Einzellern rein tatsächlich nicht realisieren.

<sup>128</sup> Vgl. § 3 II 1 TierSchTrV, Verbot des Transports von Säugetieren, die voraussichtlich während des Transports gebären.

<sup>129</sup> Das in Gesetzen mit anderem Schutzzweck teilweise anders, vgl. § 2 Nr. 4 TierSG.

<sup>130</sup> Vgl. § 6 I Nr. 2 TierSG, Verbot des innergemeinschaftlichen Verbringens.

nimmt § 37 II ein. Dieser regelt die Einfuhr von Fleisch. Das ist kein Tiertransport. Die Vorschrift bezieht sich aber auf Aspekte des Transports vor der Schlachtung.

**Transport.** Der Transport ist in § 2 Nr. 5 definiert.

### 4.1.3 Ausschlüsse (Absatz 2)

Die Nummern 1, 2 und 3 haben gemeinsam, dass sie die Anwendbarkeit der TierSchTrV für die Fälle **nicht gewerblicher** Transporte einschränken. In der Gesetzesbegründung wird für den Gewerbebegriff auf die Bestimmungen der Gewerbeordnung verwiesen<sup>131</sup>. **Gewerbe** in diesem Sinne ist jede erlaubte, auf Gewinnerzielung gerichtete und auf Dauer angelegte selbständige Tätigkeit, mit Ausnahme der Urproduktion, der freien Berufe und der reinen Verwaltung eigenen Vermögens.<sup>132</sup> Von den genannten Ausnahmen ist die Urproduktion im Rahmen des § 1 II Nr. 2 von Bedeutung.<sup>133</sup>

#### 4.1.3.1 Heimtiere

§ 1 II Nr. 1 regelt den nicht gewerblichen Transport von Heimtieren. **Heimtiere** sind diejenigen Tiere, die in der Umgangssprache als „Haustiere“ bezeichnet werden. Sie sind aber vom Begriff der „Haustiere“ i.S.v. § 2 Nr.1<sup>134</sup> zu unterscheiden. Der Begriff Heimtier ist dem Europäischen Übereinkommen zum Schutz von Heimtieren<sup>135</sup> entnommen. Heimtier ist danach „ein Tier, das der Mensch insbesondere in seinem Haushalt zu seiner eigenen Freude und als Gefährten hält oder das für diesen Zweck bestimmt ist“<sup>136</sup>. Unter einer **natürlichen Person** versteht auch die TierSchTrV einfach einen Menschen. Diese natürliche Person muss aber in der Lage sein, den Transport zu **begleiten**. Mit „begleiten“ kann nicht die rein körperliche Anwesenheit einer beliebigen natürlichen Person beim Transport gemeint sein. Diese muss vielmehr in irgendeiner Form in der Lage sein, dass Heimtier auf dem Transport zu betreuen. Andernfalls wäre nicht ersichtlich, wieso die Begleitung durch eine natürliche Person zur Suspendierung der Schutzvorschriften der TierSchTrV führen sollte. An der Voraussetzung

---

<sup>131</sup> Amtliche Begründung, BR-Drucksache 836/96, S.47.

<sup>132</sup> Landmann/Rohmer, Einl. Rn. 32.

<sup>133</sup> Vgl. unten 4.1.3.2 Sonstige Tiere.

<sup>134</sup> Vgl. hierzu 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>135</sup> Es handelt sich hierbei um einen völkerrechtlichen Vertrag auf der Ebene des Europarats. Vgl. zu völkerrechtlichen Verträgen 3.1.1.3 Völkerrecht.

<sup>136</sup> Art. 1 I Heimtier-Schutzübereinkommen.

der Begleitung dürfte es daher fehlen, wenn es sich bei der natürlichen Person um ein Kleinkind handelt oder wenn die Begleitperson gar nicht weiß, dass sich ein Heimtier mit auf dem Transport befindet.

**Rechtsfolge** der Nr. 1 ist die vollständige Suspendierung der TierSchTrV. Der Transport muss aber weiterhin den allgemeinen Regeln des TierSchG entsprechen. Damit sind insbesondere alle Vorkehrungen zu treffen, um das Tier vor ungerechtfertigten Schmerzen, Leiden und Schäden zu bewahren. Zu denken ist vor allem an ein geeignetes Transportbehältnis und die notwendige Fütterung. Ein Transport ohne langsame Gewöhnung an die besondere Situation kann negative Auswirkungen auf das Tier haben. Eine Pflicht des Halters, sein Heimtier an den Transport zu gewöhnen, lässt sich aber nur schwer in das TierSchG hineinlesen. Dagegen spricht der Vergleich zu den Transporten im Anwendungsbereich der TierSchTrV, bei denen eine vorherige Gewöhnung grundsätzlich nicht stattfindet. Bestenfalls könnte argumentiert werden, dass eine Gewöhnung etwa beim Nutztiertransport wegen der hohen Stückzahlen faktisch unmöglich ist, bei einem einzelnen Heimtier aber durchaus bewerkstelligt werden kann<sup>137</sup>. So gesehen besteht kein vernünftiger Grund, bei Heimtiertransporten auf die Gewöhnung zu verzichten. Bei **Hunden** ist weiterhin die HundeVO relevant. Diese ist zwar während des Transports selbst nicht anzuwenden<sup>138</sup>, stellt aber Anforderungen an die Belüftung eines Fahrzeugs, wenn ein Hund darin unbeaufsichtigt verbleibt<sup>139</sup>.

#### 4.1.3.2 Sonstige Tiere

§ 1 II Nr. 2 regelt den nicht gewerblichen Transport „**sonstiger Tiere**“. Gemeint sind alle Tiere, die nicht bereits unter Nr. 1 subsumiert werden können. Dies sind also zum einen alle Tiere, die nicht Heimtiere sind. Zum anderen fallen unter Nr. 2 auch Heimtiere, nämlich dann, wenn sie nicht von einer natürlichen Person begleitet werden. Es würde zu einem Wertungswiderspruch innerhalb der nicht gewerblichen Transporte führen, wollte man diese Gruppe von Tieren nicht unter Nr. 2 subsumieren. Denn dann wäre die TierSchTrV auf unbegleitete Heimtiere stets vollständig anwendbar, während unbegleitete Nicht-Heimtiere nur gemäß den Einschränkungen der Nr. 2 geschützt wären. Die Abgrenzung von gewerblichen Transporten gegenüber nicht gewerblichen Transporten ist für Nr. 2 besonders wichtig, weil

---

<sup>137</sup> Auch bei Zootieren wird häufig eine Gewöhnung an das Transportbehältnis vorgenommen.

<sup>138</sup> § 1 II Nr. 1 HundeVO.

<sup>139</sup> § 8 II Nr. 3 HundeVO.

hier der oben genannte Ausnahmefall „**Urproduktion**“ zum Tragen kommen kann<sup>140</sup>. Urproduktion ist jede Tätigkeit, die auf die Erzeugung roher Naturprodukte gerichtet ist.<sup>141</sup> Auch die Viehzucht ist also Urproduktion und deshalb kein Gewerbe.<sup>142</sup> Der Transport dieser Tiere ist zwar streng genommen keine Produktion, man rechnet aber die verkehrübliche Be- und Verarbeitung ebenfalls zur Urproduktion<sup>143</sup>. Wenn Tierzüchter ihre eigenen Tiere zum Schlachtbetrieb oder Viehmarkt bringen, ist dies also kein gewerblicher Transport.<sup>144</sup> Auch der Transport eines Viehzüchters wird aber zum gewerblichen Transport, wenn er den Rahmen des Üblichen verlässt.<sup>145</sup>

**Rechtsfolge** des Absatzes 2 Nr. 2 ist die grundsätzliche Suspendierung der TierSchTrV mit einigen Ausnahmen. Die Ausnahmen sind jedoch so umfangreich, dass weite Teile der TierSchTrV als ganzes bestehen bleiben. Fast ausnahmslos anwendbar bleiben die Vorschriften, die die tatsächlichen Anforderungen an den Transport festlegen. Das sind diejenigen Normen, die unmittelbar Einfluss auf das Wohlbefinden der Tiere haben, etwa die Art des Verladens, des Ernährens und Pflegens. Einzig die Vorschrift, Transportfahrzeuge mit einem Dach oder einer Plane zu versehen,<sup>146</sup> entfällt. Die rein formellen Anforderungen an den Transport entfallen hingegen fast vollständig. Genehmigungen, Erklärungen und sonstige Kontakte mit Behörden werden obsolet. Das gilt auch für die Regelungen des grenzüberschreitenden Transports. Bestehen bleiben aber die Förmlichkeiten der IATA-Richtlinien<sup>147</sup> und die CITES-Leitlinien<sup>148</sup>. Diese dürften bei nicht gewerblichen Transporten aber nur eine untergeordnete Rolle spielen.

---

<sup>140</sup> Vgl. oben die Definition des Gewerbebegriffs, 4.1.3 Ausschlüsse (Absatz 2).

<sup>141</sup> Vgl. § 6 GewO; Stollenwerk S. 41;

<sup>142</sup> Landmann/Rohmer, § 6, Rn. 70.

<sup>143</sup> Stollenwerk, S. 41.

<sup>144</sup> Handbuch Tiertransporte, S. 41.

<sup>145</sup> Vgl. hierzu Landmann/Rohmer, § 6, Rn. 72.

<sup>146</sup> § 7 II Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>147</sup> Vgl. § 16 TierSchTrV.

<sup>148</sup> Vgl. § 32 III TierSchTrV.

#### 4.1.3.3 Wanderhaltung

§ 1 II Nr. 3 trifft eine Regelung für nicht gewerbliche **jahreszeitlich bedingte Wanderhaltung**. Hierfür kommen Transporte zu bzw. von Almen und Weiden in Betracht.<sup>149</sup> Der übliche „Almabtrieb“ ist nicht gemeint, da dieser mangels Verwendung von Transportmitteln gar keinen Transport darstellt,<sup>150</sup> und schon deshalb nicht unter die TierSchTrV fällt. **Rechtsfolge** der Nr. 3 ist die vollständige Suspendierung der TierSchTrV. Es gilt das oben zu Nr. 1 Gesagte. Die allgemeinen Regeln des TierSchG müssen beachtet werden. Insbesondere sei im Hinblick auf elektrische Treibhilfen § 3 Nr. 11 TierSchG erwähnt.

#### 4.1.3.4 Fremdflaggige Schiffe

§ 1 II Nr. 4 stellt eine Einschränkung des territorialen Anwendungsbereichs der TierSchTrV dar<sup>151</sup>. Grund hierfür ist Art. 17 des UN-Seerechtsübereinkommens<sup>152</sup> (SRÜ), aufgrund dessen Schiffe aller Staaten das Recht der friedlichen Durchfahrt durch die Küstenmeere genießen.<sup>153</sup> Das **Küstenmeer** ist, vereinfacht gesagt, ein Teil des Meeres, der sich von der Küste seewärtig erstreckt.<sup>154</sup> Die Breite wird von den Staaten selbst festgelegt. Die Bundesrepublik Deutschland hat die maximal zulässige Breite des Küstenmeeres von zwölf Seemeilen<sup>155</sup> festgelegt. Der **Nord-Ostsee-Kanal** ist eine Verbindung von der Nordsee zur Ostsee und führt auf einer Länge von knapp 100 km durch Schleswig-Holstein von der Elbe bei Brunsbüttel nach der Kieler Förde bei Holtenau.

Die **Durchfahrt** eines Schiffs durch das Küstengewässer kann auf zwei Arten stattfinden. Erstens kann das Schiff von außen kommen und das Küstengewässer wieder nach außen verlassen.<sup>156</sup> Zweitens kann das Schiff auch von außen kommen und in die inneren Gewässer Deutschlands einlaufen oder einen Hafen oder eine Reederei anlaufen. Dasselbe gilt natürlich auch für die Gegenrichtung<sup>157</sup>. Die inneren Gewässer, die Häfen und Redereien gehören aber

---

<sup>149</sup> Vgl. Randl, S.134.

<sup>150</sup> § 2 Nr. 5 TierSchTrV.

<sup>151</sup> Vgl. BR-Drucksache 836/96, S. 47.

<sup>152</sup> BGBl. 1994 II S. 1799.

<sup>153</sup> „Right of innocent passage“, Art. 17 United Nations Convention on the Law of the Sea.

<sup>154</sup> Art. 3 ff. SRÜ.

<sup>155</sup> Eine Seemeile entspricht 1852 Metern.

<sup>156</sup> Art. 18 I a) SRÜ.

<sup>157</sup> Art. 18 I b) SRÜ.

nicht zum Küstengewässer, die TierSchTrV ist dann anwendbar. Nur **fremdflaggige** Schiffe erfüllen den Ausnahmetatbestand. Welche Schiffe die deutsche Bundesflagge führen dürfen bzw. müssen, regelt das Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe<sup>158</sup>. Dies hängt vor allem von den Eigentumsverhältnissen an den Schiffen ab. **Rechtsfolge** des Absatzes 2 Nr. 3 ist die vollständige Suspendierung der TierSchTrV.

#### 4.1.4 Fische (Absatz 3)

Absatz 3 trägt den Besonderheiten Rechnung, die beim Transport von Fischen entstehen. **Fische** sind Wirbeltiere.<sup>159</sup> Keine Fische sind damit Tintenfische, Krebse oder Muscheln. Unstrittig werden dem Begriff Fische die Klassen der Knorpel- und der Knochenfische zugeordnet. Teilweise wird auch die Klasse der so genannten Kieferlosen<sup>160</sup> zu den Fischen gezählt.<sup>161</sup> Soweit ein Transport dieser Kieferlosen in Betracht kommt, spricht nichts dagegen, Absatz 3 auf sie anzuwenden. Insbesondere die Tatsache, dass ihr Lebensraum ebenfalls das Wasser ist, lässt dies mit Blick auf die Rechtsfolgen sinnvoll erscheinen. **Rechtsfolge** des Absatz 3 ist, dass bestimmte Vorschriften der TierSchTrV für den Transport von Fischen suspendiert werden. Hauptsächlich sind das solche Regelungen, die bei Fischen keinen Sinn ergeben würden (Raum zum aufrechten Stehen, ausreichende Lüftung...). Für den Ausschluss des § 5 I 1 und des § 20 III sprachen wohl Praktikabilitätsüberlegungen.

---

<sup>158</sup> BGBI. I 1951, 79, Neugefasst durch Bek. v. 26.10.1994 I 3140; zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 25. 6.2004 I 1389.

<sup>159</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden Diesselhorst/Fechter, S. 160.

<sup>160</sup> Dazu gehören beispielsweise die Neunaugen.

<sup>161</sup> So Diesselhorst/Fechter, S. 160; a.A. ebenda S. 300.

## 4.2 § 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind:

1. Nutztiere:

Einhufer und Tiere der Gattung Rind, Schaf, Ziege und Schwein, soweit sie Haustiere sind;

2. Kranke oder verletzte Tiere:

Tiere mit gestörtem Allgemeinbefinden oder einer Verletzung, die mit erheblichen Schmerzen, Leiden oder Schäden verbunden ist;

3. Transportmittel:

Teile von Straßenfahrzeugen, Schienenfahrzeugen, Schiffen oder Luftfahrzeugen, die für den Transport von Tieren benutzt werden, sowie Behältnisse zum Transport von Tieren;

4. Verladen:

das Verbringen in ein oder aus einem Transportmittel;

5. Transport:

das Befördern von Tieren in einem Transportmittel einschließlich des Verladens;

6. Aufenthaltsort:

ein Ort, an dem der Transport zum Zwecke des Ruhens, Fütterns oder Tränkens der Tiere unterbrochen wird;

7. Umladeort:

ein Ort, an dem der Transport zum Zwecke des Umladens der Tiere von einem Transportmittel in ein anderes unterbrochen wird;

8. Versandort:

a) der Ort, an dem ein Tier erstmals in ein Transportmittel verladen wird,

b) zugelassene Märkte und Sammelplätze, wenn der Ort, an dem die Tiere erstmals verladen wurden, weniger als 50 Kilometer von diesen Märkten oder Sammelplätzen entfernt ist,

c) andere als in Buchstabe b genannte Märkte und Sammelplätze, an denen die Tiere entladen und mindestens acht Stunden lang untergebracht, getränkt und gefüttert werden, ausgenommen ein Aufenthalts- oder Umladeort oder

d) alle Orte, an denen die Tiere entladen und mindestens 24 Stunden lang untergebracht, getränkt, gefüttert und soweit notwendig behandelt werden, ausgenommen ein Aufenthalts- oder Umladeort;

9. Bestimmungsort:

der Ort, an dem ein Tier endgültig von einem Transportmittel entladen wird, ausgenommen ein Aufenthalts- oder Umladeort;

10. Beförderer:

- wer im Rahmen seiner wirtschaftlichen Unternehmung Tiere befördert;
11. Transportführer:  
wer den Transport für sich selbst oder den Beförderer begleitet;
12. Grenzkontrollstelle:  
amtliche Überwachungsstelle für die Durchführung der Dokumentenprüfung, Nämlichkeitskontrolle und physischer Untersuchung von Tieren und Waren an der Grenze zu einem Drittland oder in einem Hafen oder Flughafen.

#### 4.2.1 Allgemeines

Die Vorschrift beinhaltet ausschließlich Definitionen. Einige Begriffe entstammen direkt der Transport-Richtlinie<sup>162</sup>, die dortigen Definitionen sind teilweise wortgleich übernommen.

#### 4.2.2 Die einzelnen Begriffe

##### Nr. 1, Nutztiere.

Zur Straffung des Gesetzestextes fasst die Verordnung die großen üblicherweise landwirtschaftlich gehaltenen Tiere unter dem Oberbegriff der **Nutztiere** zusammen.<sup>163</sup> Für die Gruppe der Nutztiere bestehen in Abschnitt 3 besondere Vorschriften, die zusätzlich zu den allgemeinen Vorschriften beachtet werden müssen. Zu den **Einhufern** werden Pferde, Esel, Maulesel und Maultiere gezählt. Für die Bestimmung der einzeln aufgezählten **Gattungen** (Rind, Schaf, Ziege, Schwein) ist auf die naturwissenschaftliche Klassifikation zurückzugreifen.<sup>164</sup> Zu beachten ist, dass die Gattungsbezeichnung jeweils Tiere beiderlei Geschlechts umfassen. „Die Ziege“ kann also auch männlich sein. Nur **Haustiere** sind Nutztiere. Man kann sich an der Definition aus dem Tierseuchengesetz orientieren. Haustiere sind demnach „vom Menschen gehaltene Tiere“.<sup>165</sup> Es kommt also auf die Situation an, in der das konkrete Tier lebt, nicht auf die Zuordnung zu einer bestimmten Tierart. Nicht notwendig ist, dass das Tier im

---

<sup>162</sup> 91/628/EWG.

<sup>163</sup> BR-Drucksache 836/96.

<sup>164</sup> Vgl. zur Taxonomie oben 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

<sup>165</sup> Die vollständige Definition in § 1 II Nr. 2 TierSG lautet: „Vom Menschen gehaltene Tiere einschließlich der Bienen und des Gehegewildes, jedoch ausschließlich der Fische“. Bienen, Wild und Fische gehören aber weder zu den Einhufern noch zu den aufgezählten Gattungen. Sie sind schon deshalb keine Nutztiere im Sinne der Verordnung.

umgangssprachlichen Sinn „Haustier“ ist, also wie ein Hund oder eine Katze als Gefährte angesehen wird. Hierfür verwendet die TierSchTrV den Begriff „Heimtier“.<sup>166</sup>

## **Nr. 2, kranke oder verletzte Tiere.**

**Krank.** Als krank werden Tiere bezeichnet, wenn sie ein gestörtes Allgemeinbefinden aufweisen. Dabei handelt es sich um einen inneren Zustand des Tieres, auf den mit Hilfe von Indizien geschlossen werden muss. Solche Anzeichen können insbesondere sein: anhaltende ungewöhnliche Unruhe, nachhaltige Verweigerung der Futteraufnahme, erheblich von den Normalwerten abweichende Körpertemperatur, erheblich beschleunigter Puls oder erheblich beschleunigte Atmung ohne körperliche Belastung, erkennbare Schwächezustände.<sup>167</sup> Die TierSchTrV berücksichtigt folglich nur solche Krankheiten, die das Tier in irgendeiner Form beeinträchtigen.

**Verletzt.** Als verletzt gilt ein Tier nur dann, wenn die Verletzung mit Schmerzen, Leiden oder Schäden verbunden ist und diese auch erheblich sind. Die Begriffe Schmerz, Leiden und Schäden sind wortgleich aus § 1 TierSchG übernommen. **Schmerz** lässt sich beschreiben als „die von einem Unlustgefühl begleitete, vermittelt eines besonderen, zentral orientierten Nervenapparates hervorgebrachte Erregung von Sinnesnerven, sei es als Reaktion auf körperliche Reize, sei es in der Form nicht lokalisierbarer pathologischer Zustände“.<sup>168</sup> Ob ein bestimmter Reiz bei einem Tier einen Schmerz hervorruft, kann anhand dreier Kriterien überprüft werden.<sup>169</sup> Erstens ein Vergleich der Schmerzaufnahme/ Schmerzweiterleitung/ Schmerzverarbeitung des Tieres mit der des Menschen. Zweitens daran, ob das Tier zukünftig die Situation meidet, die einen Schmerz ausgelöst hat. Drittens, ob schmerzhemmende Mittel die Reaktion des Tieres auf Schmerzreize verändern. **Leiden.** Mit Leiden sind solche Beeinträchtigungen des Wohlbefindens gemeint, die nicht bereits unter den Begriff Schmerz fallen.<sup>170</sup> Gemeint ist damit mehr als nur ein allgemeines Unbehagen. **Schäden.** Von einem Schaden wird gesprochen, wenn sich der Zustand eines Tieres negativ verändert hat.<sup>171</sup> Die Beeinträchtigung muss dabei nicht irreversibel sein.<sup>172</sup> Auch eine Veränderung, die mit der Zeit verschwindet, etwa

---

<sup>166</sup> Vgl. hierzu oben 4.1.3.1 Heimtiere.

<sup>167</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 48.

<sup>168</sup> Lorz, TierSchG, 2. Aufl., § 1 Rdnr. 20 mit Hinweis auf Neupert, Das Delikt der Tierquälerei, DStR 1937, 385 (388).

<sup>169</sup> Vgl. hierzu und zum folgendem: Hirt, § 1 TierSchG, Rn. 14 ff.

<sup>170</sup> Kluge § 1 Rn. 23.

<sup>171</sup> Lorz, § 1 Rn. 36; Kluge, § 1 Rn. 41.

<sup>172</sup> Lorz, § 1 Rn. 36; Kluge, § 1 Rn. 41.

durch einen Heilungsprozess, kann begrifflich als Schaden aufgefasst werden. Ein Mindestmaß an Dauerhaftigkeit sollte aber dennoch gefordert werden: Verschwindet die Veränderung sofort und vollständig, wenn ihre Ursache entfernt wird, so liegt kein Schaden vor. **Erheblichkeit.** Das Merkmal der Erheblichkeit ist aus dem Tatbestand der Tierquälerei bekannt.<sup>173</sup> Es hat den Zweck, diejenigen Fälle für unbeachtlich zu erklären, in denen die Beeinträchtigungen vernachlässigbar sind. Die Frage, wie hoch die Meßlatte der Erheblichkeit konkret liegt, ist trotz oder gerade wegen der hierzu ergangenen Rechtsprechung schwierig. In einem Urteil zur Käfighaltung von Hennen führt der BGH aus, das Tatbestandsmerkmal der Erheblichkeit solle die Strafbarkeit von Bagatellfällen ausschließen.<sup>174</sup> Dies klingt zunächst nach einer niedrigen Erheblichkeitsschwelle. Gleichzeitig nennt das Urteil aber gleichbedeutend mit dem Wort „erheblich“ auch die Begriffe „gravierend“, „gewichtig“ und „beträchtlich“. Das ist schon wesentlich mehr. Im Ergebnis wurde damals die Käfighaltung auf extrem engem Raum als nicht erheblich eingestuft. Später hatte das BVerfG über die Hennenhaltungsverordnung zu urteilen und erklärte diese für nichtig. In der Literatur wurde dies als Beleg für die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen gewertet.<sup>175</sup> Das ist anzuzweifeln. Das BVerfG hatte zwar eine Mitteilung der Europäischen Kommission<sup>176</sup> zitiert, in der Batteriekäfige als erhebliche Beeinträchtigung bezeichnet werden, eine eigene Aussage hierzu traf es aber nicht. Die Hennenhaltungsverordnung war nämlich bereits aufgrund formeller Fehler nichtig.<sup>177</sup> Es lässt sich aber dennoch eventuell eine gewisse Absenkung der Erheblichkeitsschwelle erahnen. In einem späteren Urteil lehnt der BGH die Möglichkeit, dass die Beeinträchtigungen durch Käfighaltung erheblich sein könnten, nicht rundweg ab.<sup>178</sup> Die Kommentarliteratur hält zwar weiterhin an den genannten Synonymen „beträchtlich“ etc. fest. Sie weist aber auch darauf hin, dass es sich eben um die Abgrenzung von Bagatellfällen handelt. An die Erheblichkeit seien deshalb keine allzu hohen Anforderungen zu stellen.<sup>179</sup> Es ist aber unbestritten, dass die meisten auftretenden Beeinträchtigungen derzeit nicht als erheblich angesehen werden.

### **Nr. 3, Transportmittel.**

---

<sup>173</sup> § 17 Nr. 2 lit a) und b) TierSchG.

<sup>174</sup> BGH, NJW 1987, 1833 (1844).

<sup>175</sup> Schindler, S. 125.

<sup>176</sup> BT-Drucksache 13/ 11371, S. 5 ff.

<sup>177</sup> Tierschutzrechtliche Aspekte standen bei dieser Entscheidung nicht im Vordergrund, vgl. auch Tillmanns, S. 1466 f.

<sup>178</sup> BGHZ 130, 182.

<sup>179</sup> Kluge, § 17 TierSchG, Rn. 85; Hirt, § 17 TierSchG, Rn. 50.

An den Begriff des Transportmittels knüpft vor allem § 7 an, der Sicherheitsvorschriften enthält. **Transportmittel** können Fahrzeugteile sowie Behältnisse sein. Mit **Fahrzeugteilen** sind die Laderäume gemeint, in denen die Tiere untergebracht werden. Dies ergibt sich aus der Verwendung des Begriffs im weiteren Gesetzestext, der stets eine räumliche Nähe der Tiere zu dem Transportmittel voraussetzt.<sup>180</sup> **Behältnisse** sind eine vom Fahrzeug getrennte Vorrichtung, in der sich die Tiere befinden. Wie sich aus Anlage 3 zur TierSchTrV ergibt, kommen Behältnisse vor allem für den Transport kleinerer Tiere in Betracht (Vögel, Hunde, Katzen, Kaninchen). Für den Transport in Behältnissen gelten zusätzlich die besonderen Vorschriften der §§ 17 bis 22. **Keine Transportmittel** sind Hilfsmittel wie fahrbare Gatter zum Führen von Nutztieren<sup>181</sup>, da sie unter keine der beiden Alternativen subsumiert werden können.

#### **Nr. 4, Verladen**

Das **Verladen** ist Bestandteil des Transports, wie sich aus Nr. 5 ergibt. Das Verladen markiert normalerweise Beginn und Ende des Transports. Es umfasst sowohl das Einladen als auch das Entladen<sup>182</sup>. Die Tiere werden beim Verladen in ein Fahrzeug/Behältnis gebracht bzw. wieder herausgeholt<sup>183</sup>. Ebenfalls zum Verladen muss wohl auch der Vorgang gezählt werden, wenn Behältnisse, in denen sich Tiere befinden, in ein Fahrzeug verbracht werden. Dagegen spricht zwar zunächst, dass die Tiere sich zu diesem Zeitpunkt schon in den Behältnissen befinden und damit streng genommen bereits verladen sind. In § 5 II 2 werden aber ausdrücklich bestimmte Verlademethoden „beim Transport in Behältnissen“ erlaubt. Damit ist genau die Situation gemeint, dass Behältnisse in ein Fahrzeug verbracht werden<sup>184</sup>. Daraus ergibt sich, dass auch diese Situation ein Verladen im Sinne der Verordnung darstellt. Während des Verladevorgangs gelten besondere Regeln. Diese sind in § 5 festgelegt.

Die TierSchTrV verwendet den Begriff „verladen“ auch noch mit einer anderen Bedeutung. Beispielsweise dürfen Wirbeltiere „nicht zusammen mit Transportgütern verladen werden“, die für die Tiere gefährlich sein können.<sup>185</sup> Behältnisse „sind so zu verladen, dass sie nicht

---

<sup>180</sup> Vgl. etwa § 6 IV 1 und § 7 TierSchTrV, sowie die amtliche Begründung, BR-Drucksache 836/96, S. 48.

<sup>181</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 48.

<sup>182</sup> Das TierSchG unterscheidet zwischen „Verladen“ und „Entladen“, § 2a II Nr. 4 TierSchG.

<sup>183</sup> Zur Definition des Transportmittels vgl. oben 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>184</sup> Vgl. hierzu 4.5.3 Verladevorrichtungen (Absatz 2).

<sup>185</sup> § 5 VI TierSchTrV.

verrutschen können“.<sup>186</sup> Dabei geht es nicht darum, den Vorgang des Ein- oder Ausladens zu reglementieren. In diesen Fällen werden Regeln für die Sicherheit während des Transports aufgestellt.

## **Nr. 5, Transport**

Der **Transport** führt zur Ortsveränderung eines Tieres. Voraussetzung für das Vorliegen eines Transports ist laut Definition, dass das Tier in einem Transportmittel befördert wird. Diese Definition führt zu einem unschönen Zirkelschluss, weil die Transportmittel ihrerseits über den Begriff „Transport“ definiert sind<sup>187</sup>. Versucht man, die Begriffsbestimmung für Transportmittel aus Nr. 3 in die Definition aus Nr. 5 einzusetzen, so entsteht eine Endlosschleife ohne echten Erkenntnisgewinn. Gemeint ist damit wohl, dass kein Transport vorliegt, wenn die Tiere ohne Fahrzeug oder Behältnis befördert werden. Kein Transport ist es daher, wenn die Tiere an einen anderen Ort geführt werden.<sup>188</sup> Der Transport **beginnt** bereits mit dem „Einladen“ und **endet** erst nach dem „Entladen“.<sup>189</sup> Wichtig wird dies im Rahmen der Zeitbeschränkungen nach § 24. Das Verladen ist Teil des Transports und muss deshalb für die erlaubten Transportzeiten mitgerechnet werden. Bei der Bestimmung der abgelaufenen Transportzeit sind auch die Regelungen aus § 2 Nr. 8 bezüglich des „Versandortes“ zu beachten. Gleichbedeutend mit dem Substantiv „Transport“ verwendet die TierSchTrV das Verb „**befördern**“.<sup>190</sup> Mit „befördern“ ist also stets die Durchführung eines Transports gemeint. Vorsicht ist aber bei dem Begriff „Beförderer“ (Nr. 10) geboten. Dieser ist leider abweichend definiert<sup>191</sup>. Nicht jeder, der befördert ist daher auch Beförderer. Interessant.

## **Nr. 6, Aufenthaltsort**

Der **Aufenthaltsort** nach Nr. 6 ist jeder Ort, an dem der Transport mit dem Zweck unterbrochen wird, die Tiere ruhen zu lassen, sie zu füttern oder zu tränken. Die Verordnung qualifiziert den Begriff im weiteren Text auf verschiedene Weise. Nach § 6 I 2 Nr.3 entfällt die Pflicht, den Transport von sachkundigen Personen begleitet zu lassen, wenn das Ernähren und

---

<sup>186</sup> § 17 S. 2 TierSchTrV.

<sup>187</sup> Vgl. § 2 Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>188</sup> Es sei denn dies geschieht im Rahmen des Verladens.

<sup>189</sup> Beide Tätigkeiten werden als „Verladen“ bezeichnet, § 2 Nr. 4 TierSchTrV.

<sup>190</sup> So auch ausdrücklich der gesetzgeberische Wille, BR-Drucksache 836/96, S. 48.

<sup>191</sup> Vgl. unten Nr. 10.

Pflegen an „**geeigneten**“ **Aufenthaltsorten** sichergestellt wird. Diese spezielle Eignung bezieht sich nur auf das Ernähren und Pflegen, nicht aber auf ein eventuelles Ruhen. Höhere Anforderungen werden an die „**zugelassenen**“ **Aufenthaltsorte** i.S.v. § 24 II bzw. § 24 III i.V.m Anlage 2 gestellt. Diese müssen den Anforderungen der EG-Verordnung 1255/97 entsprechen und eine Zulassung erhalten haben. Diese Aufenthaltsorte haben zum Ziel, die negativen Einflüsse längerer Transportzeiten zu mildern, indem die Tiere entladen werden und ruhen dürfen. Eine Liste mit den zugelassenen Aufenthaltsorten hat die Europäische Kommission herausgegeben<sup>192</sup>. Die Methode des Entladens wird aber mittlerweile kritisiert. Aktuell spricht sich der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz gegen das Entladen der Tiere an den Aufenthaltsorten aus. Es verfehle sein Ziel und stelle stattdessen eine zusätzliche Belastung für die Tiere dar.

Die Aufenthaltsorte unterstehen gemäß § 16 I Nr. 5 b der Aufsicht durch die zuständige Behörde. Sollen Aufenthaltsorte während eines Transports angefahren werden, müssen sie im Transportplan nach Anlage 5 benannt werden.

### **Nr. 7, Umladeort**

Ein **Umladeort** ist ein Ort, an dem der Transport unterbrochen und das Transportmittel gewechselt wird. Die Definition wird nur zur Einschränkung der Begriffe „Versandort“ und „Bestimmungsort“ benötigt.<sup>193</sup>

### **Nr. 8, Versandort**

Die Definition des Versandorts ist auf den ersten Blick schwer zu erfassen. Man muss sich beim Lesen der einzelnen Alternativen vor Augen halten, welche Folgen von der Lage des Versandortes abhängen. Am wichtigsten ist die zeitliche Komponente. Aus der Lage des Versandorts ergibt sich der Beginn des Transports.<sup>194</sup> Es werden also die zulässige Transportdauer und die Versorgungsintervalle erst ab dem Versandort gemessen, selbst wenn das Tier bereits vorher befördert wurde. Man kann kritisieren, dass dieses „Zurückstellen der Uhr“ am Versandort alles andere als zwingend erscheint. Diejenigen Vorschriften, die eine Zeitbegrenzung beinhalten<sup>195</sup> knüpfen stets an der Dauer des Transports, also an Nummer 5, an und nicht

---

<sup>192</sup> Doc. SANCO/2677/99 Rev.37.

<sup>193</sup> § 2 Nr. 8 bzw. Nr. 9 TierSchTrV.

<sup>194</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 48.

<sup>195</sup> Beispielsweise § 24 und Anlage 2 TierSchTrV.

am Versandort. Es wird aber allgemein angenommen, dass der Versandort den Transportbeginn bzw. einen neuen Transportbeginn markiert.<sup>196</sup>

Es bestehen **vier Fallgruppen** (lit. a bis d), nach denen sich entscheidet, welcher Ort als Versandort zu bezeichnen ist. Die **erste Fallgruppe** ist unkompliziert. Versandort nach lit. a ist „der Ort, an dem ein Tier erstmals in ein Transportmittel verladen wird“<sup>197</sup>. Hier fallen der reale Ort, an dem der Transport für das Tier faktisch beginnt und der Versandort zusammen. Die drei weiteren Fallgruppen gemäß lit. b-c verlegen den Versandort künstlich nach hinten. Obwohl der Transport seinen faktischen Ausgangspunkt anderswo hatte, wird ein später erreichter Ort zum Versandort erklärt. Die **zweite Fallgruppe** (lit. b) verlegt den Versandort auf nahe gelegene Märkte und Sammelplätze. Es muss sich dabei aber um „zugelassene“ Orte handeln. Da die Verordnung keine weiteren Angaben zur Art dieser Zulassung macht, ist davon auszugehen, dass damit nicht eine spezifische Zulassung nach der TierSchTrV gemeint ist, sondern eine allgemeine Zulassung, die für Märkte und Sammelplätze in Betracht kommt. Die EG-Richtlinie 91/628/ EWG spricht diesbezüglich von einer Zulassung „nach den Gemeinschaftsvorschriften“<sup>198</sup>. In Betracht kommen Märkte und Sammelstellen mit tierseuchenrechtlicher Zulassung.<sup>199</sup> Die Entfernungsgrenze von 50 km hat den Sinn, die Verlängerung des Transports nicht ausufern zu lassen. Sie bezieht sich deshalb auf die tatsächlich zurückgelegte Entfernung und nicht auf die Luftlinie.<sup>200</sup> Andernfalls würde sich die reale Fahrtzeit der Tiere bei schlechter Verkehrsverbindung zwischen erstem Verladeort und Markt/Sammelplatz übermäßig erhöhen. Die **dritte Fallgruppe** (lit. c) verlegt den Versandort ebenfalls auf Märkte und Sammelplätze. Diese Orte müssen aber anders, als bei lit. b, nicht zugelassen sein und dürfen auch mehr als 50 km vom ersten Verladeort entfernt sein. Voraussetzung ist aber, dass den Tieren an diesen Märkten/Sammelplätzen eine achtstündige Ruhepause inklusive Tränken und Füttern gewährt wird. Die Vorschrift verweist für diese Ruhepause nicht auf die EG-Verordnung 1255/97. Damit müssen deren Anforderungen an die örtlichen Gegebenheiten nicht beachtet werden. Von der Definition des Versandorts nach lit. c sind Aufenthalts- und Umladeorte ausgeschlossen. Die **vierte Fallgruppe** umfasst jeden beliebigen Ort, an dem die

---

<sup>196</sup> Neben der Gesetzesbegründung vgl. Handbuch Niedersachsen, S. 42 f; für das parallele Problem in der Richtlinie 91/628/EWG vgl. Randl, S. 79.

<sup>197</sup> Die Textpassage „in ein Transportmittel“ ist überflüssig, weil sich dies bereits aus der Definition des Verladens nach § 2 Nr. 4 TierSchTrV ergibt.

<sup>198</sup> Art. 2 II e), 91/628/ EWG.

<sup>199</sup> So Handbuch Niedersachsen, S. 42.

<sup>200</sup> Im Ergebnis so auch Handbuch Niedersachsen, S. 43.

Tiere entladen und 24 Stunden lang versorgt werden, Aufenthalts- und Umladeort ausgenommen.

### **Nr. 9, Bestimmungsort**

Es muss endgültig entladen werden. Bei Aufenthalts- und Umladeorten handelt es sich aber nur um eine Unterbrechung, also etwas, was nachher wieder aufgenommen werden soll. Das aber ist nichts „Endgültiges“.

### **Nr. 10, Beförderer**

Der **Beförderer** ist in hohem Maße für den vorschriftsmäßigen Ablauf des Transports verantwortlich. Ihm werden zahlreiche Pflichten auferlegt. Die Definition in Nr. 10 verlangt, dass „**Tiere befördert**“ werden. Wie oben dargestellt, ist mit „befördern“ der Transport nach Nr. 5 gemeint. Dadurch, dass das Befördern „**im Rahmen seiner wirtschaftlichen Unternehmung**“ erfolgen muss, wird klargestellt, dass der Beförderer nicht derjenige sein muss, der die tatsächlichen Handlungen während des Transports ausführt (etwa das Führen eines LKW oder das Verladen der Tiere). Gemeint ist vielmehr die organisatorische und planende Tätigkeit, die den Transport auslöst und ermöglicht. Kein Beförderer ist, wer nur Unterstützung für den Transport gewährt, ohne an der Entscheidung zur Durchführung des Transports mitzuwirken.<sup>201</sup> Denn dann findet der Transport nicht mehr im Rahmen seiner wirtschaftlichen Unternehmung statt, sondern in der eines anderen. Beispiel hierfür wäre der Vermieter von Transportfahrzeugen.

Beförderer im Sinne der TierSchTrV können auch **Landwirte** sein. Wie sich im Vergleich etwa zu § 11 I zeigt (dort „gewerbliche Beförderer“), hat die Definition bewusst den Begriff der „wirtschaftlichen Unternehmung“ gewählt, der anders als der Gewerbebegriff auch die Landwirtschaft umfasst.

### **Nr. 11, Transportführer**

Der **Transportführer** ist derjenige, der den Transport faktisch begleitet.

### **Nr. 12, Grenzkontrollstelle**

Der Begriff der **Grenzkontrollstelle** wird in Abschnitt 5 der TierSchTrV (grenzüberschreitender Transport) verwendet. Europarechtliche Vorgabe ist die Richtlinie 91/496/EWG. Grenzkontrollstellen sind nur relevant, sofern ein Transport die EU Außengrenzen überschreitet.

---

<sup>201</sup> BayObLG, Beschluss vom 27. 3. 2001 - 3 ObOWi 9/01 = NSZ-RR, 2001, Heft 11, 338.

tet. Dies ergibt sich bereits aus der Verwendung des Begriffs „Drittland“. Darüber hinaus folgt es daraus, dass der Begriff der Grenzkontrollstelle in der TierSchTrV ausschließlich im Rahmen von „Einfuhr“ bzw. „Ausfuhr“ verwendet wird. Einfuhr und Ausfuhr sind im TierSchG legaldefiniert.<sup>202</sup> Bei der Einfuhr handelt es sich nur um Transporte aus einem Staat, „der der Europäischen Gemeinschaft nicht angehört“<sup>203</sup> nach Deutschland. Die Ausfuhr ist ein Transport in die Gegenrichtung. Seit der EU-Osterweiterung hat Deutschland nur noch eine EU-Außengrenze. Dies ist der Sonderfall der Grenze zur Schweiz. Im Übrigen kommen Grenzkontrollstellen nur noch an Häfen und Flughäfen in Betracht. Die Grenzkontrollstellen gehören zur Veterinärbehörde. Sie werden den Zollstellen zugeordnet.<sup>204</sup> Der Zoll nennt diese Zollstellen „befugte Zollstellen“. Die **Dokumentenprüfung** findet bei der Einfuhr statt und bezieht sich auf die Einfuhrdokumente gemäß § 37.<sup>205</sup> Bei der **Nämlichkeitskontrolle** wird überprüft, ob die Kennzeichen der Tiere bzw. der Behältnisse mit den Angaben der begleitenden Bescheinigung übereinstimmen.<sup>206</sup> Die grenzveterinärrechtliche Kontrolle erfolgt vor der zollamtlichen Abfertigung.<sup>207</sup>

---

<sup>202</sup> § 12 II 1 Nr. 1 bzw. § 13 III 1 TierSchG.

<sup>203</sup> Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Gemeinschaft sind identisch. Zum Verhältnis von Europäischer Union und den Europäischen Gemeinschaften vgl. 3.1.2.2 Europäische Gemeinschaften und Europäische Union.

<sup>204</sup> §§ 33a I 1, 36 a S. 1 TierSchTrV.

<sup>205</sup> § 39 I 1 i.V.m. §§ 37 f TierSchTrV.

<sup>206</sup> § 39 I 2 i.V.m. Anlage 7 TierSchTrV.

<sup>207</sup> [http://www.zoll-d.de/b0\\_zoll\\_und\\_steuern/d0\\_verbote\\_und\\_beschaerungen/d0\\_schutz\\_tierwelt/d0\\_tiertransporte/b0\\_ein\\_ausfuhr/](http://www.zoll-d.de/b0_zoll_und_steuern/d0_verbote_und_beschaerungen/d0_schutz_tierwelt/d0_tiertransporte/b0_ein_ausfuhr/)

### 4.3 § 3 Verbote

(1) Es ist verboten, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern oder befördern zu lassen. Dies gilt nicht für den Transport von Tieren

1. zur tierärztlichen Behandlung oder wenn der Transport sonst zur Vermeidung weiterer Schmerzen, Leiden oder Schäden notwendig ist,
2. auf tierärztliche Anweisung zu diagnostischen Zwecken oder
3. im Rahmen nach § 8 des Tierschutzgesetzes genehmigter oder nach § 8a des Tierschutzgesetzes angezeigter Tierversuche. Die §§ 26 bis 29 bleiben unberührt.

(2) Junge Säugetiere, bei denen der Nabel noch nicht vollständig abgeheilt ist, insbesondere Kälber im Alter von weniger als 14 Tagen, sowie Säugetiere, die voraussichtlich während des Transports gebären, sich in der Geburt befinden oder die vor weniger als 48 Stunden geboren haben, dürfen nicht befördert werden. Satz 1 gilt nicht

1. für Fohlen,
2. wenn der Transport zur Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden der Tiere notwendig ist oder
3. wenn Säugetiere, die sich in der Geburt befinden, zur Schlachtstätte befördert werden, sofern sie ein ungestörtes Allgemeinbefinden aufweisen und ein Tierarzt schriftlich die Transportfähigkeit bescheinigt hat. § 28 Abs. 1 bis 3 gilt entsprechend. Säugetiere, die noch nicht vom Muttertier abgesetzt sind oder die noch nicht an das selbständige Aufnehmen von Futter und Trank gewöhnt sind, dürfen nur gemeinsam mit dem Muttertier befördert werden.

#### 4.3.1 Allgemeines

Die Vorschrift legt fest, unter welchen Umständen der Transport bestimmter Tiere verboten ist. Geschützt werden Tiere, die in der konkreten Situation durch einen Transport besonders belastet würden. Wenn die Voraussetzungen des § 3 vorliegen, ist es verboten, die betreffenden Tiere „zu **befördern** oder **befördern zu lassen**“. Da „befördern“ als Verbum gleichbedeutend wie das Substantiv „Transport“ verwendet wird,<sup>208</sup> richtet sich das Verbot gegen jede Tätigkeit, die einen Transport i.S.v. § 2 Nr. 5 darstellt. Das Verbot gilt daher gegenüber jedermann. Der Begriff „befördern lassen“ erfordert, dass der Handelnde „an der Entscheidung,

---

<sup>208</sup> Vgl. hierzu oben 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

dass ein bestimmter Tiertransport durchgeführt wird, zumindest mitwirkt<sup>209</sup>. Für **Nutztiere** bestehen Sonderbestimmungen in den §§ 26 bis 29<sup>210</sup>.

#### **4.3.2 Verbot, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern (Absatz 1)**

Absatz 1 betrifft nur **Wirbeltiere**. Die Wirbeltiere (Vertebrata) bilden einen eigenen so genannten Unterstamm<sup>211</sup>. Dieser umfasst sieben Klassen<sup>212</sup>: Kieferlose<sup>213</sup>, Knorpelfische, Knochenfische, Amphibien, Reptilien, Vögel und Säugetiere. Das Transportverbot gilt nur bei Tieren, die **krank oder verletzt** sind. Wann dies der Fall ist, ergibt sich aus § 2 Nr. 2. Für kranke oder verletzte Tiere wäre ein Transport besonders belastend.<sup>214</sup> Bei Tieren, die zwar weder krank noch verletzt sind, die sich aber trotzdem in schlechter körperlicher Verfassung befinden, kommt § 4 I in Betracht.

**Ausnahmen** vom Transportverbot sind in Satz 2 normiert. **Gemäß Nummer 1 und 2** dürfen auch kranke oder verletzte Wirbeltiere transportiert werden, wenn dies letztlich im Interesse des Tieres ist, weil damit dem Tier Schmerz, Leid oder Schäden erspart werden können. Das Gesetz geht davon aus, dass der Transport zur tierärztlichen Behandlung (Nummer 1 Alt. 2) sowie zu diagnostischen Zwecken auf Anweisung des Tierarztes (Nummer 2) stets auch im Interesse des Tieres ist. Bei Nummer 1 Alt. 2, muss positiv feststehen, dass der Transport „zur Vermeidung weiterer Schmerzen, Leiden oder Schäden notwendig ist“. **Gemäß Nummer 3** dürfen bestimmte Versuchstiere auch dann befördert werden, wenn sie krank oder verletzt sind. Das Tierschutzgesetz enthält für Tierversuche, je nach Art des Versuchs, einen Genehmigungsvorbehalt bzw. eine Anzeigepflicht<sup>215</sup>. Hierauf verweist der Ausnahmetatbestand. Die Versuche aus genehmigten oder angezeigten Tierversuchen dürfen im Rahmen dieses Versuchs transportiert werden, selbst wenn sie krank oder verletzt sind. Bei den anzeigepflichtigen Versuchen schreibt § 8 a TierSchG vor, dass zwischen der Anzeige und dem Versuchsbeginn eine Frist von zwei Wochen liegen muss. Es fragt sich deshalb, ab welchem Zeitpunkt

---

<sup>209</sup> So BayObLG in: NStZ-RR 2001, Heft 11, 338.

<sup>210</sup> Zum Verhältnis der Regelungen untereinander vgl. unten 4.27.2.1 Verhältnis von § 26 zu § 3.

<sup>211</sup> Zur Anwendung des naturwissenschaftlichen Klassifikationssystems auf die TierSchTrV vgl. oben 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

<sup>212</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden Diesselhorst/Fechter, S. 19.

<sup>213</sup> Kieferlose sind fischartige Tiere, beispielsweise das Neunauge.

<sup>214</sup> TVT Merkblatt Nr. 57, S. 2.

<sup>215</sup> §§ 8, 8 a TierSchG.

die Versuchstiere transportiert werden dürfen. Es kommen zwei Zeitpunkte in Betracht. Erstens die Anzeige, zweitens der Versuchsbeginn nach Fristablauf. Entscheidend ist, ob man davon ausgeht, dass auch ein Transport vor Versuchsbeginn bereits „im Rahmen“ eines angezeigten Tierversuchs stattfindet. Dafür lässt sich vorbringen, dass „im Rahmen“ von Tierversuchen durchaus auch Vorbereitungsmaßnahmen erforderlich sind. Dagegen spricht aber, dass innerhalb der Zweiwochenfrist ein Schwebezustand besteht, in dem die zuständige Behörde noch die Möglichkeit hat, den angezeigten Versuch zu untersagen<sup>216</sup>. Die Frage lässt sich durch einen Blick in die europäische Transport-Richtlinie entscheiden. Diese sieht eine Ausnahme nur vor, wenn die Tiere „zu von der zuständigen Behörde genehmigten wissenschaftlichen Forschungszwecken befördert werden“.<sup>217</sup> Die Situation, dass noch gar nicht feststeht, ob der Versuch durchgeführt werden kann, lässt sich nur schwerlich unter diesen Wortlaut der Transport-Richtlinie subsumieren.

Für kranke oder verletzte **Nutztiere** bestehen in den §§ 26 bis 29 Sondervorschriften. Zu deren Verhältnis zu § 3 vergleiche dort.

#### **4.3.3 Verbot, junge Säugetiere zu transportieren (Absatz 2)**

Absatz 2 betrifft nur **Säugetiere** (Mammalia). Wie bereits oben dargestellt, handelt es sich dabei um eine der sieben Klassen der Wirbeltiere<sup>218</sup>. Sie sind die am höchsten entwickelten Tiere. Gemeinsame Merkmale sind insbesondere: Warmblütigkeit, Atmung von Luftsauerstoff durch Lungen sowie zwei Großhirnhälften, die durch zwei Nervenfasenstränge verbunden sind. Die Säugetiere unterteilen sich in folgende Ordnungen: Kloakentiere, Beuteltiere, Insektenfresser, Flattertiere, Herrentiere, Zahnarme, Schuppentiere, Hasenartige, Nagetiere, Raubtiere, Robben, Wale, Röhrenzähner, Unpaarhufer und Paarhufer, Rüsseltiere, Schliefer, Seekühe. Wem überraschenderweise nicht all diese Ordnungen unmittelbar geläufig sind, mag es leichter fallen, von der Kategorie der Wirbeltiere auszugehen und eine negative Abgrenzung zu den sechs anderen Klassen vorzunehmen.

Für **Haushunde** und **Hauskatze** unter acht Wochen, findet sich ein weiteres Verbot in § 31 II 1.

---

<sup>216</sup> § 8a V TierSchG.

<sup>217</sup> Art. 3 Abs. I b) ii), 91/628/EWG.

<sup>218</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden Diesselhorst/Fechter, S. 531 f.

#### 4.3.4 Folgen eines Verstoßes

**Ordnungswidrigkeit.** Der Transport entgegen Absatz 1 (kranke oder verletzte Wirbeltiere) stellt eine Ordnungswidrigkeit dar,<sup>219</sup> ebenso der Transport entgegen Absatz 2 Satz 1. Keine Ordnungswidrigkeit ist eine Beförderung entgegen Absatz 2 Satz 3 ohne Muttertier. Hier kann aber gleichzeitig eine Verletzung des § 6 III 1 oder 2 eintreten. Diese Vorschrift ist wiederum als Ordnungswidrigkeit qualifiziert. Daneben sind in § 18 TierSchG einige Handlungen als Ordnungswidrigkeit qualifiziert, die in Betracht kommen könnten.

**Im Normalfall keine Straftat.** Der bloße Verstoß gegen Normen des TierSchTrV erfüllt nicht automatisch den Straftatbestand des § 17 TierSchG. Gerade bei längeren Tiertransporten liegt aber der Tatbestand des § 17 Nr. 2 b nicht fern, wenn unsachgemäß transportiert wird.

**Widerruf der Erlaubnis.** Die Nichtbeachtung des § 3 weist auf eine mangelhafte Zuverlässigkeit bezüglich des Tierschutzes hin. Deshalb ist an einen Widerruf der Erlaubnis gemäß § 49 VwVfG zu denken.<sup>220</sup>

**Entzug der Sachkundebescheinigung.** Je nach Schwere des Verstoßes ist auch der Entzug der Sachkundebescheinigung nach § 13 VIII möglich.

**Unmittelbare Maßnahmen.** Wird ein Verstoß gegen die TierSchTrV während des Transports festgestellt, kann die zuständige Behörde nach § 41 III einige Maßnahmen in Bezug auf den konkreten Transport treffen.

**Exportsubventionen.** Die Zahlung von EU-Ausfuhrerstattungen ist abhängig von der Einhaltung der gemeinschaftlichen Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport.<sup>221</sup>

**Maßnahmen nach dem TierSchG.** Auch das TierSchG stellt einige Maßnahmen bereit, die ergriffen werden können, wenn die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Zu nennen sind insbesondere das Verbot der Betreuung von Tieren,<sup>222</sup> die Einziehung von Tieren,<sup>223</sup> und das Berufsverbot.<sup>224</sup>

---

<sup>219</sup> § 42 I Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>220</sup> Siehe hierzu auch § 11 a TierSchTrV.

<sup>221</sup> Art. 33 IV Verordnung (EG )1254/1999.

<sup>222</sup> § 16 a I 2 Nr. 3 TierSchG.

<sup>223</sup> § 19 TierSchG.

<sup>224</sup> § 20 TierSchG.

#### **4.4. § 4 Grundsätze**

(1) Ein Wirbeltier darf nur befördert werden, sofern sein körperlicher Zustand den geplanten Transport erlaubt und für den Transport sowie die Übernahme des Tieres am Bestimmungsort die erforderlichen Vorkehrungen getroffen sind.

(2) Während eines Transports muß dem Wirbeltier genügend Raum zur Verfügung stehen. Werden mehrere Wirbeltiere befördert, so muß jedem Tier ein uneingeschränkt benutzbarer Raum zur Verfügung stehen, der so bemessen ist, daß alle Tiere in ihrer natürlichen aufrechten Haltung stehen sowie alle Tiere mit Ausnahme erwachsener Pferde gleichzeitig liegen können, wenn nicht zur Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden der Tiere andere Erfordernisse bestehen. Bei der Bemessung des uneingeschränkt benutzbaren Raumes müssen die Art, das Gewicht, die Größe, das Alter, der jeweilige Zustand der Tiere und die Dauer des Transports berücksichtigt sein.

(3) Bei einem Wirbeltier, das während eines Transports erkrankt oder verletzt wird, haben der Beförderer und der Transportführer unverzüglich eine Notbehandlung durchzuführen oder zu veranlassen, soweit dies auf Grund der Belastungen des Tieres erforderlich ist. Soweit notwendig sind die Tiere tierärztlich zu behandeln oder unter Vermeidung von Schmerzen oder Leiden zu töten. Für Nutztiere, die während eines Transports erkranken oder sich verletzen, gilt § 29.

(4) Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß die Wirbeltiere unbeschadet der zum Ernähren und Pflegen der Tiere erforderlichen Pausen unverzüglich und unter Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden an ihren Bestimmungsort befördert werden. Bei einem Aufenthalt von mehr als zwei Stunden sind gegebenenfalls notwendige Vorkehrungen zum Ernähren und Pflegen der Wirbeltiere zu treffen; soweit notwendig, sind die Tiere zu entladen und unterzubringen. Am Bestimmungsort sind die Tiere unverzüglich zu entladen.

#### 4.4.1 Allgemeines

Die Vorschrift gilt nur für den Transport von **Wirbeltieren**<sup>225</sup>. Soweit teilweise der allgemeine Begriff „Tier“ verwendet wird, bezieht sich dies stets auf vorhergehende Sätze, die ausschließlich Wirbeltiere betreffen.

Die Regelungen des § 4 verfolgen das **Ziel**, die Transportbelastungen zu minimieren.<sup>226</sup> Dazu werden einige Grundsätze aufgestellt.

#### 4.4.2 Körperlicher Zustand, notwendige Vorkehrungen (Absatz 1)

Absatz 1 nennt zwei allgemeine Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit ein Wirbeltier befördert werden darf. Sie beziehen sich auf den Zustand des Tieres sowie die erforderlichen Vorkehrungen für den Transport und die Übernahme am Bestimmungsort. Absatz 1 ist sehr allgemein gehalten und deshalb schwer einzugrenzen. **Körperlicher Zustand.** Der körperliche Zustand des Tieres muss den geplanten Transport erlauben. Damit sind nicht kranke oder verletzte Tiere gemeint, denn diese werden schon von § 3 I erfasst. Das gleiche gilt für die jungen Säugetiere nach § 3 II. Von § 4 I werden, ähnlich wie bei § 3, solche Tiere erfasst, deren Zustand einem Transport entgegensteht. Während aber § 3 nur auf den körperlichen Zustand des Tieres abstellt, ist bei § 4 I eine Relation zwischen dem körperlichen Zustand und dem konkret geplanten Transport herzustellen. Es ist danach zu fragen, ob das Tier „den geplanten Transport ohne unzumutbare Beeinflussung des Wohlbefindens überstehen“ wird.<sup>227</sup> Der körperliche Zustand eines schwachen Tiers mag beispielsweise einen kurzen Transport erlauben, einen Ferntransport dagegen nicht. Je stärker also die Belastungen des konkreten Transports sind, umso besser muss auch der körperliche Zustand des Tieres sein. **Erforderliche Vorkehrungen.** Damit sind insbesondere Vorkehrungen gemeint, die die Betreuung der Tiere sicherstellen. Das ergibt sich zwar nicht aus dem Gesetzeswortlaut, wohl aber aus der Begründung und dem entsprechenden Passus der Transportrichtlinie, den Absatz 1 umsetzen sollte.<sup>228</sup>

---

<sup>225</sup> Zum Begriff der Wirbeltiere vgl. 4.3.2 Verbot, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern (Absatz 1).

<sup>226</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 50.

<sup>227</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 50.

<sup>228</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 50; Art. 3 I b) S.1 Richtlinie 91/628/EWG.

#### 4.4.3 Verfügbarer Raum (Absatz 2)

**Genügend Raum.** Absatz 2 Satz 1 schreibt vor, dass dem Tier „genügend“ Raum zur Verfügung stehen muss. Es stellt sich die Frage, welchem Zweck der Raum genügen muss. Laut Gesetzesbegründung soll Absatz 2 sicherstellen, dass das Wohlbefinden der Tiere nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird.<sup>229</sup> „Genügend“ heißt also, dass der Platz ausreicht, um vermeidbare Beeinträchtigungen auszuschließen. Aber auch diese Erkenntnis hilft noch nicht wesentlich weiter, denn es bleibt unklar, was als unvermeidbare Beeinträchtigung anzusehen ist. Letztlich ließe sich technisch fast jede Beeinträchtigung vermeiden, wenn ein entsprechender Aufwand getrieben wird. Das kann aber kaum gemeint sein.

**Stehen und Liegen.** Etwas konkreter als Satz 1 werden die Sätze 2 und 3. Der Platz muss so bemessen sein, dass die Tiere in ihrer natürlichen aufrechten Haltung stehen können und liegen können. Dazu muss über dem höchsten Punkt der Tiere noch ein Sicherheitsabstand eingeplant werden. Empfohlen wird teilweise ein Abstand von mindestens zehn Zentimetern,<sup>230</sup> teilweise von mindestens zwanzig Zentimetern. Bei geschlechtsreifen männlichen Rindern ist an die Höchstgrenze von fünfzig Zentimetern zu denken.<sup>231</sup> Bei mehrstöckigen Transportfahrzeugen mit höhenverstellbaren Zwischenböden werden diese oft gleichzeitig als Höhenbegrenzung eingesetzt. Bei der Bemessung der Raumhöhe ist zu beachten, dass die Luftventilation auch dann noch gewährleistet sein muss, wenn alle Tiere stehen. Erwachsene Pferde müssen nicht liegen können. Auch zuviel Platz kann schädlich sein, nämlich dann, wenn die Tiere durch Begrenzungen vor Transportbewegungen geschützt werden müssen. Für Nutztiere ist dies ausdrücklich geregelt.<sup>232</sup> Satz 3 nennt Kriterien, die bei der Bemessung des Raumes zu berücksichtigen sind. Mit „Art“ des Tieres ist Art im Sinne der Taxonomie gemeint.<sup>233</sup>

**Nutztiere.** Für Nutztiere besteht eine zusätzliche Regelung in § 23.

---

<sup>229</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 50.

<sup>230</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 44.

<sup>231</sup> § 23 I 2 TierSchTrV.

<sup>232</sup> § 23 I 1 a. E TierSchTrV.

<sup>233</sup> Zur Anwendung des naturwissenschaftlichen Klassifikationssystems auf die TierSchTrV vgl. oben 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

#### 4.4.4 Erkrankung und Verletzung während des Transports (Absatz 3)

Absatz 3 behandelt Erkrankungen und Verletzungen, die während des Transports eintreten. Nachdem auch das Verladen zum Transport zählt,<sup>234</sup> sind auch Erkrankungen und Verletzungen, die in dieser Zeit eintreten, nach § 4 Absatz 3 zu beurteilen. Ist ein Tier schon vor Transportbeginn krank oder verletzt, so gilt § 3 I. Wann ein Tier krank oder verletzt ist, ergibt sich aus § 2 Nr. 2. Je nach Schwere der Belastung müssen Beförderer und Transportführer entsprechend reagieren. Die vier Möglichkeiten sind: keinerlei Maßnahme, eine nichtärztliche Notbehandlung, eine ärztliche Behandlung oder das Töten des Tiers. Für Nutztiere gilt ergänzend § 29.

**Keinerlei Maßnahme.** Trotz Erkrankung oder Verletzung bedarf es keiner Notbehandlung, wenn eine solche nicht erforderlich ist. Die amtliche Begründung zieht die Grenze der Erforderlichkeit bei Bagatellerkrankungen und Bagatellverletzungen. Das ist etwas inkonsequent, denn Tiere mit derartigen Erkrankungen oder Verletzungen gelten gemäß § 2 Nr. 2 gar nicht als krank oder verletzt. Damit ist § 4 III in diesen Fällen schon deshalb nicht anwendbar. Dann hätte die Voraussetzung der Erforderlichkeit aber keine eigenständige Bedeutung. Es muss daher auch Tiere geben, deren Erkrankung oder Verletzung zwar die Bagatellschwelle übersteigt, bei denen aber trotzdem keine Notbehandlung erforderlich ist. Die Erforderlichkeit hängt von den Belastungen ab, denen das Tier ausgesetzt ist. Die Notbehandlung ist das Mittel, durch das Belastungen abgestellt werden sollen, soweit sie die Schwelle der Erforderlichkeit überschreiten. In ähnlicher Weise gebraucht das TierSchG den Begriff der Erforderlichkeit bei der Betäubungspflicht, § 5 TierSchG. Dort sind in § 5 II und III TierSchG einige Fälle normiert, bei denen eine Betäubung nicht erforderlich ist. Gegen eine zu hohe Erforderlichkeitsgrenze bei § 4 III spricht allerdings, dass die der TierSchTrV zugrunde liegende Richtlinie eine Erforderlichkeitsgrenze für diese Fälle überhaupt nicht vorsieht.<sup>235</sup>

**Nichtärztliche Notbehandlung.** Ist die eben genannte Grenze der Erforderlichkeit überschritten, müssen Beförderer und Transporteur unverzüglich eine Notbehandlung durchführen oder eine solche veranlassen. Unverzüglich bedeutet ohne schuldhaftes Zögern. Wie die Notbehandlung auszusehen hat, wird nicht vorgeschrieben. Sie muss aber dazu führen, dass die Belastung des Tieres unter die Erforderlichkeitsgrenze abgesenkt wird. Denn andernfalls wäre unverzüglich eine weitere Notbehandlung durchzuführen.

---

<sup>234</sup> § 2 Nr. 4 TierSchTrV.

<sup>235</sup> Art. 3 I c) Richtlinie 91/628/EWG.

**Tierärztliche Behandlung.** Eine Behandlung durch einen Tierarzt ist dann notwendig, wenn die normale Notbehandlung nicht geeignet ist, die Belastungen unter die genannte Erforderlichkeitsgrenze abzusenken.

**Töten des Tieres.** Als Alternative zur tierärztlichen Behandlung nennt das Gesetz die Tötung des Tieres. Dem Wortlaut lässt sich nicht entnehmen, ob die Alternativen gleichrangig nebeneinander stehen oder ob ein Verhältnis der Subsidiarität besteht.

#### **4.4.5 Schneller und schonender Transport (Absatz 4)**

Die Tiere sollen so zügig wie möglich befördert werden, damit die Transportzeit kurz gehalten werden kann. Schmerzen, Leiden und Schäden sind zu vermeiden. Mit „vermeiden“ kann aber nicht „ausschließen“ gemeint sein, denn schließlich wird ein gewisser Schmerz andernorts ausdrücklich erlaubt. Beispiel hierfür sind die Treibhilfen.

#### **4.4.6 Folgen eines Verstoßes**

Eine Zuwiderhandlung gegen § 4 ist **keine Ordnungswidrigkeit**. Weitere denkbare Folgen von Verstößen gegen Vorschriften der TierSchTrV sind bei § 3 dargestellt.

## 4.5. § 5 Verladen

(1) Wirbeltiere dürfen nur unter Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden verladen werden. Insbesondere dürfen hierbei,

1. Säugetiere nicht am Kopf, an den Ohren, an den Hörnern, an den Beinen, am Schwanz oder am Fell hochgehoben oder gezogen und

2. Vögel nicht am Kopf oder am Gefieder hochgehoben

werden. Dies gilt nicht für die Anwendung anerkannter tierartspezifischer Fixationsmaßnahmen.

(2) Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß

1. für das Verladen der Tiere geeignete Vorrichtungen wie Brücken, Rampen oder Stege (Verladeeinrichtungen) verwendet werden, die mindestens den Anforderungen nach Anlage 1 entsprechen,

2. die Bodenfläche der Verladeeinrichtung so beschaffen ist, daß ein Ausrutschen der Tiere verhindert wird,

3. Verladeeinrichtungen mit einem Seitenschutz versehen sind, der so beschaffen ist, daß die Tiere ihn nicht überwinden, keine Gliedmaßen herausstrecken und sich nicht verletzen können, und

4. mechanische Vorrichtungen, in denen Säugetiere hängend verladen werden, nicht verwendet werden. Satz 1 gilt nicht beim Transport in Behältnissen. Satz 1 Nr. 3 gilt nicht, wenn die Verladehöhe weniger als 50 Zentimeter beträgt und die Tiere einzeln geführt werden.

(3) Treibhilfen dürfen nur zum Leiten der Tiere verwendet werden. Die Anwendung elektrischer Treibhilfen ist verboten. Abweichend von Satz 2 ist die Anwendung elektrischer Treibhilfen bei gesunden und nicht verletzten über einem Jahr alten Rindern und über vier Monate alten Schweinen, die die Fortbewegung verweigern, zulässig. Sie dürfen nur insoweit und in solchen Abständen angewendet werden, wie dies zum Treiben der Tiere unerlässlich ist; dabei müssen die Tiere Raum zum Ausweichen haben. Die Stromstöße dürfen nur auf der Hinterbeinmuskulatur und mit einem Gerät verabreicht werden, das auf Grund seiner Bauart die einzelnen Stromstöße automatisch auf höchstens zwei Sekunden begrenzt.

(4) Werden warmblütige Wirbeltiere verschiedener Arten in demselben Transportmittel befördert, so sind sie nach Arten zu trennen. Dies gilt nicht für Tiere, bei denen die Trennung eine Belastung darstellen könnte. Tiere, die gegenüber anderen Tieren nachhaltig Unverträglichkeiten zeigen, oder gegen die sich nachhaltig aggressives Verhalten richtet, sind getrennt zu befördern. Werden Tiere verschiedenen Alters in demselben Transportmittel

befördert, so sind ausgewachsene Tiere und Jungtiere voneinander getrennt zu halten. Satz 4 gilt nicht für säugende Tiere mit nicht abgesetzter Nachzucht oder Säugetiere, die noch nicht an das selbständige Aufnehmen von Futter und Trank gewöhnt sind. Werden Tiere in Gruppen verladen, sollen deren Gewichtsunterschiede 20 vom Hundert - bezogen auf das schwerste Tier - nicht überschreiten.

(5) Anbindevorrichtungen dürfen nur verwendet werden, wenn den Tieren hierdurch keine vermeidbaren Schmerzen, Leiden oder Schäden entstehen können. Sie müssen so beschaffen sein, daß sie den zu erwartenden Belastungen standhalten und die Tiere Futter und Wasser aufnehmen sowie, mit Ausnahme erwachsener Pferde, sich niederlegen können. Tiere dürfen nicht an Hörnern oder Nasenringen angebunden werden.

(6) Wirbeltiere dürfen in Transportmitteln nicht zusammen mit Transportgütern verladen werden, durch die Schmerzen, Leiden oder Schäden der Tiere verursacht werden können.

#### 4.5.1 Allgemeines

Die Vorschrift trägt die amtliche Überschrift „Verladen“. Davon ist eigentlich nur der Zeitraum des Verbringens in ein oder aus einem Transportmittel umfasst<sup>236</sup>. Dennoch regelt § 5 auch generelle Transportanforderungen, die nicht zwingend mit dem Verladevorgang zusammenhängen.

#### 4.5.2 Grundsatz der schonenden Verladung (Absatz 1)

Wirbeltiere dürfen nur unter **Vermeidung von Schmerz, Leiden oder Schäden**<sup>237</sup> verladen werden. Das versteht sich eigentlich von selbst. Das Verladen ist aber eine besonders kritische Situation, so dass eine ausdrückliche Regelung angemessen erscheint. Die Tiere werden aus ihrer gewohnten Umgebung genommen und müssen dazu gebracht werden, Rampen etc. zu benutzen, die für sie schwierig zu begehen sind. Nicht zuletzt ist auch der Verladende oftmals gefährdet, etwa beim Verladen von Rindern. **Vermeidung**. Der Begriff der Vermeidung bedeutet, dass Schmerz, Leiden oder Schäden minimiert werden sollen, nicht aber, dass sie voll-

---

<sup>236</sup> Vgl. Begriffsbestimmung in § 2 Nr. 4.

<sup>237</sup> Vgl. zu diesen Begriffen 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

ständig ausgeschlossen werden müssen.<sup>238</sup> Abgesehen davon, dass dies unter den aktuellen Bedingungen kaum durchführbar wäre, sprechen weitere Argumente für diese Auslegung. § 5 selbst erlaubt einige Belastungen ausdrücklich. Ein Beispiel ist der Einsatz elektrischer Treibhilfen.<sup>239</sup> Würde man Absatz 1 als vollständigen Ausschluss jeder Belastung interpretieren, so wäre § 5 in sich widersprüchlich. Daneben nennt auch die amtliche Begründung als Ziel der Regelung, „die Belastungen der Tiere so gering wie möglich zu halten“.<sup>240</sup> Absatz 1 solle vermeiden, dass den Tieren beim Verladen „erhebliche Schmerzen oder Leiden zugefügt werden“.<sup>241</sup> Als Maßstab dafür, wo bei § 5 die Grenze der Erheblichkeit verläuft, könnten die ausdrücklich gestatteten bzw. verbotenen Belastungen vergleichsweise herangezogen werden. Zugelassen sind etwa anerkannte tierartspezifische Fixationsmaßnahmen und der maßvolle Einsatz elektrischer Treibhilfen. Vor allem aber der Gedanke aus Absatz 3, dass bestimmte Beeinträchtigungen zulässig sein müssen, wenn sie für das Verladen unerlässlich sind, kann herangezogen werden. Dies steht dann auch im Einklang mit dem Wortlaut, denn vermieden werden kann nur, was nicht unvermeidbar ist. **Zwei Kriterien** müssen also beachtet und in Beziehung gesetzt werden: erstens die Frage nach der Erheblichkeit der Beeinträchtigung, zweitens das Kriterium der Vermeidbarkeit. Im Zuge einer tierschutzgerechteren Entwicklung der Einrichtungen an Betrieben und Fahrzeugen sollten die Fälle unvermeidbarer Beeinträchtigungen letztlich gegen Null gehen.

**Säugetiere und Vögel.** In Satz 2 werden beispielhaft Methoden genannt, die bei der jeweiligen Tierklasse<sup>242</sup> nicht angewendet werden dürfen. Durch die Wortwahl „insbesondere“ wird deutlich gemacht, dass die genannten Methoden nur einen Teil der zu vermeidenden Methoden darstellen. Von diesem Verbot ausgenommen sind aber die **anerkannten tierartspezifischen Fixationsmaßnahmen**. Die Maßnahmen sind tierartspezifisch, das heißt dass eine Maßnahme, die bei einer Tierart zulässig ist, bei einer anderen trotzdem zu vermeiden ist.

---

<sup>238</sup> Hierzu a. A. wohl Hirt, § 5 Rn. 1.

<sup>239</sup> § 5 III 2 TierSchTrV.

<sup>240</sup> BR-Drucksache 836/98, S. 51.

<sup>241</sup> BR-Drucksache 836/98, S. 51.

<sup>242</sup> Zur Anwendung des naturwissenschaftlichen Klassifikationssystems auf die TierSchTrV vgl. 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

### 4.5.3 Verladevorrichtungen (Absatz 2)

Der Beförderer und der Transportführer<sup>243</sup> werden verpflichtet, für die Verwendung geeigneter Verladeeinrichtungen zu sorgen und die Verwendung bestimmter sonstiger Vorrichtungen zu unterbinden. **Verladeeinrichtungen** sind Brücken, Rampen oder Stege. Sie werden benötigt, damit die Tiere in das bzw. aus dem Transportmittel verbracht werden können. Viele Fahrzeuge verfügen über eine solche Einrichtung, die oft gleichzeitig mit einem Seitenschutz versehen ist. Gemäß Nummer 1 müssen die Verladeeinrichtungen zum Verladen geeignet sein. Das überrascht nicht. Gemeint ist wohl eine Eignung dahingehend, dass Belastungen und Verletzungsrisiken minimiert werden. Anlage 1 stellt Anforderungen an den Neigungswinkel sowie an die Höhe des ersten und letzten „Schrittes“ auf bzw. von der Verladeeinrichtung. Nummer 2 schreibt einen rutschfesten Boden vor. Das entspricht in etwa der Regelung des § 7 Nr. 7. Es ist aber zu bedenken, dass das Ausrutschen der Tiere durch die Neigung begünstigt wird. Es können deshalb auch Querträger notwendig werden. Einstreu auf der Verladeeinrichtung kann die Rutschfestigkeit erhöhen und wirkt sich auch positiv auf das Verhalten der Tiere aus.

**Ausnahmen.** Die Verpflichtung für Beförderer und Transportführer besteht nicht, wenn in Behältnissen transportiert wird. Gemeint ist damit das Verladen der Behältnisse auf das Transportfahrzeug. Hierbei müssen verständlicherweise keine rutschfesten Verladeeinrichtungen benutzt werden, weil die Tiere selbst gar nicht gehen. Sehr wohl anwendbar ist § 5 II 1, wenn die Tiere in die Behältnisse verbracht werden. Andernfalls wäre es beispielsweise erlaubt, Säugetiere beim Verbringen in Behältnisse hängend zu verladen. Das stünde aber im Widerspruch zum Verbot Anhang Kapitel I, A, Nr. 4 der Richtlinie.

### 4.5.4 Treibhilfen (Absatz 3)

Treibhilfen werden als Hilfsmittel eingesetzt, um die Tiere zur Bewegung zu veranlassen und ihnen die Richtung vorzugeben. Verbreitet sind beispielsweise Stöcke. Der Handel bietet auch Paddel, Bretter und Patschen an. Diese erzeugen teilweise ein Geräusch, um die Wirkung zu unterstützen. Absatz 3 soll den unsachgemäßen Einsatz dieser Treibhilfen verhindern.<sup>244</sup>

**Leiten.** Die Treibhilfen dürfen nur zum Leiten eingesetzt werden. Nach der normalen Wortbedeutung würde das bedeuten, dass eine Bewegung des Tieres nur gelenkt, nicht aber zum

---

<sup>243</sup> Zu diesen Begriffen vgl. § 2 Nr. 10 bzw. Nr. 11.

<sup>244</sup> BR-Drucksache 836/98, S. 51.

Beispiel initiiert werden darf. Satz 3 zeigt aber, dass Treibhilfen auch eingesetzt werden können, um die Tiere zur Bewegung zu veranlassen. Der Begriff „Leiten“ sagt noch nichts über die Intensität aus, mit der auf die Tiere eingewirkt werden darf. Im Hinblick auf Absatz I Satz 1 ist jedenfalls eine Minimierung der Beeinträchtigung zu verlangen. In der Praxis keine absolute Ausnahme sind Verletzungen beim Verladevorgang. Bleibt ein Tier danach liegen, stellt sich die Frage, ob es mit Hilfe von Treibhilfen zum Aufstehen „geleitet“ werden darf. Dagegen sprechen aber die insoweit einschlägigen Vorschriften in § 4 III bzw. § 29.

**Elektrische Treibhilfen.** Der Einsatz elektrischer Treibhilfen ist grundsätzlich verboten. In engen Grenzen dürfen sie aber doch verwendet werden. Sie sind ausschließlich bei **Rindern** und **Schweinen** zulässig. Es besteht ein **Mindestalter**. Rinder müssen mindestens ein Jahr, Schweine mindestens vier Monate alt sein. Der Elektrotreiber darf nur dann eingesetzt werden, wenn das Tier die **Fortbewegung verweigert**. Bleibt ein Tier kurz stehen und zögert, was zum Beispiel oft an Stufen und Schwellen vorkommt, kann noch nicht von einer Verweigerung gesprochen werden. Ausmaß und Frequenz des Einsatzes müssen zum Treiben **unerlässlich** sein. Beides muss also auf das Minimum reduziert werden, das gerade den Zweck des Treibens erfüllt. Die Tiere müssen Raum zum Ausweichen haben. Es dürfen nur solche Elektrotreiber benutzt werden, die den Stromstoß nach zwei Sekunden automatisch abschalten. Auch wenn andere Geräte noch im Handel erhältlich sind, dürfen sie nicht benutzt werden. Das gilt selbst dann, wenn der Verwender jeweils nach höchstens zwei Sekunden manuell abschalten würde. Alte Geräte ohne automatische Abschaltung dürfen seit 31.12.1997 nicht mehr verwendet werden, § 43 II.

#### 4.5.5 Gruppenbildung (Absatz 4)

Nicht alle Tiere können in einer Gruppe transportiert werden. Verletzungen sind zu befürchten, wenn unter den Tieren **Unverträglichkeiten** bestehen. Durch die Trennung der betreffenden Tiere sollen solche Verletzungen vermieden werden.<sup>245</sup> Die Trennung kann durch Zwischenwände realisiert werden oder durch die Benutzung verschiedener Ebenen.

**Trennung verschiedener Arten.** Bei warmblütigen Wirbeltieren<sup>246</sup> sind verschiedene Arten<sup>247</sup> voneinander zu trennen. Eine Ausnahme besteht, wenn die Tiere durch die Trennung

---

<sup>245</sup> BR-Drucksache 836/98, S. 51.

<sup>246</sup> Vgl. 4.3.2 Verbot, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern (Absatz 1).

<sup>247</sup> Vgl. 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

belastet würden. „Warmblütig“ bedeutet, dass ein Tier seine Körpertemperatur in einem bestimmten Toleranzbereich unabhängig von der Außentemperatur regulieren kann (homoiotherm).<sup>248</sup> **Unverträgliches Verhalten.** Wenn sich einzelne Tiere im Umgang mit anderen Tieren unverträglich zeigen, müssen sie allein abgetrennt werden. Die Unverträglichkeit kann darin liegen, dass das Tier anderen gegenüber aggressiv ist. Sie kann aber auch darin liegen, dass das Tier die Aggression anderer auf sich zieht. **Altersunterschiede.** Ausgewachsene Tiere und Jungtiere sind zu trennen. Eine Ausnahme gilt aber bei nicht abgesetzter Nachzucht und Tieren, die noch nicht an selbständiges Futteraufnehmen gewöhnt sind. **Gewichtsunterschiede.** Die Tiere müssen in etwa gleich schwer sein. Es ist vom schwersten Tier auszugehen. Das leichteste Tier darf höchstens 20 Prozent leichter sein als das schwerste Tier. **Nutztiere.** Für Nutztiere bestehen noch ergänzende Regeln in § 23.

#### 4.5.6 Anbindevorrichtungen (Absatz 5)

Das Anbinden der Tiere im Transportmittel ist zulässig, es sind aber bestimmte Punkte zu beachten. **Belastungsvermeidung.** Absatz 5 Satz 1 stellt klar, dass der Zweck des Anbindens für sich genommen noch kein vernünftiger Grund im Sinne des § 1 Satz 2 TierSchG ist. Schmerzen, Leiden oder Schäden müssen vermieden werden. Gefährlich sind vor allem die Fahrtbewegungen, wenn die Trägheit die Tiere im Verhältnis zum Transportmittel beschleunigt.

#### 4.5.7 Gefährliche Transportgüter (Absatz 6)

Andere Transportgüter als Tiere dürfen sich nicht im selben Transportmittel befinden, wenn dadurch Gefahr für die Tiere entsteht.

---

<sup>248</sup> Kaestner, S. 260.

## 4.6 § 6 Ernähren und Pflegen

1) Der Beförderer hat sicherzustellen, daß der Transport zum Ernähren und Pflegen der Wirbeltiere unter Berücksichtigung von Anzahl und Art der Tiere sowie der Dauer des Transports von ausreichend vielen Personen mit den hierfür notwendigen Kenntnissen und Fähigkeiten begleitet wird. Dies gilt nicht, wenn

1. die Tiere in Behältnissen befördert werden, die über geeignete Fütterungs- und auslaufsichere Tränkvorrichtungen verfügen, und Nahrung und Flüssigkeit für einen mindestens doppelt so langen Transport wie den geplanten beigegeben sind,
2. der Transportführer diese Verpflichtung des Beförderers übernimmt oder
3. der Absender einen Beauftragten bestimmt hat, der das Ernähren und Pflegen der Tiere an geeigneten Aufenthaltsorten sicherstellt.

(2) Der Beförderer hat sich zu vergewissern, daß

1. der Empfänger die für die Übernahme der Tiere notwendigen Vorkehrungen und,
2. im Falle eines Transports nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 3, der Absender die notwendigen Vorkehrungen zum Ernähren und Pflegen der Tiere während des Transports getroffen hat. Ist es im Falle eines Transports nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 nicht möglich, die Behältnisse einzusehen, so hat sich der Beförderer in den Fällen, in denen der Absender die Tiere in die Behältnisse verbringt, schriftlich bestätigen zu lassen, daß die Anforderungen nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 von diesem erfüllt sind.

(3) Im Rahmen ihrer Verpflichtung nach Absatz 1 haben der Beförderer, der Transportführer oder der Beauftragte des Absenders sicherzustellen, daß die Wirbeltiere unter Beachtung der Anforderungen der Anlage 2 ernährt und gepflegt werden. Sofern in Anlage 2 oder in § 30 oder 31 nichts anderes bestimmt ist, ist hierbei sicherzustellen, daß Säugetiere und Vögel während des Transports spätestens nach jeweils 24 Stunden gefüttert und spätestens nach jeweils 12 Stunden getränkt werden. Die nach den Sätzen 1 und 2 einzuhaltenen Fristen können im Einzelfall um höchstens zwei Stunden überschritten werden, wenn dies für die Tiere weniger belastend ist. Das Füttern und Tränken kann entfallen, wenn die Tiere während des Transports jederzeit Zugang zu Nahrung und Flüssigkeit haben.

(4) Für das Ernähren und Pflegen der Tiere muß eine geeignete Beleuchtung vorhanden sein.

### **4.6.1 Allgemeines**

Die Vorschrift stellt Grundregeln für das Ernähren und Pflegen während des Transports auf. Pflegen ist jede Versorgung der Tiere außer Ernähren. **Verpflichtete Personen.** Hauptverpflichteter im Rahmen des § 6 ist der Beförderer. Er kann seine Pflichten teilweise auf den Transportführer oder einen Beauftragten übertragen.

### **4.6.2 Pflichten**

Der Beförderer muss sicherstellen, dass genügend qualifizierte Personen den Transport begleiten, um die Tiere zu ernähren und zu pflegen. Die Pflicht entfällt bei Transporten in speziellen Behältnissen. Die Pflicht des Beförderers entfällt auch, wenn sie vom Transportführer übernommen wird oder wenn ein Beauftragter das Ernähren und Pflegen an Aufenthaltsorten sicherstellt. In diesem Fall sind diese Personen auch verantwortlich für die Einhaltung des Absatz 3.

Die Pflichten des Beförderers aus Absatz 2 sind nicht übertragbar. Nach Absatz 3 muss derjenige, den die Pflicht aus Absatz 1 trifft, die Mindestanforderungen sicherstellen.

### **4.6.3 Mindestanforderungen (Absatz 3)**

Säugetiere und Vögel müssen alle 24 Stunden gefüttert und alle 12 Stunden getränkt werden. Soweit Anlage 2 oder die §§ 30, 31 von diesen Zeiten abweichen, gelten deren Vorschriften vorrangig. Eine Fristüberschreitung bis zu zwei Stunden ist zulässig, wenn den Tieren dadurch in einer Gesamtschau weniger zugemutet wird. Füttern und Tränken wird überflüssig, wenn die Tiere ständig Zugang zu Nahrung und Flüssigkeit haben.

### **4.6.4 Ordnungswidrigkeiten**

Als Ordnungswidrigkeiten qualifiziert sind Absatz 2 S.1 Nr. 2 und Satz 2<sup>249</sup> sowie Absatz 3<sup>250</sup>.

---

<sup>249</sup> § 42 I Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>250</sup> § 42 I Nr. 2 TierSchTrV.

## 4.7 § 7 Anforderungen an Transportmittel

(1) Wirbeltiere dürfen nur in Transportmitteln befördert werden, die so beschaffen sind, daß die Tiere sich nicht verletzen können. Transportmittel müssen insbesondere

1. aus gesundheitsunschädlichem Material hergestellt sein,
2. sich in technisch und hygienisch einwandfreiem Zustand befinden,
3. allen Transportbelastungen sowie Einwirkungen durch die Tiere ohne eine für die Gesundheit der Tiere nachteilige Beschädigung standhalten,
4. den Tieren Schutz vor schädlichen Witterungseinflüssen und starken Witterungsschwankungen bieten,
5. bezüglich des Luftraums den Transportbedingungen und der jeweiligen Tierart angepaßt sein,
6. über Einrichtungen verfügen, die gewährleisten, daß für die Tiere jederzeit eine ausreichende Lüftung sichergestellt ist,
7. über einen rutschfesten Boden verfügen, der
  - a) stark genug ist, das Gewicht der beförderten Tiere zu tragen,
  - b) so beschaffen ist, daß die Tiere sich nicht verletzen können, auch wenn der Boden nicht dicht gefugt ist oder Löcher aufweist,
  - c) mit einer ausreichenden Menge Einstreu zur Aufnahme der tierischen Abgänge bedeckt ist, sofern der gleiche Zweck nicht durch ein anderes Verfahren erreicht wird,
8. so beschaffen sein, daß die Tiere nicht entweichen und sich nicht verletzen können, auch wenn sie einzelne Körperteile herausstrecken,
9. über Türen, Deckel oder Ladeklappen verfügen, die sicher schließen und die sich nicht selbsttätig öffnen können.

(2) Der Beförderer muß ferner sicherstellen, daß Transportmittel an gut sichtbarer Stelle der Außenseite mit der Angabe "lebende Tiere" oder einer gleichbedeutenden Angabe sowie mit einem Symbol für lebende Tiere versehen sind. Die Transportmittel müssen leicht zu reinigen und zu desinfizieren sein.

(3) Transportfahrzeuge müssen

1. soweit notwendig über Vorrichtungen verfügen, an denen
  - a) Trennwände befestigt werden können,
  - b) Tiere sicher angebunden werden können,
2. ausgenommen Transporte in Behältnissen nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 so konstruiert sein, daß jedes einzelne Säugetier im Bedarfsfall von einer Person erreicht werden kann,

3. mit einem festen Dach oder einer wasserdichten Plane versehen sein. Dies gilt nicht für den Transport von Geflügel auf offenen Lastwagen, wenn technische Einrichtungen verfügbar sind, mit denen die Tiere bei ungünstiger Witterung, insbesondere vor Nässe oder niedrigen Temperaturen, geschützt werden können.

#### 4.7.1 Allgemeines

Die Vorschrift legt die allgemeinen Anforderungen an Transportmittel fest. Betroffen sind also sowohl alle Arten von Fahrzeugen als auch Behältnisse. Bei Schienen-, Schiffs-, und Lufttransport sind zusätzlich Anforderungen in den §§ 14 bis 16 enthalten. Es gilt der so genannte **Vorsorgegrundsatz**<sup>251</sup>. Gefahrenquellen, die eine Verletzungsgefahr darstellen, müssen ausgeschlossen werden. An Absatz 2 entzündete sich der Streit, ob auch der Vermieter eines Transportmittels „Beförderer“ sein könnte. Das BayObLG verneinte diese Frage.<sup>252</sup> Absatz 3 gilt nur für Fahrzeuge, nicht für Behältnisse.

#### 4.7.2 Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen Absatz 1 Satz 1<sup>253</sup> und Absatz 2 Satz 1<sup>254</sup> sind als Ordnungswidrigkeiten qualifiziert.

---

<sup>251</sup> Lorz § 7 Rn. 2.

<sup>252</sup> BayObLG in NSTZ-RR 2001, 338.

<sup>253</sup> § 42 I 1 TierSchTrV.

<sup>254</sup> § 42 II 1 TierSchTrV.

## **4.8 § 8 Bescheinigungen**

Behördliche Bescheinigungen nach dieser Verordnung müssen der zuständigen Behörde im Original oder im Falle des § 40 Satz 3 in beglaubigter Kopie vorgelegt werden und in deutscher Sprache ausgestellt oder mit einer amtlich beglaubigten deutschen Übersetzung versehen sein. Bescheinigungen über Transporte, die für einen anderen Mitgliedstaat bestimmt sind, müssen zusätzlich in einer Amtssprache dieses Mitgliedstaates ausgestellt sein. Satz 1 gilt entsprechend für die Transporterklärung und den Transportplan.

### **4.8.1 Allgemeines**

Die TierSchTrV legt Fälle fest, in denen behördliche Bescheinigungen benötigt und erteilt werden. § 8 regelt, welche Anforderungen an diese Bescheinigungen zu stellen sind, wenn sie nach Erteilung einer anderen Behörde vorgelegt werden.

### **4.8.2 Anwendungsbereich**

Der Anwendungsbereich von § 8 umfasst behördliche Bescheinigungen sowie die Transporterklärung<sup>255</sup> und den Transportplan<sup>256</sup>. Es ist zwischen Satz 1 und Satz 2 zu differenzieren. Satz 1 ist die allgemeine Regelung, die für alle dort beschriebenen Bescheinigungen gilt. Satz 2 ist eine speziellere Regelung. Sie betrifft nur einen Teil der von Satz 1 erfassten Bescheinigungen. Bei diesen sind sowohl die Anforderungen aus Satz 1 als auch die Anforderungen aus Satz 2 einzuhalten. Für die Transporterklärung und den Transportplan gilt nur Satz 1, nicht aber Satz 2.

Satz 1 erfasst alle behördlichen Bescheinigungen nach der TierSchTrV. Eine Bescheinigung trifft eine Feststellung über einen bestimmten Sachverhalt. Die Bescheinigung muss von einer Behörde, also einem Verwaltungsträger stammen. Nur Bescheinigungen „nach dieser Verordnung“, unterfallen § 8. Die Bescheinigung muss also in der TierSchTrV angelegt sein. Es genügt nicht, dass eine Behörde irgendeine sonstige Bescheinigung für Zwecke eines Tiertransports ausstellt. Satz 2 ist nur einschlägig, wenn es sich um eine Bescheinigung über einen

---

<sup>255</sup> § 10 TierSchTrV.

<sup>256</sup> § 34 I TierSchTrV.

Transport handelt, der für einen anderen Mitgliedstaat bestimmt ist. Im Einzelnen gilt folgendes.

**Bescheinigungen i.S.v. § 8 S. 1 sind:** • Die Sachkundebescheinigung gemäß § 13 II 1. • Die Transportbescheinigung gemäß § 34 VI. • Die Herkunftslandbescheinigung gemäß § 37 I Nr. 5. • Die Ursprungslandbescheinigung gemäß § 37 II. • Die Grenzübertrittsbescheinigung gemäß § 40.

**Davon können unter Satz 2 fallen:** • Die Herkunftslandbescheinigung.<sup>257</sup> • Die Grenzübertrittsbescheinigung.<sup>258</sup> • Die Ursprungslandbescheinigung<sup>259</sup>, obwohl bei dieser streng genommen gar kein Transport i.S.v. § 2 Nr. 5 vorliegt. • Die Transportbescheinigung.<sup>260</sup> Dies allerdings nur in dem speziellen Fall, dass der Transport durch einen anderen Mitgliedstaat führt und schließlich die EU verlässt. Bei der Ausfuhr direkt aus Deutschland, ist kein anderer Mitgliedstaat betroffen. Bei Transporten, die in einem anderen Mitgliedstaat enden, wird die Transportbescheinigung gar nicht ausgestellt.

**Unter Satz 2 fallen nicht:** • Die Sachkundebescheinigung<sup>261</sup>. Sie ist keine Bescheinigung „über einen Transport“ sondern über die Fähigkeiten einer Person.

**Keine Bescheinigungen i.S.v. § 8 sind:** • Die Erlaubnis gemäß § 11, andernfalls wäre § 11 VI sinnlos. • Die Transporterklärung gemäß § 10, dies ergibt sich schon aus Satz 3. Danach gilt für die Transporterklärung § 8 S. 1 entsprechend. • Der Transportplan. Auch dies ergibt sich aus Satz 3. Denn auch für den Transportplan gilt § 8 S. 1 entsprechend. • Ein „LKW-Pass“, der über die Eigenschaften eines Transportfahrzeugs Auskunft gibt. Dieser LKW-Pass ist nicht in der TierSchTrV vorgesehen. • Eine tierärztliche Bescheinigung nach § 27 II. Hier fehlt es an der Ausstellung durch eine Behörde. • Die Angaben gemäß § 32 IV 3. • Die Verpflichtungserklärung gemäß § 37 II.

### 4.8.3 Anforderungen

Die Anforderungen variieren in Abhängigkeit davon, ob nur § 8 S. 1 einschlägig ist, oder ob gleichzeitig auch § 8 S. 2 erfüllt ist.

---

<sup>257</sup> § 37 I Nr. 5 TierSchTrV.

<sup>258</sup> § 40 TierSchTrV.

<sup>259</sup> § 37 II TierSchTrV.

<sup>260</sup> § 34 VI TierSchTrV.

<sup>261</sup> § 13 II 1 TierSchTrV.

#### 4.8.3.1 Allgemeine Anforderungen ( Satz 1)

**Original.** Die Bescheinigungen müssen im Original vorgelegt werden. Eine Ausnahme gilt „im Falle des § 40 Satz 3“. Dabei handelt es sich um die Aufteilung einer Sendung an einer Grenzkontrollstelle. In diesem Fall genügt die Vorlage einer beglaubigten Kopie. Welchen Sinn diese Ausnahme hat, bleibt unklar, da bei Aufteilung der Sendung mehrere Originalbescheinigungen ausgestellt werden, keine beglaubigte Kopien. Vermutet werden kann, dass § 8 statt auf § 40 S. 3 eigentlich auf § 40 S. 2 verweisen wollte. Dort heißt es: „Hat der Beförderer oder der Transportführer bei der Dokumentenprüfung eine Bescheinigung vorgelegt, so ist ihm hiervon eine beglaubigte Kopie auszuhändigen.“ Dass dann im Weiteren diese beglaubigte Kopie verwendet werden darf, erschien folgerichtig.

**Sprache.** Die Bescheinigung muss entweder in deutscher Sprache ausgestellt sein oder von einer amtlich beglaubigten Übersetzung begleitet sein. Die amtlich beglaubigte Übersetzung allein reicht nicht aus.

#### 4.8.3.2 Spezielle Anforderungen (Satz 2)

Im Anwendungsbereich von Satz 2 kommt zu den allgemeinen Anforderungen noch eine weitere hinzu. Die Bescheinigungen müssen auch in einer Amtssprache desjenigen Mitgliedstaats ausgestellt sein, für den der Transport bestimmt ist. Mit den Amtssprachen sind nicht die Amtssprachen der EU (derzeit 20) gemeint, sondern die jeweilige(n) Amtssprache(n), die in dem betreffenden Mitgliedstaat gelten.

### 4.8.4 Verstöße

§ 8 selbst ist nicht in den Ordnungswidrigkeitenkatalog des § 42 aufgenommen. Dennoch können negative Folgen eintreten, wenn § 8 nicht eingehalten wird. Denn dann gelten die betreffenden Dokumente als nicht mitgeführt.<sup>262</sup> Bei Transporterklärung, Transportplan und Transportbescheinigung kann damit eine Ordnungswidrigkeit vorliegen.<sup>263</sup> Auch kann sich eine geplante Einfuhr verzögern, da diese nur zulässig ist, wenn alle erforderlichen Einfuhrdokumente mitgeführt werden.

---

<sup>262</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 45.

<sup>263</sup> § 42 I Nr. 5 TierSchTrV.

## 4.9. § 9 Planung

Der Beförderer muß den Transport so planen und solche Vorkehrungen treffen, daß die Tiere während des Transports auch dann mindestens in ihrer Art und ihrer Entwicklung angemessenen Zeitabständen gefüttert und getränkt werden können, wenn aus unvorhersehbaren Umständen der Transport nicht wie geplant durchgeführt werden kann.

### 4.9.1 Transportvorbereitungen

Die Vorschrift verpflichtet den Beförderer<sup>264</sup>, **Transportvorbereitungen** zu treffen. Die Transportvorbereitungen bestehen aus der Planung und dem Treffen von Vorkehrungen. Ziel der Transportvorbereitungen ist es, die **Fütterung** und **Tränkung** der Tiere in angemessenen Zeitabständen zu gewährleisten. Für die Zeitabstände kann auf § 6 III, Anlage 2, § 30 und § 31 zurückgegriffen werden.

Als **Elemente der Planung** und zu treffende **Vorkehrungen** kommen insbesondere in Betracht:<sup>265</sup> Fahrtroute, Entfernungen, zu erwartende Witterungsverhältnisse, Fahrdauer und potentielle Aufenthaltsorte. Auch müssen die notwendigen Dokumente mitgeführt werden.

**Kein Transportplan.** Die Pflicht zur Planung verpflichtet nicht, einen Transportplan gemäß § 34 I aufzustellen. Die Begriffe der „Planung des Transports“ und des „Transportplans“ sind voneinander unabhängig.

**Unvorhersehbare Umstände.** Leicht ironisch wirkt die Anforderung, dass der Beförderer unvorhersehbare Umstände in seine Planung mit einbeziehen soll. Definiert sich ein unvorhersehbarer Umstand doch gerade dadurch, dass man ihn nicht vorausplanen kann. Gemeint ist wohl, dass der Beförderer auch für solche Umstände gerüstet sein muss, die eine Abweichung vom eigentlich geplanten Transportverlauf notwendig machen. Der Beförderer muss also eine Art „Plan B“ bereithalten.

### 4.9.2 Verstöße

Mängel bei der Transportvorbereitung werden nicht als Ordnungswidrigkeit geahndet. Wirken sich die Mängel aber dergestalt aus, dass die Tiere beeinträchtigt werden, kommen § 17 oder

---

<sup>264</sup> § 3 Nr. 10 TierSchTrV.

<sup>265</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 53.

§ 18 TierSchG in Betracht. Auch die Erlaubnis nach § 11 oder die Sachkundebescheinigung könnten in Gefahr geraten.

## 4.10 § 10 Transporterklärung

Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß beim Transport von Wirbeltieren eine Erklärung mitgeführt wird, die folgende Angaben (Transporterklärung) enthält:

1. Herkunft und Eigentümer der Tiere,
2. Versandort und Bestimmungsort sowie
3. Tag und Uhrzeit des Verladebeginns.

### 4.10.1 Transporterklärung

Die Transporterklärung wird in § 10 legaldefiniert. Es handelt sich um eine Erklärung, die die folgenden Informationen enthält: **Herkunft** und **Eigentümer** der Tiere, **Versandort**<sup>266</sup> und **Bestimmungsort**<sup>267</sup>, Tag und Uhrzeit des **Verladebeginns**. Das Merkmal des Verladebeginns bereitet Schwierigkeiten. Denn nach dem reinen Wortlaut könnte auch der Zeitpunkt gemeint sein, zu dem ein Tier erstmals verladen wurde. Dagegen sprechen aber Sinn und Zweck des § 10. Durch die Transporterklärung soll den Behörden die Kontrolle des Transports erleichtert werden.<sup>268</sup> Die Zeitangaben können nur dazu dienen, dass die Einhaltung der Versorgungsintervalle und der Höchsttransportzeiten überprüfbar wird. Diese Zeitabschnitte werden erst ab dem Versandort gemessen.<sup>269</sup> Der Versandort muss aber nicht mit dem Ort des erstmaligen Verladens zusammenfallen.<sup>270</sup> Gemeint sind also Tag und Uhrzeit des Transportbeginns. Für diese Auslegung spricht auch der Wortlaut der zugrunde liegenden Richtlinie, nach der „Tag und Uhrzeit des Versands“ kontrollierbar sein müssen.

**Form.** Die Transporterklärung bedarf **keiner Form**.<sup>271</sup> Empfohlen wird teilweise, einen Firmenkopfbogen zu verwenden und hierauf die notwendigen Angaben zu vermerken.<sup>272</sup> Notwendig ist das aber nicht. Es mag offizieller wirken und bei Kontrollen einen guten Eindruck hinterlassen. Aus rechtlicher Sicht spricht aber nichts dagegen, die Transporterklärung auf Butterbrotpapier festzuhalten. Es lässt sich aus dem Gesetz auch nicht herleiten, dass die

---

<sup>266</sup> Definiert in § 2 Nr. 8 TierSchTrV.

<sup>267</sup> Definiert in § 2 Nr. 9 TierSchTrV.

<sup>268</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 53.

<sup>269</sup> Vgl. 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>270</sup> § 2 Nr. 8 TierSchTrV.

<sup>271</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 53.

<sup>272</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 46.

Transporterklärung unterschrieben werden müsste. Hiergegen spricht schon die Formfreiheit der Transporterklärung. Daneben wäre auch gar nicht klar, wer zu unterschreiben hätte.

**Überschneidungen mit anderen Dokumenten.** Strittig ist, ob selbst dann noch eine gesonderte Transporterklärung mitgeführt werden muss, wenn der geforderte Inhalt bereits in einem anderen Papier enthalten ist.<sup>273</sup> Als Beispiel genannt werden die Transportkontrollbücher nach § 20 II VVVO. Gegen eine doppelte Mitführungspflicht spricht der Zweck des § 10, die Kontrollen zu erleichtern. Dazu müssen die genannten Informationen geliefert werden, die Form ist egal. Dieser Zweck wird auch erreicht, wenn die Informationen in einem anderen Papier enthalten sind. Des Weiteren lässt sich auch anführen, dass jedes Schriftstück als Transporterklärung nach § 10 angesehen werden kann, soweit es nur den geforderten Inhalt hat. Dann ist das andere Dokument gleichzeitig auch Transporterklärung. Voraussetzung ist natürlich, dass alle geforderten Informationen enthalten sind. Ist dies nicht der Fall, müssten sie ergänzt werden.<sup>274</sup> Es muss aber dann darauf geachtet werden, dass das andere Dokument dadurch nicht verfälscht wird. Beim Transportplan lässt sich allerdings auch die Gegenansicht vertreten, weil der Transportplan ausdrücklich als eigenes notwendiges Dokument neben der Transporterklärung genannt wird.<sup>275</sup>

**Original und Sprache.** Für die Transporterklärung gilt die Vorschrift des § 8 S. 1 für behördliche Bescheinigungen entsprechend.<sup>276</sup> Nach dem oben Gesagten, ist jedes Papier mit den entsprechenden Informationen eine Transporterklärung und damit ein Original. Die Regeln für Kopien oder Übersetzungen ergeben deshalb für die Transporterklärung keinen Sinn. Anwendbar ist lediglich die Vorschrift, dass die Transporterklärung in deutscher Sprache abgefasst sein muss.

#### 4.10.2 Verstoß, Ordnungswidrigkeit

Die Vorschrift verpflichtet Beförderer<sup>277</sup> und Transportführer<sup>278</sup> beim Transport von Wirbeltieren<sup>279</sup>, die Mitführung der Transporterklärung **sicherzustellen**. Der Vorwurf der Ordnungswidrigkeit gemäß § 42 I Nr. 5 knüpft also nicht am Fehlen der Transporterklärung an, sondern daran, dass die Mitführung nicht sichergestellt wurde. Natürlich ist der folgende

<sup>273</sup> Dagegen: Handbuch Niedersachsen, S. 46; dafür: Hirt, § 10. Beide ohne Begründung.

<sup>274</sup> So Handbuch Niedersachsen, S. 46.

<sup>275</sup> Vgl. § 34 I 1 N. 1 und 3 TierSchTrV.

<sup>276</sup> § 8 S. 3 TierSchTrV.

<sup>277</sup> § 2 Nr. 10 TierSchTrV.

<sup>278</sup> § 2 Nr. 11 TierSchTrV.

<sup>279</sup> Zu Wirbeltieren vgl. 4.3.2 Verbot, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern (Absatz 1).

sondern daran, dass die Mitführung nicht sichergestellt wurde. Natürlich ist der folgende Schluss unausweichlich: Fehlt die Transporterklärung, so hat der Verpflichtete ihre Mitführung nicht sichergestellt. Allerdings muss dieses Versäumnis mindestens fahrlässig begangen worden sein. Das kann insbesondere dem Beförderer zu Gute kommen, wenn er alle notwendigen Vorkehrungen getroffen hat, um für die Mitführung der Erklärung zu sorgen und das Versäumnis für ihn nicht vorhersehbar war.

Der Wortlaut des § 10 geht offenkundig davon aus, dass die Angaben in der Transporterklärung richtig sein müssen. Ob es aber für eine Ordnungswidrigkeit nach § 42 I Nr. 5 ausreicht, wenn der Inhalt der Erklärung falsch ist, ist zweifelhaft. Dies ließe sich nur dann vertreten, wenn eine Erklärung mit falschen Daten gar keine Transporterklärung i.S.v. § 10 darstellt, weil der notwendige Inhalt fehlt. Denn dann würde es an einer Transporterklärung fehlen. Beförderer und Transportführer hätten also ihrer Sicherstellungspflicht nicht genügt. Sieht man aber auch eine inhaltlich falsche Erklärung als Transporterklärung an, dann greift § 42 Nr. 5 nicht. Denn § 42 Nr. 5 trifft keine Aussage zur inhaltlichen Richtigkeit der Transporterklärung.

## 4.11 § 11 Erlaubnis und Registrierung

(1) Gewerbliche Beförderer von Wirbeltieren bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Behörde.

(2) Im Inland ansässige gewerbliche Beförderer haben bei dem Antrag auf Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 1 folgende Angaben zu machen:

1. Name und Anschrift des Beförderers,
2. Art der Wirbeltiere, deren Transport beabsichtigt ist, sowie
3. Art, Anzahl und amtliches Kennzeichen, verfügbare Ladefläche, Art der Fütterungs- Tränk- und Belüftungseinrichtungen der Transportfahrzeuge.

(3) Die Erlaubnis wird im Inland ansässigen gewerblichen Beförderern erteilt, wenn

1. die für die Tätigkeit verantwortliche Person zuverlässig im Hinblick auf den Tierschutz ist und
2. die der Tätigkeit dienenden Einrichtungen und Transportmittel den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

Die Erlaubnis kann mit Auflagen und unter Bedingungen erteilt werden. Die zuständige Behörde erfaßt die Betriebe, denen eine Erlaubnis erteilt wurde, unter Erteilung einer Registriernummer in einem Register. Die Registernummer ist zwölfstellig und wird aus der für die Gemeinde des Betriebes vorgesehenen amtlichen Schlüsselnummer des vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Gemeindeschlüsselverzeichnis sowie einer vierstelligen Betriebsnummer gebildet.

(4) Die Erlaubnis, die die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaates entsprechend den Bestimmungen des Artikels 5 Abschnitt A Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ii der Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinie 90/425/EWG und 91/496/EWG (ABl. EG Nr. L 340 S. 17), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 (ABl. EG Nr. L 174 S. 1), einem in ihrem Zuständigkeitsbereich ansässigen oder einem gewerblichen Beförderer, der in einem Drittland ansässig ist, erteilt hat, steht der Erlaubnis nach Absatz 1 gleich.

(5) Änderungen im Hinblick auf die Angaben nach Absatz 2 sind der zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen.

(6) Eine amtlich beglaubigte Kopie der Erlaubnis ist in jedem Transportfahrzeug mitzuführen.

## 4.11.1 Allgemeines

### 4.11.1.1 Rechtsnatur der Erlaubnispflicht

**Ursprünglich** enthielt § 11 nur eine **Anzeigepflicht**. Gewerbliche Beförderer bedurften keiner Erlaubnis, sie mussten lediglich der zuständigen Behörde vor Aufnahme ihrer Tätigkeit Anzeige machen. Die Anzeigepflicht wurde mittlerweile in einen **Erlaubnisvorbehalt** umgewandelt, weil die Richtlinie dies so vorsieht. Im Zeitpunkt der Erstfassung der TierSchTrV war es noch nicht möglich, einen Erlaubnisvorbehalt einzuarbeiten, weil dazu die Rechtsgrundlage im TierSchG fehlte<sup>280</sup>.

Es handelt sich um eine so genannte **Kontrollerlaubnis**<sup>281</sup>. Das heißt, dass eine bestimmte Tätigkeit aus Gründen der Präventivkontrolle erst nach vorheriger Erlaubnis ausgeübt werden darf. Die Erlaubnis ist aber keine Ausnahme, sondern die Regel. Der gewerbliche Transport von Tieren ist kein generell zu unterbindendes Verhalten, das nur ausnahmsweise erlaubt werden könnte. Vielmehr ist er generell erlaubt. Der Staat behält sich nur vor, bestimmte Voraussetzungen vorab zu prüfen. Die Kontrollerlaubnis erweitert daher nicht den Rechtskreis des Bürgers, sondern hebt eine vorübergehende Einschränkung auf. Das hat insbesondere zwei Auswirkungen. **Beweislast:** Die materielle (auch so genannte objektive) Beweislast liegt grundsätzlich bei der Behörde.<sup>282</sup> **Entschädigungsanspruch:** Wegen des Eingriffscharakters einer Ablehnung ist bei rechtswidriger Versagung der Erlaubnis ein Anspruch aus enteignungsgleichem Eingriff denkbar.

### 4.11.1.2 Im Inland oder Ausland ansässig.

Die Vorschrift unterscheidet stellenweise zwischen Beförderern, die im Inland ansässig sind und solchen, die anderswo ansässig sind. Von inländischen Beförderern wird verlangt, dass sie sich eine inländische Erlaubnis erteilen lassen. Bei Beförderern mit Sitz außerhalb Deutschlands genügt auch die Erlaubnis eines anderen EU-Mitgliedstaates.

Ursprünglich sollte Beförderern aus Drittstaaten eine Erlaubnis an der Grenzkontrollstelle erteilt werden, wenn sie eine tierschutzrechtliche Erklärung unterzeichnen.<sup>283</sup> Diese Regelung

---

<sup>280</sup> Vgl. BR-Drucks 1005/98, S. 11.

<sup>281</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden Maurer, S. 205 ff.

<sup>282</sup> Vgl. dazu ausführlich unten 4.11.3.2 Materielle Voraussetzungen für die Erteilung ( Absatz 3 S. 1).

<sup>283</sup> So der Entwurf zu § 11 IV in BR-Drucksache 1005/98, S. 5.

wurde aber als ungerecht empfunden, weil an inländische Beförderer viel höhere Anforderungen gestellt werden. Der geplante Passus in § 11 wurde deshalb ersatzlos gestrichen. Interessant wäre nun allerdings, ob und wenn ja wie ein Beförderer aus einem Drittland die Erlaubnis in Deutschland erhalten könnte. Weder Absatz 3 noch Absatz 4 stellen hierfür eine unmittelbar anwendbare Rechtsgrundlage zur Verfügung.

#### 4.11.1.3 Mehrere Niederlassungen.

Im Handbuch Niedersachsen (Stand 2002) heißt es, Beförderer mit Zweigniederlassungen hätten „auch am Ort der Zweigniederlassung ihre Tätigkeit anzuzeigen“<sup>284</sup>. Dies bedarf näherer Betrachtung, denn eine Anzeigepflicht besteht nach § 11 gerade nicht.

**Hauptniederlassung und Zweigniederlassung.** Die Begriffe sind aus Gewerbe- und Handelsrecht bekannt. Eine **Niederlassung** besteht, wenn ein zum dauernden Gebrauch eingerichteter, ständig oder in regelmäßiger Wiederkehr benutzter Raum für die Tätigkeit unterhalten wird.<sup>285</sup> Bestehen mehrere solche Räume kann eine **Zweigniederlassung** vorliegen. Die Zweigniederlassung ist nach zwei Seiten abzugrenzen. Die Abgrenzung erfolgt nach dem Grad ihrer Befugnis zu eigenmächtigem Handeln. Selbständige Räume sind ein **bloßes Anhängsel** der Hauptniederlassung, wenn sie nur in unwesentlichen Angelegenheiten ohne Rücksprache handeln dürfen.<sup>286</sup> Ein Beispiel hierfür wären Warenlager. Selbständige Räume können aber auch eine **eigene Hauptniederlassung** sein, wenn die dort ausgeübten Tätigkeiten völlig von der anderen Niederlassung unabhängig sind und damit ein eigenes Unternehmen darstellen. Zwischen diesen beiden Polen liegt die Zweigniederlassung.

**Eigene Erlaubnis für Zweigniederlassung.** Gegen eine eigene Erlaubnispflicht für Zweigniederlassungen lassen sich einige Argumente vorbringen. Der Wortlaut des § 11 sieht keine ausdrückliche Erlaubnispflicht für die Zweigniederlassung vor. Im Gewerberecht, wo jede einzelne Zweigniederlassung den Behörden gemeldet werden muss, wird dies ausdrücklich angeordnet. Die Erlaubnis nach § 11 ist an die Person des Beförderers und nicht an eine Einrichtung gebunden. Dennoch ist von einer eigenständigen Erlaubnispflicht für Zweigniederlassungen auszugehen. Der gesetzgeberische Wille dürfte in diese Richtung gehen. Ein Hinweis hierauf (wenn auch ein schwacher) findet sich in der Verwaltungsvorschrift zur Erlaubnis nach § 11 TierSchG. Darin wird die Verwaltung angewiesen, für jede Niederlassung eine

---

<sup>284</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 46.

<sup>285</sup> § 42 II GewO.

<sup>286</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden: Baumbach/Hopt, § 13, Rn 3.

eigene Erlaubnis zu fordern.<sup>287</sup> Auch der Zweck des § 11 spricht hierfür. Eine Zweigniederlassung wird oft auch einen eigenen Verantwortlichen haben, dessen Zuverlässigkeit geprüft werden muss.

#### 4.11.1.4 Verhältnis zu anderen Erlaubnissen

Je nach Sachlage bedarf der Beförderer noch einer weiteren Erlaubnis aufgrund anderer Vorschriften. Insbesondere ist an folgende Möglichkeiten zu denken. Die Erlaubnis für gewerbsmäßigen Handel mit Wirbeltieren.<sup>288</sup> Die Zulassung nach der Viehverkehrsordnung.<sup>289</sup> Die Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr.<sup>290</sup> Die Anzeigepflicht nach Gewerbe-recht.<sup>291</sup> Die verschiedenen Erlaubnisse können in einem Bescheid zusammengefasst werden, wenn dieselbe Behörde zuständig ist.<sup>292</sup> Sie ersetzen sich aber nicht gegenseitig. Es besteht weder eine formelle noch eine materielle Konzentrationswirkung. Sind also mehr als eine Erlaubnis oder Genehmigung notwendig, so müssen auch alle beantragt werden.

#### 4.11.2 Genehmigungspflichtiger Adressatenkreis (Absatz 1)

Der Erlaubnisvorbehalt betrifft nur gewerbliche Beförderer von Wirbeltieren. Der **Gewerbe-begriff** ist den Bestimmungen der Gewerbeordnung zu entnehmen.<sup>293</sup> Die Frage, ob ein Gewerbe vorliegt, ist streng genommen bereits im Rahmen von § 1 II Nr. 1 bis 3 zu stellen. Wird dies dort verneint, so kommt es zur Prüfung des § 11 I gar nicht mehr. Der Begriff des **Beför-derers** ist in § 2 Nr. 10 definiert. Absatz 1 unterscheidet nicht zwischen Beförderern mit Sitz im Inland und solchen mit Sitz im Ausland. Die Erlaubnispflicht gilt daher für alle. Unterschiede ergeben sich nur bezüglich der Frage, wie und von wem die Erlaubnis erteilt wird.

---

<sup>287</sup> Nr. 12.1.3 AVV zur Durchführung des Tierschutzgesetzes.

<sup>288</sup> § 11 I Nr. 3 lit b TierSchG.

<sup>289</sup> § 15 b VVVO.

<sup>290</sup> § 3 I GüKG.

<sup>291</sup> § 14 GewO.

<sup>292</sup> Vgl. Nr. 12.1.2 der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Tierschutzgesetzes, Bundesanzeiger Jahrgang 52, Nr. 36 a.

<sup>293</sup> Zum Gewerbebegriff 4.1.3 Ausschlüsse (Absatz 2).

### 4.11.3 Die Erlaubnis für inländische Beförderer

Wer die Erteilung einer Erlaubnis anstrebt, muss formelle und materielle Voraussetzungen beachten.

#### 4.11.3.1 Formelles

**Zuständigkeit.** Die jeweils zuständigen Behörden sind am Ende von Teil C aufgelistet. Sie sind vom jeweiligen Bundesland abhängig.

**Verfahren.** Die Behörde erteilt die Erlaubnis nur auf Antrag.

**Form.** Im Verwaltungsverfahren gilt der Grundsatz der Formlosigkeit.<sup>294</sup> Ist nichts anderes bestimmt, so können Anträge auch mündlich gestellt werden. Die zuständigen Behörden halten aber meist Formblätter bereit. Im Normalfall können sie verlangen, dass diese verwendet werden.<sup>295</sup>

#### 4.11.3.2 Materielle Voraussetzungen für die Erteilung ( Absatz 3 S. 1)

Die beiden Voraussetzungen, bei deren kumulativem Vorliegen die Erlaubnis erteilt wird, sind in Absatz 3 Satz 1 genannt. Das sind die Zuverlässigkeit in Bezug auf den Tierschutz und die Vereinbarkeit der verwendeten Gerätschaften mit der TierSchTrV.

**Zuverlässigkeit.** Der Begriff der Zuverlässigkeit ist aus dem Gewerberecht bekannt. Nach allgemeiner Meinung ist derjenige zuverlässig, der die Gewähr dafür bietet, dass er in Zukunft sein Gewerbe ordnungsgemäß ausüben wird.<sup>296</sup> Dieser Grundgedanke lässt sich auf die TierSchTrV übertragen. Denn ebenso wie die Gewerbeuntersagung aus § 35 GewO, verfolgt die Erlaubnispflicht nach § 11 TierSchTrV den Zweck, einen präventiven Schutz vor Gefahren zu gewährleisten, die in der Person desjenigen angelegt sind, der eine bestimmte Tätigkeit ausübt. Die Zuverlässigkeit muss **im Hinblick auf den Tierschutz** bestehen. Damit muss die Gesamtheit der bestehenden tierschützenden Rechtsnormen gemeint sein. Denn nur diese stellen verbindliche Regeln auf. Werden diese Regeln eingehalten, bedeutet dies, dass die Tätigkeit „ordnungsgemäß ausgeübt wird“. Durch die Voraussetzung „im Hinblick auf den Tier-

---

<sup>294</sup> § 10 VwVfG.

<sup>295</sup> BVerwG NJW 1977, 772.

<sup>296</sup> BVerwGE 65, 1f; Tettinger, § 35, Rn 26.

schutz“ unterscheidet sich die Erlaubnis nach § 11 von anderen, die ebenfalls die Zuverlässigkeit einer Person voraussetzen. Ihr Prüfungsmaßstab ist enger, jedenfalls aber anders.

**Hinweise auf die Zuverlässigkeit.** Die Frage nach der Zuverlässigkeit beurteilt sich nach bisherigen Geschehnissen. Daran kann die Behörde ihre Prognoseentscheidung anknüpfen. Positive Hinweise auf die Zuverlässigkeit (etwa dass sich jemand in der Vergangenheit bei der Einhaltung von Tierschutznormen besonders hervorgetan hat) dürften sehr selten sein und können daher nicht verlangt werden. Zu prüfen sind deshalb vor allem solche Umstände, die darauf hinweisen, dass die Person nicht zuverlässig ist. Deren Fehlen lässt dann im Regelfall den Schluss auf die Zuverlässigkeit zu. **Verschulden.** Da die Versagung der Erlaubnis den Sinn hat, einen präventiven Schutz zu gewährleisten und nicht den Betroffenen repressiv bestrafen will, kommt es auf ein Verschulden nicht an. Es ist rein objektiv die Frage zu stellen, ob Handlungen der betreffenden Person deren Zuverlässigkeit in Frage stellen. Ob solche Handlungen dieser Person auch persönlich vorwerfbar sind, ist ohne Bedeutung. Denn es ist offensichtlich, dass gerade derjenige, der seine eigenen Handlungen nicht kontrollieren kann, nicht als zuverlässig gelten kann.

**Beispielhafte Anknüpfungspunkte.** Eine Handlung, die den **Straftatbestand** des § 17 TierSchG erfüllt, stellt einen deutlichen Hinweis dar. Zu beachten ist, dass es keiner strafrechtlichen Verurteilung bedarf, denn die Behörde knüpft ihre Prognose nicht an die Verurteilung, sondern an das betreffende Verhalten (sofern dieses nachweisbar ist). Auch insoweit ist das oben zur Schuld Gesagte relevant. Ein Freispruch wegen Schuldunfähigkeit lässt nicht den Schluss auf die Zuverlässigkeit zu. Bei abgeurteilten Straftaten ist an § 51 BZRG zu denken. Verurteilungen werden im Bundeszentralregister eingetragen und sind nach einer bestimmten Zeit wieder zu tilgen. Danach dürfen sie im Rechtsverkehr nicht mehr zum Nachteil des Betroffenen verwertet werden. Die Tilgungsfrist orientiert sich an der verhängten Strafe und kann im Falle des § 17 TierSchG fünf, zehn oder fünfzehn Jahre betragen. Ein eventuelles dauerhaftes Berufsverbot nach § 20 TierSchG wirkt natürlich auch über diese Zeit hinaus weiter. Auch ein Verhalten, das eine **Ordnungswidrigkeit** darstellt, kann gegen die Zuverlässigkeit sprechen. Aber selbst die Verletzung von Vorschriften, die überhaupt nicht sanktionsbewehrt sind, kann für die Unzuverlässigkeit sprechen.

**Verantwortliche Person.** Die Zuverlässigkeit muss bei der Person gegeben sein, die „für die Tätigkeit verantwortlich ist“. Es stellt sich die Frage, wer damit gemeint ist. Der Begriff

taucht ansonsten in der TierSchTrV an keiner Stelle auf. Im TierSchG wird er bei der dortigen Erlaubnispflicht<sup>297</sup> verwendet. Durch die Umschreibung als „verantwortliche Person“ macht die TierSchTrV deutlich, dass diese Person weder mit dem Beförderer noch mit dem Transportführer identisch sein muss. Offensichtlich soll damit derjenige bezeichnet werden, der im Betrieb des Beförderers als Entscheidungsträger für die Transporte fungiert und im Unternehmensablauf intern zuständig ist. In der Verwaltungsvorschrift zum Tierschutzgesetz<sup>298</sup>, heißt es unter 12.1.6: „Ist der Träger eines Unternehmens eine natürliche Person, ist diese Person verantwortliche Person (...).Bei juristischen Personen richtet sich die Verantwortlichkeit für die Tätigkeit nach den gesetzlichen oder satzungsmäßigen Bestimmungen, sofern in Einzelfällen nicht eine andere Person vom Unternehmen (...) benannt wird.“ Üblicherweise dürften Beförderer und Verantwortlicher zusammenfallen. Davon gehen auch die Behörden aus, die in ihren Antragsformularen eine Spalte „verantwortliche Person“ nur für den Fall vorsehen, dass diese Person nicht mit dem Beförderer identisch ist.

**Vereinbarkeit der verwendeten Gerätschaften mit der TierSchTrV.** Die zweite Voraussetzung (neben der Zuverlässigkeit) ist, dass alle Einrichtungen und Transportmittel der TierSchTrV entsprechen. **Transportmittel.** Allgemeine Anforderungen an Transportmittel sind in § 7 zusammengefasst. Daneben bestehen aber noch weitere, besondere Anforderungen. Für Schienen-, Schiff- und Lufttransport sind dies die §§ 14 - 16. Behältnisse müssen wegen § 18 der Anlage 3 entsprechen. Einen sehr speziellen Fall regelt § 23 I 2. Für den Straßentransport gilt § 25. Behältnisse für Fische müssen § 33 II genügen. **Einrichtungen.** Brücken, Rampen und Stege (Verladeeinrichtungen) müssen der Anlage 1 entsprechen. Anbindevorrichtungen sind nach § 5 V zu bewerten. Ob elektrische Treibhilfen auch als Einrichtungen einzuordnen sind, ist zweifelhaft. Wer hier unzulässige Geräte verwendet, dürfte mit seinem Erlaubnisantrag jedenfalls an § 11 II 1 Nr. 1 scheitern.

**Beweislast:** Im Verwaltungsverfahren gilt der Untersuchungsgrundsatz, § 24 VwVfG. Das heißt, dass die Behörde von sich aus den Sachverhalt ermitteln muss, den sie ihrer Entscheidung zu Grunde legt. Daraus folgt, dass der Antragsteller die entscheidungserheblichen Tatsachen weder behaupten noch dafür Beweis anbieten muss (keine formelle Beweislast<sup>299</sup>). Es

---

<sup>297</sup> § 11 TierSchG.

<sup>298</sup> Bundesanzeiger, Jahrgang 52, Nr. 36 a.

<sup>299</sup> Kopp/Ramsauer, § 24 Rn. 40.

stellt sich aber die Frage, zu wessen Lasten es geht, wenn sich der Sachverhalt nicht vollständig aufklären lässt (so genannte materielle oder auch objektive Beweislast). Ausgangspunkt ist das Normbegünstigungsprinzip. Das bedeutet, dass „die Unerweislichkeit zu Lasten dessen geht, der ohne die Unklarheit einen bestimmten Rechtserfolg für sich in Anspruch nehmen könnte“<sup>300</sup>. Damit liegt die objektive Beweislast für begünstigende Maßnahmen grundsätzlich beim Bürger, die für Eingriffsmaßnahmen bei der Behörde.<sup>301</sup> Um den Charakter der Norm zu bestimmen, ist aber auch danach zu fragen, inwieweit der betroffene Bürger in Grundrechten betroffen ist. Beim Erlaubnisvorbehalt des § 11 bewegt sich der Beförderer im Schutzbereich des Art. 12 GG. Bei der Gewerbeerlaubnis nach der GewO legt die Rechtsprechung die Beweislast der Behörde auf.<sup>302</sup> Der Gesetzeswortlaut ist dort allerdings eindeutiger als bei § 11 TierSchTrV. Die Situation in Bezug auf die Berufsfreiheit ist aber genau die gleiche. Es spricht daher viel dafür, die materielle Beweislast in diesem Fall bei der Behörde anzusiedeln.<sup>303</sup>

Dieses Ergebnis darf aber nicht zu der Annahme verleiten, der Antragsteller könne die Beweisaufnahme behindern, um sich dann zur Erteilung der Erlaubnis auf die objektive Beweislast zu berufen. Denn den Beförderer treffen Mitwirkungspflichten bei der Sachverhaltsaufklärung.<sup>304</sup> Die Verletzung dieser Mitwirkungspflichten kann sich für den Beförderer negativ bei der Entscheidung der Behörde auswirken.<sup>305</sup> Allgemeine Meinung hierzu ist folgendes. Kommt ein Beteiligter seinen Mitwirkungspflichten nicht nach, obwohl ihm das möglich und zumutbar ist und weist ihn die Behörde darauf hin, dass dies negative Folgen haben kann, dann kann die Behörde hieraus Schlüsse zuungunsten des Beteiligten ziehen.<sup>306</sup>

#### 4.11.3.3 Mitwirkungspflicht (Absatz 2)

Beteiligte in einem Verwaltungsverfahren treffen so genannte Mitwirkungspflichten. Das sind keine Pflichten in dem Sinne, dass die Behörde ihre Einhaltung mit Zwangsmitteln durchsetzen könnte. Vielmehr handelt es sich um **Obliegenheiten**. Werden diese nicht eingehalten, kann sich das mittelbar negativ auf die Situation des Beteiligten auswirken. Es liegt daher im

---

<sup>300</sup> Schmitt-Glaeser, Rn. 544.

<sup>301</sup> Ule, § 27, Rn. 16.

<sup>302</sup> Kopp/Ramsauer, § 24 Rn. 46; und für die Zuverlässigkeit bei der Gewerbeerlaubnis BVerwGE12, 247.

<sup>303</sup> Hierzu a.A. jedenfalls für Teilbereiche: Hirt, § 11, Rn. 19.

<sup>304</sup> Dazu gleich unten 4.11.3.3 Mitwirkungspflicht (Absatz 2).

<sup>305</sup> Kopp/Ramsauer § 24, Rn. 50.

<sup>306</sup> Maurer, § 19, Rn. 25; Ule, § 21, Rn. 3; Kopp/Ramsauer, § 24, Rn. 50, § 26, Rn. 43.

eigenen Interesse des Beteiligten, seinen Obliegenheiten nachzukommen. Im Verwaltungsverfahren gibt es eine allgemeine Mitwirkungspflicht, die in jedem Verfahren besteht. Daneben können besondere Mitwirkungspflichten bestehen, wenn sie durch Rechtsvorschrift zusätzlich vorgesehen sind.

**Allgemeine Mitwirkungspflicht.** Das VwVfG normiert in § 26 II die allgemeine Mitwirkungspflicht der Beteiligten. Als allgemeine Regel gilt sie auch im Verfahren zur Erteilung der Erlaubnis nach § 11. Danach sollen die Beteiligten bei der Ermittlung des Sachverhalts mitwirken. Ausdrücklich dazu gehört, dass der Beteiligte die Tatsachen und die Beweismittel, welche ihm bekannt sind, angibt.

**Besondere Mitwirkungspflichten.** Nach Absatz 2 müssen im Inland ansässige gewerbliche Beförderer bei Antragstellung Angaben zur Person des Beförderers, zur Art der Transporte und der Transportfahrzeuge machen.

#### 4.11.3.4 Auflagen und Bedingungen (Absatz 3 Satz 2)

Nach Absatz 3 Satz 2 kann die Erlaubnis mit Auflagen und unter Bedingungen erteilt werden. Es handelt sich hierbei um **Nebenbestimmungen** im Sinne des § 36 VwVfG. Sie regeln nicht den Inhalt des Verwaltungsaktes selbst, sondern stehen neben dem Verwaltungsakt, auf den sie sich beziehen. Nebenbestimmungen sind für den Adressaten natürlich eine zusätzliche Reglementierung. Sie können sich für ihn aber auch positiv auswirken. Denn in dem Fall, in dem nicht alle Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis vorliegen, müsste die Behörde eigentlich die Erlaubnis verweigern. In vielen Fällen kann sie aber durch Nebenbestimmungen sicherstellen, dass die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden und die Erlaubnis doch erteilt werden kann.

Eine **Bedingung** macht Eintritt oder Wegfall der Erlaubnis davon abhängig, ob in der Zukunft ein noch ungewisses Ereignis eintritt. Eine **Auflage** schreibt dem Erlaubnisinhaber ein bestimmtes Tun, Dulden oder Unterlassen vor. In einem Satz zusammengefasst: Die Bedingung suspendiert, zwingt jedoch nicht, die Auflage zwingt, suspendiert aber nicht.<sup>307</sup> Der Unterschied liegt also nicht darin, was mit der Nebenbestimmung geregelt wird, sondern wie dies geschieht. Würde die Behörde beispielsweise an einem Transportmittel des Beförderers einen Mangel feststellen, so könnte sie in einer Nebenbestimmung verlangen, dass dieser Mangel

---

<sup>307</sup> Fast wörtlich so erstmals formuliert von C. F. v. Savignys.

abgestellt wird. Wird dies als Auflage formuliert, so wird die Erlaubnis sofort wirksam.<sup>308</sup> Wird es aber als Bedingung formuliert, gilt die Erlaubnis erst nach Beseitigung der Mängel. Um festzustellen, womit man es im Einzelfall zu tun hat, ist der Wille der Behörde zu ergründen.<sup>309</sup> Dafür muss auf den Sinn und Zweck der Nebenbestimmung abgestellt werden. Indizien sind der Wortlaut des Bescheids und die konkrete Bezeichnung der Nebenbestimmung. In Zweifelsfällen ist von einer Auflage auszugehen, weil sie das mildere Mittel darstellt.<sup>310</sup> Bei Bedingungen wird zwischen aufschiebenden und auflösenden unterschieden. Bei der aufschiebenden Bedingung wird die Erlaubnis erst wirksam, wenn ein bestimmtes Ereignis eintritt. Bei der auflösenden Bedingung ist die Erlaubnis zunächst wirksam, wird aber unwirksam, wenn ein bestimmtes Ereignis eintritt.

#### 4.11.3.5 Register (Absatz 3 Satz 3 und 4)

Die Betriebe, denen eine Erlaubnis erteilt wurde, werden in einem Register erfasst. Jeder Betrieb erhält eine individuelle Registriernummer. Zweck dieser Regelung ist es, Kontrollen zu erleichtern.<sup>311</sup>

#### 4.11.4 Ausländische Erlaubnis (Absatz 4)

Absatz 4 ist weniger kompliziert als sein bizarres Erscheinungsbild zunächst vermuten lässt. Er betrifft gewerbliche Beförderer, die nicht im Inland ansässig sind. Auch diese bedürfen gemäß Absatz 1 einer Erlaubnis. Anders als inländische Beförderer erhalten sie die Erlaubnis aber nicht nach den Absätzen 2 und 3 von einer deutschen Behörde. Sie bedürfen daher der Erlaubnis der Behörde eines anderen Mitgliedstaates.

Unsinnig ist die Formulierung, diese ausländische Erlaubnis stehe der Erlaubnis gemäß Absatz 1 gleich.<sup>312</sup> Denn Absatz 1 ist nur die Erlaubnispflicht, und diese gilt auch für ausländische Beförderer. Die ausländische Erlaubnis stellt genau die von Absatz 1 geforderte Erlaubnis dar.

---

<sup>308</sup> Aber Achtung: Ein Transport mit den mangelhaften Transportmitteln wäre trotzdem nicht zulässig.

<sup>309</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden: Maurer § 12, Rn. 17.

<sup>310</sup> Kopp/Ramsauer, § 36, Rn. 34.

<sup>311</sup> BR-Drucksache 1005/98, S. 13.

<sup>312</sup> Nachsichtig: Lorz, § 11 Rn. 2, der von einem missverständlichen Wortlaut spricht.

#### 4.11.5 Mitführungspflicht (Absatz 6)

In jedem Transportfahrzeug muss eine amtlich beglaubigte Kopie der Erlaubnis mitgeführt werden. Das dient **Kontrollzwecken**.<sup>313</sup> Die Wirksamkeit der erteilten Erlaubnis ist aber nicht davon abhängig, ob eine Kopie mitgeführt wird. Das macht sich im Falle von Zuwiderhandlungen bemerkbar.<sup>314</sup>

Die **amtliche Beglaubigung von Kopien** durch Behörden richtet sich nach § 33 VwVfG und ist von der öffentlichen Beglaubigung durch Notare zu unterscheiden.<sup>315</sup> Befugt, amtlich beglaubigte Kopien herzustellen, ist stets die Behörde, die das Original selbst ausgestellt hat. Darüber hinaus können weitere Stellen befugt sein. Hier bestehen Unterschiede in den einzelnen Bundesländern.<sup>316</sup> Die Kopien werden mit einem Beglaubigungsvermerk versehen, der Informationen über das Schriftstück und die Beglaubigung enthält sowie Unterschrift und Dienstsiegel trägt.

#### 4.11.6 Anzeige von Veränderungen (Absatz 5)

Ändern sich nachträglich Umstände, die nach Absatz 2 mitteilungs pflichtig sind, so muss diese Veränderung der zuständigen Behörde angezeigt werden. Absatz 5 macht keine Angaben dazu, wer anzeige pflichtig sein soll. Die Verordnung geht offensichtlich davon aus, dass die Anzeigepflicht denjenigen trifft, der auch die Angaben nach Absatz 2 machen muss, also den im Inland ansässigen gewerblichen Beförderer. Im Gegenschluss ergibt sich, dass im Ausland ansässige Beförderer natürlich nicht anzeige pflichtig sind. Bei der Anzeigepflicht nach Absatz 5 handelt es sich nicht um eine solche Anzeigepflicht, wie sie früher nach Absatz 1 bestanden hat.<sup>317</sup> Denn die Anzeige der Veränderungen ist keine Voraussetzung dafür, dass der Beförderer Transporte ausführen darf. Es handelt sich auch nicht um eine Mitwirkungspflicht, wie sie oben für Absatz 2 beschrieben wurde. Denn anders als bei Absatz 2 hat der Beförderer hier die Erlaubnis bereits.

---

<sup>313</sup> BR-Drucksache 1005/98, S. 13.

<sup>314</sup> Vgl. unten 4.11.8.5 Nichtmitführen der beglaubigten Kopie.

<sup>315</sup> § 65 BeurkG.

<sup>316</sup> Eine Übersicht über die bestehenden Regelungen findet sich in Kopp/Ramsauer, § 33, Rn. 18.

<sup>317</sup> Vgl. hierzu oben 4.11.1 Allgemeines.

### 4.11.7 Übergangsregelung

In § 34 III ist eine Übergangsregelung enthalten, die die Umstellung von der ehemaligen Anzeigepflicht auf den Erlaubnisvorbehalt erleichtern sollte. Bei Betrieben, die ihre Tätigkeit nach der alten Fassung des § 11 angezeigt hatten und registriert worden waren, galt die Erlaubnis als vorläufig erteilt. Diese Übergangszeit ist am 01. 03. 2000 abgelaufen.

### 4.11.8 Verstöße

Gegen § 11 kann in verschiedener Hinsicht verstoßen werden. Die Folgen sind jeweils unterschiedlich.

#### 4.11.8.1 Transport ohne Erlaubnis

Wer ein Wirbeltiere befördert, ohne die erforderliche Erlaubnis nach § 11 I zu haben, handelt ordnungswidrig nach § 42 I Nr. 6.<sup>318</sup> Beantragt der Beförderer später die Erlaubnis, kann der frühere Verstoß negativ in die Bewertung der Zuverlässigkeit einfließen.

#### 4.11.8.2 Falsche Angaben bei Antragstellung, Erschleichen der Erlaubnis

Es versteht sich von selbst, dass die Angaben, die der Antragsteller der Behörde macht, wahr sein müssen. Strafrechtliche Sanktionen sind aber im Normalfall nicht zu erwarten. Aussagedelikte kommen nicht in Betracht, weil die Behörde keine Zuständigkeit im Sinne der §§ 153 ff StGB hat.<sup>319</sup> Betrug nach § 263 StGB scheidet aus, da die Behörde durch die Erlaubniserteilung keine Vermögensverfügung trifft. Urkundenfälschung nach § 267 StGB wäre nur in Bezug auf mit eingereichte Urkunden denkbar. Näher liegen Sanktionen nach dem OWiG. Eine Ordnungswidrigkeit nach § 42 Nr. 6 liegt nicht vor, weil der Beförderer ja eine Erlaubnis hat.<sup>320</sup> Daran würde sich selbst dann nichts ändern, wenn die Erlaubnis gemäß § 48 VwVfG rückwirkend zurückgenommen würde.<sup>321</sup> Allerdings handelt ordnungswidrig nach § 111 OWiG, wer einer zuständigen Behörde falsche Angaben über seinen Namen oder Wohnort

---

<sup>318</sup> Eingehend zu den Ordnungswidrigkeiten, vgl. § 42.

<sup>319</sup> Zu den zuständigen Stellen im Sinne der Aussagedelikte: Tröndle/Fischer, § 153 Rn. 2a f., § 154 Rn. 2, § 156 Rn. 2 f.

<sup>320</sup> Fälle, in denen von der Verwaltung genehmigtes Handeln strafbar ist, sind die absolute Ausnahme und darüber hinaus verfassungsrechtlich umstritten; Vgl. zu letzterem Tröndle/Fischer, § 330 d, Rn. 12.

<sup>321</sup> Vgl. hierzu Kopp/Ramsauer § 48, Rn. 45.

macht. Denkbar wäre auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 18 I Nr. 26 TierSchG.<sup>322</sup> Auch die Aufhebung der Erlaubnis gemäß §§ 48, 49 VwVfG und die Anordnung des Ruhens nach § 11a sind nach falschen Angaben leichter, weil der Antragsteller sich nicht auf Vertrauensschutz berufen kann.

#### 4.11.8.3 Nichteinhaltung von Nebenbestimmungen

Wer eine aufschiebende Bedingung nicht einhält oder eine auflösende Bedingung verwirklicht, besitzt noch keine Erlaubnis bzw. keine Erlaubnis mehr. Es gilt dann das oben Gesagte zum Transport ohne Erlaubnis. Anders verhält es sich bei Missachtung einer Auflage. Das Fehlverhalten ist für das Bestehen der Erlaubnis unbeachtlich. Die Behörde kann die Auflage zwar zwangsweise durchsetzen, eine Ordnungswidrigkeit liegt aber nicht vor. Denn anders als bei Auflagen nach § 11 TierSchG ist die Zuwiderhandlung gegen Auflagen nach § 11 TierSchTrV nicht als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.<sup>323</sup> Ein Widerruf der Erlaubnis nach § 49 VwVfG und das Ruhen nach § 11 a kommen aber in Betracht.

#### 4.11.8.4 Unterlassene Änderungsanzeige nach Absatz 5

Werden Veränderungen nicht gemäß Absatz 5 angezeigt, hat dies keine unmittelbare Auswirkung auf die Erlaubnis. Auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 42 Nr. 6 liegt hierin nicht. Sicher wird sich das Verhalten aber nicht positiv auf die Einschätzung der Zuverlässigkeit auswirken. Das kann erheblich werden, wenn eine Aufhebung nach den §§ 48, 49 VwVfG im Raum steht.

#### 4.11.8.5 Nichtmitführen der beglaubigten Kopie

Die Erlaubnis besteht, wenn sie einmal erteilt und nicht wieder aufgehoben wurde, unabhängig davon, ob eine beglaubigte Kopie mitgeführt wird. Wer also ohne Kopie in eine Kontrolle gerät, kann nicht wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 42 I Nr. 6 verfolgt werden. Die Kontrolle wird aber dadurch mit Sicherheit nicht kürzer. Ob ein Verstoß gegen Absatz 6 als Hinweis auf mangelnde Tierschutz-Zuverlässigkeit i.S.v. Absatz 3 gewertet werden darf, kann

---

<sup>322</sup> Allerdings ist fraglich, ob die Auskunftspflicht nach § 11 II TierSchG schon vor Aufnahme der Tätigkeit verletzt sein kann.

<sup>323</sup> Im TierSchG siehe § 18 I Nr. 20 TierSchG.

bezweifelt werden. Denn die Mitführung der Kopie soll in erster Linie Kontrollen erleichtern.  
Ein direkter Effekt für den Tierschutz fehlt ihr.

## 4.12 § 11a Widerruf, Rücknahme und Ruhen der Erlaubnis

(1) Die zuständige Behörde kann das Ruhen der Erlaubnis bis zur Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgründe anordnen, wenn

1. die Voraussetzungen für einen Widerruf oder eine Rücknahme vorliegen oder

2. Auflagen nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erfüllt oder Fristen

nicht eingehalten werden und Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß der Mangel innerhalb einer angemessenen Frist behoben werden kann. Die Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts betreffend die Aufhebung von Verwaltungsakten bleiben unberührt.

(2) Die zuständige Behörde macht den Widerruf und die Rücknahme der Erlaubnis im Bundesanzeiger bekannt.

### 4.12.1 Allgemeines

Die Vorschrift behandelt die Frage, wie die zuständige Behörde eine bereits gemäß § 11 erteilte Erlaubnis wieder aus der Welt schaffen kann. Dazu trifft § 11 a zwei Hauptaussagen. Erstens kann die zuständige Behörde die Erlaubnis wie jeden normalen Verwaltungsakt aufheben. Zweitens kann die zuständige Behörde unter besonderen Umständen auch das „Ruhen“ der Erlaubnis anordnen, also die Erlaubniswirkung vorübergehend suspendieren.

§ 11 a wurde eingefügt, als die frühere bloße Anzeigepflicht in § 11 auf einen Erlaubnisvorbehalt umgestellt wurde.

### 4.12.2 Aufhebung, insbesondere Widerruf und Rücknahme

**Allgemeine Bestimmungen bleiben unberührt.** Nach Absatz 1 Satz 2 bleiben die Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts bezüglich der Aufhebung anwendbar. **Aufhebung** ist der Oberbegriff für die Beseitigung der Rechtswirksamkeit eines Verwaltungsaktes.<sup>324</sup> Er umfasst sowohl die Beseitigung innerhalb eines Rechtsmittelverfahrens (etwa Widerspruchsverfahren, Anfechtungsklage) als auch außerhalb eines Rechtsmittelverfahrens (Widerruf und Rücknahme). Relevant sind vorliegend insbesondere Widerruf und Rücknahme, weil die Behörde dabei von sich aus tätig werden

---

<sup>324</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden Maurer, § 11 Rn 11.

hörde dabei von sich aus tätig werden kann. Rechtsmittelverfahren, die sich gegen die Erlaubnis nach § 11 richten, dürften dagegen von geringerer Bedeutung sein, da sie nur auf Antrag stattfinden. Der Erlaubnisinhaber ist aber durch die Erlaubnis begünstigt und wird sie deshalb im Normalfall nicht angreifen. Ein Angriff durch den Erlaubnisinhaber ist nur dann zu erwarten, wenn die Erlaubnis auch belastende Elemente enthält, etwa in Form von Auflagen oder Bedingungen. Dritte dürfen die Erlaubnis nur angreifen, wenn sie geltend machen können, selbst in eigenen Rechten verletzt zu sein.

**Widerruf** ist die Aufhebung eines rechtmäßigen Verwaltungsaktes, die **Rücknahme** ist die Aufhebung eines rechtswidrigen Verwaltungsaktes. Beide richten sich nach den allgemeinen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensrechts und damit nach den §§ 48, 49 VwVfG. Zu beachten hierbei ist, dass die Erlaubnis nach § 11 für den gewerblichen Beförderer ein begünstigender Verwaltungsakt ist. Deshalb müssen **Vertrauensschutzgesichtspunkte** bei Widerruf und Rücknahme berücksichtigt werden.

Die Befugnis der Behörde, die Erlaubnis gemäß den §§ 48, 49 VwVfG aufzuheben, wird durch § 11 a grundsätzlich nicht beschränkt.<sup>325</sup> Die Behörde erlangt aber durch die Möglichkeit, das Ruhen der Erlaubnis anzuordnen, ein zusätzliches, milderer Mittel.<sup>326</sup> Dies muss die Behörde bei Ausübung ihres **Ermessens** berücksichtigen. Vor allem im Rahmen des Auswahlermessens, also der Frage, welche von mehreren möglichen Maßnahmen die Behörde ergreift, könnte es sonst zu einem Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kommen. Dies umso mehr als der gewerbliche Beförderer zu seinen Gunsten die Berufsfreiheit aus Art. 12 GG ins Feld führen kann.

#### 4.12.3 Ruhen der Erlaubnis

Unter bestimmten Voraussetzungen kann das Ruhen der Erlaubnis angeordnet werden. Es ist als mildere Alternative zu Rücknahme/Widerruf gedacht und setzt stets das Vorliegen eines Rücknahme- oder Widerrufsgrundes voraus („...bis zur Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgründe...“). Wie aber zu zeigen sein wird, ist für die Anordnung des Ruhens nicht Voraussetzung, dass die Behörde die Erlaubnis aus diesem Grund auch tatsächlich zurücknehmen oder widerrufen könnte. Der Anwendungsbereich des Ruhens ist also weiter als der von Rücknahme und Widerruf. Das Ruhen kann daher leichter angeordnet werden als die Aufhebung der Erlaubnis.

---

<sup>325</sup> § 11 a I 2 TierSchTrV.

<sup>326</sup> So auch BVerwG zu § 29 III LuftVZO, in: VRS 64, 475ff.

#### 4.12.3.1 Voraussetzungen

Bei der Prüfung des Tatbestands des § 11 a gibt der Wortlaut eine Zweischnittprüfung vor. Das Vorliegen eines Grundes sowie eine positive Prognose.

**Vorliegen eines Grundes.** In den Nummern 1 und 2 sind die Gründe genannt, die alternativ erfüllt sein müssen, damit die Anordnung des Ruhens in Betracht kommt. **Nummer 1** verweist pauschal darauf, dass die Voraussetzungen für einen Widerruf oder eine Rücknahme vorliegen müssen. Damit verweist Nr. 1 auf die §§ 48, 49 VwVfG. Aus der Formulierung „wenn die Voraussetzungen für einen Widerruf oder eine Rücknahme vorliegen“ geht hervor, dass sämtliche Voraussetzungen des § 48, respektive des § 49 VwVfG erfüllt sein müssen. Es muss also eine Situation vorliegen, bei der die Behörde den Widerruf oder die Rücknahme tatsächlich verfügen könnte. Dazu gehören beispielsweise auch die Jahresfrist nach § 48 IV VwVfG und eine fehlerfreie Ermessensausübung. **Nummer 2** setzt dagegen nur voraus, dass ein Verstoß gegen eine Auflage vorliegt. Ein solcher Verstoß kann zwar auch einen Widerruf rechtfertigen<sup>327</sup> und damit gleichzeitig unter Nr. 1 fallen. Das muss aber nicht immer sein. Nicht jeder Auflagenverstoß rechtfertigt einen Widerruf. Aufgrund von Nummer 2 kann dann aber immerhin das Ruhen angeordnet werden.

**Positive Prognose.** Die Anordnung des Ruhens ist nur dann möglich, wenn aufgrund von Tatsachen davon ausgegangen werden kann, dass der Mangel in angemessener Frist behoben werden kann. Den Begriff „**Tatsachen**“ verwendet der Gesetzgeber bei Prognoseentscheidungen, um deutlich zu machen, dass die Einschätzung der staatlichen Stelle nicht aus bloßen Vermutungen hergeleitet werden darf.<sup>328</sup> Es müssen konkrete (und erwiesene) Anhaltspunkte vorliegen, die den Schluss auf die Behebbarkeit des Mangels zulassen. Mit „**Mangel**“ sind die Gründe aus den Nummern 1 und 2 gemeint. Die Prognose knüpft allein am Mangel und seiner objektiven Behebbarkeit an. Das Ruhen kann also selbst dann angeordnet werden, wenn es unwahrscheinlich erscheint, dass der Mangel tatsächlich behoben wird, etwa weil der Beförderer sich unwillig zeigt. Das Ruhen erweist sich damit als probates Zwangsmittel außerhalb der Verwaltungsvollstreckungsgesetze. Interessant ist dies insbesondere dann, wenn eine Aufhebung der Erlaubnis nicht in Betracht kommt.

---

<sup>327</sup> § 49 II Nr. 2 VwVfG.

<sup>328</sup> So etwa bei der Untersuchungshaft nach § 112 StPO oder der Gewerbeuntersagung nach § 35 GewO.

#### 4.12.3.2 Rechtsfolge des Ruhens

**Suspendierung.** Solange die Erlaubnis ruht, entfaltet sie keine Wirkung.<sup>329</sup> Die Wortbedeutung und auch die Abgrenzung zur Aufhebung machen deutlich, dass das Ruhen die Erlaubnis nicht vernichtet. Der Erlaubnisinhaber steht aber während des Ruhens so, als ob er keine Erlaubnis hätte. Werden dennoch Wirbeltiere gewerblich befördert, so stellt dies einen Transport ohne Erlaubnis und damit eine Ordnungswidrigkeit nach § 42 Nr. 6 dar.

**Wiederaufleben der Erlaubnis.** Das Ruhen kann nur bis zur Beseitigung der in Nummer 1 und 2 genannten Gründe angeordnet werden. Es ist zu klären, wie die Erlaubnis nach Beseitigung dieser Gründe wieder wirksam wird. Die TierSchTrV trifft hierzu keine ausdrückliche Feststellung. Oben wurde aber gezeigt, dass die Erlaubnis durch das Ruhen nicht beseitigt wird. Das heißt, dass es jedenfalls keiner Neuerteilung der Erlaubnis bedarf. Die alte Erlaubnis lebt also wieder auf. Offen lässt der Wortlaut aber, ob es zu diesem Wiederaufleben automatisch kommt oder ob dazu eine behördliche Entscheidung erforderlich ist. Ein Vergleich mit anderen Gesetzen, die ebenfalls das Ruhen einer Erlaubnis kennen, zeigt, dass beide Varianten möglich sind. Das Ruhen der Approbation eines Tierarztes endet erst durch einen Aufhebungsakt.<sup>330</sup> Bei der Erlaubnis als Luftfahrer hingegen wird das Ruhen auf Zeit angeordnet<sup>331</sup> und endet anschließend ohne weiteren behördlichen Akt.<sup>332</sup> Es spricht vieles dafür, auch bei § 11 a davon auszugehen, dass die Erlaubnis automatisch wiederauflebt. Erstens enthält § 11 a, anders als die entsprechende Norm der Bundestierärzteordnung, keine Regelung zur Aufhebung durch die Behörde. Zweitens ist bei § 11 a das Ruhen nur zeitlich begrenzt möglich. Durch die Anknüpfung an ein zukünftiges Ereignis („bis zur Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgünde“) ähnelt die zeitliche Grenze einer auflösenden Bedingung.<sup>333</sup> Auch dort tritt die Rechtsänderung automatisch ein.<sup>334</sup>

---

<sup>329</sup> Vgl. auch Hirt, § 11 a.

<sup>330</sup> § 8 II Bundestierärzteordnung.

<sup>331</sup> § 29 III LuftVZO.

<sup>332</sup> BVerwG in VRS 64, 475ff.

<sup>333</sup> Vgl. zur Bedingung oben 4.11.3.4 Auflagen und Bedingungen (Absatz 3 Satz 2).

<sup>334</sup> § 36 II Nr. 2 VwVfG.

#### 4.13 § 12 Kennzeichnung

Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß die Wirbeltiere oder die Behältnisse, in denen sie befördert werden, so gekennzeichnet sind, daß während des Transports die Nämlichkeit der Tiere oder der Behältnisse festgestellt werden kann.

Die Vorschrift ist nur beim Transport von Wirbeltieren<sup>335</sup> anwendbar. Diese, oder die Behältnisse in denen sie befördert werden, müssen gekennzeichnet werden. Mit **Nämlichkeit** ist gemeint, dass die Angaben in den begleitenden Papieren mit dem tatsächlich transportierten Tier übereinstimmen. Die Kennzeichnung muss deshalb einen Vergleich mit den mitgeführten Dokumenten ermöglichen. Ist das Tier bereits aufgrund anderer Vorschriften gekennzeichnet, so reicht diese Kennzeichnung aus, wenn damit die Nämlichkeitskontrolle durchgeführt werden kann.

Die Kennzeichnungspflicht trifft Beförderer<sup>336</sup> und Transportführer<sup>337</sup>. Sie müssen die Kennzeichnung nicht selbst vornehmen, sind aber verantwortlich dafür, dass die Kennzeichnung besteht.

Ein **Verstoß** stellt eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 42 Nr. 7 dar.

---

<sup>335</sup> Zu Wirbeltieren vgl. 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

<sup>336</sup> § 2 Nr. 10 TierSchTrV.

<sup>337</sup> § 2 Nr. 11 TierSchTrV.

## 4.14 § 13 Sachkunde

(1) Wer Tiere befördert, muß über die hierfür notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten (Sachkunde) verfügen. Satz 1 gilt nicht für Transporte in Behältnissen nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1.

(2) Im Inland ansässige gewerbliche Beförderer haben sicherzustellen, daß ein Transport von Nutztieren und Hausgeflügel mindestens von einer Person durchgeführt oder begleitet wird, die im Besitz einer gültigen Bescheinigung der zuständigen Behörde oder der sonst nach Landesrecht beauftragten Stelle (zuständige Stelle) über ihre Sachkunde (Sachkundebescheinigung) ist, die diese Sachkundebescheinigung während des Transports mitführt. Satz 1 gilt nicht für Transporte in Behältnissen nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1.

(3) Die Sachkundebescheinigung wird von der zuständigen Stelle auf Antrag erteilt, wenn die Sachkunde im Rahmen einer erfolgreichen Prüfung nach Maßgabe der Absätze 4 und 5 nachgewiesen worden ist oder die Voraussetzungen des Absatzes 7 erfüllt sind. Die Sachkundebescheinigung bezieht sich auf die Tierkategorie, auf die sich die Prüfung nach Absatz 4 oder die Ausbildung nach Absatz 7 erstreckt hat.

(4) Auf Antrag führt die zuständige Stelle eine Prüfung der Sachkunde bezogen auf die im Antrag benannten Tierkategorien durch. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Sie wird im theoretischen Teil schriftlich und mündlich abgelegt. Die Prüfung erstreckt sich auf folgende Prüfungsgebiete:

1. im Bereich der Kenntnisse:

- a) Grundkenntnisse der Anatomie und Physiologie,
- b) tierschutzrechtliche Vorschriften,
- c) Ernähren und Pflegen von Tieren, insbesondere deren Bedarf und Verhalten,
- d) Eignung und Kapazität der verschiedenen Transportmittel und
- e) Maßnahmen zum Nottöten und Notschlachten von Tieren;

2. im Bereich der Fertigkeiten:

- a) Vorbereitung, Organisation und Durchführung von Tiertransporten,
- b) Beurteilen der Transportfähigkeit von Tieren,
- c) Führen und Treiben von Tieren und
- d) bei milchgebenden Kühen, Schafen und Ziegen zusätzlich Melken von

Tieren.

(5) Die Prüfung ist bestanden, wenn jeweils im theoretischen und praktischen Teil mindestens ausreichende Leistungen erbracht worden sind.

(6) Eine Wiederholung der Prüfung ist frühestens nach drei Monaten zulässig.

(7) Die zuständige Stelle kann von einer Prüfung absehen, wenn

1. der erfolgreiche Abschluß eines Hochschulstudiums oder Fachhochschulstudiums im Bereich der Landwirtschaft oder Tiermedizin,

2. eine bestandene Abschlußprüfung in den Berufen Fleischer, Landwirt, Pferdewirt, Tierpfleger, Tierwirt oder anderer anerkannter Berufsabschlüsse oder Nachweise, die die erforderliche Sachkunde voraussetzen, oder

3. die regelmäßige Durchführung von gewerblichen Tiertransporten ohne Beanstandung wegen des Verstoßes gegen tierschutzrechtliche Bestimmungen seit mindestens drei Jahren vor Inkrafttreten dieser Verordnung nachgewiesen wird und keine Bedenken hinsichtlich der erforderlichen fachlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bestehen.

(8) Die Sachkundebescheinigung ist zu entziehen, wenn Personen wiederholt oder grob Anforderungen dieser Verordnung zuwidergehandelt haben und Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß dies auch weiterhin geschieht.

#### **4.14.1 Allgemeines**

Die Vorschrift stellt Anforderungen an die Sachkunde derer, die Tiere befördern. Die Regelung lässt sich in zwei Bereiche unterteilen. Absatz 1 statuiert die allgemeine Pflicht, sachkundig zu sein. Die Absätze 2 bis 8 regeln die spezielle Pflicht, dass die Transportperson eine Bescheinigung über diese Sachkunde besitzt und beim Transport mitführt. Absatz 1 gilt für jedermann, Absatz 2 nur für einen beschränkten Personenkreis.

#### **4.14.2 Die allgemeine Pflicht, sachkundig zu sein (Absatz 1)**

Jeder, der Tiere befördert, muss sachkundig sein. Eine Ausnahme besteht nur bei Transporten in speziellen Behältnissen.<sup>338</sup> Die **Sachkunde** besteht aus zwei Komponenten: Kenntnissen und Fähigkeiten. Absatz 1 macht keine genaueren Angaben, welcher Art die Kenntnisse und Fähigkeiten sein müssen. Man kann sich aber an Absatz 4 orientieren. Dort ist aufgelistet, wie die Sachkunde abgeprüft wird. Die dort genannten Prüfungsgebiete geben deshalb Hinweise auf den Umfang der notwendigen Sachkunde. Leider wird das Begriffspaar „Kenntnisse und Fähigkeiten“ nicht konsequent durchgehalten sondern in Absatz 4 durch „Kenntnisse und Fertigkeiten“ ersetzt. Es bleibt unklar, ob der Begriff „Fähigkeiten“ mit dem Begriff „Fertigkeiten“ deckungsgleich sein soll.

#### **4.14.3 Besitz und Mitführen einer Sachkundebescheinigung (Absätze 2 bis 8)**

In bestimmten Fällen genügt es nicht, dass die Sachkunde vorhanden ist. Es muss auch eine Bescheinigung hierüber ausgestellt worden sein, die dann beim Transport mitzuführen ist. Die Sachkundebescheinigung wird auf bestimmte Tierkategorien bezogen erteilt. Der Begriff „Tierkategorie“ entstammt nicht dem wissenschaftlichen Klassifikationssystem. Auch die TierSchTrV gibt nicht vor, welche Kategorien unterschieden werden sollen. Die Kategorien werden daher von den einzelnen Behörden uneinheitlich festgelegt. Folgende Kategorien sind häufig anzutreffen: Einhufer, Pferd, Rind, Kalb, Schaf, Ziege, Schwein, Ferkel, Läufer, Geflügel, Hausgeflügel.

Bei der Bescheinigung für Hausgeflügel wird teilweise noch weiter unterschieden. Es werden für die einzelnen Arbeitsschritte des Transports spezielle Bescheinigungen erteilt. Das kann sinnvoll sein, wenn die Tiere vom Landwirt in das Transportfahrzeug eingeladen werden. Der Beförderer spart sich dann den Nachweis der Sachkunde für diese Tätigkeit.

##### **4.14.3.1 Anwendungsbereich**

Eine Sachkundebescheinigung ist erforderlich beim Transport von Nutztieren<sup>339</sup> oder Hausgeflügel durch einen im Inland ansässigen gewerblichen Beförderer<sup>340</sup>. Der gewerbliche Beförderer muss nicht selbst die Sachkundebescheinigung besitzen, er muss aber sicherstellen, dass

---

<sup>338</sup> § 13 I 2 i.V.m. § 6 I 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>339</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>340</sup> § 11 TierSchTrV.

der Transport von einer solchen Person durchgeführt oder begleitet wird. Eine Ausnahme besteht wiederum bei Transporten in speziellen Behältnissen.<sup>341</sup>

#### 4.14.3.2 Erteilungsvoraussetzungen

Die Sachkundebescheinigung wird nur auf **Antrag** erteilt. Der Antrag ist bei der zuständigen Stelle einzureichen. Zuständige Stelle ist entweder die zuständige Behörde selbst oder eine eigens beauftragte Stelle.<sup>342</sup> Die Bescheinigung erhält, wer eine **Prüfung** nach den Absätzen 4 und 5 abgelegt hat. In besonderen Fällen kann auf die Ablegung der **Prüfung verzichtet** werden.<sup>343</sup> Dies hängt vom beruflichen Werdegang des Antragstellers ab. Anfänglich genügte sogar ein vorläufiger Nachweis der Sachkunde. Diese Übergangszeit ist am 01. März 1998 ausgelaufen.<sup>344</sup>

#### 4.14.3.3 Prüfung (Absätze 4, 5 und 7)

Die Prüfung gliedert sich in einen Theorie- und einen Praxisteil. Der theoretische Teil besteht aus einer mündlichen und einer schriftlichen Prüfung. Die Prüfungsgebiete werden in Absatz 4 Satz 4 Nummer 1 und 2 abschließend aufgezählt. Die Prüfungsleistung muss sowohl im theoretischen als auch im praktischen Teil mindestens ausreichend sein. Ein Ausgleich eines schlechten Ergebnisses in einem Teil durch ein besonders gutes im anderen Teil ist nicht möglich. Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann sie drei Monate später wiederholen.

#### 4.14.3.4 Absehen von der Prüfung (Absatz 7)

Bei bestimmten Personengruppen wird davon ausgegangen, dass im Normalfall ausreichend Sachkunde besteht. In diesen Fällen kann die zuständige Behörde von einer Prüfung absehen und die Bescheinigung direkt erteilen. Voraussetzung ist, dass der Antragsteller nachweist, dass er zu einer der genannten **Personengruppen** gehört und bezüglich seiner Sachkunde **keine Bedenken** bestehen. Das Absehen steht aber im **Ermessen** der Behörde, so dass grund-

---

<sup>341</sup> § 13 I 2 i.V.m. § 6 I 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>342</sup> Zu den konkreten Zuständigkeiten in den jeweiligen Bundesländern vgl. 4.45 Zuständigkeiten innerhalb der Bundesländer.

<sup>343</sup> § 13 III 1 i.V.m. § 13 VII TierSchTrV.

<sup>344</sup> § 43 IV TierSchTrV.

sätzlich kein Anspruch des Antragsstellers darauf besteht. Eine Ermessensreduktion auf Null kann aber im Hinblick auf Art. 12 GG in Betracht kommen.

#### 4.14.3.5 Entziehung der Sachkundebescheinigung

Die Sachkundebescheinigung kann wieder entzogen werden. Zwei Voraussetzungen müssen erfüllt sein. Die Person muss **gegen die TierSchTrV verstoßen** haben. Ein geringfügiger, einmaliger Verstoß reicht nicht aus. Außerdem müssen **Tatsachen**<sup>345</sup> vorliegen, die zukünftige Verstöße wahrscheinlich erscheinen lassen.

Ob derjenige, dem die Sachkundebescheinigung entzogen wurde, später wieder eine Bescheinigung erhalten kann, lässt die TierSchTrV offen.

---

<sup>345</sup> Zum Begriff der Tatsachen in Prognoseentscheidungen vgl. 4.12.3.1 Voraussetzungen.

## **4.15 § 14 Schienentransport**

(1) Tiere dürfen nur in gedeckten Wagen befördert werden. Die Wagen müssen eine hohe Fahrtgeschwindigkeit zulassen.

(2) Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß Einhufer angebunden befördert werden, und zwar so, daß sie bei Querverladung zu derselben Seite des Wagens schauen oder bei Längsverladung sich gegenüberstehen. Satz 1 gilt nicht, sofern die Tiere im Transportmittel in Einzelboxen untergebracht werden. Fohlen und halfterungsgewohnte Tiere müssen nicht angebunden werden.

(3) Die Wirbeltiere oder die Behältnisse, in denen sich Wirbeltiere befinden, müssen so verladen sein, daß sich ein Begleiter zwischen ihnen bewegen kann.

(4) Bei der Zugbildung und Verschiebung sind heftige Stöße der Wagen zu vermeiden.

### **4.15.1 Allgemeines**

Die Vorschrift stellt besondere Regeln für den Schienentransport auf. Es werden besondere Anforderungen an die Transportmittel gestellt. § 7 bleibt daneben anwendbar. Es wird weiter geregelt, wie die Tiere im Transportmittel verladen sein müssen. Außerdem sind heftige Stöße, die bei Zugbildung und Verschiebung entstehen können, zu vermeiden.

Die zeitliche Begrenzung des § 24 II, III findet auf Schienentransporte keine Anwendung.<sup>346</sup>

Die Begrenzung bei innerdeutschen Nutztiertransporten zur Schlachtstätte bleibt dagegen anwendbar.

### **4.15.2 Verstöße**

Nur Verstöße gegen § 14 I 1 und § 14 II sind als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.<sup>347</sup>

---

<sup>346</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden § 24 V TierSchTrV.

<sup>347</sup> Vgl. § 42 I Nr. 1 und § 42 I Nr. 2 TierSchTrV.

## 4.16 § 15 Schiffstransport

(1) Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß beim Schiffstransport auf offenem Deck die Tiere

1. in Behältnissen untergebracht sind, die vor Verrutschen gesichert sind, oder

2. in Vorrichtungen untergebracht sind, die Schutz vor schädlichen Witterungseinflüssen und Schutz vor Seewasser bieten.

(2) Bei vorhergesagten extremen Witterungsverhältnissen, die zu Verletzungen und Schäden der Tiere führen können, dürfen Transporte nicht durchgeführt werden.

(3) Für die Betreuung der Tiere muß eine sachkundige, weisungsbefugte Person zur Verfügung stehen, die Notversorgung leisten kann.

(4) Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß die Tiere angebunden oder in Verschlägen, Buchten oder Behältnissen untergebracht werden.

(5) Verschläge, Buchten und Behältnisse, in denen Tiere untergebracht sind, müssen jederzeit einsehbar und zugänglich sowie ausreichend beleuchtet und belüftet sein.

(6) Der Beförderer hat sicherzustellen, daß alle Teile des Schiffes, in denen Tiere untergebracht sind, über ein wirksames Abflußsystem für flüssige tierische Abgänge verfügen. Das Abflußsystem ist in hygienisch einwandfreiem Zustand zu halten.

(7) Ein Instrument, mit dem Tiere im Bedarfsfall unter Vermeidung von Schmerzen oder Leiden getötet werden können, ist mitzuführen.

(8) Der Beförderer hat sicherzustellen, daß das Schiff

1. für die Dauer des Seetransports mit ausreichenden Vorräten an Trinkwasser,

wenn das Schiff nicht über ein Trinkwasseraufbereitungssystem verfügt, und geeignetem Futter bestückt ist und

2. über geeignete Einrichtungen mit trockener und weicher Einstreu verfügt, in denen kranke oder verletzte Tiere abgesondert und gegebenenfalls behandelt werden können.

(9) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für den Schiffstransport von Tieren in Schienen oder Straßenfahrzeugen. Bei diesem Transport müssen die Fahrzeuge, in denen die Tiere untergebracht sind, fest verzurrt und die Tiere so untergebracht sein, daß zu jedem Tier ein direkter Zugang besteht.

#### **4.16.1 Allgemeines**

Die Vorschrift stellt spezielle Regeln für den Schiffstransport auf. Bei fremdflaggigen Schiffen ist zunächst zu prüfen, ob die TierSchTrV überhaupt anwendbar ist.<sup>348</sup> Der Schiffstransport ist besonders im Hinblick auf die Transportdauer problematisch. Die zeitliche Begrenzung des § 24 II, III findet auf Schiffstransporte keine Anwendung.<sup>349</sup> Die Begrenzung bei innerdeutschen Nutztiertransporten zur Schlachtstätte bleibt dagegen theoretisch anwendbar.

In § 15 werden besondere Anforderungen an das Transportmittel Schiff gestellt. § 7 bleibt daneben anwendbar.

#### **4.16.2 Verstöße**

Verstöße gegen § 15 I, § 15 IV 1 und § 15 VII sind als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.<sup>350</sup>

---

<sup>348</sup> § 1 II Nr. 4 TierSchTrV.

<sup>349</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden § 24 V TierSchTrV.

<sup>350</sup> Vgl. § 42 I Nr. 9, 10 und 11 TierSchTrV.

## **4.17 § 16 Lufttransport**

(1) Luftfahrtunternehmen müssen Tiere beim Lufttransport entsprechend den Bestimmungen der IATA Richtlinien für den Transport von lebenden Tieren in der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bekanntgemachten Fassung (BAnz. Nr. 151a vom 15. August 1998) befördern.

(2) Gegen zu hohe oder zu niedrige Temperaturen oder starke Luftdruckschwankungen im Tierbereich sind die notwendigen Maßnahmen zu treffen.

(3) § 15 Abs. 7 gilt für Frachtflugzeuge entsprechend.

### **4.17.1 Allgemeines**

In § 2 Nr. 3 werden auch Luftfahrzeuge als Transportmittel definiert. Auch für den Lufttransport gelten deshalb grundsätzlich die allgemeinen Transportvorschriften. Einige Besonderheiten sind aber zu beachten. Die in § 16 enthaltenen Sondervorschriften werden unten erläutert. Im Übrigen sind zu beachten: § 18 (nicht anwendbar beim Lufttransport), § 23 i.V.m. Anlage 4 (Abtrennung und Raumbedarf beim Lufttransport), § 24 (nicht anwendbar beim Lufttransport).

### **4.17.2 IATA**

Die IATA<sup>351</sup> ist ein Verband von Fluggesellschaften. Sie hat eine Richtlinie für den Lufttransport von Tieren erarbeitet. Diese „Richtlinie“ darf nicht mit einer Richtlinie der Europäischen Gemeinschaften verwechselt werden. Als privater Verband hat die IATA keine Gesetzgebungskompetenz. Der Inhalt der IATA-Richtlinie hat aber über einen Umweg Gesetzesqualität erlangt. Grund dafür ist, dass die europäische Richtlinie 91/628/EWG bestimmt, dass einige Vorschriften der IATA-Richtlinie eingehalten werden müssen. Deshalb wurde die IATA-Richtlinie im Bundesanzeiger bekannt gemacht und der Verweis in die TierSchTrV eingefügt.

---

<sup>351</sup> International Air Transport Association.

### **4.17.3 Weitere Bestimmungen**

Darüber hinaus müssen extreme Temperaturen und Luftdruckschwankungen vermieden werden.<sup>352</sup> Bei Frachtflugzeugen muss ein Gerät zur schmerzfreien Tötung mitgeführt werden.<sup>353</sup>

### **4.17.4 Verstöße**

Die Missachtung der IATA-Richtlinien ist als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.<sup>354</sup>

---

<sup>352</sup> § 16 II TierSchTrV.

<sup>353</sup> § 16 III i.V.m. § 15 VII TierSchTrV.

<sup>354</sup> § 42 I Nr. 2 TierSchTrV.

## 4.18 § 17 Allgemeine Anforderungen

Behältnisse, in denen sich Wirbeltiere befinden, dürfen beim Verladen nicht gestoßen, geworfen oder gestürzt werden. Sie sind so zu verladen, dass sie nicht verrutschen können. Die Behältnisse müssen sich außer während des Verladens von Geflügel stets in aufrechter Stellung befinden.

### 4.18.1 Allgemeines

In Abschnitt 2 (§§ 17 bis 22) werden besondere Vorschriften für den Transport in **Behältnissen**<sup>355</sup> aufgestellt. § 17 enthält nach seiner amtlichen Überschrift hierfür die allgemeinen Anforderungen. Das trifft nur zum Teil zu, den § 17 gilt nur beim Transport von **Wirbeltieren**<sup>356</sup>. Die §§ 20 und 21 gelten dagegen auch für andere Tiere. § 17 ist also nicht bei allen Transporten in Behältnissen anwendbar.

### 4.18.2 Einzelne Regelungen

Beim **Verladen**<sup>357</sup> muss vorsichtig vorgegangen werden. Das Behältnis darf nicht gestoßen, geworfen oder gestürzt werden. Im Transportfahrzeug müssen die Behältnisse vor **Verrutschen** gesichert werden. Die Behältnisse müssen sich dauernd in **aufrechter Stellung** befinden. Eine Ausnahme hiervon machen aber der Transport von Geflügel und der Transport von Fischen<sup>358</sup>.

### 4.18.3 Verstöße

Die Nichtbeachtung des § 17 stellt für sich genommen noch keine Ordnungswidrigkeit dar.

---

<sup>355</sup> § 2 Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>356</sup> Zur Definition der Wirbeltiere vgl. 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

<sup>357</sup> § 2 Nr. 4 TierSchTrV.

<sup>358</sup> Bei Fischen greift § 1 III TierSchTrV.

## **4.19 § 18 Besondere Anforderungen an Behältnisse**

Der Absender hat sicherzustellen, daß außer beim Lufttransport und den damit im Zusammenhang stehenden Landtransporten die Tiere nur in Behältnissen befördert werden, die den Anforderungen der Anlage 3 entsprechen, und daß, soweit in der Anlage Mindest- oder Höchstzahlen je Behältnis vorgeschrieben sind, diese eingehalten werden. Übernimmt der Beförderer das Verbringen der Tiere in die Behältnisse, so hat dieser dies sicherzustellen.

### **4.19.1 Allgemeines**

Die Vorschrift legt fest, wie die Behältnisse beschaffen sein müssen und wie viele Tiere pro Behältnis befördert werden dürfen bzw. müssen. Dazu verweist § 18 auf die Anlage 3, die konkrete Vorgaben für das Platzangebot enthält. Zusätzlich ist natürlich auch an die Anforderungen aus § 7 zu denken, weil auch Behältnisse Transportmittel in Sinne dieser Vorschrift sind. Nach dem Wortlaut des § 18 gilt die Vorschrift grundsätzlich für alle Tiere. Da aber die Anlage 3 nur bestimmte Tiere aufzählt, ist § 18 für alle anderen Tiere ohne Bedeutung.

Beim **Lufttransport** gilt § 18 nicht. Es gelten aber die IATA Richtlinien<sup>359</sup>. In diesen sind ebenfalls Anforderungen an Transportbehältnisse enthalten. Die IATA Richtlinien machen sogar Vorschriften für Tierarten, die in Anlage 3 nicht aufgeführt sind.

**Platzangebot.** Die Anlage 3 macht den erforderlichen Raum von verschiedenen Kriterien abhängig. Das ist teilweise das Lebendgewicht, teilweise aber auch die Anzahl der Tiere. Auch die Größe der Tiere und die Transportentfernung können ausschlaggebend sein.

Für die Einhaltung des § 18 ist grundsätzlich der Absender verantwortlich. Werden die Tiere aber vom Beförderer in die Behältnisse verbracht, so geht die Pflicht auf den Beförderer über.

### **4.19.2 Verstöße**

Zuwiderhandlungen gegen § 18 stellen eine Ordnungswidrigkeit nach § 42 I Nr. 2 dar.

---

<sup>359</sup> § 16 I TierSchTrV.



## 4.20. § 19 Nachnahmeversand

Tiere dürfen mit Nachnahme nicht in das Ausland versandt werden. Der Absender darf Tiere nur dann mit Nachnahme versenden, wenn sie schriftlich bestellt worden sind und der Empfänger schriftlich zugesichert hat, daß die Tiere sofort nach ihrem Eintreffen angenommen werden. Haben Absender und Empfänger eine Erlaubnis nach § 11 des Tierschutzgesetzes, oder handeln sie gewerbsmäßig mit landwirtschaftlichen Nutztieren, so kann der Empfänger diese schriftliche Zusicherung für einen Zeitraum von jeweils höchstens 12 Monaten im voraus erteilen. Die Bestellung bedarf dann nicht der Schriftform.

### 4.20.1 Allgemeines

Der Begriff der **Nachnahme** stammt aus dem Frachtrecht.<sup>360</sup> Dabei vereinbaren Absender und Beförderer, dass die Sendung nur gegen Einziehung eines Geldbetrags an den Empfänger ausgeliefert wird.<sup>361</sup> Das erhöht die Gefahr, dass die Tiere länger transportiert werden als notwendig. Denn wenn der Empfänger nicht zahlt, darf der Frachtführer die Sendung nicht ausliefern, andernfalls haftet er dem Absender für entstehende Schäden.

**Ursprünglich** bestand in § 3 Nr. 9 TierSchG ein absolutes Verbot, Tiere per Nachnahme zu versenden. Diese Regel war aber mit dem GG unvereinbar und deshalb nichtig.<sup>362</sup> Der Grund dafür ist, dass ein undifferenziertes Nachnahmeverbot unverhältnismäßig in die Berufsfreiheit eingreift. Darum differenziert § 19 nun zwischen bestimmten Konstellationen, in denen die Nachnahme verboten ist und solchen, in denen sie gestattet ist.

§ 19 unterscheidet nicht danach, um welche Tiere es sich handelt. Insbesondere findet keine Beschränkung auf Wirbeltiere statt. Anders als die §§ 17 und 18 enthält § 19 keine ausdrückliche Beschränkung auf Transporte in Behältnissen. Die systematische Stellung des § 19 innerhalb von Abschnitt 2 (Transport in Behältnissen) und die Verwendung des Begriffs „Versand“ sprechen aber dafür, dass die Einschränkung der Nachnahme nur gilt, wenn die Tiere in Behältnissen befördert werden.

Die Regelung des § 19 entschärft die Gefahr der Transportverlängerung, denn der Frachtführer kann nicht mehr verpflichtet werden, die Tiere bis zur Bezahlung zurückzuhalten. Den-

---

<sup>360</sup> § 422 HGB, Art. 21 CMR.

<sup>361</sup> Tilch/Arloth, S. 2967.

<sup>362</sup> BVerfGE 36, 47.

noch kann Streit zwischen den Parteien über die Bezahlung noch zu Verzögerungen führen, denn der Empfänger kann die Ablieferung der Tiere nur verlangen, wenn er den Frachtführer bezahlt.<sup>363</sup>

#### 4.20.2 Kein Nachnahmeversand ins Ausland

In das **Ausland** dürfen Tiere überhaupt nicht per Nachnahme versandt werden. Nach der normalen Wortbedeutung ist mit „Ausland“ jedes Land mit Ausnahme Deutschlands gemeint. Ausland ist demnach auch jeder andere Mitgliedstaat der EU. Dafür spricht, dass die TierSchTrV mehrmals den Begriff „Inland“ gebraucht und damit stets das Gebiet der Bundesrepublik meint.<sup>364</sup> Wenn Deutschland „Inland ist“, liegt der Schluss nahe, dass alles Übrige zum Ausland gezählt wird.

Die amtliche Begründung<sup>365</sup> spricht demgegenüber vom „Zollausland“. Aufgrund der Zollunion<sup>366</sup> wären dann die EU-Mitgliedstaaten nicht als Ausland zu qualifizieren. Diese Auslegung hat für sich, dass sie nicht mit dem Verbot mengenmäßiger Ausfuhrbeschränkungen<sup>367</sup> in Konflikt geraten kann. Wahrscheinlich aber handelt es sich bei der Passage in der amtlichen Begründung nur um ein Relikt aus § 3 der „Verordnung zum Schutz von Tieren bei der Beförderung in Behältnissen“ von 1988.<sup>368</sup> Das dortige Nachnahmeverbot bezog sich ausdrücklich auf das Zollausland.

#### 4.20.3 Zulässiger Nachnahmeversand

##### 4.20.3.1 Voraussetzungen

Wenn der Transport nicht ins Ausland geht, ist der Versand mit Nachnahme erlaubt. Es müssen aber zwei Voraussetzungen vorliegen: Die Tiere müssen **schriftlich bestellt** worden sein und es muss eine **schriftliche Zusicherung** des Empfängers vorliegen.

---

<sup>363</sup> § 421 I HGB, bei Art. 13 CMR genügt Sicherheitsleistung.

<sup>364</sup> § 11 II, § 13 II, § 24 I TierSchTrV.

<sup>365</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 56.

<sup>366</sup> Art. 23 I EG.

<sup>367</sup> Art. 29 EG.

<sup>368</sup> BGBl. I 1988, S. 2413 ff.

Schriftform bedeutet stets, dass eine Erklärung eigenhändig unterschrieben wird.<sup>369</sup> Die Bestellung ist eine empfangsbedürftige Willenserklärung. Das heißt, die Bestellung muss dem Absender in der vorgeschriebenen Form zugehen. Die Übermittlung per Telefax genügt daher nicht, weil dem Absender in diesem Fall nur eine Kopie zugeht, die der Schriftform nicht genügt.<sup>370</sup>

Die Zusicherung des Empfängers beinhaltet das Versprechen, dass die Tiere sofort nach ihrem Eintreffen angenommen werden. Im Normalfall ist diese Zusicherung einzelfallbezogen. Es bedarf also für jede Bestellung einer gesonderten Zusicherung.

#### 4.20.3.2 Ausnahmen von der strengen Form

Satz 3 nennt zwei Konstellationen, in denen die eben genannten Voraussetzungen gelockert sind.

**Die erste Ausnahme** liegt vor, wenn sowohl Absender als auch Empfänger eine Erlaubnis nach § 11 TierSchG besitzen. In diesem Fall sind Absender und Empfänger bereits behördlich als vertrauenswürdig eingestuft worden. Der Empfänger darf die schriftliche Zusicherung dann für 12 Monate im Voraus erteilen. Hat er dies getan, bedarf die jeweilige Bestellung nicht der Schriftform.

**Bei der zweiten Ausnahme** dürfte es sich um ein Versehen handeln. Nach § 19 S. 3 Alt. 2 gelten die eben genannten Erleichterungen auch, wenn Absender und Empfänger zwar keine Erlaubnis nach § 11 TierSchG haben, beide aber „gewerbsmäßig mit landwirtschaftlichen Nutztieren handeln“. Diese Regelung ist ganz offensichtlich auf die alte Fassung des § 11 I 1 Nr. 3 b) TierSchG zugeschnitten. Danach benötigten Personen, die gewerbsmäßig mit landwirtschaftlichen Nutztieren handelten, keine Erlaubnis nach § 11 TierSchG. Das wurde mit der Neufassung des TierSchG 1998 geändert. Jeder, der gewerbsmäßig mit Wirbeltieren handelt, bedarf nun einer behördlichen Erlaubnis. Das gilt auch für das Handeln mit landwirtschaftlichen Nutztieren. Die von § 19 S. 3 Alt. 2 beschriebene Situation, dass eine Person mit landwirtschaftlichen Nutztieren handelt, ohne eine Erlaubnis nach § 11 TierSchG zu besitzen, stellt daher eine Ordnungswidrigkeit dar.<sup>371</sup> Es wäre widersinnig, diesen Verstoß gegen das TierSchG auch noch durch eine Erleichterung des Nachnahmeversands zu belohnen.

---

<sup>369</sup> Vgl. § 126 BGB im Zivilrecht, ebenso § 37 III VwVfG für Verwaltungsakte.

<sup>370</sup> Zur Schriftform bei Telefax vgl. BGHZ 121, 224.

<sup>371</sup> § 18 I Nr. 20 TierSchTrV.

#### 4.20.4 Rechtsfolgen des Verbots

In den von § 19 gesetzten Grenzen ist der Nachnahmeversand zulässig. Werden diese Grenzen eingehalten, entfaltet § 19 keinerlei Wirkung. In allen anderen Fällen ist der Nachnahmeversand verboten. Der Verstoß gegen § 19 ist eine Ordnungswidrigkeit.<sup>372</sup> Daneben bleibt zu überlegen, ob die Vereinbarung der Nachnahme auf zivilrechtlicher Ebene unwirksam ist.<sup>373</sup> Dann könnte der Frachtführer die Tiere abliefern, ohne Gefahr zu laufen, Schadensersatz zahlen zu müssen. Für eine Unwirksamkeit der Vereinbarung spricht, dass es gerade die Wirkungen der Nachnahme sind, die § 19 mit seinem Nachnahmeverbot verhindern will.

---

<sup>372</sup> § 42 I Nr. 12 TierSchTrV.

<sup>373</sup> § 134 BGB.

## 4.21 § 20 Pflichten des Absenders

(1) Tiere dürfen nur versandt werden, wenn sich der Absender von der Richtigkeit der Empfängeranschrift überzeugt hat. Auf der Sendung müssen die zustellfähigen Anschriften des Absenders und Empfängers angegeben sein. Der Absender muß den Empfänger vor der Absendung über die Absende- und voraussichtliche Ankunftszeit, den Bestimmungsort sowie über die Versandart unterrichten.

(2) Der Absender hat sicherzustellen, daß nur solche Behältnisse verwendet werden, die die Tiere vor vorhersehbaren schädlichen Witterungseinflüssen schützen, oder sicherzustellen, daß während des Transports auf andere Weise der gleiche Schutz gewährt wird.

(3) Der Absender hat sicherzustellen, daß Tiere, deren Beförderung voraussichtlich 12 Stunden oder länger dauert, vor dem Einladen oder der Annahme durch den Beförderer gefüttert und getränkt werden; die Tiere dürfen nicht überfüttert werden.

(4) Der Absender hat sicherzustellen, daß die Tiere im Behältnis in der Lage sind, beigegebenes Futter und Trinkwasser auch während eines etwa notwendigen Rücktransports in ausreichender Menge aufzunehmen; außerdem hat er auf der Sendung Angaben über Art und Zahl der Tiere sowie über die Fütterung im Notfall zu machen.

(5) Der Absender hat sicherzustellen, daß bei Nichtabnahme einer Sendung der etwa notwendige Rücktransport spätestens mit Ablauf des Freitags oder vor Feiertagen abgeschlossen werden kann.

### 4.21.1 Allgemeines

Die Vorschrift regelt besondere Pflichten des **Absenders** beim Transport von Tieren in Behältnissen. Dies hängt mit der besonderen Situation bei dieser Transportart zusammen. Wird ohne Behältnisse transportiert, beispielsweise Rinder in einem LKW, so hat der ursprüngliche Tierbesitzer, etwa der Landwirt, mit dem Transport wenig zu tun. Bestenfalls beteiligt er sich am Verladen. Die Pflichten zum tierschutzgerechten Transport treffen deshalb vornehmlich den Beförderer und den Transportführer. Beim Transport in Behältnissen ist dies anders. Der Absender kann durch sein Verhalten wesentlich mehr Einfluss auf die Transportbedingungen

nehmen. Der Beförderer auf der anderen Seite ist durch das Behältnis stärker vom Tier getrennt. Deshalb muss der Absender beim Transport in Behältnissen zusätzliche Pflichten übernehmen.

#### 4.21.2 Sicherung des reibungslosen Transports (Absatz 1)

Der Absender entscheidet wann, wie und wohin versandt wird.

Er muss sich deshalb zunächst davon überzeugen, dass die Empfängeranschrift richtig ist. Mit welchen Mitteln er dies zu bewerkstelligen hat, wird nicht bestimmt. Allerdings enthält die Voraussetzung „**sich überzeugen**“ auch ein subjektives Element. Es ist durchaus denkbar, dass der Absender von der Richtigkeit überzeugt war, obwohl die Anschrift falsch war. Der Absender wird durch Absatz 1 nicht verpflichtet, jeden Irrtum auszuschließen. Wäre das gewollt gewesen, dann hätte das Gesetz die Formulierung „hat sicherzustellen, daß“ gewählt.

Die zustellfähigen Anschriften von Empfänger und Absender müssen angegeben sein. Die Absenderadresse ist für einen eventuellen Rücktransport notwendig. „**Zustellfähig**“ bezieht sich nicht auf die Zustellung im Sinne der förmlichen Bekanntgabe eines Schriftstücks, wie etwa im Zivilprozess.<sup>374</sup> Es geht allein um die Zustellung der Tiere, also die Frage, ob die Tiere an der angegebenen Anschrift auch tatsächlich entgegengenommen werden.

Der Absender muss den Empfänger darüber informieren, wann die Tiere abgesendet werden sowie darüber, wann, wo und wie die Tiere ankommen werden.

#### 4.21.3 Schutz vor vorhersehbaren Witterungseinflüssen

Der Absender muss Vorsorge gegen schädliche Witterungseinflüsse treffen, soweit diese **vorhersehbar** sind. Unvorhersehbare Witterungseinflüsse fallen in die Verantwortung des Beförderers.<sup>375</sup> Die Vorsorge kann entweder durch die Auswahl schützender Behältnisse oder durch andere Maßnahmen getroffen werden.

---

<sup>374</sup> §§ 166 ff ZPO.

<sup>375</sup> § 21 TierSchTrV, allerdings nur in Bezug auf Wirbeltiere.

#### 4.21.4 Ernährung vor dem Transport (Absatz 3)

Ist absehbar, dass der Transport 12 Stunden oder länger dauern kann, müssen die Tiere vorher gefüttert und getränkt werden. Gemeint ist selbstverständlich eine Fütterung kurz vor dem Transportbeginn. Wie lange die Zeit zwischen Fütterung/Tränkung und Transportbeginn genau sein darf, lässt Absatz 3 offen.

#### 4.21.5 Ernährung während des Transports, Kennzeichnung (Absatz 4)

Absatz 4 beschäftigt sich mit der Ernährung der Tiere in den Behältnissen während des Transports und der Kennzeichnung der Behältnisse. Ob und in welchem Abstand die Tiere gefüttert und getränkt werden müssen, regelt Absatz 4 nicht. Dies bestimmt sich nach den allgemeinen Vorschriften über die Ernährung der Tiere.<sup>376</sup> Insoweit hat Absatz 4 keine eigenständige Bedeutung. Die Bedeutung liegt darin, dass dem Absender eigenständige Pflichten zur Sicherstellung der Ernährung zugewiesen werden.

**Wird dem Behältnis Futter und Trinkwasser beigegeben**, muss dies von den Tieren in ausreichender Menge aufgenommen werden können und zwar während des Transports und auch während eines eventuellen Rücktransports. Diese Regel korrespondiert mit § 6 I 2 Nr. 1: Beim Transport in Behältnissen kann auf die Begleitpersonen verzichtet werden, wenn Fütterungs- und Tränkvorrichtungen vorhanden sind. Diese Vorrichtungen müssen die Ernährung während der doppelten Transportzeit gewährleisten. **Wird dem Behältnis kein Futter oder Trinkwasser beigegeben**, etwa weil der Transport nur kurz ist oder weil die Ernährung durch Begleitpersonen gewährleistet wird, trifft den Absender auch keine spezielle Pflicht nach Absatz 4 HS 1.

**Auf der Sendung** muss der Absender Angaben über die Art und Zahl der Tiere sowie über die Fütterung im Notfall machen. „Auf der Sendung“ bedeutet nach der Gesetzesbegründung, dass das jeweilige Behältnis gekennzeichnet wird.<sup>377</sup>

#### 4.21.6 Rücktransport (Absatz 5)

Wenn die Tiere nicht an den Empfänger ausgeliefert werden können, kann ein Rücktransport notwendig werden. Dieser soll nicht dadurch verzögert werden, dass zwischen der fehlgeschlagenen Zustellung und dem Rücktransport ein Wochenende oder ein Feiertag liegt. Bei

---

<sup>376</sup> § 2 Nr. 1 TierSchG; § 6 III 2; § 6 III 1 i.V.m. Anlage 2; § 30; § 31 TierSchTrV.

<sup>377</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 57.

jedem Transport muss deshalb ein potentieller Rücktransport eingeplant werden. Dieser fiktive Rücktransport muss noch am Freitag (oder dem Tag vor dem Feiertag) abgeschlossen sein. Das hat vor allem Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Absendung. Der späteste Absendetermin hängt daher davon ab, wie schnell der jeweilige Beförderer auf das Fehlschlagen der Zustellung reagieren und die Tiere zurück transportieren kann.

Nach Sinn und Zweck des Absatz 5 scheint es angebracht, die Vorschrift dann unangewendet zu lassen, wenn sichergestellt ist, dass die Tiere auch am Wochenende und an Feiertagen zurück transportiert und vom Absender in Empfang genommen werden. Dem klaren Wortlaut entspricht dies aber nicht.

#### **4.21.7 Verstöße**

Jeder Verstoß gegen die Regeln des § 20 ist eine Ordnungswidrigkeit nach § 42 I Nr. 13.

## 4.22 § 21 Pflichten des Beförderers

Der Beförderer hat sicherzustellen, daß Wirbeltiere vor schädlichen Witterungseinflüssen geschützt werden, wenn diese für den Absender nicht vorhersehbar waren.

Die Vorschrift ergänzt den Schutz vor Witterungseinflüssen beim Transport in Behältnissen. Gegen vorhersehbare Witterungseinflüsse muss der Absender Vorsorge treffen.<sup>378</sup> Für das, was der Absender **nicht vorhersehen** konnte, ist der Beförderer in erhöhtem Maße verantwortlich („sicherstellen“). Vernachlässigt der Absender seine Pflicht, geht diese nicht auf den Beförderer über. Der Beförderer ist aber bereits aus anderen Vorschriften verpflichtet, für den Schutz der Tiere zu sorgen.<sup>379</sup>

Anders als die Pflicht des Absenders<sup>380</sup> gilt die Pflicht des Beförderers nur bei Wirbeltieren<sup>381</sup>.

---

<sup>378</sup> § 20 III TierSchTrV.

<sup>379</sup> Vgl. etwa § 4 IV 2 TierSchTrV.

<sup>380</sup> § 20 III TierSchTrV.

<sup>381</sup> Zur Definition des Wirbeltiere vgl. 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

## 4.23 § 22 Maßnahmen bei Ankunft der Tiere

(1) Wird die Abnahme verweigert oder wird die Sendung nicht abgeholt, so sind die Wirbeltiere, soweit notwendig, vom Beförderer zu ernähren und zu pflegen; sie sind mit der nächsten Möglichkeit an den Absender zurückzubefördern.

(2) Sendungen von Wirbeltieren, die beim ersten Zustellversuch nicht ausgeliefert werden können, sind bei nächster Gelegenheit, spätestens nach Ablauf von sechs Stunden, erneut zuzustellen oder mit der nächsten Möglichkeit zurückzubefördern.

### 4.23.1 Allgemeines

Die Vorschrift legt fest, wie auf das Fehlschlagen des Transports zu reagieren ist. Für den Normalfall, dass die Tiere wie geplant an den Empfänger ausgeliefert werden, gilt § 22 nicht. Die planmäßige Ankunft ist nicht speziell geregelt.<sup>382</sup> Wenn die Tiere nicht beim Empfänger ankommen, entfällt die Versorgung, die dieser eigentlich übernommen hätte. Es soll deshalb möglichst schnell gewährleistet sein, dass die Tiere anderweitig versorgt werden.

### 4.23.2 Regelungsinhalt

§ 22 besteht aus zwei Absätzen. Die Abgrenzung der beiden Absätze voneinander wirft einige Probleme auf. Die Tatbestände scheinen sich zu überschneiden. Die Abweichung der jeweils angeordneten Rechtsfolge wirkt willkürlich. Unklar bleibt zunächst, ob Absatz 1 und 2 zwei vollkommen eigenständige Alternativen darstellen oder ob Absatz 2 nur ergänzend hinzutritt. Etwas Licht ins Dunkel bringt ein Blick in § 9 der früheren „Verordnung zum Schutz der Tiere bei der Beförderung in Behältnissen“<sup>383</sup>. Diese Verordnung war Vorlage für § 22.<sup>384</sup> Der Wortlaut des § 9 der genannten Verordnung ist mit dem des § 22 fast identisch. Eine wesentliche Ausnahme besteht aber: Absatz 2 der früheren Regelung galt nur für „Postsendungen“.

---

<sup>382</sup> Vgl. aber § 9 der TierSchlV, wonach Tiere, die in Behältnissen am Schlachthof angeliefert werden, unverzüglich der Schlachtung zuzuführen sind.

<sup>383</sup> BGBl. I 1988, S. 2413 ff.

<sup>384</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 55.

Hieraus ergibt sich immerhin ein Anhaltspunkt. Das Brief- und Postgeheimnis<sup>385</sup> steht einer Öffnung dieser Sendungen entgegen. Er nähren und Pflegen, wie in Absatz 1 vorgesehen, kommt in diesen Fällen also nicht in Frage. Es kann also angenommen werden, dass Absatz 2 auf die Fälle ausgelegt ist, in denen die Sendungen nicht geöffnet werden dürfen. Die Liberalisierung des Postmarktes dürfte dafür verantwortlich sein, dass Absatz 2 nun nicht mehr nur auf „Postsendungen“ sondern auf Sendungen aller Art verweist.

### **4.23.3 Verstöße**

Zuwiderhandlungen gegen § 22 sind eine Ordnungswidrigkeit.<sup>386</sup>

---

<sup>385</sup> Art. 10 I GG.

<sup>386</sup> § 42 I Nr. 15 TierSchTrV.

## 4.24 § 23 Raumbedarf und Pflege

(1) Wer Nutztiere befördert, muss die Anforderungen der Anlage 4 an die Abtrennung der Tiere sowie die Mindestbodenfläche einhalten; er darf jedoch den Tieren nicht mehr als die doppelte Mindestbodenfläche nach Spalte 2 zur Verfügung stellen. Geschlechtsreife männliche Rinder dürfen in Gruppen nur befördert werden, wenn die Höhe des Transportmittels bei Straßentransporten auf höchstens 50 Zentimeter über dem Widerrist begrenzt ist. Bei Straßen- und Schienentransporten ist die Mindestfläche

1. bei Schweinen und bis zu 24 Monaten alten Pferden um mindestens 20 vom Hundert,
2. bei anderen Nutztieren um mindestens 10 vom Hundert zu vergrößern, wenn bei einer Transportdauer von über acht Stunden während des Transports Außentemperaturen von mehr als 25 Grad C in dem zu durchfahrenden Gebiet zu erwarten sind.

(2) Der Beförderer hat sicherzustellen, daß

1. milchgebende Kühe, Schafe und Ziegen in Abständen von längstens jeweils 15 Stunden gemolken werden,
2. Schafen während des Transports Futter zur freien Aufnahme zur Verfügung steht,
3. enthornte Rinder von horntragenden Rindern getrennt befördert werden, falls dies zur Vermeidung einer Verletzungsgefahr notwendig ist,
4. Einhufer, mit Ausnahme halfterungsgewohnter Fohlen und in Einzelboxen beförderter Einhufer, Halfter tragen,
5. Einhufern, die nicht in Einzelboxen, nicht angebunden oder nicht in abgetrennten Ständen befördert werden, die Eisen der Hinterhufe abgenommen werden.

(3) Einhufer dürfen nicht mehrstöckig verladen befördert werden.

(4) Geschlechtsreife männliche Nutztiere müssen von weiblichen Tieren der gleichen Art getrennt befördert werden. Geschlechtsreife Eber sind von gleichgeschlechtlichen Artgenossen getrennt zu befördern. Das gleiche gilt für Hengste, sofern nicht auf andere Weise eine Verletzungsgefahr ausgeschlossen werden kann.

### 4.24.1 Allgemeines

**Nutztiere**<sup>387</sup> werden in den §§ 23 bis 29 besonders geschützt. Dafür stellt § 23 besondere Regeln auf. Diese legen insbesondere fest, welche **Gruppen** gebildet werden dürfen, welche **Mindestfläche** die Tiere benötigen und welche speziellen **Versorgungsmaßnahmen** zu ergreifen sind.

### 4.24.2 Gruppenbildung

Bei den meisten Nutztiertransporten werden Tiere in Gruppen befördert. Diese Gruppenbildung kann zu Schwierigkeiten führen. Probleme können durch die Gruppengröße entstehen und auch durch Unverträglichkeiten zwischen den Tieren. Deshalb bestehen Regeln, nach denen die Tiere voneinander abzutrennen sind.

#### 4.24.2.1 Gruppengröße

Absatz 1 Satz 1 verweist auf Anlage 4. Diese legt fest, wie viele Tiere maximal in einer Gruppe transportiert werden dürfen. Die Höchstgrenzen variieren zwischen den jeweiligen Nutztieren. Wird diese Zahl in einem Transportmittel überschritten, sind Trennvorrichtungen anzubringen.

#### 4.24.2.2 Unverträglichkeiten

Individuelle Eigenschaften der Tiere beeinträchtigen die Möglichkeit der Gruppenbildung. Grundnorm für die Frage der Unverträglichkeit ist § 5 IV. Die dort aufgestellten Regeln sind auch beim Transport von Nutztieren einzuhalten. Für den Nutztiertransport fügt § 23 noch einige spezielle Regeln hinzu.

**Geschlechtsreife männliche Nutztiere** müssen von weiblichen Tieren der gleichen Art getrennt werden<sup>388</sup>. Die umgekehrte Kombination ist zulässig, dabei ist aber an § 4 IV 4 (Altersunterschied) zu denken. Eine Gruppenbildung geschlechtsreifer männlicher Nutztiere mit weiblichen Tieren einer anderen Art wäre bereits wegen § 4 IV 1 unzulässig. **Geschlechtsreife Eber** dürfen nur einzeln transportiert werden.<sup>389</sup> **Geschlechtsreife Hengste** dürfen eben-

---

<sup>387</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>388</sup> § 23 IV 1 TierSchTrV.

<sup>389</sup> § 23 IV 2 i.V.m. § 23 IV 1 und § 4 IV 1 TierSchTrV.

falls nur einzeln transportiert werden.<sup>390</sup> Eine Ausnahme bei Hengsten gilt aber, wenn eine Verletzungsgefahr ausgeschlossen werden kann. Dies ist laut Gesetzesbegründung vor allem bei Zuchthengsten der Fall, die ein gemeinsames Befördern gewohnt sind.<sup>391</sup> **Geschlechtsreife männliche Rinder** dürfen gemeinsam in einer Gruppe transportiert werden.<sup>392</sup> Dabei muss aber die Höhe des Transportmittels begrenzt sein, um das gegenseitige Bespringen zu vermeiden. Nach der Gesetzesbegründung wird bei einer Höhenbegrenzung von 50 Zentimetern über dem Widerrist der Torbogenreflex nicht ausgelöst.<sup>393</sup> **Enthornete Rinder und horntragende Rinder** müssen getrennt werden, wenn andernfalls Verletzungsgefahr besteht.<sup>394</sup> Dabei kann berücksichtigt werden, dass Tiere, die sich kennen, weniger Aggression zeigen als Tiere, die einander fremd sind.

#### 4.24.3 Mindestflächen

Die Mindestbodenfläche je Tier ist in **Anlage 4** festgelegt. Aus dieser Untergrenze errechnet sich auch die maximal zulässige Bodenfläche pro Tier. Mehr als die doppelte Mindestbodenfläche darf nicht zur Verfügung stehen. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass die Tiere während der Fahrt hin und her geworfen werden.

Die Mindestfläche **erhöht sich** in speziellen Fällen.<sup>395</sup> Dies ist der Fall bei Straßen- und Schienentransporten mit einer Transportdauer von mehr als 8 Stunden, wenn die Außentemperatur auf dem Transport 25 ° C voraussichtlich überschreitet. Da die tatsächliche Temperatur beim Einladen noch nicht feststeht, stellt § 23 auf eine Prognose ab. Die Mindestfläche erhöht sich, wenn eine Überschreitung der Temperaturgrenze zu erwarten ist. Wie viel Raum pro Tier zur Verfügung steht, entscheidet sich beim Einladen. Die Prognose muss deshalb zu diesem Zeitpunkt getroffen werden. Stellt sich diese Prognose im Nachhinein als falsch heraus, dürfte dies ohne Auswirkung auf § 23 I 3 sein. Andernfalls wäre es notwendig, einzelne Tiere während des Transports auszuladen, um mehr Platz für die verbleibenden Tiere zu schaffen.

Neben den Mindestflächen ist an den Raumbedarf nach § 4 II zu denken.

---

<sup>390</sup> § 23 IV 3 i. V. m. § 23 IV 2, § 23 IV 1 und § 4 IV 1 TierSchTrV.

<sup>391</sup> BR-Drucksache 836/ 96, S. 59.

<sup>392</sup> § 23 I 2 TierSchTrV.

<sup>393</sup> BR-Drucksache 836/ 96, S. 59.

<sup>394</sup> § 23 II Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>395</sup> Absatz I Satz 3.

#### 4.24.4 Versorgung

**Milchgebende** Kühe, Schafe und Ziegen müssen während des Transports gemolken werden. Die Zeitabstände, in denen sie gemolken werden, dürfen 15 Stunden nicht überschreiten.

In welchen Abständen die Tiere gefüttert werden müssen, bestimmt sich auch bei Nutztieren nach den allgemeinen Regeln.<sup>396</sup> Eine Besonderheit gilt aber für **Schafe**. Sie müssen während des Transports Futter zur freien Aufnahme zur Verfügung haben.<sup>397</sup>

#### 4.24.5 Sonstiges

Drei Besonderheiten gelten für **Einhufer**. Sie müssen im Normalfall Halfter tragen.<sup>398</sup> Werden sie nicht angebunden oder abgetrennt befördert, dürfen sie an den Hinterhufen keine Eisen tragen.<sup>399</sup> Der mehrstöckige Transport in einem Transportmittel ist nicht zulässig.

#### 4.24.6 Verstöße

Mit einer einzigen Ausnahme ist jeder Verstoß gegen § 23 als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.<sup>400</sup> Keine Ordnungswidrigkeit ist ein Verstoß gegen die erhöhte Mindestbodenfläche bei hohen Temperaturen nach Absatz 1 Satz 3.

---

<sup>396</sup> § 2 Nr. 1 TierSchG; § 6 III 2; § 6 III 1 i.V.m. Anlage 2; § 30; § 31 TierSchTrV.

<sup>397</sup> § 23 II Nr. 2 TierSchTrV.

<sup>398</sup> § 23 II Nr. 4 TierSchTrV.

<sup>399</sup> § 23 II Nr. 5 TierSchTrV.

<sup>400</sup> § 42 I Nr. 1, Nr. 2 TierSchTrV.

## 4.25 § 24 Begrenzung von Transporten

(1) Liegen der Versandort und der Bestimmungsort im Inland, dürfen Nutztiere zur Schlachtstätte nicht länger als acht Stunden befördert werden. Dies gilt nicht, wenn die Transportdauer aus unvorhersehbaren Umständen überschritten wird.

(2) Bei anderen als in Absatz 1 genannten Nutztiertransporten haben der Beförderer und der Transportführer nach einer Transportdauer von höchstens acht Stunden sicherzustellen, daß die Nutztiere entladen und im Rahmen einer 24stündigen Ruhepause gefüttert und getränkt werden, und zwar an einem Aufenthaltsort, der von der zuständigen Behörde nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 in der jeweils geltenden Fassung zugelassen worden ist. Die zuständigen obersten Landesbehörden teilen dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft die Zulassung von Aufenthaltsorten und die jeweilige Zulassungsnummer sowie die Rücknahme oder den Widerruf von Zulassungen mit. Dieses gibt die nach Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 in den Mitgliedstaaten zugelassenen Aufenthaltsorte sowie die Rücknahme oder den Widerruf der Zulassung im Bundesanzeiger bekannt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht bei Straßentransporten nach Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 411/98, sofern die Nutztiere nach Maßgabe der Bestimmungen der Anlage 2 befördert werden.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht für den Lufttransport.

(5) Auf den Schienen- und Seetransport finden die Vorschriften der Absätze 2 und 3 in Verbindung mit Anlage 2 über das Entladen und die Ruhepausen keine Anwendung.

### 4.25.1 Allgemeines

Die Vorschrift legt **Höchstgrenzen für die Transportdauer** fest. Wie lange ohne Unterbrechung transportiert werden darf, hängt von der Art des Transports ab. Es lassen sich **drei Gruppen** unterscheiden: die inländischen Schlachttiertransporte in Normalfahrzeugen, die sonstigen Nutztiertransporte in Normalfahrzeugen und die Nutztiertransporte in besonderen Straßenfahrzeugen. Während bei den inländischen Schlachttiertransporten eine absolute Höchstgrenze gilt, sind bei den anderen beiden Gruppen theoretisch endlose Intervalltransporte

te mit Ruhepausen möglich. **Ausnahmen** sind jeweils zu beachten, wenn es sich um Luft-, Schienen- oder Seetransporte handelt. Für Lufttransporte ist § 24 im Ganzen unanwendbar.<sup>401</sup> Bei Schienen- und Seetransporten ist Absatz 1 anwendbar, Absatz 2 und 3 nur nach Maßgabe des Absatz 5.<sup>402</sup> Bei kranken und verletzten Nutztieren ist die Sondervorschrift des § 28 I 4 zu beachten.

## 4.25.2 Transportdauer

Einige Vorschriften der TierSchTrV enthalten im Tatbestand bzw. in der Rechtsfolge eine zeitliche Komponente. Für manche Fälle sind bestimmte zeitliche Höchstgrenzen festgelegt. In anderen Fällen sind ab einer bestimmten Dauer des Transports besondere Vorschriften einzuhalten.<sup>403</sup> Es ist daher erforderlich, die Transportdauer zu messen.

Der Begriff der Transportdauer ist weder in der TierSchTrV noch in der europäischen Transportrichtlinie<sup>404</sup> definiert. Dies führt zu Unsicherheiten bei der Berechnung der Transportdauer. Es stellt sich die Frage, ob allein die reine Fahrtzeit ausschlaggebend ist oder ob auch Zeiten vor Abfahrt und nach Ankunft mitgerechnet werden.

### 4.25.2.1 Beginn und Ende

Zur Bestimmung der Transportdauer müssen Transportbeginn und Transportende festgestellt werden. Ausgangspunkt ist § 2 Nr. 5 i.V.m. Nr. 4. Demnach umfasst der Transport die gesamte Beförderung inklusive des Verladens. Das heißt, dass der Transport eindeutig mit dem Verladen beginnt und nicht erst mit der Abfahrt.<sup>405</sup> Beim Transportplan, der unter anderem zur Kontrolle der Transportdauer dient, wird teilweise vertreten, es sei nur der Zeitpunkt maßgeblich, zu dem das Fahrzeug den Versandort verlässt und nicht der Verladebeginn.<sup>406</sup> Mit Blick auf § 2 Nr. 5 kann dem kaum zugestimmt werden. Für das Ende des Transports gilt selbstverständlich das gleiche. Auch das Ausladen der Tiere zählt noch zum Transport.

---

<sup>401</sup> § 24 IV TierSchTrV.

<sup>402</sup> Vgl. hierzu unten 4.25.6 Besonderheiten beim Schienen- und Seetransport (Absatz 5).

<sup>403</sup> Vgl. beispielsweise § 6 III, § 24, § 34 I TierSchTrV.

<sup>404</sup> Richtlinie 91/628/EWG.

<sup>405</sup> So auch Hirt, § 24 Rn. 3; sowie Handbuch Niedersachsen, S. 42.

<sup>406</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 10, Fn. 3.

#### 4.25.2.2 Unterbrechungen und Verschiebung des Beginns

In einigen Fällen werden die Tiere während des Transports mehrmals ein- und ausgeladen. Würde man jede Etappe als abgeschlossenen Transport betrachten, müsste die Uhr jedes Mal „auf Null gestellt werden“, wenn die Tiere kurzzeitig ausgeladen werden. Das ist natürlich nicht gewollt. Der Transport beginnt mit dem Einladen **am Versandort**<sup>407</sup> und endet erst, wenn das Ausladen **am Bestimmungsort**<sup>408</sup> abgeschlossen ist.<sup>409</sup> Wichtig ist aber, dass der Versandort nicht zwangsläufig der Ort ist, an dem die Tiere zum ersten Mal verladen wurden. In einigen Fällen gilt erst ein späteres Etappenziel als Versandort. Es werden dann die ersten Abschnitte des Transports nicht zur Transportdauer gezählt.

#### 4.25.3 Inländische Schlachtiertransporte in Normalfahrzeugen (Absatz 1)

Werden Nutztiere<sup>410</sup> in Normalfahrzeugen zur Schlachtung transportiert und liegen sowohl Versandort als auch Bestimmungsort in Deutschland, gilt die absolute Höchstgrenze von acht Stunden. Unvorhersehbare Verzögerungen sind dabei nicht mitzurechnen. Normalfahrzeuge sind solche, die nicht die besonderen Anforderungen aus Absatz 3 erfüllen.

Absatz 1 macht von einer Öffnungsklausel in der europäischen Richtlinie<sup>411</sup> Gebrauch. Danach dürfen die Mitgliedstaaten für inländische Schlachtiertransporte nationale Vorschriften erlassen, die strenger sind als die europäischen Vorgaben.

Absatz 1 gilt nicht beim Transport in besonderen Straßenfahrzeugen<sup>412</sup> und beim Lufttransport.<sup>413</sup>

#### 4.25.4 Sonstige Nutztiertransporte in Normalfahrzeugen (Absatz 2)

Absatz 2 gilt für den Transport von Nutztieren<sup>414</sup> in Normalfahrzeugen, der nicht bereits unter Absatz 1 fällt. Beispielsweise also Nutztiertransporte, die nicht zur Schlachtstätte gehen oder

---

<sup>407</sup> § 2 Nr. 8 TierSchTrV.

<sup>408</sup> § 2 Nr. 9 TierSchTrV.

<sup>409</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 48 f.

<sup>410</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>411</sup> Kapitel VII Nr. 9 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG.

<sup>412</sup> § 24 III TierSchTrV.

<sup>413</sup> § 24 IV TierSchTrV.

<sup>414</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

aber Nutztiertransporte zu einer Schlachtstätte im Ausland. Normalfahrzeuge sind solche, die nicht die besonderen Anforderungen aus Absatz 3 erfüllen.

Alle acht Stunden muss eine Ruhepause eingelegt werden. Diese muss 24 Stunden dauern. Die Tiere müssen entladen werden. Dieses Entladen gilt zwar mittlerweile als kontraproduktiv<sup>415</sup>, ist aber noch geltendes Recht. Da das Verladen zum Transport gerechnet wird, zählt das Aus- und Einladen nicht als Pause. Die Pause hat an einem zugelassenen<sup>416</sup> Aufenthaltsort stattzufinden. Die Zulassung wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben. Wer den nicht zu Hause hat, kann eine Aufstellung der zugelassenen Orte von der EU bekommen.

Die Tiere sind während der Ruhepause zu füttern und zu tränken. Die Tränk- und Fütterungsintervalle, also die Zeitabstände, in denen ein bestimmtes Tier Wasser und Futter bekommen muss, sind bereits in § 6 III geregelt. Die Besonderheit in Absatz 2 liegt nur darin, dass das Tränken und Füttern zeitlich mit der Ruhepause zusammenfallen müssen. Die Tiere müssen aber nicht sofort nach dem Entladen gefüttert werden, wenn § 6 III ein längeres Intervall zulässt. Füttern und Tränken müssen gemäß Absatz 3 lediglich „im Rahmen der Ruhepause“ stattfinden.

Absatz 2 gilt nicht beim Transport in besonderen Straßenfahrzeugen<sup>417</sup> und beim Lufttransport.<sup>418</sup> Bei Schienen- und Seetransporten sind die unten genannten Besonderheiten zu beachten.<sup>419</sup>

#### **4.25.5 Nutztiertransporte in besonderen Straßenfahrzeugen (Absatz 3)**

Wenn Nutztiere in besonderen Straßenfahrzeugen transportiert werden, sind längere Transportintervalle erlaubt als die acht Stunden nach Absatz 1 und 2. **Besondere Straßenfahrzeuge** sind nur solche, die dem Anhang der Verordnung (EG) 411/98 entsprechen. Diese Anforderungen betreffen die Einstreu, Einrichtungen für Fütterung und Tränkung, direkter Zugang zu den Tieren, Belüftungssysteme und Trennwände.

---

<sup>415</sup> Tierschutzbericht 2003, S. 104.

<sup>416</sup> Gemäß der Verordnung (EG) 1255/97.

<sup>417</sup> § 24 III TierSchTrV.

<sup>418</sup> § 24 IV TierSchTrV.

<sup>419</sup> Vgl. hierzu unten 4.25.6 Besonderheiten beim Schienen- und Seetransport (Absatz 5).

Es müssen die Bestimmungen der Anlage 2 eingehalten werden. Dort sind für die verschiedenen Nutztiere Transport- und Fütterungsintervalle vorgeschrieben. Die einzigen Nutztiere, die in Anlage 2 nicht berücksichtigt wurden, sind Renn- und Turnierpferde. Es ist aber davon auszugehen, dass auch sie gemäß Absatz 3 transportiert werden können, denn der Ausschluss der Renn- und Turnierpferde aus Anlage 2 hatte den Sinn, deren Transport zu erleichtern, nicht ihn zu erschweren. Für Renn- und Turnierpferde sind dann die Vorschriften für normale Pferde<sup>420</sup> heranzuziehen.

Absatz 3 gilt nicht beim Lufttransport. Das verwundert nicht, dürfte der Lufttransport doch im Regelfall nicht mit Straßenfahrzeugen durchgeführt werden. Die TierSchTrV ordnet es aber zur Sicherheit noch explizit an.<sup>421</sup> Bei Schienen- und Seetransporten sind die unten genannten Besonderheiten zu beachten.<sup>422</sup>

#### **4.25.6 Besonderheiten beim Schienen- und Seetransport (Absatz 5)**

Bei Schienen- und Seetransporten finden die Vorschriften der Absätze 2 und 3 „über das Entladen und die Ruhepausen keine Anwendung“. Das wirkt auf den ersten Blick wie eine differenzierende Regelung: Während die Absätze 2 und 3 bei Lufttransporten im Ganzen unanwendbar sind<sup>423</sup>, verbliebe also bei Schienen- und Seetransporten ein „anwendbarer Rest“ dieser Vorschriften. Dieser Eindruck täuscht aber. Absatz 2 regelt ausschließlich das Entladen und die Ruhepausen, ein „anwendbarer Rest“ verbleibt also nicht. Dasselbe gilt für Absatz 3, dies auch deshalb, weil Schiffe und Schienenfahrzeuge keine Straßenfahrzeuge sind.

Werden verschiedene Transportmittel benutzt, insbesondere beim **multimodalen Verkehr**, besteht die Versuchung, die Zeitbegrenzungen mit Hilfe von Absatz 5 zu vermeiden. So könnte ein LKW kurz vor Ablauf der zulässigen Transportdauer auf eine Fähre fahren, ohne vorher eine Versorgungspause einzulegen. Während des Schifftransports sind dann ja keine Pausen mehr vorgeschrieben. Dieser Vorgehensweise wird in der Literatur zum Teil deutlich wider-

---

<sup>420</sup> Anlage 2 Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>421</sup> § 24 IV TierSchTrV.

<sup>422</sup> Vgl. hierzu unten 4.25.6 Besonderheiten beim Schienen- und Seetransport (Absatz 5).

<sup>423</sup> § 24 IV TierSchTrV.

sprochen.<sup>424</sup> Ob es sich dabei aber wirklich um eine Umgehung des Gesetzes oder nur um eine Schwäche der TierSchTrV handelt, bleibt fraglich.

#### **4.25.7 Verstöße**

Ordnungswidrig handelt, wer § 24 I 1<sup>425</sup> oder § 24 II 1<sup>426</sup> zuwiderhandelt.

---

<sup>424</sup> Hirt § 24, Rn 5.

<sup>425</sup> § 42 I Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>426</sup> § 42 I Nr. 2 TierSchTrV.

## **4.26 § 25 Straßentransport**

(1) Nutztiere dürfen in Straßenfahrzeugen, die zum gewerblichen Transport eingesetzt werden, nur befördert werden, wenn an gut sichtbarer Stelle die Fläche und die Höhe des für die Tiere uneingeschränkt verfügbaren Raumes angegeben ist.

(2) In Straßenfahrzeugen zum mehrstöckigen Verladen dürfen Nutztiere nur befördert werden, wenn die Straßenfahrzeuge über eine Vorrichtung zum schnellen Entladen der Tiere in Notfällen verfügen.

(3) Wenn anhand des Transportplans erkennbar ist, daß unter Berücksichtigung der im Straßenverkehr geltenden Sozialvorschriften bei Einsatz nur eines Fahrers der Transport nicht ohne Einhaltung einer Ruhezeit durchgeführt werden kann, hat der Beförderer einen zweiten Fahrer einzusetzen.

(4) Der Transportführer hat seine Fahrweise den Straßen- und Verkehrsverhältnissen in der Weise anzupassen, daß keine zusätzlichen Belastungen für die Nutztiere auftreten.

### **4.26.1 Allgemeines**

Die Vorschrift nennt einige Zusatzvoraussetzungen für den Straßentransport von Nutztieren.

### **4.26.2 Raumkennzeichnung**

Jedem Tier ist ein bestimmter Raum zur Verfügung zu stellen.<sup>427</sup> Kontrollen wären schwierig, wenn man hierzu die Tiere entladen und das Fahrzeug vermessen müsste. Bei gewerblichen Transporten wird deshalb gefordert, dass das Fahrzeug entsprechende Angaben trägt. Die Kennzeichnung des Fahrzeugs soll die Kontrollen erleichtern.<sup>428</sup> Die Kennzeichnung erfolgt durch den Beförderer selbst. Es muss die Fläche und Höhe des uneingeschränkt verfügbaren Raumes angegeben werden. Das heißt, dass nicht nutzbarer Raum nicht eingerechnet werden darf. Das gilt beispielsweise im Bereich von Radkästen. Bei mehrstöckigen Fahrzeugen kann Raum durch Hebebühnen verloren gehen.

---

<sup>427</sup> § 4 II, § 23 TierSchTrV.

<sup>428</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 60.

Strittig ist, ob die Kennzeichnung an der Außenseite des Fahrzeugs angebracht werden muss<sup>429</sup> oder ob auch eine Kennzeichnung an der Innenseite ausreicht<sup>430</sup>. Für die Innenseite spricht ein Umkehrschluss aus § 7 II 1. Dort wird vorgeschrieben, dass ein Schild „lebende Tiere“ am Transportmittel angebracht werden muss. Dieses Schild muss „an gut sichtbarer Stelle der Außenseite“ angebracht sein. In den Fällen, in denen der Gesetzgeber „Außenseite“ gemeint hat, hat er also auch Außenseite geschrieben. In § 25 I steht aber gerade nichts von der Außenseite. Die Gegenansicht hält dem entgegen, dass der Zweck der Vorschrift nur erreicht werden kann, wenn eine Kennzeichnung an der Außenseite erfolgt. Ein zwingendes Argument scheint dies nicht zu sein. Es liegt aber einer der raren Fälle vor, in denen Rechtsprechung zur TierSchTrV existiert. Es dürfte deshalb weise sein, sich auch daran zu orientieren und die Kennzeichnung außen anzubringen. Ganz besonders gilt dies im örtlichen Zuständigkeitsbereich des BayObLG, denn dieses entscheidet über Ordnungswidrigkeiten in letzter Instanz.

#### **4.26.3 Mehrstöckige Straßenfahrzeuge (Absatz 2)**

Auch Nutztiere dürfen in mehrstöckigen Fahrzeugen befördert werden. Bei diesen Fahrzeugen sieht die TierSchTrV eine besondere Gefahr, dass den Tieren bei Unfällen nicht schnell genug geholfen werden kann. Es müssen deshalb „Vorrichtungen zum schnellen Entladen in Notfällen“ vorhanden sein. Welcher Art diese Vorrichtungen sein sollen, sagt das Gesetz nicht. Die Gesetzesbegründung nennt besonders die Gefahr, dass sich die Ladeklappe bei Schiefelage des Fahrzeugs nicht mehr bedienen lässt. In solchen Fällen müssten die Vorrichtungen Abhilfe schaffen.<sup>431</sup>

#### **4.26.4 Sozialvorschriften des Straßenverkehrs (Absatz 3)**

Die Sozialvorschriften des Straßenverkehrs<sup>432</sup> regeln die Höchstlenkzeiten der Fahrer. Nach einer Tageslenkzeit von neun, manchmal zehn Stunden darf der Fahrer nicht weiterfahren, bevor er eine Ruhezeit eingelegt hat. Das würde zu einer Verzögerung des Transports führen,

---

<sup>429</sup> BayObLG in: NStZ-RR 2000, 338; Hirt § 25 Rn.1.

<sup>430</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 49.

<sup>431</sup> BR-Drucksache 836/96.

<sup>432</sup> VO (EWG) 3820/85, VO (EWG) 3821/85, AETR, FPersG, FPersV, ArbZG.

die die Tiere weiter belasten würde. In diesen Fällen muss ein zweiter Fahrer eingesetzt werden. Dadurch kann der Transport fortgeführt werden, ohne dass erst eine Ruhepause eingelegt werden muss. Das verhindert vermeidbare Verzögerungen. Nicht zu Unrecht wird andererseits auch nachgefragt, wieso die Transportzeiten der Tiere nicht einfach mit den Lenk- und Ruhezeiten harmonisiert wurden.

#### **4.26.5 Fahrweise (Absatz 4)**

Zusätzliche Belastungen durch die Fahrweise müssen vermieden werden. Gemeint sind damit insbesondere abruptes Bremsen, extremes Beschleunigen und schnelles Kurvenfahren.<sup>433</sup>

#### **4.26.6 Verstöße**

Zuwiderhandlungen gegen die Absätze 1 bis 3 sind als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.<sup>434</sup>

---

<sup>433</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 61.

<sup>434</sup> § 42 I Nr. 1, Nr. 16 TierSchTrV.

## 4. 27 § 26 Kranke oder verletzte Nutztiere

Kranke oder verletzte Nutztiere dürfen zur Schlachtung nur befördert werden, wenn dies zur Vermeidung weiterer Schmerzen, Leiden oder Schäden erforderlich ist, es sei denn, die Tiere sind transportunfähig.

### 4.27.1 Allgemeines

Der Wortlaut des § 26 belegt, was die sprachliche Unklarheit angeht, einen der vordersten Plätze innerhalb der TierSchTrV. Er ruft beim Leser ähnliches Erstaunen hervor wie die Betrachtung der geometrischen Zeichnungen M. C. Eschers, mit dem Unterschied, dass letztere erbaulicher ist. Grund dafür ist, dass die TierSchTrV die Regelung aus einer älteren Verordnung<sup>435</sup> übernommen hat. Die ursprüngliche Regelung wurde dabei zerrissen und auf die §§ 3 I und 26 verteilt. Der Verständlichkeit war dies abträglich.

§ 3 I gilt für alle Wirbeltiere, § 26 nur für Nutztiere. § 26 stellt also eine Spezialnorm gegenüber § 3 dar. Das zeigt die systematische Stellung, und auch § 3 I 3 spricht dies ausdrücklich aus. Die Frage ist aber, wie dieses Spezialitätsverhältnis genau ausgestaltet ist.

### 4.27.2 Regelungsinhalt

Die Norm beschäftigt sich mit den Voraussetzungen, unter denen kranke oder verletzte<sup>436</sup> **Nutztiere**<sup>437</sup> transportiert werden dürfen. Soviel ist noch aus dem Wortlaut herauszulesen. Für die weitere Auslegung ist es hilfreich, sich den Wortlaut der früheren Regelung vor Augen zu halten.<sup>438</sup> Er ist leichter verständlich und kann zur Auslegung herangezogen werden, weil der Gesetzgeber diese Regelung ausdrücklich übernehmen wollte.<sup>439</sup> Wirklich gelungen ist dies aber nicht.

---

<sup>435</sup> Verordnung zum Schutz kranker oder verletzter Tiere vor Belastungen beim Transport, Bundesgesetzblatt 1993 Teil I Seite 1078.

<sup>436</sup> Definition „krank oder verletzt“ in § 2 Nr. 2 TierSchTrV.

<sup>437</sup> Definition „Nutztiere“ in § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>438</sup> § 2 I Verordnung zum Schutz kranker oder verletzter Tiere vor Belastungen beim Transport: „Es ist verboten, kranke oder verletzte Tiere zu transportieren oder transportieren zu lassen. Satz 1 gilt nicht für den Transport von Tieren zur Schlachtung, wenn diese zur Vermeidung weiterer Schmerzen oder Leiden erforderlich ist, es sei denn, die Tiere sind transportunfähig.“

<sup>439</sup> So BR-Drucksache 836/96, S. 58.

#### 4.27.2.1 Verhältnis von § 26 zu § 3

**Reine Ausnahmvorschrift.** Zunächst ist zu klären, ob § 26 ein eigenständiges Transportverbot darstellt, oder ob die Vorschrift nur eine Ausnahme vom allgemeinen Transportverbot des § 3 I 1 regelt. Letzteres trifft zu. Das Transportverbot in § 3 I 1 ist fast wortgleich aus der früheren Regelung für Nutztiere übernommen. Es ist deshalb anzunehmen, dass es nun -„vor die Klammer gezogen“- als allgemeine Vorschrift für alle Wirbeltiere gilt. Das Verbot des § 3 I 1 gilt also auch für Nutztiere. Es wäre auch im Ergebnis widersinnig, in § 26 das spezielle Transportverbot für Nutztiere zu sehen. Denn die Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 42 verweist nicht auf § 26. Wäre § 3 I 1 nicht auf Nutztiere anwendbar, dann könnten kranke oder verletzte Nutztiere vorschriftswidrig befördert werden, ohne dass eine Sanktion nach dem OWiG drohen würde.

§ 26 stellt folglich eine **Ausnahme vom Transportverbot** des § 3 I 1 dar.

**Keine Verdrängung der Ausnahmetatbestände aus § 3 I 2.** Weiter ist zu klären, ob § 26 bei Nutztieren die einzige anwendbare Ausnahmvorschrift ist und die Ausnahmen des § 3 I 2 verdrängt. Dann dürften kranke/verletzte Nutztiere nur zur Schlachtung befördert werden. Die anderen Ausnahmen, zum Beispiel der Transport zur tierärztlichen Behandlung, wären bei Nutztieren ausgeschlossen. Dagegen sprechen aber einige Gründe.

Der Verweis in § 3 I 3 auf § 26 („Die §§ 26 bis 29 bleiben unberührt“) gibt keinen Hinweis darauf, dass die Ausnahmen des § 3 I 2 durch § 26 verdrängt werden sollen. Auch die Formulierung spricht dagegen, dass § 26 die einzige Ausnahme sein sollte. Denn dort heißt es „Kranke oder verletzte Nutztiere (...) dürfen zur Schlachtung nur befördert werden...“. Wenn das Gesetz die anderen Ausnahmen ausschließen wollte, müsste es heißen „...dürfen nur zur Schlachtung transportiert werden“. Schließlich ist auch nicht zu erkennen, wieso die Ausnahmen des § 3 I 2 in der Sache nicht auf Nutztiere angewendet werden sollten. Es erscheint beispielsweise durchaus sinnvoll, auch Nutztiere zur tierärztlichen Behandlung zu transportieren. Die Gegenansicht<sup>440</sup> könnte sich darauf berufen, dass die alten Vorschriften nur die Ausnahme des Transports zur Schlachtung kannten, und der Gesetzgeber diese alten Vorschriften übernehmen wollte. Dem lässt sich aber entgegenhalten, dass diese Übernahme der alten Regelung nicht vollkommen konsequent durchgehalten wurde. Auch an anderer Stelle, nämlich auf der Ebene der Tatbestandsvoraussetzungen, hat sich die Regelung verändert.

---

<sup>440</sup> Hirt § 26, Lorz § 26.

**Zusammenfassung.** Nach der hier vertretenen Ansicht stellt sich das Verhältnis von § 3 zu § 26 wie folgt dar. Das allgemeine Transportverbot für kranke und verletzte Tiere gemäß § 3 I 1 gilt auch für Nutztiere. Die Ausnahmenvorschriften des § 3 I 2 werden von § 26 ergänzt und nicht verdrängt. § 26 ist eine zusätzliche Ausnahmenvorschrift, nach der kranke oder verletzte Nutztiere ausnahmsweise befördert werden dürfen.

#### 4.27.2.2 Tatbestandsvoraussetzungen

Damit die Ausnahmenvorschrift greift und die Tiere befördert werden dürfen, müssen die vier Tatbestandsvoraussetzungen des § 26 erfüllt sein.

**Krank oder verletzt.** Die Definition hierzu findet sich in § 2 Nr. 2. Teilweise wird vertreten, dass die Ausnahme des § 26 nicht für alle kranken oder verletzten Tiere gelten könne, sondern nur für solche mit lediglich leichten Verletzungen.<sup>441</sup> Als Begründung wird die europäische Transportrichtlinie<sup>442</sup> zitiert, die Ausnahmen vom Transportverbot nur für leicht verletzte oder erkrankte Tiere zulasse. Dem ist jedenfalls aktuell nicht mehr zu folgen. Die europäische Transportrichtlinie gestattet nationale Ausnahmeregelungen nämlich auch „im Hinblick auf (...) die Notschlachtung“.<sup>443</sup> Wie weit die Richtlinie dabei den Begriff der Notschlachtung fasst, ist ohne Bedeutung. Die Fälle der in Deutschland zulässigen Notschlachtungen sind jedenfalls umfasst. Der Begriff der Notschlachtung wurde früher weiter verstanden. Heute ist zu unterscheiden zwischen Krankschlachtungen und Notschlachtungen. Krankschlachtung ist die Schlachtung von Tieren mit schweren physiologischen oder funktionellen Störungen.<sup>444</sup> Notschlachtung ist die Schlachtung von Tieren, die infolge eines Unglücksfalls sofort getötet werden müssen.<sup>445</sup> Seit der Änderung des FIHG ist die Krankschlachtung nicht mehr zulässig. Ein Transport zur Schlachtung kommt daher nur noch bei verletzten Tieren, also zur Notschlachtung, in Betracht. Genau hierfür macht die deutsche TierSchTrV von der Öffnungsklausel der europäischen Transportrichtlinie Gebrauch.

---

<sup>441</sup> Hirt § 26.

<sup>442</sup> RiLi 91/628.

<sup>443</sup> Art. 3 II RiLi 91/628 (EWG).

<sup>444</sup> § 13 I FIHG.

<sup>445</sup> § 4 I Nr. 3a. FIHG.

**Zur Schlachtung.** Die Ausnahme des § 26 gilt nur für Transporte zur Schlachtung. Für andere Ausnahmen kann nach der oben vertretenen Ansicht auf § 3 I 2 zurückgegriffen werden.

**Erforderlich zur Vermeidung von Beeinträchtigungen.** Der Transport muss zur Vermeidung weiterer Schmerzen, Leiden oder Schäden erforderlich sein. Gegenüber der früheren Verordnung ergibt sich damit eine inhaltliche Abweichung. In der alten Verordnung bezog sich das Kriterium der Erforderlichkeit auf die Schlachtung und nicht auf den Transport. § 26 dagegen ist nicht anwendbar, wenn eine Schlachtung zwar erforderlich ist, der Transport aber nicht. Kommt also eine Schlachtung vor Ort in Betracht, hätte diese Vorrang vor dem Transport zur Schlachtung.

**Transportfähigkeit.** Die Tiere müssen transportfähig sein. Wann dies der Fall ist, ergibt sich aus § 27.

#### **4.27.3 Verstöße**

Gegen § 26 selbst kann nicht verstoßen werden, weil er nur eine Ausnahme vom Transportverbot des § 3 I 1 regelt. Wer kranke oder verletzte Nutztiere befördert, ohne dass ein Ausnahmetatbestand des § 26 oder des § 3 I 2 vorliegt, verstößt aber gegen § 3 I 1. Hierin liegt dann eine Ordnungswidrigkeit.<sup>446</sup>

---

<sup>446</sup> § 42 I Nr. 1 TierSchTrV.

## **4.28 § 27 Transportunfähige Nutztiere**

(1) Transportunfähig sind Nutztiere, die auf Grund ihrer Krankheit oder Verletzung nicht in der Lage sind, aus eigener Kraft ohne schmerzhaftes Treibhilfen in das Transportmittel zu gelangen oder bei denen auf Grund ihres Zustandes abzusehen ist, daß sie dieses aus eigener Kraft nicht wieder verlassen können. Transportunfähig sind insbesondere

1. festliegende Nutztiere und Nutztiere, die nach Ausgrätschen nicht oder nur unter starken Schmerzen gehen können,
2. Nutztiere mit Gliedmaßen- oder Beckenfrakturen oder anderen Frakturen, die die Bewegung sehr behindern oder starke Schmerzen verursachen. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für festliegende Nutztiere, die auf Grund ihres geringen Körpergewichts ohne Zufügung von Schmerzen, Leiden oder Schäden von einer Person auf das Transportmittel getragen werden können. Außerdem gelten insbesondere Nutztiere als transportunfähig, die
  1. große, tiefe Wunden haben,
  2. starke Blutungen aufweisen,
  3. ein stark gestörtes Allgemeinbefinden zeigen oder
  4. offensichtlich längere Zeit unter anhaltenden starken Schmerzen leiden.

(2) Bestehen Zweifel über die Transportfähigkeit eines kranken oder verletzten Nutztieres, so ist ein Tierarzt hinzuzuziehen. Stellt dieser die Transportfähigkeit fest, so hat er dies schriftlich zu bescheinigen.

### **4.28.1 Allgemeines**

Bei der Vorschrift lassen sich **zwei Abschnitte** unterscheiden. Der **erste** Abschnitt (Absatz 1) enthält die Definition des Begriffs „transportunfähig“. Diese Definition ist ein Tatbestandmerkmal des § 26. Der **zweite** Abschnitt (Absatz 2) schreibt vor, wie zu verfahren ist, wenn die Transportfähigkeit zweifelhaft ist.

### **4.28.2 Transportunfähigkeit (Absatz 1)**

#### **4.28.2.1 Voraussetzungen**

Transportunfähigkeit folgt aus einer Krankheit/Verletzung des Nutztiers. Diese muss sich auf spezifische Weise äußern. Die Transportunfähigkeit ist von außen aufgrund bestimmter Punkte gut zu erkennen. Es bestehen zwei Fallgruppen. Zum einen sind Nutztiere transportunfähig,

wenn ihre Fähigkeit zur Fortbewegung stark eingeschränkt ist. Zum anderen sind Nutztiere mit besonders auffälligen Beeinträchtigungen transportunfähig.

**Eingeschränkte Fähigkeit zur Fortbewegung.** Nutztiere sind nur transportfähig, wenn sie selbst in das Transportmittel hineingehen können und auch wieder selbst herauskommen können. Dabei darf nicht mit schmerzhaften Treibhilfen „nachgeholfen“ werden. Für die Frage, ob ein Nutztier das Transportmittel nach dem Transport wieder aus eigener Kraft verlassen können wird, ist eine Prognose notwendig. Diese hat sich am Zustand des Nutztiers vor dem Transport zu orientieren. Je stärker die Beeinträchtigungen des konkreten Transports sind, umso eher wird damit zu rechnen sein, dass das Nutztier nach dem Transport nicht mehr selbstständig aus dem Transportmittel kommen wird. **Exemplarisch**, aber nicht abschließend, werden in Absatz 1 Satz 2 Fälle aufgezählt, bei denen Transportunfähigkeit besteht. **Ausnahmsweise** sind Nutztiere trotz der Bewegungsprobleme transportfähig, und zwar dann, wenn sie besonders leicht sind. Kann ein Nutztier von einem einzelnen Menschen getragen werden, ohne dass es dabei beeinträchtigt wird, so liegt keine Transportunfähigkeit vor.

**Besonders auffällige Beeinträchtigungen.** Bestimmte Beeinträchtigungen schließen die Transportfähigkeit aus. Diese sind: große tiefe Wunden; starke Blutungen; ein stark gestörtes Allgemeinbefinden; anhaltende starke Schmerzen über einen längeren Zeitraum, soweit dies offensichtlich ist. Die Ausnahme des geringen Gewichts aus Satz 3 gilt für diese Fälle nicht.

#### 4.28.2.2 Folgen der Transportunfähigkeit

Kranke oder verletzte Tiere dürfen nach § 3 I 1 nicht befördert werden. Für Nutztiere macht § 26 eine Ausnahme. Diese Ausnahme greift aber nur, wenn die Nutztiere transportfähig sind. Sind sie nicht transportfähig, so scheidet ein Transport gemäß § 26 aus. Ob dann auf die allgemeinen Ausnahmen gemäß § 3 I 2 zurückgegriffen werden kann, ist strittig.<sup>447</sup>

#### 4.28.3 Zweifel an der Transportfähigkeit (Absatz 2)

Hat derjenige, der ein Nutztier befördern will, Zweifel an der Transportfähigkeit, so muss er eine Untersuchung durch einen Tierarzt herbeiführen. Falls der Tierarzt das Nutztier für transportfähig erklärt, muss dieser eine schriftliche Bescheinigung ausstellen.

---

<sup>447</sup> Vgl. 4.27.2.1 Verhältnis von § 26 zu § 3.

#### **4.28.4 Verstöße**

Gegen Absatz 1 kann nicht verstoßen werden, da dieser nur eine Definition für § 26 liefert. Zu den Folgen, wenn transportunfähige Nutztiere befördert werden, vgl. deshalb dort.

Das Unterlassen der Hinzuziehung eines Tierarztes stellt für sich genommen noch keine Ordnungswidrigkeit dar. Absatz 2 kann aber im Rahmen von § 3 I i.V.m. § 42 I Nr. 1 relevant werden, falls sich im Nachhinein herausstellt, dass das beförderte Nutztier transportunfähig war. Derjenige, der befördert hat, wird dann vorbringen, nicht gewusst zu haben, dass das Nutztier transportunfähig war. Ihn kann dann aber schnell der Vorwurf treffen, fahrlässig gehandelt zu haben. Denn das Unterlassen der gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchung legt nahe, dass der Handelnde nicht mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt vorging.

## **4.29 § 28 Vor dem Transport erkrankte oder verletzte Nutztiere**

(1) Der Absender und der Transportführer haben sicherzustellen, daß kranke oder verletzte Nutztiere unter größtmöglicher Schonung befördert werden. Die Nutztiere dürfen nur zu der am schnellsten erreichbaren zur Schlachtung kranker oder verletzter Nutztiere bestimmten Schlachtstätte befördert werden. Der Transport soll in der Regel zwei Stunden nicht überschreiten. Es ist verboten, kranke oder verletzte Nutztiere länger als drei Stunden zu befördern oder befördern zu lassen. Abweichend von Satz 4 dürfen Nutztiere, die von Inseln stammen, auf denen es keine Schlachtstätte nach Satz 2 gibt, bis zu fünf Stunden befördert werden.

(2) Bei Bedarf sind geeignete Einrichtungen, insbesondere Hebebühnen oder Abgrenzungen auf Transportmitteln, zur Vermeidung von Belastungen der Nutztiere einzusetzen durch

1. den Absender beim Treiben und Befördern innerhalb des Herkunftsbetriebs,
2. den Transportführer beim Verladen und beim Transport.

(3) Der Absender oder der Beförderer, sofern dieser die Schlachtung veranlaßt, hat sicherzustellen, daß kranke oder verletzte Nutztiere nur befördert werden, wenn sichergestellt ist, daß sie nach Ankunft an der Schlachtstätte unverzüglich geschlachtet werden.

(4) Kann ein krankes oder verletztes Nutztier das Transportmittel nicht aus eigener Kraft ohne schmerzhaftes Treibhilfen verlassen, so hat der Transportführer sicherzustellen, daß es unverzüglich in dem Transportmittel notgeschlachtet oder dort anderweitig getötet wird. Die Lage des Nutztieres darf nicht verändert werden, es sei denn,

1. um ihm Linderung zu verschaffen,
2. um die Notschlachtung oder anderweitige Tötung zu ermöglichen oder
3. auf tierärztliche Anordnung.

Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Nutztiere, die auf Grund ihres geringen Körpergewichts von einer Person ohne Zufügung von Schmerzen, Leiden oder Schäden aus dem Transportmittel getragen werden können.

### **4.29.1 Allgemeines**

Die Vorschrift regelt Transportmodalitäten. Sie gilt für den Transport kranker oder verletzter Nutztiere zur Schlachtung gemäß § 26. Krankheit oder Verletzung müssen schon vor dem Transport bestanden haben. Während § 26 i.V.m. § 27 über die Frage entscheidet, ob ein

Nutztier zur Schlachtung befördert werden darf, regelt § 28, wie befördert werden muss. Im Zusammenhang mit kranken Nutztieren ist an die neue Fassung des § 13 I FlHG zu denken, der die früher zulässige Krankschlachtung untersagt.

Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden, wenn Säugetiere, die sich in der Geburt befinden, zur Schlachtstätte befördert werden.<sup>448</sup>

#### **4.29.2 Minimierung der Belastung** (Absätze 1 bis 3)

Für den Transport kranker und verletzter Nutztiere gilt der **Grundsatz „größtmöglicher Schonung“**.<sup>449</sup> Schon aus diesem Superlativ wird deutlich, dass in diesen Fällen ein erhöhter Aufwand zu betreiben ist. Dieser Grundsatz wird in den Absätzen 1 bis 3 näher konkretisiert. Im Einzelnen gilt insbesondere folgendes. **Kurzer Transport.** Fahrtziel darf nur die am schnellsten erreichbare Schlachtstätte sein, die derartige Tiere schlachten kann. Die Transportdauer darf im Regelfall drei Stunden, im Ausnahmefall fünf Stunden nicht überschreiten. **Spezielle Einrichtungen.** Technische Hilfsmittel müssen eingesetzt werden, um die Defizite auszugleichen, die die Nutztiere aufgrund ihrer Krankheit/Verletzung aufweisen. In Betracht kommen besonders Hebebühnen, wenn andere Verladeeinrichtungen zu belastend wären. Die Voraussetzung „bei Bedarf“ eröffnet einen weiten Interpretationsrahmen. **Unverzögliche Schlachtung.** Die Nutztiere müssen an der Schlachtstätte ohne weitere Verzögerung geschlachtet werden.

#### **4.29.3 Nottötung (Absatz 4)**

Ist der Zustand des Nutztiers so schlecht, dass es das Transportmittel nicht mehr selbständig verlassen kann ohne durch Treibhilfen gezwungen zu werden, muss es im Transportmittel geschlachtet oder anders getötet werden. Es darf dann auch keine Lageveränderung mehr vorgenommen werden, außer in den in Absatz 4 Satz 2 abschließend aufgezählten Gründen.

Absatz 4 ist eng an die Transportunfähigkeit gemäß § 27 I angelehnt. Wäre der Zustand des Nutztiers schon vor Transportbeginn absehbar gewesen, hätte es gar nicht verladen werden dürfen. Absatz 4 ist deshalb vor allem auf die Fälle ausgerichtet, in denen sich der Zustand überraschend verschlechtert. Besonders leichte Tiere müssen nicht in dem Transportmittel getötet werden.

---

<sup>448</sup> § 3 II 2 Nr. 3 TierSchTrV.

<sup>449</sup> § 28 I 1 TierSchTrV.

#### **4.29.4 Verstöße**

Eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 42 I Nr. 1 liegt vor, wenn länger als drei Stunden befördert wird, es sei denn es greift die „Inselausnahme“<sup>450</sup>. Auch ein Verstoß gegen das Gebot der Nottötung ist eine Ordnungswidrigkeit, § 42 I Nr. 17. Gleiches gilt für die verbotene Lageveränderung. Verantwortlich hierfür ist der Transportführer.

---

<sup>450</sup> § 27 I 5 TierSchTrV.

## **4.30 § 29 Während des Transports erkrankte oder verletzte Nutztiere**

Wenn ein Nutztier während des Transports so schwer erkrankt oder sich so schwer verletzt, daß ein weiterer Transport mit erheblichen Belastungen für das Tier verbunden sein würde, hat der Transportführer sicherzustellen, daß es unverzüglich tierärztlich behandelt oder in dem Transportmittel notgeschlachtet oder anderweitig getötet wird. § 28 Abs. 4 gilt entsprechend.

### **4.30.1 Allgemeines**

Die Vorschrift ist anwendbar, wenn Nutztiere erst auf dem Transport erkranken oder verletzt werden. Sie geht der allgemeinen Regel des § 4 III, die für sonstige Wirbeltiere gilt, vor.

### **4.30.2 Regelungsinhalt**

Ist die Erkrankung/Verletzung so schwer, dass der Weitertransport das Nutztier erheblich belasten würde, muss der Transportführer reagieren. Die Schwelle der Erheblichkeit dürfte hier relativ hoch liegen. Denn schon ein normaler Transport bringt einige Belastungen mit sich. Erst recht gilt dies für einen Transport bei Erkrankung oder Verletzung. Nach dem Wortlaut muss es sich aber um eine schwere Erkrankung oder Verletzung handeln. Der Transportführer hat grundsätzlich die Wahl zwischen **drei verschiedenen Maßnahmen**: Tierärztliche Behandlung, Notschlachtung oder anderweitige Tötung in dem Transportmittel. Die Schlachtung kranker Tiere scheidet in vielen Fällen wegen § 13 FIHG aus. Das Alternativverhältnis der drei genannten Maßnahmen wird teilweise kritisiert.<sup>451</sup> Aus Artikel 12 TierTranspÜbk ergebe sich ein Vorrang der tierärztlichen Behandlung für Tiere, die nicht zur Schlachtung bestimmt waren. Hierzu ist schon einzuschränken, dass das TierTranspÜbk nur beim internationalen Transport Anwendung findet<sup>452</sup>. Auch soweit Artikel 12 TierTranspÜbk anwendbar ist, bleibt fraglich, ob hiermit wirklich ein besonderer Lebensschutz während des Transports gewährleistet wird.

Kann das Nutztier das Transportmittel nicht aus eigener Kraft ohne schmerzhaftes Treibhilfen verlassen, gilt § 28 IV entsprechend.

---

<sup>451</sup> Hirt § 29.

<sup>452</sup> Art. 2 TierTranspÜbk.

### **4.30.3 Verstöße**

Verstößt der Transportführer gegen § 29, so liegt hierin eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 42 I Nr. 17.

## **4.31 § 30 Hauskaninchen, Hausgeflügel und Stubenvögel**

(1) Der Absender hat sicherzustellen, daß Hauskaninchen, Hausgeflügel außer Küken, die innerhalb von 60 Stunden nach dem Schlupf den Empfänger erreichen, und Stubenvögel während eines Transports jederzeit ihren Flüssigkeits- und Nährstoffbedarf decken können. Dies gilt - außer bei Stubenvögeln - nicht, wenn die Fahrtzeit weniger als 12 Stunden beträgt.

(2) Beim Transport von Eintagsküken hat der Absender sicherzustellen, daß im Tierbereich eine Temperatur von 25 bis 30 Grad C herrscht.

### **4.31.1 Allgemeines**

Die Vorschrift steht in Abschnitt 4. Dieser enthält besondere Regeln für Tiere, die nicht Nutztiere gemäß § 2 Nr. 1 sind. § 30 gilt für Hauskaninchen, Hausgeflügel und Stubenvögel. Handelt es sich um einen **Heimtiertransport** i.S.v. § 1 II Nr. 1, ist die gesamte TierSchTrV und damit auch § 30 unanwendbar.

Die Pflichten richten sich an den Absender und nicht an Transportführer und Beförderer. Grund dafür dürfte sein, dass die betroffenen Tiere häufig in Behältnissen befördert werden. Bei diesem Vorgehen verschiebt sich die Einflussmöglichkeit vom Beförderer/Transportführer hin zum Absender. Auch Abschnitt 2, der den Transport in Behältnissen regelt, legt vorwiegend dem Absender Pflichten auf.

Geregelt werden Tränk- und Fütterungsintervalle, sowie Temperaturbedingungen. Die Regeln über die Versorgung der Tiere mit Flüssigkeit und Nahrung modifizieren § 6 III.

### **4.31.2 Begriffsklärung**

**Hauskaninchen.** Kaninchen gehören zur Familie der Leporidae. Sie sind abzugrenzen von den Hasen.

**Hausgeflügel.** Der Begriff „Hausgeflügel“ findet sich in § 2 Nr. 1 TierSchlV wieder. Die dortige Definition gilt zwar grundsätzlich nur für die TierSchlV, es ist aber nicht ersichtlich, dass der Begriff in den beiden Verordnungen unterschiedlich verwendet werden sollte. Insbesondere sind beide Verordnungen zeitnah entstanden und betreffen verwandte Themengebiete. Hausgeflügel sind demnach Hühner, Truthühner, Perlhühner, Enten, Gänse, Tauben, und

Wachteln, vorausgesetzt dass sie Haustiere sind. Haustiere sind vom Menschen gehaltene Tiere.<sup>453</sup>

**Stubenvögel.** Stubenvögel sind alle Vögel, die als Heimtiere<sup>454</sup> gehalten werden, mit Ausnahme von Hausgeflügel.<sup>455</sup> Bei Heimtieren, die „privat“ transportiert werden, ist immer an § 1 II Nr. 1 zu denken. In diesen Fällen gilt die TierSchTrV nicht.

**Fahrtzeit.** Für einige der oben genannten Tiere gilt § 30 I nicht, „wenn die Fahrtzeit weniger als 12 Stunden beträgt“. Die Verwendung des Begriffs „Fahrtzeit“ könnte darauf schließen lassen, dass ausnahmsweise nur die tatsächliche Dauer der Fahrt, nicht aber der gesamte Transport inklusive Verladen zu berücksichtigen ist. Dem steht aber Kapitel II Nr. 31 der europäischen Transport-Richtlinie<sup>456</sup> entgegen, wo von der „Transportdauer“ die Rede ist. Auch die amtliche Begründung der TierSchTrV spricht ausdrücklich von der Dauer des Transports.<sup>457</sup> Auch für diese Zeitgrenze ist also der gesamte Transport i.S.v. § 2 Nr. 5 zu berücksichtigen.

### 4.31.3 Regelungsinhalt

**Flüssigkeits- und Nährstoffbedarf.** Absatz 1 legt fest, dass die Tiere jederzeit ihren Flüssigkeits- und Nährstoffbedarf decken können müssen. Das heißt, dass Futter und Flüssigkeit, gegebenenfalls auch eine Mischung davon, durchgehend zur Verfügung stehen müssen. Diese Regel gilt aber nicht für alle genannten Tiere. Für **Stubenvögel** gilt die Vorschrift in jedem Fall. Auf das Alter oder die Transportdauer kommt es nicht an. Für **Hauskaninchen** gilt die Vorschrift nur, wenn der Transport länger als 12 Stunden dauert. Für **Küken von Hausgeflügel** gilt die Vorschrift nur, wenn diese 60 Stunden nach dem Schlüpfen den Empfänger noch nicht erreicht haben. Für **sonstiges Hausgeflügel** gilt die Vorschrift nur, wenn der Transport länger als 12 Stunden dauert.

---

<sup>453</sup> Vgl. die Definition von Nutztieren bei § 2 Nr. 1.

<sup>454</sup> Vgl. 4.1.3.1 Heimtiere.

<sup>455</sup> BR-Drucksache 826/96, S. 63.

<sup>456</sup> 91/628/EWG.

<sup>457</sup> BR-Drucksache 826/96, S. 63.

**Temperatur.** Eintagsküken müssen in einer Umgebung mit einer Temperatur zwischen 25 und 30 °C befördert werden.

#### **4.31.4 Verstöße**

Verstöße gegen § 30 sind Ordnungswidrigkeiten gemäß § 42 I Nr. 2. Verantwortlich gemacht wird der Absender.

## 4.32 § 31 Haushunde und Hauskatzen

(1) Der Beförderer und der Transportführer haben sicherzustellen, daß

1. Haushunde und Hauskatzen spätestens nach jeweils acht Stunden getränkt werden,

2. läufige Hündinnen von Rüden getrennt befördert werden.

Abweichend von Satz 1 Nr. 1 kann diese Frist um höchstens zwei Stunden überschritten werden, wenn dies weniger belastend für die Tiere ist. Das Tränken kann entfallen, wenn die Tiere jederzeit Zugang zu Wasser haben.

(2) Haushunde und Hauskatzen unter acht Wochen dürfen nicht ohne das Muttertier befördert werden. Dies gilt nicht, wenn der Transport zur Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden der Tiere erforderlich ist.

### 4.32.1 Allgemeines

Ebenso wie § 30 enthält § 31 besondere Regeln für bestimmte Tiere, die nicht Nutztiere gemäß § 2 Nr. 1 sind. Regelungsgegenstand sind Haushunde und Hauskatzen. **Geregelt werden** die Tränkeintervalle, die Frage von Unverträglichkeiten bei der Gruppenbildung sowie der Transport besonders junger Tiere. Anders als § 30 verpflichtet § 31 nicht den Absender, sondern vornehmlich den Beförderer und den Transportführer. Absatz 2 stellt ein Verbot auf, das gegenüber jedermann gilt.

Bei einem **Heimtiertransport** i.S.v. § 1 II Nr. 1 ist § 30 unanwendbar.

### 4.32.2 Anwendungsbereich

Mit Haushunden sind die Tiere der Bezeichnung canis familiaris gemeint, mit Hauskatzen die der Bezeichnung felis catus.

### 4.32.3 Regelungsinhalt

#### 4.32.3.1 Tränkeintervalle

**Normalfall.** Die Tiere müssen nach jeweils **acht Stunden** getränkt werden.

**Verlängerung im Ausnahmefall.** Das Intervall verlängert sich auf **zehn Stunden**, wenn dadurch die Belastung für die Tiere verringert wird. Durch die längere Zeit ohne Flüssigkeit entsteht eine zusätzliche Belastung für die Tiere. Deshalb müssen gleichzeitig Belastungen an

anderer Stelle „eingespart“ werden. Insgesamt muss sich die Gesamtbelastung verringern. Denkbar ist beispielsweise, dass der Transport schneller beendet wird, weil keine oder weniger Pausen gemacht werden müssen.

**Vollständiges Entfallen.** Die Tiere müssen überhaupt nicht getränkt werden, wenn sie jederzeit selbständig trinken können.

#### 4.32.3.2 Unverträglichkeiten bei der Gruppenbildung

Die allgemeinen Regeln zur Gruppenbildung nach § 5 IV gelten auch für Hunde und Katzen. Bei **Hunden** ordnet Absatz 2 zusätzlich an, dass weibliche Tiere, wenn sie läufig sind, von männlichen Tieren getrennt befördert werden müssen. Für **Katzen** fehlt eine entsprechende Regelung. Ob dies von der europäischen Transport-Richtlinie so gewollt war, darf bezweifelt werden. Dort heißt es: „Läufige weibliche Tiere sind von männlichen Tieren getrennt zu halten“.<sup>458</sup> Eine Unterscheidung zwischen weiblichen Hunden und weiblichen Katzen findet also nicht statt. Es ist zuzugeben, dass der Sprachgebrauch den Begriff „läufig“ vorwiegend in Zusammenhang mit Hunden verwendet. Bei der Auslegung europäischer Rechtsnormen ist aber stets der Wortlaut aller Amtssprachen heranzuziehen. Betrachtet man deshalb die englische und die französische Version, so stellt man fest, dass beide jeweils einen Begriff verwenden, der nicht auf Hunde beschränkt ist („females in oestrus“ und „les femelles en chaleur“).

#### 4.32.3.3 Besonders junge Tiere

Haushunde und Hauskatzen dürfen ohne Muttertier erst ab einem Alter von acht Wochen befördert werden. Eine Ausnahme gilt, wenn der Transport zur Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden erforderlich ist.

Eine ähnliche Regelung enthält § 3 II 3. Dort gilt aber keine feststehende Zeitangabe. Stattdessen ist darauf abzustellen, ob die Tiere schon von ihrem Muttertier abgesetzt wurden. Nach der Systematik ist davon auszugehen, dass § 31 II für Haushunde und Hauskatzen als speziellere Norm dem § 3 II 3 vorgeht.

---

<sup>458</sup> Kapitel III Nr. 33 des Anhangs RiLi 91/628/EWG.

#### **4.32.4 Verstöße**

Zuwiderhandlungen gegen § 31 stellen eine Ordnungswidrigkeit dar.<sup>459</sup>

---

<sup>459</sup> § 42 I Nr. 1, 2 TierSchTrV.

### **4.33 § 32 Sonstige Säugetiere und sonstige Vögel**

(1) Sonstige Säugetiere und sonstige Vögel dürfen nur transportiert werden, wenn sie in geeigneter Weise auf den Transport vorbereitet wurden.

(2) Sonstige Säugetiere und sonstige Vögel dürfen nur befördert werden, wenn schriftliche Anweisungen über Fütterung und Tränkung sowie über eine erforderliche Betreuung mitgeführt werden.

(3) Sonstige Säugetiere und sonstige Vögel, die unter das Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (CITES) fallen, sind entsprechend den CITES-Leitlinien für den Transport und die entsprechende Vorbereitung von freilebenden Tieren und wildwachsenden Pflanzen in der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bekanntgemachten Fassung (BAnz. Nr. 80a vom 29. April 1997) zu befördern und zu betreuen.

(4) Sonstigen Säugetieren und sonstigen Vögeln sollen Beruhigungsmittel nicht verabreicht werden. Falls deren Verabreichung unvermeidbar ist, muß sie unter Aufsicht eines Tierarztes durchgeführt werden. Dem Begleitdokument müssen genaue Angaben über die Verabreichung von Beruhigungsmitteln sowie Anweisungen über das Ernähren und Pflegen entnommen werden können.

(5) Geweihtragende Tiere dürfen während der Bastzeit nicht befördert werden.

(6) Meeressäugetiere müssen von einer sachkundigen Person betreut werden. Behältnisse, in denen Meeressäugetiere befördert werden, dürfen nicht gestapelt werden.

(7) Sonstige Vögel dürfen nur in abgedunkelten Behältnissen befördert werden. Den Tieren muß jedoch soviel Licht zur Verfügung stehen, daß sie sich orientieren und Futter und Wasser aufnehmen können.

#### **4.33.1 Allgemeines**

Die Vorschrift enthält, ebenso wie die §§ 30, 31, besondere Regeln für bestimmte Tiere, die nicht Nutztiere gemäß § 2 Nr. 1 sind. Betroffen sind „sonstige Säugetiere“ und „sonstige Vögel“. „Sonstig“ bedeutet, dass nur solche Tiere betroffen sind, die weder unter die §§ 23 - 29,

noch unter die §§ 30 oder 31 fallen. **Sonstige Säugetiere** sind deshalb alle Säugetiere<sup>460</sup> mit Ausnahme von Nutztieren<sup>461</sup>, Hauskaninchen, Haushunden und Hauskatzen. **Sonstige Vögel** sind alle Vögel mit Ausnahme von Hausgeflügel und der Stubenvögel.

#### **4.33.2 Transportvorbereitung (Absatz 1)**

Das Gesetz geht davon aus, dass die sonstigen Säugetiere und sonstigen Vögel in besonderem Maß durch einen Transport belastet werden. Grund dafür ist laut Gesetzesbegründung, dass diese Tiere nicht domestiziert sind.<sup>462</sup> Als Vorbereitung kommt insbesondere die langsame Gewöhnung der Tiere an das spätere Transportbehältnis in Betracht.<sup>463</sup>

#### **4.33.3 Schriftliche Transportanweisungen (Absatz 2)**

Über die Fütterung und Tränkung müssen schriftliche Anweisungen mitgeführt werden. Das gleiche gilt für Anweisungen zur Betreuung der Tiere, wenn eine solche erforderlich ist.

#### **4.33.4 CITES (Absatz 3)**

Diejenigen sonstigen Säugetiere und Vögel, die unter das CITES-Abkommen fallen, müssen nach dessen Regeln befördert werden. **CITES** bedeutet „Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora“. Dabei handelt es sich um ein völkerrechtliches Abkommen. Dessen Ziel ist es, sicherzustellen, dass der internationale Handel mit Tieren nicht deren Existenz bedroht. Es geht dabei also vornehmlich um Artenschutz und nicht um individuellen Tierschutz. Das Abkommen enthält eine Liste mit bedrohten Tierarten. Je nach Schwere der Bedrohung werden sie in Anhang I, II oder III aufgeführt. Je nach Einstufung ist der Handel mit der jeweiligen Tierart mehr oder weniger stark eingeschränkt.

#### **4.33.5 Beruhigungsmittel (Absatz 4)**

Beruhigungsmittel können den Transport erleichtern. Die TierSchTrV hält sie aber im Regelfall für abträglich. Als Grund führt die Gesetzesbegründung die Gefahr paradoxer Wirkung

---

<sup>460</sup> Zur Definition der Säugetiere vgl. 4.3.3 Verbot, junge Säugetiere zu transportieren (Absatz 2).

<sup>461</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>462</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 63.

<sup>463</sup> Vgl. Kapitel IV Nr. 39 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG.

und Probleme bei der Dosierung an.<sup>464</sup> Deshalb „sollen“ Beruhigungsmittel nicht verabreicht werden. Ein Vergleich mit der europäischen Transportrichtlinie<sup>465</sup> lässt vermuten, dass damit ein Verbot für den Normalfall gemeint ist. Beruhigungsmittel dürfen also nur in Ausnahmefällen verabreicht werden. In diesen Fällen muss ein Tierarzt die Verabreichung beaufsichtigen. Die Dokumente, die das Tier begleiten, müssen dann spezielle Informationen enthalten. Zum einen müssen darin genaue Angaben über die Verabreichung der Beruhigungsmittel enthalten sein. Außerdem müssen Anweisungen über das Ernähren und Pflegen enthalten sein. Dabei handelt es sich wohl nur um besondere Anweisungen, die aufgrund des Beruhigungsmittels notwendig werden. Denn allgemeine Fütterungs-, Tränk- und Betreuungsanweisungen müssen schon wegen Absatz 2 mitgeführt werden.

#### **4.33.6 Weitere Einzelregelungen**

In den Absätzen 5 bis 6 sind noch spezielle Regelungen enthalten, die nicht alle sonstigen Säugetiere und sonstigen Vögel betreffen. Betroffen sind **geweihtragende Tiere** während der Bastzeit sowie **Meeressäuger**.

#### **4.33.7 Verstöße**

Zuwiderhandlungen gegen die Absätze 2, Absatz 5 und Absatz 7 Satz 1 sind als Ordnungswidrigkeiten qualifiziert.<sup>466</sup>

---

<sup>464</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 64.

<sup>465</sup> Anhang IV Nr. 36 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG.

<sup>466</sup> § 42 I Nr. 1 TierSchTrV.

## 4.34 § 33 Wechselwarme Wirbeltiere und wirbellose Tiere

(1) Der Absender hat sicherzustellen, daß wechselwarme Wirbeltiere und wirbellose Tiere in Behältnissen befördert werden. § 32 Abs. 3 gilt entsprechend.

(2) Fische dürfen nur in Behältnissen befördert werden, deren Wasservolumen den Tieren ausreichende Bewegungsmöglichkeiten bietet. Abweichend von Satz 1 dürfen Aale auch in ausreichend feuchter Verpackung befördert werden. Unverträgliche Fische sowie Fische erheblich unterschiedlicher Größe müssen voneinander getrennt werden. Der Absender hat sicherzustellen, daß den besonderen Wasserqualitäts- und Temperaturansprüchen der einzelnen Arten Rechnung getragen wird. Insbesondere muß eine ausreichende Sauerstoffversorgung der Tiere sichergestellt sein.

### 4.34.1 Allgemeines

Die Vorschrift stellt besondere Regeln für Tiere auf, die nach der zoologischen Systematik niedriger entwickelt sind.<sup>467</sup> Das sind zum einen die **wechselwarmen Wirbeltiere**. Unter den Wirbeltieren<sup>468</sup> sind warmblütige und wechselwarme zu unterscheiden. Warmblütige Wirbeltiere sind homoiotherm, das heißt dass sie ihre Körpertemperatur in einem bestimmten Toleranzbereich unabhängig von der Außentemperatur regulieren können. Wechselwarme (poikilotherme) Tiere können dies nicht. Daneben ist § 33 auch auf die **wirbellosen Tiere** anwendbar. Die Invertebrata machen die große Masse der lebenden Spezies aus und sind dadurch charakterisiert, dass sie keine Wirbelsäule besitzen.

### 4.34.2 Regelungsinhalt

Die Tiere dürfen **nur in Behältnissen** befördert werden. Es ist deshalb an die §§ 17 bis 22 zu denken. Dabei ist wiederum zu beachten, dass einige dieser Vorschriften nur auf Wirbeltiere Anwendung finden.

Die **CITES-Leitlinien** sind zu beachten, wenn sie auf die jeweilige Tierart Anwendung finden.<sup>469</sup>

---

<sup>467</sup> BR-Drucksache 836/96.

<sup>468</sup> Vgl. die Definition in 4.3.2 Verbot, kranke oder verletzte Wirbeltiere zu befördern (Absatz 1).

<sup>469</sup> Vgl. dazu 4.33.4 CITES (Absatz 3).

Für **Fische**<sup>470</sup> werden einige Besonderheiten geregelt, die damit zusammenhängen, dass ihr Lebensraum das Wasser ist. Beim Transport von Fischen sind einige Regeln der TierSchTrV nicht anwendbar.<sup>471</sup> Zu erwähnen sind vor allem § 5 I 1 und § 20 III.

#### **4.34.3 Verstöße**

Zuwiderhandlungen gegen Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 sind als Ordnungswidrigkeiten qualifiziert.<sup>472</sup>

---

<sup>470</sup> Zur Definition vgl. 4.1.4 Fische (Absatz 3).

<sup>471</sup> § 1 III TierSchTrV.

<sup>472</sup> § 42 I Nr. 1, 2 TierSchTrV.

## 4.35 § 33a Ausfuhr über bestimmte Überwachungsstellen

(1) Die Ausfuhr von Nutztieren ist nur über Zollstellen mit zugeordneten Grenzkontrollstellen oder sonstigen Ausgangsstellen zulässig, die das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen im Bundesanzeiger bekanntgemacht hat. Das Bundesministerium der Finanzen kann die Erteilung des Einvernehmens auf Mittelbehörden seines Geschäftsbereichs übertragen.

(2) Der Ausführer von Nutztieren hat der Grenzkontrollstelle oder sonstigen Ausgangsstelle die voraussichtliche Ankunft des Transports unter Angabe von Art und Anzahl der Nutztiere mindestens einen Werktag vorher anzuzeigen. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen.

### 4.35.1 Allgemeines

Die Vorschrift bestimmt, dass Nutztiere nicht an jedem beliebigen Grenzübergang ausgeführt werden dürfen. Sie wurde erst nachträglich eingefügt.<sup>473</sup> Ziel war, die Ausfuhr zu kanalisieren, um eine effektive Kontrolle zu gewährleisten.

### 4.35.2 Regelungsinhalt

Die Vorschrift bezieht sich nur auf **Nutztiere** i.S.v. § 2 Nr. 1. Die **Ausfuhr** ist ein Transport aus Deutschland in einen Staat außerhalb der EU.<sup>474</sup> Der Transport in ein anderes EU-Mitgliedsland ist deshalb keine Ausfuhr, § 33 a ist dann nicht anwendbar. Außerdem ist § 33 a, wie alle Vorschriften des fünften Abschnitts, nur auf **gewerbliche Transporte** anwendbar.<sup>475</sup>

#### 4.35.2.1 Zollstellen (Absatz 1)

Die Ausfuhr darf nur über eine Zollstelle stattfinden, der eine **Grenzkontrollstelle** oder eine **sonstige Ausgangsstelle** zugeordnet ist. Was eine Grenzkontrollstelle ist, wird in § 2 Nummer 12 definiert. Die sonstige Ausgangsstelle ist nicht näher beschrieben. Welche Zollstellen

---

<sup>473</sup> BR-Drucksache 1005/98, S. 5.

<sup>474</sup> Vgl. 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>475</sup> § 2 II Nr. 1, 2 TierSchTrV.

in dieser Form qualifiziert sind, ergibt sich aus der jeweils aktuellen Bekanntmachung. Wer nicht nur ausführt, sondern auch die Einfuhr von Tieren plant, muss beachten, dass einige Zollstellen nur zur Ausfuhr geeignet sind und keine Abfertigung für die Einfuhr vornehmen.

Die Bezeichnungen der zuständigen Behörden waren in den letzten Jahren nicht besonders konsistent, so dass leicht Verwirrung eintreten kann. Die Bekanntmachung erfolgt durch das **Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL)**. Dieses ist nicht zu verwechseln mit dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft (BMVEL), zu dessen Geschäftsbereich das BVL gehört. Früher war noch das Ministerium selbst für die Bekanntmachung zuständig. Damals firmierte es allerdings noch als Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (BML). Das BVL besteht seit dem Jahr 2002 und legt unter anderem mit Hilfe von Isotopenanalysen so genannten Spargelfälschern das Handwerk.

Das Bundesministerium für Finanzen wird an der Entscheidung beteiligt, weil der Zoll in dessen Zuständigkeitsbereich fällt. Bei der Frage, ob das Einvernehmen vom Ministerium selbst oder von einer seiner Mittelbehörden erteilt wird, handelt es sich um eine interne Zuständigkeitsfrage.

#### 4.35.2.2 Anzeige der Ankunft

Der Ausführer muss die Grenzkontrollstelle bzw. die sonstige Ausgangsstelle (nicht also die Zollstelle) vorab über die Ausfuhr unterrichten. Dabei ist die Art der Nutztiere und ihre Anzahl anzugeben. Die Frist zur Anzeige beträgt einen Werktag.

Von der vorherigen Anmeldung kann die zuständige Behörde<sup>476</sup> Ausnahmen zulassen. Da es sich um eine Ausnahmeregelung handelt, müssen auch besondere Gründe vorliegen. Zusätzlich handelt es sich um eine Ermessensvorschrift. Die zuständige Behörde hat deshalb etwas Entscheidungsspielraum.

---

<sup>476</sup> Zur Frage, welche diese im Einzelfall ist, vgl. 4.45

Zuständigkeiten innerhalb der Bundesländer.

### 4.35.3 Verstöße

Ordnungswidrig handelt derjenige, der „entgegen § 33 a ein Nutztier ausführt“. <sup>477</sup> Darunter fällt zweifelsohne die Ausfuhr von Nutztieren über andere als die in Absatz 1 genannten Zollstellen.

Nicht darunter fällt aber ein Verstoß gegen die Anzeigepflicht aus Absatz 2. Das zeigt ein Vergleich mit den Einfuhrvorschriften. Auch dort besteht eine Anzeigepflicht. <sup>478</sup> Der Fall, dass die Anzeige bei der Einfuhr nicht oder fehlerhaft erstattet wird, ist ausdrücklich als Ordnungswidrigkeit qualifiziert. <sup>479</sup> Für die Anzeige bei der Ausfuhr besteht keine entsprechende Regelung. Der Umkehrschluss aus den Einfuhrbestimmungen ergibt deshalb, dass bei der Ausfuhr keine Ordnungswidrigkeit vorliegt, wenn gegen die Anzeigepflicht verstoßen wird. Die Gesetzesbegründung stützt dieses Ergebnis. Auch dort ist nur von Ordnungswidrigkeit in Bezug auf die Anzeige bei der Einfuhr die Rede, nicht aber bei der Ausfuhr. <sup>480</sup>

---

<sup>477</sup> § 42 II Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>478</sup> § 36 II TierSchTrV.

<sup>479</sup> § 42 II Nr. 2 TierSchTrV.

<sup>480</sup> BR-Drucksache 1005/98, S. 15.

#### **4.36 § 34 Verbringen nach einem anderen Mitgliedstaat, Ausfuhr**

(1) Der Beförderer hat sicherzustellen, daß beim grenzüberschreitenden Transport von Nutztieren, der voraussichtlich länger als acht Stunden dauert, ein Transportplan mitgeführt wird, der die jeweils aktuellen Angaben nach dem Muster der Anlage 5 enthält. Dem Transportplan sind Unterlagen beizufügen, aus denen die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung für die gesamte Dauer des Transports nachvollziehbar zu entnehmen ist.

(2) Der Beförderer hat der zuständigen Behörde des Versandortes den Transportplan vor Beginn des Transports vorzulegen. Diese prüft den Transportplan auf Plausibilität. Bei Nichtvorlage des Transportplanes, oder dem Vorliegen von Anhaltspunkten dafür, daß die geplante Route nicht geeignet ist, die Einhaltung der Anforderungen der Verordnung über die gesamte Transportdauer sicherzustellen und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß Verstöße gegen die Tierschutzanforderungen zu erwarten sind, ist der geplante Transport durch die zuständige Behörde zu untersagen.

(3) Der Transportführer hat in den Transportplan einzutragen, wann und wo die Nutztiere gefüttert und getränkt wurden.

(4) Der Beförderer hat nach der Rückkehr der zuständigen Behörde des Versandortes den vollständig ausgefüllten Transportplan vorzulegen.

(5) Der Beförderer hat das Original oder eine Zweitausfertigung des Transportplans, die auch die Angaben nach Absatz 3 enthält, drei Jahre lang aufzubewahren.

(6) Der Beförderer hat sicherzustellen, daß beim Transport von Nutztieren zum Zwecke der Ausfuhr eine dem Muster der Anlage 6 entsprechende Bescheinigung (Transportbescheinigung) mitgeführt wird.

(7) Die Transportbescheinigung wird ungültig, wenn die Tiere nicht innerhalb von 24 Stunden seit Unterzeichnung des Abschnitts A der Transportbescheinigung in das Transportmittel verbracht worden sind.

(8) Die Tiere dürfen für einen Transport nach Absatz 6 nur in das Transportmittel verbracht werden, wenn die zuständige Behörde des Versandortes ihre Transportfähigkeit festgestellt und in Abschnitt A der Transportbescheinigung bestätigt hat.

(9) Abweichend von Absatz 6 brauchen Transporte von Renn- und Turnierpferden sowie von Nutztieren, die an internationalen Ausstellungen teilnehmen, nicht von einer Transportbescheinigung begleitet zu sein.

### 4.36.1 Allgemeines

Die Vorschrift regelt **zwei besondere Formalitäten** beim grenzüberschreitenden Transport. Die erste davon ist der Transportplan (Absätze 1 bis 6), die zweite ist die Transportbescheinigung (Absätze 7 bis 9). „**Grenzüberschreitender Transport**“ ist der Oberbegriff für alle Transporte im Rahmen des fünften Abschnitts der TierSchTrV.<sup>481</sup> Grenzüberschreitend bedeutet, dass die nationale Grenze eines Staates überschritten wird. Grenzüberschreitend sind deshalb der Transport zwischen den Mitgliedstaaten der EU sowie die Einfuhr und die Ausfuhr.<sup>482</sup> Während der Transportplan für alle grenzüberschreitenden Transporte relevant werden kann, ist die Transportbescheinigung nur für die Ausfuhr von Bedeutung.

### 4.36.2 Der Transportplan (Absätze 1 bis 5)

#### 4.36.2.1 Anwendungsbereich

Die Vorschriften bezüglich des Transportplans finden Anwendung bei grenzüberschreitenden Transporten von Nutztieren<sup>483</sup>, wenn der Transport voraussichtlich länger als acht Stunden dauert. Für die Berechnung der **Transportdauer** ist auf § 2 Nr. 8 (Versandort markiert den Transportbeginn) und § 3 Nr. 5 i.V.m. Nr. 4 (Verladen ist Bestandteil des Transports) zu achten. Es ist eine Prognose für die Transportdauer zu treffen. Es kommt nicht darauf an, ob der Transport später tatsächlich länger oder kürzer dauert als zunächst zu erwarten war.

#### 4.36.2.2 Inhalt und Form

**Inhalt.** Welchen Inhalt der Transportplan haben muss, ergibt sich aus dem Muster der Anlage 5. Das Muster enthält verschiedene Spalten. Diese sind mit Angaben versehen, was jeweils einzutragen ist. Zusätzlich enthält jede Spalte einen Verweis darauf, wer die betreffende Spalte auszufüllen hat. Dies können sein: der Beförderer, der Transportführer, amtliche Stellen und Tierärzte.

---

<sup>481</sup> Vgl. die amtliche Überschrift des Abschnitt 5 TierSchTrV.

<sup>482</sup> Zur Definition von Einfuhr und Ausfuhr vgl. 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>483</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

Das Muster der TierSchTrV beruht auf einem Muster der europäischen Transportrichtlinie<sup>484</sup>. Interessanterweise weichen die beiden Muster voneinander ab. Beispielsweise sieht das Muster der Richtlinie die Unterschrift des Beförderers vor, das Muster der TierSchTrV hingegen nicht. Es stellt sich daher die Frage, welches Muster verbindlich sein soll, soweit Unterschiede bestehen. Nachdem die Richtlinie keine unmittelbare Wirkung gegenüber dem Bürger entfaltet<sup>485</sup>, kann für diesen nur das Muster der TierSchTrV verbindlich sein. Hierzu wird aber teilweise auch das Gegenteil vertreten.<sup>486</sup>

**Form.** Für die Form gilt § 8 S. 1 i.V.m. § 8 S. 3. Der Transportplan muss also grundsätzlich im Original vorgelegt werden und in deutscher Sprache abgefasst sein. Ein Transportplan in einer anderen Sprache muss mit einer amtlich beglaubigten deutschen Übersetzung versehen sein.

**Begleitunterlagen.** Gemäß Absatz 1 Satz 2 muss der Transportplan mit Begleitunterlagen versehen werden, „aus denen die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung für die gesamte Dauer des Transports nachvollziehbar zu entnehmen ist.“ Dieses Ziel ist wahrlich hoch gegriffen. Die Anforderungen der TierSchTrV sind mannigfaltig. Es ist aber nicht anzunehmen, dass in § 34 I 2 eine versteckte Generalklausel enthalten sein soll, die den Beförderer zwingt, die Einhaltung jeder einzelnen Vorschrift der TierSchTrV durch Unterlagen zu belegen. Zum einen lässt sich gar nicht alles durch Unterlagen belegen, zum anderen wäre die Flut der notwendigen Unterlagen enorm. Nachdem sich die Begleitunterlagen auf den Transportplan beziehen, muss deren Zweck sein, den Inhalt des Transportplans nachvollziehbar zu machen. Im Einzelnen werden in der Literatur genannt: Unterlagen zur Eignung der Transportroute, zur Funktionsfähigkeit der Versorgungsstationen und zu technischen Einrichtungen am Bestimmungsort.<sup>487</sup>

---

<sup>484</sup> Kapitel VIII des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG.

<sup>485</sup> Art. 249 EG; auch der Ausnahmefall der unmittelbaren Anwendbarkeit liegt nicht vor.

<sup>486</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 7.

<sup>487</sup> Hirt, § 34 Rn. 1.

#### 4.36.2.3 Pflichten

In Bezug auf den Transportplan sind einige Pflichten zu beachten. Das Aufstellen des Plans allein reicht nicht aus.

**Mitführung und Aktualisierung.** Der Transportplan muss während des gesamten Transports mitgeführt werden. Hierfür muss der Beförderer Sorge tragen. Der Beförderer hat aber auch sicherzustellen, dass die Angaben im Transportplan stets aktuell sind. Veränderungen, die während des Transports eintreten, müssen also dokumentiert werden. Auch enthält der Transportplan einige Spalten für Daten, die erst im Laufe des Transports anfallen. Das sind vor allem die aufgesuchten Aufenthalts- und Umladeorte. Auch diese Daten müssen stets auf dem aktuellen Stand sein. Die Pflicht, die Aktualisierung sicherzustellen, trifft ebenfalls den Beförderer. Zusätzlich ist aber auch der Transportführer in Teilbereichen von der Aktualisierungspflicht direkt betroffen. Wenn die Tiere gefüttert und getränkt wurden, muss er jeweils Ort und Zeit in den Transportplan eintragen.

**Vorabvorlage an die Behörde.** Der Beförderer muss seinen Transportplan vor Beginn des Transports der zuständigen Behörde am Versandort<sup>488</sup> vorlegen. Das heißt aber nicht, dass die Transporte deshalb einer Genehmigungspflicht unterliegen. Denn die Behörde führt zwar ein Prüfungsverfahren durch, an dessen Ende steht aber nicht die Erteilung einer Genehmigung. Gesetzlich vorgesehen ist vielmehr eine Untersagung für den Fall, dass die Behörde den Transport unterbinden will.

**Abschlussvorlage.** Nach seiner Rückkehr hat der Beförderer den ausgefüllten Transportplan der Behörde erneut vorzulegen.

**Aufbewahrungspflicht.** Der Beförderer muss den Transportplan (ob im Original oder als Zweitausfertigung) drei Jahre lang aufbewahren. Da die gewerblichen Beförderer der staatlichen Aufsicht unterliegen,<sup>489</sup> müssen sie ihre geschäftlichen Unterlagen auf Verlangen der zuständigen Behörde vorlegen.<sup>490</sup> Die Behörde kann also noch im Nachhinein konkrete Transporte überprüfen. Leider äußert sich die TierSchTrV nicht dazu, wann die Dreijahresfrist beginnt. Es liegt nahe, den Fristbeginn dann anzunehmen, wenn die letzte Eintragung vorge-

---

<sup>488</sup> § 2 Nr. 8 TierSchTrV.

<sup>489</sup> § 16 I Nr. 5 a) TierSchG.

<sup>490</sup> § 16 II, § 2 TierSchG.

nommen wurde bzw. vorgenommen hätte werden müssen. Denn erst zu diesem Zeitpunkt ist der Transportplan abgeschlossen (mag er auch fehlerhaft oder unvollständig sein). Ein ähnliches Problem des Fristbeginns besteht bei § 11 a I TierSchG. Hierzu wird in der Literatur ebenfalls die oben genannte Lösung vertreten.<sup>491</sup>

#### 4.36.2.4 Hoheitliche Maßnahmen

Im Zusammenhang mit dem Transportplan müssen auch die Behörden in verschiedener Hinsicht tätig werden.

**Plausibilitätsprüfung.** Die zuständige Behörde prüft den Transportplan auf Plausibilität. Das heißt, sie stellt die Frage, ob der Plan in sich stimmig und durchführbar erscheint. Die Behörde soll dabei insbesondere praktische Erfahrungen sowie Straßen- und Wetterverhältnisse berücksichtigen. Empfohlen werden folgende Vorgehensweisen.<sup>492</sup> Verwendung handelsüblicher Routenplaner. Berücksichtigung von Staugefahren. Zugrundelegung einer Durchschnittsgeschwindigkeit bei Straßentransporten von 70 km/h. Erhöhung auf 80 km/h ab einem Autobahnanteil über 60%. Berücksichtigung der Sozialvorschriften.<sup>493</sup> Abfertigungszeit bei der Ausfuhr durchschnittlich 1,5 Stunden.

**Prüfung bei Einfuhr und Ausfuhr.** Bei Einfuhr und Ausfuhr wird eine Kontrolle des Transports durchgeführt. Liegt ein Verstoß gegen die TierSchTrV vor, ist die Einfuhr bzw. die Ausfuhr nicht zulässig.<sup>494</sup>

**Abschlussvorlage.** Die Vorlage des Transportplans nach Beendigung des Transports dient Kontrollzwecken.<sup>495</sup> Es bestehen keine Vorschriften, wie diese Kontrolle auszusehen hat.

**TRACES/ANIMO.** Nicht unmittelbar mit dem Transportplan hängt das Informationssystem TRACES (früher ANIMO) zusammen. Dabei handelt es sich um ein System zum Informationsaustausch beim grenzüberschreitenden Verkehr. Basierend auf Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie

---

<sup>491</sup> Hirt § 11 TierSchG, Rn. 4.

<sup>492</sup> Handbuch Niedersachsen, S. 12.

<sup>493</sup> Vgl. hierzu auch § 25 III TierSchTrV.

<sup>494</sup> §§ 35, 38 TierSchTrV.

<sup>495</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 65.

90/425/EWG, entwickelte die europäische Kommission das Computerprogramm ANIMO, mit dem die Behörde des Versandortes eine elektronische Mitteilung an die Zuständige Behörde des Bestimmungsortes senden kann. Das aktualisierte System TRACES ist gemäß der Entscheidung 2004/292/EG der Kommission seit 01.01.2005 in allen Mitgliedstaaten anzuwenden. TRACES ist eine Web-Anwendung, zu der die Veterinärbehörden und Wirtschaftsbeteiligte Zugang bekommen. Betreut wird das System vom Friedrich-Loeffler-Institut, einer selbstständigen Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft.

### 4.36.3 Die Transportbescheinigung (Absatz 6 bis 9)

#### 4.36.3.1 Anwendungsbereich

Die Transportbescheinigung muss beim Transport von Nutztieren<sup>496</sup> mitgeführt werden, wenn der Transport zur Ausfuhr<sup>497</sup> bestimmt ist. Ausnahmen legt Absatz 9 fest. Beim Transport von Renn- und Turnierpferden bedarf es keiner Transportbescheinigung. Das gleiche gilt für Nutztiere, wenn diese an internationalen Ausstellungen teilnehmen. Grund für diese Ausnahme ist, dass die Eigentümer dieser Tiere selbst das größte Interesse an einem schonenden Transport haben.<sup>498</sup> Ein belastender Transport würde den hohen Wert der Tiere beeinträchtigen. Einer staatlichen Kontrolle bedarf es deshalb nicht im selben Maße wie bei anderen Nutztieren.

#### 4.36.3.2 Inhalt und Form

**Inhalt.** Der Inhalt der Transportbescheinigung ergibt sich aus Anlage 6 der TierSchTrV. Die Transportbescheinigung besteht aus drei Rubriken. Rubrik A bescheinigt die Transportfähigkeit der Tiere. Rubrik B bescheinigt einen ordnungsgemäßen Verladevorgang. Rubrik C enthält Raum für Bemerkungen über den Transport. Dort können durch die zuständige Behörde festgestellte Verstöße gegen die Art. 6 bis 37 des TierTranspÜbk vermerkt werden. Werden die Tiere unterwegs in einem Betrieb gefüttert oder getränkt, so hat dies der dortige Verantwortliche ebenfalls in Rubrik C zu bescheinigen.

**Form.** Es gelten § 8 S. 1 und S. 2.

---

<sup>496</sup> § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>497</sup> Zur Definition der Ausfuhr vgl. 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>498</sup> BR-Drucksache 83/96, S. 66.

### 4.36.3.3 Regelungsgehalt

Die Tiere dürfen erst verladen werden, wenn ihre Transportfähigkeit festgestellt und in Rubrik A bescheinigt wurde. Die Tiere müssen innerhalb von 24 Stunden ab dieser Bestätigung verladen werden. Andernfalls verliert die Transportbescheinigung ihre Gültigkeit.

## 4.36.4 Verstöße

### 4.36.4.1 Transportplan

Ordnungswidrig ist folgendes. Der Beförderer stellt nicht sicher, dass ein Transportplan mitgeführt wird.<sup>499</sup> Der Transportführer trägt die Angaben zur Fütterung/Tränkung nicht oder nur fehlerhaft ein.<sup>500</sup> Der Beförderer kommt seiner Aufbewahrungspflicht nicht nach.<sup>501</sup>

Nachdem § 42 I Nr. 5 ausdrücklich nur auf das Mitführen des Transportplans abstellt, dürfte es keine Ordnungswidrigkeit darstellen, wenn Begleitunterlagen nach Absatz 1 Satz 2 fehlen.

### 4.36.4.2 Transportbescheinigung

Stellt der Beförderer nicht sicher, dass eine Transportbescheinigung mitgeführt wird, liegt darin eine<sup>502</sup> Ordnungswidrigkeit.

---

<sup>499</sup> § 42 I Nr. 5 TierSchTrV.

<sup>500</sup> § 42 I Nr. 18 TierSchTrV.

<sup>501</sup> § 42 I Nr. 19 TierSchTrV.

<sup>502</sup> § 42 I Nr. 5 TierSchTrV.

### 4.37 § 35 Ausfuhruntersuchung

Bei der Ausfuhr unterliegen Nutztiertransporte, die bis zum Erreichen der Außengrenze der Europäischen Gemeinschaft länger als acht Stunden befördert wurden, einer Ausfuhruntersuchung. Die Ausfuhr ist nur zulässig, wenn die zuständige Behörde der Grenzkontrollstelle oder die zuständige Veterinärbehörde des Ausgangsortes in einer Untersuchung festgestellt hat, daß die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten und die Tiere transportfähig sind.

Die Vorschrift gilt für Nutztiertransporte<sup>503</sup>. Die Ausfuhr ist in § 13 I 3 TierSchG legaldefiniert.<sup>504</sup> Dauerte der Transport bis zum Erreichen der EU-Außengrenze länger als acht Stunden, dann muss eine Ausfuhruntersuchung durchgeführt werden. **In der Untersuchung werden zwei Punkte geprüft:** erstens die Frage der Transportfähigkeit und zweitens die Einhaltung der TierSchTrV.

**Transportfähigkeit.** Beim Begriff der Transportfähigkeit i.S.v. § 35 scheint es sich zunächst aufzudrängen, die Definition der „Transportunfähigkeit“ aus § 27 I zu verwenden. Das dürfte aber ein Fehlschluss sein. Die beiden Begriffe sind alles andere als vergleichbar. Die Transportfähigkeit i.S.v. § 35 bedeutet, dass die Tiere „im Hinblick auf die beabsichtigte Transportdauer (...) für tauglich befunden wurden“.<sup>505</sup> Es ist also eine Prognose zu stellen, ob die Tiere dem beabsichtigten Transport gewachsen sind. Die Tiere müssen sich daher in relativ guter Verfassung befinden. Die Transportunfähigkeit i.S.v. § 27 I dagegen bedeutet einen maximal schlechten Zustand. Es handelt sich dabei um kranke oder verletzte Tiere, die in so schlechtem Zustand sind, dass sie nicht einmal nach § 26 zur Schlachtung befördert werden dürfen.

**Einhaltung der TierSchTrV.** Die Ausfuhruntersuchung muss zusätzlich ergeben, dass „die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten (...) sind“. Damit wird die gesamte TierSchTrV zum Prüfungsprogramm. Diese Prüfung bezieht sich in jedem Fall auf den Zeitpunkt der Untersuchung. Darüber hinaus wird auch vertreten, dass die Ausfuhr auch dann

---

<sup>503</sup> Vgl. § 2 Nr. 1 TierSchTrV.

<sup>504</sup> Zur genauen Definition der Ausfuhr vgl. 4.2.2 Die einzelnen Begriffe.

<sup>505</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 66.

unzulässig sei, wenn konkrete Verdachtsmomente vorliegen, die einen Verstoß nach Grenzübertritt wahrscheinlich erscheinen lassen.<sup>506</sup>

---

<sup>506</sup> Hirt, § 35.

## 4.38 § 36 Anzeige der Ankunft

(1) Wer im Rahmen seines Gewerbes Tiere aus einem anderen Mitgliedstaat empfängt, hat der für den Bestimmungsort zuständigen Behörde die voraussichtliche Ankunftszeit unter Angabe der Art und der Zahl der Tiere mindestens einen Werktag vorher anzuzeigen. Die Anzeigepflicht nach Satz 1 gilt nicht bei Tieren, deren Ankunft nach der Binnenmarkt-Tierseuchenschutzverordnung anzuzeigen ist.

(2) Der Einführer von Tieren hat der Grenzkontrollstelle die voraussichtliche Ankunft des Transports unter Angabe von Art und Anzahl der Tiere mindestens einen Werktag vorher anzuzeigen. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen. Die Anzeigepflicht nach Satz 1 gilt nicht bei Tieren, deren Ankunft nach der Binnenmarkt-Tierseuchenschutzverordnung anzuzeigen ist.

### 4.38.1 Allgemeines

Die Vorschrift stellt **Anzeigepflichten** auf. Absatz 1 gilt für Transporte aus einem anderen EU-Mitgliedstaat nach Deutschland. Er soll die Überwachung innergemeinschaftlicher Transporte nach Wegfall der EU-Binnengrenzen sicherstellen.<sup>507</sup> Absatz 2 betrifft die Einfuhr, also einen Transport aus einem Land, der nicht der EU angehört.

Die Anzeigepflicht trifft beim **innergemeinschaftlichen Transport** den **Empfänger**. Er muss der zuständigen Behörde am Bestimmungsort mindestens einen Werktag vor der Ankunft Anzeige machen.

Bei der **Einfuhr** trifft die Anzeigepflicht den „**Einführer**“. Er muss Anzeige bei der Grenzkontrollstelle<sup>508</sup> machen.

**Ausnahmen** kann die Behörde nur bei der Einfuhr zulassen, nicht aber beim innergemeinschaftlichen Transport. Die Anzeigepflicht entfällt in beiden Fällen, wenn die Ankunft bereits nach der Binnenmarkt-Tierseuchenschutzverordnung anzuzeigen ist. Dies ist eine deutsche Verordnung, die auf dem TierSG beruht.

---

<sup>507</sup> BR-Drucksache 836/96 S. 66.

<sup>508</sup> § 2 Nr. 12 TierSchTrV.

#### **4.38.2 Ordnungswidrigkeiten.**

Fehlende, fehlerhafte oder verspätete Anzeigen stellen eine Ordnungswidrigkeit dar.<sup>509</sup>

---

<sup>509</sup> § 42 II Nr. 2 TierSchTrV.

#### 4.38 TierSchTrV § 36a Einfuhr über bestimmte Überwachungsstellen

Die gewerbliche Einfuhr von Tieren oder Fleisch von Nutztieren, Hausgeflügel oder Hauskaninchen ist nur über Zollstellen mit zugeordneten Grenzkontrollstellen zulässig, die das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen im Bundesanzeiger bekanntgemacht hat. Das Bundesministerium der Finanzen kann die Erteilung des Einvernehmens auf Mittelbehörden seines Geschäftsbereichs übertragen.

Die **Einfuhr**, also ein Transport aus einem Land, das der EU nicht angehört, darf nur über die Grenzkontrollstellen stattfinden. Ein Fremdkörper in der TierSchTrV ist eigentlich die Regelung zur Einfuhr von Fleisch, da dies kein Tiertransport ist.<sup>510</sup>

Wer entgegen § 36 a gewerblich Tiere oder Fleisch einführt begeht eine **Ordnungswidrigkeit**.<sup>511</sup>

---

<sup>510</sup> Näheres dazu unten bei § 37 II TierSchTrV.

<sup>511</sup> § 42 II Nr. 3 TierSchTrV.

## 4.39 § 37 Einfuhrdokumente

(1) Bei der Einfuhr von Tieren muß der Transport begleitet sein von

1. einer Transporterklärung,
2. einer Erklärung, in der sich der Beförderer zur Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung verpflichtet,
3. einem Transportplan, soweit dies nach § 34 Abs. 1 vorgeschrieben ist,
4. einer Transportbescheinigung, soweit dies nach § 34 Abs. 6 vorgeschrieben ist, und
5. einer Bescheinigung der zuständigen Behörde des Herkunftslandes, in der bestätigt wird, daß die Tiere mindestens entsprechend den tierschutzrechtlichen Bestimmungen der Europäischen Gemeinschaft gehalten wurden, sofern es sich um Kälber oder Schweine handelt.

(2) Bei der gewerblichen Einfuhr von Fleisch von Nutztieren, Hausgeflügel oder Hauskaninchen muß der Transport von einer Bescheinigung der zuständigen Behörde des Ursprungslandes begleitet sein, in der bestätigt wird, daß das Fleisch von Tieren stammt, die im Schlachthof vor und bei der Schlachtung oder Tötung mindestens entsprechend den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 93/119/EG des Rates vom 22. Dezember 1993 über den Schutz von Tieren zum Zeitpunkt der Schlachtung oder Tötung (ABl. EG Nr. L 340 S. 21) behandelt wurden.

### 4.39.1 Allgemeines

Die Vorschrift nennt einige Dokumente, die bei der Einfuhr mitgeführt werden müssen. Teilweise besteht die Mitführungspflicht bereits aufgrund anderer Normen. Die Bedeutung des § 37 liegt vor allem darin, dass er eine Aufzählung der Dokumente enthält, auf die § 38 verweist. Nur wenn diese Dokumente mitgeführt werden, erklärt § 38 die Einfuhr für zulässig.

Absatz 2, der erst nachträglich in die TierSchTrV eingefügt wurde,<sup>512</sup> ist teilweise ein Fremdkörper in der TierSchTrV. Er regelt die Einfuhr von Fleisch. Das hat aber mit einem Transport i.S.v. § 2 Nr.5 nichts zu tun und damit auch nichts mit dem Anwendungsbereich der TierSchTrV. Die Vorschrift knüpft aber an die Überschneidung der Themengebiete an, da auch am Schlachthof tierschutzrelevante Aspekte zu berücksichtigen sind, nicht zuletzt beim Entladen der Tiere.

---

<sup>512</sup> BR-Drucksache 1005/98, S. 6.

#### 4.39.2 Notwendige Dokumente

Bei der **Einfuhr von Tieren** bedarf es: Der **Transporterklärung**<sup>513</sup>, einer **Verpflichtungserklärung** des Beförderers zur Einhaltung der TierSchTrV, eines **Transportplans**, wenn es sich um einen Nutztiertransport mit vermutlicher Dauer über acht Stunden handelt, einer **Transportbescheinigung**, wenn es sich um einen Nutztiertransport handelt, der zur Ausfuhr bestimmt ist und einer **Herkunftslandbescheinigung**, wenn Kälber oder Schweine aus einem Drittland eingeführt werden.

Bei der **Einfuhr von Fleisch** bedarf es einer Ursprungslandbescheinigung. Darin muss von einer Behörde des Ursprungsland bescheinigt werden, dass im Schlachthof ein tierschutzrechtliches Mindestmaß eingehalten wurde.

---

<sup>513</sup> § 10 TierSchTrV.

#### **4.40 § 38 Anforderungen an die Einfuhr**

Die Einfuhr von Tieren ist nur zulässig, wenn die erforderlichen Einfuhrdokumente nach § 37 mitgeführt werden und die zuständige Behörde in einer Untersuchung nach § 39 festgestellt hat, daß die Bestimmungen dieser Verordnung ei gehalten und die Tiere transportfähig sind.

Die Vorschrift gibt die Rechtsfolgen für § 37 und § 38 vor. Nur wenn die dortigen Vorschriften alle eingehalten sind, ist die Einfuhr zulässig. Es müssen also alle Dokumente des § 37 vorliegen und die Untersuchung nach § 39 mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen worden sein. Zweifelhaft ist nur das Verhältnis des § 38 zu § 37 II. Denn § 38 gilt nach dem Wortlaut nur für die Einfuhr von Tieren, § 37 II behandelt aber die Einfuhr von Fleisch.

#### 4.41 § 39 Einfuhruntersuchung

(1) Bei der Einfuhr und der Durchfuhr prüft die zuständige Behörde bei der Grenzkontrollstelle durch Besichtigung der Tiere und der Transportmittel sowie durch Dokumentenprüfung und Nämlichkeitskontrolle, ob die tierschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten sind. Die Nämlichkeitskontrolle wird nach Maßgabe der Anlage 7 durchgeführt.

(2) Festgestellte Mängel sowie bei der Feststellung angeordnete Maßnahmen trägt die zuständige Behörde in die Transportbescheinigung ein. Wird nach Satz 1 eine Eintragung vorgenommen oder enthält die Transportbescheinigung bereits eine entsprechende Eintragung, so sendet die für den Ort des Grenzübertrittes zuständige Behörde eine Ablichtung der Transportbescheinigung an das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit.

(3) Abweichend von Absatz 1 unterliegen Tiere aus Drittländern, die Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, bei der Einfuhr außer der Dokumentenprüfung einer nur stichprobenartigen Besichtigung und Nämlichkeitskontrolle.

Die Vorschrift regelt die Untersuchungen der zuständigen Behörden an den Grenzkontrollstellen. Die Einfuhr ist oben bei § 2 erklärt. Da die Untersuchung auch bei einer Durchfuhr stattfindet, ist es egal, ob der Transport sein Ziel in Deutschland oder anderswo hat. Ziel der Kontrolle ist, festzustellen, ob die tierschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten sind. Die Prüfung ist dreistufig. Die Tiere und Transportmittel müssen einer **Besichtigung** unterzogen, die gemäß § 37 notwendigen **Dokumente** geprüft und die so genannte **Nämlichkeitskontrolle** durchgeführt werden. Bei der Nämlichkeitskontrolle wird überprüft, ob die Kennzeichen der Tiere bzw. der Behältnisse mit den Angaben der begleitenden Bescheinigung übereinstimmen.<sup>514</sup>

Ein **negatives Ergebnis** hat zweierlei Folgen. Erstens ist die Einfuhr unzulässig, bis die Mängel behoben sind.<sup>515</sup> Zweitens wird ein Eintrag in die Transportbescheinigung vorgenommen.

---

<sup>514</sup> § 39 I 2 i.V.m. Anlage 7 TierSchTrV.

<sup>515</sup> § 38 TierSchTrV.

Für Island, Lichtenstein, Norwegen und die Schweiz, die dem **Europäischen Wirtschaftsraum** angehören, ohne Mitglied der EU zu sein, gilt eine Erleichterung. Nur die Dokumentenprüfung erfolgt regelmäßig. Besichtigung und Nämlichkeitskontrolle werden nur stichprobenartig durchgeführt.

#### **4.42 § 40 Grenzübertrittsbescheinigung**

Im Falle eines Transports von Tieren, die nicht der Einfuhruntersuchung auf Grund des Tierseuchengesetzes unterliegen und bei dem die Untersuchungen nach § 39 zu dem Ergebnis führen, daß er den Bestimmungen der Verordnung entspricht, stellt die Grenzkontrollstelle dem Verfügungsberechtigten hierüber eine Bescheinigung aus, die in einer Entscheidung vorgeschrieben ist, die die Europäische Gemeinschaft auf Grund des Artikels 7, 8 oder 28 der Richtlinie 91/496/EWG des Rates vom 15. Juli 1991 zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern in die Gemeinschaft eingeführten Tieren und zur Änderung der Richtlinien 89/662/EWG, 90/425/EWG, 90/675/EWG (ABl. EG Nr. L 268 S. 56) in der jeweils geltenden Fassung erlassen und die das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft im Bundesanzeiger bekanntgemacht hat. Hat der Beförderer oder der Transportführer bei der Dokumentenprüfung eine Bescheinigung vorgelegt, so ist ihm hiervon eine beglaubigte Kopie auszuhändigen. Im Falle der Aufteilung einer Sendung an der Grenzkontrollstelle wird dem Beförderer eine der Anzahl der durch die Teilung entstandenen Transporte entsprechende Anzahl an Bescheinigungen nach den Sätzen 1 und 2 ausgestellt.

Wird ein Tier in ein Land der EU eingeführt und soll es dort nicht verbleiben, so ist eine Grenzübertrittsbescheinigung notwendig.<sup>516</sup> Wenn diese bereits aufgrund des TierSG erteilt wird, bedarf es keiner weiteren Bescheinigung. Werden die Tiere aber nicht aufgrund des TierSG untersucht, greift § 40.

---

<sup>516</sup> Art. 7 I Richtlinie 91/496/EWG.

## **4.43 § 41 Befugnisse der Behörde**

(1) Transporte können jederzeit angehalten und kontrolliert werden.

(2) Transporte dürfen nur aufgehalten werden, wenn dies zur Vermeidung von Schmerzen, Leiden oder Schäden der Tiere erforderlich ist, es sei denn, es ist eine dringende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden.

(3) Stellt die zuständige Behörde einen Verstoß gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest, oder stellt sie fest, daß ein Verstoß gegen § 24 droht, so kann sie insbesondere anordnen, daß

1. der weitere Transport oder die Rücksendung der Tiere zum Versandort auf dem kürzesten Wege erfolgt, sofern der körperliche Zustand der Tiere dies erlaubt,

2. die Tiere untergebracht und versorgt werden, bis eine den Anforderungen dieser Verordnung entsprechende Weiterbeförderung der Tiere sichergestellt ist, oder

3. die Tiere geschlachtet oder unter Vermeidung von Schmerzen oder Leiden getötet werden.

(4) Im Falle der Rücksendung informiert die zuständige Grenzkontrollstelle die für eine Einfuhr der betreffenden Tiere in Frage kommenden Grenzkontrollstellen über die Zurückweisung der Sendung unter Angabe der festgestellten Verstöße und erklärt die Transportbescheinigung für ungültig.

(5) Der Beförderer und der Transportführer haben die Maßnahmen nach den Absätzen 1, 3 und 4 zu dulden, die mit diesen Maßnahmen beauftragten Personen zu unterstützen und die geschäftlichen Unterlagen vorzulegen.

### **4.43.1 Allgemeines**

Jeder Eingriff in die Rechte eines Bürgers bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Eine allgemeine Eingriffsnorm enthält § 16 a TierSchG. In § 41 sind einige spezielle Eingriffsnormen enthalten. Daneben stehen selbstverständlich noch Eingriffsbefugnisse, die die Polizei im jeweiligen Bundesland hat.

#### **4.43.2 Fahrtunterbrechungen und Kontrollen (Absatz 1 und 2)**

Ein Transport darf angehalten und kontrolliert werden. Längere Unterbrechungen, das soll durch den Begriff „aufhalten“ in Abgrenzung zu „anhalten“ deutlich gemacht werden, sind nur eingeschränkt möglich. Voraussetzung dafür ist, dass die längere Unterbrechung Schmerz, Leid oder Schäden bei den Tieren vermeidet oder dass eine dringende Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht.

Die öffentliche Sicherheit umfasst die Integrität der Rechtsordnung, der grundlegenden Einrichtungen des Staates sowie der Individualrechtsgüter. Die öffentliche Ordnung umfasst die Gesamtheit dessen, was an ungeschriebenen Regeln für das reibungslose Zusammenleben in einer Gesellschaft unerlässlich ist.

#### **4.43.3 Konkrete Anordnungen (Absatz 3)**

Die zuständige Behörde erhält durch Absatz 3 die Befugnis, bestimmte konkrete Anordnungen zu treffen. Durch die Verwendung des Wortes „insbesondere“ drückt der Gesetzgeber aber aus, dass diese drei Maßnahmen nicht abschließend sind. Die zuständige Behörde darf deshalb auch auf eine allgemeine Eingriffsbefugnis zurückgreifen, um andere Maßnahmen anzuordnen als die in Absatz 3 genannten.

Voraussetzung für die Anordnungen ist, dass Vorschriften der TierSchTrV verletzt wurden. Soweit § 24, also die Transportzeiten, betroffen sind, genügt sogar, dass ein Verstoß erst bevorsteht.

Die zuständige Behörde kann den Transport verpflichten, auf kürzestem Wege zum Zielort zu fahren oder ihn sogar zum Versandort zurückschicken. Es kann die vorübergehende Unterbringung der Tiere oder deren Tötung angeordnet werden.

#### **4.43.4 Duldungs- und Mitwirkungspflichten (Absatz 5)**

Der Beförderer und der Transportführer müssen die Maßnahmen der Behörden dulden und unterstützend daran teilnehmen. Sollte sich ein Betroffener den Maßnahmen widersetzen, könnten Zwangsmittel angewendet werden. Wird die Mitwirkung verweigert, kann die Be-

hörde eine Ersatzvornahme anordnen.<sup>517</sup> Beispielsweise könnte sie die angeordneten Maßnahmen durch einen Dritten ausführen lassen.

---

<sup>517</sup> BR-Drucksache 836/96, S. 68.

#### **4.44 § 42 Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1, § 7 Abs. 1 Satz 1, § 14 Abs. 1 Satz 1, § 23 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 3, § 24 Abs. 1 Satz 1, § 25 Abs. 1 oder 2, § 28 Abs. 1 Satz 4, § 31 Abs. 2 Satz 1, § 32 Abs. 2, 5 oder 7 Satz 1 oder § 33 Abs. 2 Satz 1 ein Tier befördert oder befördern läßt,

2. einer Vorschrift des § 5 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 oder 4 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 5 Satz 3 oder Abs. 6, § 6 Abs. 3 Satz 1 oder 2, § 14 Abs. 2 Satz 1, § 16 Abs. 1 in Verbindung mit Kapitel 8 der IATA Richtlinien für den Transport von lebenden Tieren, § 18, § 23 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 oder 4, § 24 Abs. 2, § 30 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2, § 31 Abs. 1 Satz 1 oder § 33 Abs. 1 Satz 1 über das Verladen, Befördern, Ernähren oder Pflegen der Tiere zuwiderhandelt,

3. entgegen § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 sich nicht vergewissert, daß der Absender die notwendigen Vorkehrungen getroffen hat oder entgegen § 6 Abs. 2 Satz 2 sich nicht schriftlich die Erfüllung der Anforderungen bestätigen läßt,

4. entgegen § 7 Abs. 2 Satz 1 nicht sicherstellt, daß ein Transportmittel mit einer dort vorgeschriebenen Angabe versehen wird,

5. entgegen § 10 oder § 34 Abs. 1 oder 6 nicht sicherstellt, daß eine Transporterklärung, ein Transportplan oder eine Transportbescheinigung mitgeführt wird,

6. ohne Erlaubnis nach § 11 Abs. 1 ein Wirbeltier befördert,

7. entgegen § 12 nicht sicherstellt, daß ein Wirbeltier oder Behältnis in der vorgeschriebenen Weise gekennzeichnet ist,

8. entgegen § 13 Abs. 2 Satz 1 nicht sicherstellt, daß ein Transport von mindestens einer Person mit Sachkundebescheinigung durchgeführt oder begleitet wird,

9. entgegen § 15 Abs. 1 nicht sicherstellt, daß ein Tier in der vorgeschriebenen Weise untergebracht ist,

10. entgegen § 15 Abs. 6 Satz 1 nicht sicherstellt, daß alle Teile eines Schiffes über ein wirksames Abflußsystem verfügen,
  11. entgegen § 15 Abs. 7, auch in Verbindung mit § 16 Abs. 3, ein Instrument nicht mitführt,
  12. entgegen § 19 Satz 1 oder 2 ein Tier versendet,
  13. einer Vorschrift des § 20 über die Pflichten bei der Versendung von Tieren zuwiderhandelt,
  14. entgegen § 21 nicht sicherstellt, daß ein Wirbeltier geschützt wird,
  15. einer Vorschrift des § 22 über Maßnahmen bei der Ankunft von Tieren zuwiderhandelt,
  16. entgegen § 25 Abs. 3 einen zweiten Fahrer nicht einsetzt, 17. einer Vorschrift des § 28 Abs. 4 Satz 1 oder 2, auch in Verbindung mit § 29 Satz 2, oder § 29 über den Umgang mit kranken oder verletzten Tieren beim Transport zuwiderhandelt,
  18. entgegen § 34 Abs. 3 die dort genannten Angaben nicht, nicht richtig oder nicht vollständig einträgt oder
  19. entgegen § 34 Abs. 5 einen Transportplan nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b des TierSchutzgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
1. entgegen § 33a ein Nutztier ausführt,
  2. entgegen § 36 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet oder
  3. entgegen § 36a ein Tier oder Fleisch einführt.

Die Vorschrift legt fest, welche Verstöße gegen die TierSchTrV eine **Ordnungswidrigkeit** darstellen. Absatz 1 beruht auf § 18 I Nr. 3 a TierSchG, Absatz 2 beruht auf § 18 I Nr. 3 a

TierSchG. Als **Sanktionen** kommen Verwarnung und Geldbuße in Betracht. Die Geldbuße kann in den Fällen des Absatz 1 bis zu 25.000,- € in den Fällen des Absatz 2 bis zu 5.000,- € betragen.<sup>518</sup>

---

<sup>518</sup> § 18 III TierSchG.

## **4.45 Zuständigkeiten innerhalb der Bundesländer**

Die TierSchTrV spricht meist nur von der „zuständigen Behörde“. Die Antwort auf die Frage, wer dies im Einzelfall ist, ist deshalb anderswo zu suchen. Hierfür existieren in den Bundesländern jeweils eigene Vorschriften, die die Zuständigkeit ausgestalten.

### **4.45.1 Baden-Württemberg**

Die Zuständigkeiten sind in § 3 der „Verordnung des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum über Zuständigkeiten nach dem Tierschutzrecht“ und in § 1 I der „Verordnung des Ministeriums Ländlicher Raum und des Umweltministeriums über Grenzkontrollstellen nach der Einfuhruntersuchungsverordnung und der Binnenmarkt-Tierseuchenschutzverordnung“ geregelt.<sup>519</sup> Die Zuständigkeiten variieren je nach Aufgabe.

Im Rahmen der §§ 33 a II; 35; 36 II; 38; 39 I, II gilt: **Das Landratsamt Lörrach** ist zuständig für die Grenzkontrollstelle Weil am Rhein, mit Ausnahme des Schienenwarenverkehrs über den Güterbahnhof Mannheim, für den das Bürgermeisteramt Mannheim zuständig ist. **Das Landratsamt Konstanz** ist zuständig für die Grenzkontrollstellen Bietingen und Konstanz. **Das Landratsamt Esslingen** ist zuständig für die Grenzkontrollstelle Flughafen Stuttgart. **Die untere Verwaltungsbehörde** ist zuständige Behörde im Rahmen aller anderen Vorschriften der TierSchTrV.

### **4.45.2 Bayern**

Die Zuständigkeiten sind in § 1 der „Verordnung zum Vollzug tierschutzrechtlicher Vorschriften“ geregelt.<sup>520</sup> Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Die Kreisverwaltungsbehörden** sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

---

<sup>519</sup> 29.04.2002, GBl. S. 199.

<sup>520</sup> 26.03.1999, GVBl. S. 144.

### 4.45.3 Berlin

Die Zuständigkeiten sind in § 18 Nr. 5 des „Gesetzes über die Zuständigkeit der Ordnungsbehörden“ geregelt.<sup>521</sup> Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Die Bezirksämter** sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.<sup>522</sup>

### 4.45.4 Brandenburg

Die Zuständigkeiten sind in § 1 I und § 2 der „Verordnung über die zuständigen Behörden nach dem Tierschutzgesetz“ geregelt.<sup>523</sup> Die Zuständigkeiten variieren je nach Aufgabe.

**Das Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft** ist zuständige Behörde im Rahmen der Aufgaben an den Grenzkontrollstellen und im Rahmen des § 13 IV TierSchTrV.

**Die Landkreise und kreisfreien Städte als Kreisordnungsbehörden** sind zuständige Behörde im Rahmen aller anderen Vorschriften der TierSchTrV.

### 4.45.5 Bremen

Die Zuständigkeiten sind in § 8 der „Verordnung über die zuständigen Behörden nach dem Tierschutzrecht“ geregelt.<sup>524</sup> Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Der Lebensmittelüberwachungs- Tierschutz- und Veterinärdienst** ist zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

### 4.45.6 Hamburg

Die Zuständigkeiten sind in Ziffer I der „Anordnung über Zuständigkeiten im Tierschutzrecht“ geregelt.<sup>525</sup> Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Die Bezirksämter** sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

---

<sup>521</sup> 23. 11.92, GVBl. 1992, S. 350.

<sup>522</sup> Die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für das TierSchG (§ 3 Nr. 8 f) umfasst nicht die Zuständigkeit für die aufgrund des TierSchG erlassenen Rechtsverordnungen, wie ein Umkehrschluss aus § 4 Nr. 7 des Berliner Gesetzes ergibt.

<sup>523</sup> 17.12.2001, GVBl. 2002 S. 98.

<sup>524</sup> 05.12.95, GBl. S. 484.

<sup>525</sup> 21.06.2004, Amtl. Anz. S. 1309.

#### **4.45.7 Hessen**

Die Zuständigkeiten sind in § 1 II der „Verordnung über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Tierschutzrechts“<sup>526</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

Die Staatlichen Ämter für Lebensmittelüberwachung, Tierschutz, und Veterinärwesen sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

#### **4.45.8 Mecklenburg-Vorpommern**

Die Zuständigkeiten sind in § 1 Nr. 2 des „Gesetzes über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Tierschutzrechts“<sup>527</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Die Landkreise und kreisfreien Städte** sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

#### **4.45.9 Niedersachsen**

Die Zuständigkeiten sind hauptsächlich in § 1 I Nr. 10 der „Allgemeinen Zuständigkeitsverordnung für die Gemeinden und Landkreise zur Ausführung von Bundesrecht“<sup>528</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten sind ganz überwiegend einheitlich.

**Die Landkreise und kreisfreien Städte** sind zuständige Behörde im Rahmen der Vorschriften der TierSchTrV, mit Ausnahme der Beauftragung einer zuständigen Stelle gemäß § 13 II, IV TierSchTrV.

#### **4.45.10 Nordrhein-Westfalen**

Die Zuständigkeiten sind in § 1 der „Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Tierschutzrechts“<sup>529</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Die Kreisordnungsbehörde** ist zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

---

<sup>526</sup> 19.11.1997, GVBl. S. 397.

<sup>527</sup> 28.09.2000, GVBl. S. 514.

<sup>528</sup> 14.12.2004, GVBl. S. 589.

<sup>529</sup> 26.09.1989, GVBl. S. 508.

#### **4.45.11 Rheinland-Pfalz**

Die Zuständigkeiten sind in § 1 IV der „Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Tierschutzrechts“<sup>530</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

**Die Kreisverwaltung und in Kreisfreien Städten die Stadtverwaltung** sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

#### **m) Saarland**

Die Zuständigkeiten sind in § 1 Nr. 3 der „Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Tierschutzgesetz“<sup>531</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten sind einheitlich.

Die Landräte, im Stadtverband Saarbrücken der Stadtverbandspräsident, in der Landeshauptstadt Saarbrücken und den kreisfreien Städte die Oberbürgermeister, sind zuständige Behörde im Rahmen aller Vorschriften der TierSchTrV.

#### **4.45.12 Sachsen**

Die Zuständigkeiten sind in § 2 II, III und § 3 des „Sächsischen Ausführungsgesetzes zum Tierschutzgesetz und zu weiteren tierschutzrechtlichen Vorschriften“<sup>532</sup> sowie in § 1 Nr. 4 der „Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Soziales über Zuständigkeiten zur Ausführung tierschutzrechtlicher Vorschriften“<sup>533</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten variieren je nach Aufgabe.

**Das Regierungspräsidium Dresden** ist zuständige Behörde im Rahmen der Durchführung der Sachkundeprüfung nach § 13 IV 1 der TierSchTrV.

Die Lebensmittelüberwachungs- und Veterinärämter der Landkreise und kreisfreien Städte sind zuständige Behörde im Rahmen aller anderen Vorschriften der TierSchTrV.

#### **4.45.13 Sachsen-Anhalt**

Die Zuständigkeiten sind in § 10 der „Verordnung über Zuständigkeiten auf verschiedenen Gebieten der Gefahrenabwehr“<sup>534</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten variieren je nach Aufgabe.

---

<sup>530</sup> 08.04.1987, GVBl. S. 108.

<sup>531</sup> 07.10.1987, Amtsbl. S. 1185.

<sup>532</sup> 06.01.2004, GVBl. S. 01.

<sup>533</sup> 03.02.2005, GVBl. 2005, S. 18.

<sup>534</sup> 31.07.2002, GVBl. S. 328.

**Das Regierungspräsidium Halle** ist zuständige Behörde für die Zulassung der Aufenthaltsorte<sup>535</sup>.

**Die Landkreise und kreisfreien Städte** sind zuständige Behörde im Rahmen aller anderen Vorschriften der TierSchTrV.

#### **4.45.14 Schleswig-Holstein**

Die Zuständigkeiten sind in § 3 und § 4 Nr. 10 der „Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach dem Tierschutzgesetz“<sup>536</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten variieren je nach Aufgabe.

**Die DEULA GmbH** ist zuständige Stelle für den fachtheoretischen Teil der Sachkundeprüfung nach § 13 IV, V TierSchTrV.

**Die Landrätinnen und Landräte sowie die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der kreisfreien Städte** sind zuständige Behörde im Rahmen aller anderen Vorschriften der TierSchTrV. (Die Zuständigkeit gilt für die Durchführung von „aufgrund § 2a II (...) TierSchG erlassenen Rechtsverordnungen“. Die TierSchTrV ist aber auch aufgrund anderer Ermächtigungen erlassen. Dennoch ist unwahrscheinlich, dass die Zuständigkeiten weiter aufgespalten werden sollten.)

#### **4.45.15 Thüringen**

Die Zuständigkeiten sind in Art. 3 der „Thüringer Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Tierschutzrechts“<sup>537</sup> sowie dem „Erlass zur Umsetzung der Tiertransportverordnung“<sup>538</sup> geregelt. Die Zuständigkeiten variieren je nach Aufgabe.

**Die Landräte** und die **kreisfreien Städte** im übertragenen Wirkungskreis sind grundsätzlich als untere Landesbehörde zuständig. **Ausnahmen** ergeben sich aus dem oben genannten Erlass.

---

<sup>535</sup> Vgl. auch 1255/97/EG.

<sup>536</sup> 31.07.2002, GVBl. S. 328.

<sup>537</sup> 11.02.1994, GVBl. S. 261.

<sup>538</sup> 21.01.1998.

## 5. Die neue europäische Verordnung 1/2005

Am 22. Dezember 2004 hat sich der Rat auf eine neue Verordnung zur Regelung der Tiertransporte geeinigt.<sup>539</sup> Ergebnis ist die Verordnung (EG) 1/2005. Sie gilt im Großen und Ganzen ab 05.01.2007 und löst die bisherigen Kernvorschriften, insbesondere die Richtlinie 91/628 ab.<sup>540</sup>

### 5.1 Ursachen der Neuregelung

Trotz der bestehenden Richtlinie zum Schutz der Tiere beim Transport aus dem Jahre 1991 ist die Kritik an der Praxis der Tiertransporte nicht vollständig verschwunden. Auch die bestehenden Missstände sind nicht vollkommen beseitigt. Die bestehende Rechtslage sieht sich auf zwei Ebenen der Kritik ausgesetzt. Erstens auf der inhaltlichen Seite, also der Frage, was durch die Vorschriften erlaubt wird und was nicht. Die zweite Ebene ist die des Vollzugs, also der tatsächlichen Durchsetzung der Vorschriften. Auf der inhaltlichen Seite sind beispielsweise die Transportzeiten zu nennen. Daneben ist die bisherige Regelung, Tiere im Rahmen von Ruhepausen zu entladen, wissenschaftlich überholt. Bei solchen Fällen ist es auch das erklärte Ziel der neuen Verordnung, die geltenden Vorschriften zu aktualisieren.<sup>541</sup>

Die wohl wichtigere Seite ist aber die Ebene des Vollzugs der Regelungen. Klagen über Vollzugsdefizite kann man von fast allen Seiten zu hören bekommen, wenn man sich die Mühe macht, nachzufragen.

Soweit Vollzugsdefizite bestehen, werden sie von den beteiligten Gruppen fast einhellig negativ bewertet. Die Tierschutzvereinigungen kritisieren diese Defizite, weil den Tieren durch Regelungen auf dem Papier allein nicht geholfen ist. Die zuständigen Personen bei den Behörden können auch nicht angemessen agieren, wenn der Durchsetzungswille nicht in allen Ebenen der Verwaltung ausreichend vorhanden ist. Letztlich sind auch die Transporteure nicht an einer laschen Durchsetzung der Normen interessiert. Denn in diesem Fall entstehen

---

<sup>539</sup> Pressemitteilung der EU vom 22.12.04, IP/04/1391.

<sup>540</sup> Vgl. Art. 33 Verordnung (EG) 1/2005.

<sup>541</sup> Vgl. Nr. 3 der Präambel der Verordnung (EG) 1/2005.

demjenigen, der sich an die Vorschriften hält, klare Wettbewerbsnachteile. Das kann sich aber auch der gutwilligste Beförderer kaum leisten.

Die verbesserte Durchsetzung soll vor allem mit zwei Mitteln erreicht werden.<sup>542</sup> Erstens will die neue Verordnung neue, wirksamere Instrumente zur Verfügung stellen. Diese Instrumente sollen es erleichtern, die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen. Ein wichtiges Stichwort hierfür ist das satellitengestützte Navigationssystem. Daneben will die neue Verordnung größere Klarheit bei der Frage der Verantwortlichkeit schaffen und gleichzeitig mehr Personen als bisher in die Verantwortung mit einbeziehen.

Nicht unmittelbar als Vollzugsdefizit, aber doch als verwandtes Problem ist die uneinheitliche Umsetzung der bisherigen Richtlinie in den einzelnen Mitgliedstaaten zu nennen. Es kann nicht gutgeheißen werden, wenn eine Materie, die so international ist wie der Transport, in den einzelnen Mitgliedstaaten stark voneinander abweichend gehandhabt wird. Eine Umgehung, respektive „Umfahrung“ der Regelungen ist damit fast vorprogrammiert. Um hier Abhilfe zu schaffen, entschied man sich für die rechtliche Form der Verordnung.<sup>543</sup>

## **5.2 Rechtstechnik der Neuregelung**

Für die Neuregelung wurde bewusst die Form der Verordnung gewählt.<sup>544</sup> Ziel dabei ist eine möglichst einheitliche Rechtslage in den einzelnen Mitgliedstaaten. Durch die unmittelbare Anwendbarkeit einer Verordnung<sup>545</sup> wird die Übersetzung in das nationale Recht der Mitgliedstaaten überflüssig.<sup>546</sup> Gewollte und ungewollte Abweichungen von den europäischen Regelungen werden damit vermieden.

Ebenso wie schon der bisherigen Richtlinie sind der Verordnung umfangreiche Anhänge angefügt. Sie enthalten Detailregelungen. Diese können einfacher verändert werden als der ei-

---

<sup>542</sup> Pressemitteilung der EU vom 22.12.04, IP/04/1391, S. 1.

<sup>543</sup> Vgl. Nr. 10 der Präambel der Verordnung (EG) 1/2005.

<sup>544</sup> Vgl. Nr. 10 der Präambel der Verordnung (EG) 1/2005.

<sup>545</sup> Art. 249 EG.

<sup>546</sup> Vgl. hierzu oben 3.1.2.2 Europäische Gemeinschaften und Europäische Union.

gentliche Verordnungstext. Teilweise genügt eine qualifizierte Mehrheit im Rat, um einen Änderungsvorschlag der Kommission umzusetzen.<sup>547</sup>

Erste Folge der neuen Verordnung ist, dass die bisherige Richtlinie 91/628 mit Beginn der Gültigkeit der Verordnung aufgehoben wird.<sup>548</sup> Sie ist komplett überflüssig geworden. Auch einige weitere europäische Normen werden aufgehoben oder inhaltlich angepasst.

Infolge des Wegfalls der bisherigen Richtlinie muss aber auch die TierSchTrV in ihrer heutigen Form der neuen Verordnung weichen. Denn in den meisten Bereichen besteht dann eine unmittelbare europäische Regelung. Ein Umsetzungsgesetz wie die TierSchTrV ist nicht mehr nötig. Auch für eigene nationale Regelungen bleibt kein Raum. In diesem Zusammenhang ist aber die Regelung in Art. 1 III der neuen Verordnung interessant. Dort wurde eine Öffnungsklausel eingefügt, die ausdrücklich bestimmte nationale Alleingänge erlaubt.<sup>549</sup> In gewissem Umfang kann Deutschland also wieder eigene Regeln aufstellen. Daneben werden auch weiterhin einige Vorschriften bestehen bleiben, die derzeit durch deutsche Gesetze oder sogar in der TierSchTrV direkt geregelt sind. Dazu gehören zum Beispiel die Regelungen über die zuständigen Behörden. Auch die Festlegung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten bleibt nach wie vor dem deutschen Gesetzgeber vorbehalten. Die neue Verordnung schreibt hierzu lediglich vor, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für Verstöße festlegen müssen. Diese „Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein“.<sup>550</sup>

### **5.3 Entstehung und Hintergrund der Konsensbildung**

Am 16. Juli 2003 hatte die Europäische Kommission einen Verordnungsvorschlag über den Transport von Tieren angenommen,<sup>551</sup> der die Tiertransportvorschriften in Europa „radikal umkrempeln“ sollte.<sup>552</sup> Ein wichtiger inhaltlicher Punkt war die Einführung einer generellen Höchstgrenze von neun Stunden bei Langstreckentransporten, an die sich jeweils eine zwölfstündige Pause anschließen sollte. Der Vorschlag fand in dieser Form letztendlich keine

---

<sup>547</sup> Vgl. Art. 30 Verordnung (EG) 1/2005.

<sup>548</sup> Vgl. Art. 33 Verordnung (EG) 1/2005.

<sup>549</sup> Vgl. hierzu unten 5.4.2 Die Öffnungsklausel.

<sup>550</sup> Vgl. Art 25 S. 2 Verordnung (EG) 1/2005.

<sup>551</sup> Mitteilung der Kommission, KOM(2003) 425 endgültig.

<sup>552</sup> Pressemitteilung der EU vom 16.06.03, IP/03/1023, S. 1.

Mehrheit im Rat. Streitpunkte waren die Fahrtzeiten und Ladedichten. Einige Mitgliedstaaten waren nicht bereit, den diesbezüglichen Regelungen zuzustimmen. Mit der jetzigen Verordnung hat sich deshalb ein Kompromissvorschlag durchgesetzt. Verschärfungen der Regelungen bei den beiden streitigen Punkten wurden vorerst ausgeklammert. Diejenigen Mitgliedstaaten, die ein höheres Tierschutzniveau auf den Transporten anstrebten, nahmen dies im Hinblick auf die übrigen Ziele der Neuregelung in Kauf. Die jetzige Verordnung ist aber keineswegs eine Übergangslösung. Sollte eine nachträgliche Veränderung der strittigen Punkte nicht stattfinden, werden ihre Regelungen in der jetzigen Form gelten. Ob es zu einer weiteren Veränderung der Verordnung kommt, hängt stark vom politischen Willen der Mitgliedstaaten ab und lässt sich daher kaum vorhersagen.

## **5.4 Wichtige inhaltliche Punkte**

Die neue Verordnung bringt einige Veränderungen. Insbesondere wird sie in vielen Punkten konkreter als die Richtlinie. Das muss sie schon deshalb, weil die nationalen Umsetzungsgesetze entfallen.

### **5.4.1 Anwendungsbereich**

Schon im Anwendungsbereich finden sich zwei interessante Neuerungen. Diese betreffen erstens, welche Tiere vom Schutzbereich der Verordnung umfasst werden, und zweitens die besonders kurzen Transporte unter 50 Kilometern.

Die Regelung, die festlegt, auf welche Tiere die Verordnung anwendbar ist, wurde deutlich klarer gefasst. Anstelle der bisherigen Einzelaufzählungen sind nunmehr pauschal alle lebenden Wirbeltiere<sup>553</sup> in den Anwendungsbereich miteinbezogen.

Die Transporte über eine Entfernung von maximal 50 km waren bisher aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeklammert.<sup>554</sup> Es war dabei ohne Bedeutung, wer den Transport durchgeführt hat, ausschlaggebend war einzig die Entfernung. Dies hat sich geändert. Die Transporte unter 50 km finden sich zwar auch in Art. 1 der neuen Verordnung wieder, betref-

---

<sup>553</sup> Zur wissenschaftlichen Klassifikation vgl. 4.1.2 Transport von Tieren (Absatz 1).

<sup>554</sup> Art. 1 II b) Richtlinie 91/628/EWG.

fen sind aber nur noch solche Transporte, bei denen Landwirte ihre eigenen Tiere in eigenen Transportmitteln befördern. Und auch diese Transporte fallen nicht mehr völlig aus dem Anwendungsbereich der Verordnung heraus. Die allgemeinen Bestimmungen des Art. 3 und die Kontrollvorschrift des Art. 27 gelten auch für diese Transporte. Besonders kurze Transporte durch Personen, die nicht Landwirte sind, werden auch weiterhin privilegiert, allerdings in bedeutend geringerem Maße. Die neue Verordnung ist auf diese Transporte anwendbar, aber die speziellen Anforderungen an Transportunternehmer gelten nur teilweise.<sup>555</sup> Die Entfernungsgrenze für diese Privilegierung wurde von 50 auf 65 km erhöht.

#### **5.4.2 Die Öffnungsklausel**

In Teil B wurde bereits dargestellt, dass die Mitgliedstaaten nicht, beziehungsweise nur in sehr engem Rahmen befugt sind, eigene Regelungen für Tiertransporte aufzustellen. Aufgrund der bisherigen Richtlinie ist folgendes erlaubt. Die Mitgliedstaaten können solche Schlachtviehtransporte durch eine nationale Regelung zeitlich begrenzen, bei denen Versand- und Bestimmungsort im Inland liegen.<sup>556</sup>

Die neue Verordnung enthält nun eine Öffnungsklausel für die nationalen Gesetzgeber. Der Spielraum für nationale Regelungen wird größer als bisher. Die Mitgliedstaaten dürfen strengere einzelstaatliche Maßnahmen für alle Transporte erlassen, die sich ausschließlich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats abspielen sowie für solche Transporte, die vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats aus den Seeweg nehmen.

Neben der Öffnungsklausel bleibt auch die eben genannte Regelung für die Schlachtviehtransporte bestehen. Diese ist auch weiterhin notwendig, da sie nicht hundertprozentig deckungsgleich mit der neuen Öffnungsklausel ist. Denn die Öffnungsklausel greift nicht bei Transporten, die Deutschland kurzzeitig verlassen, um dann nach Deutschland zurückzukehren. Bei einem solchen Transport würden die Tiere nicht „ausschließlich im Hoheitsgebiet (...) eines Mitgliedstaats (...) befördert“<sup>557</sup> werden, wie es die Öffnungsklausel verlangt. Für die zeitliche Begrenzung von Schlachtviehtransporten genügt es aber, dass Versand- und Be-

---

<sup>555</sup> Art. 6 VII VO 1/2005.

<sup>556</sup> Vgl. § 24 I TierSchTrV.

<sup>557</sup> Art. 1 III VO 1/2005.

stimmungsort im Inland liegen. Ob der Transport zwischendurch einen Abstecher ins Ausland macht, ist irrelevant.

Rechtstechnisch ist hinzuzufügen, dass in der Öffnungsklausel keine Blankoermächtigung für beliebige Regelungen liegt. Sie besagt nur, dass die Tiertransportvorschriften in einem Teilbereich nicht abschließend sind. Es verbleibt also ein Rest Gesetzgebungskompetenz bei den Mitgliedstaaten. Soweit diese davon Gebrauch machen, müssen sie sich aber selbstverständlich im Rahmen des EG bewegen. Sie dürfen also insbesondere die Warenverkehrsfreiheit nicht beschränken.

### **5.4.3 Verladen und Entladen**

Das Verladen und Entladen der Tiere<sup>558</sup> wird ausführlich neu geregelt. Die Vorschriften finden sich in Anhang I, Kapitel III, Nr. 1. Unter anderem ist ausdrücklich verboten, Tiere zu schlagen oder spitze Treibhilfen zu verwenden. Mit elektrischen Treibhilfen dürfen nach der Verordnung nur Stromstöße von maximal einer Sekunde verabreicht werden. Ein automatisches Abschalten nach dieser Zeit schreibt die Verordnung nicht vor.

Für die Verladeeinrichtungen werden konkretere Regelungen eingeführt als in der bisherigen Richtlinie. So wird das maximale Gefälle bestimmt, das für die verschiedenen Tierarten zulässig ist. Verglichen mit der TierSchTrV, die solche Vorschriften bereits enthält, erhöht sich das Gefälle teilweise.

### **5.4.4 Keine Änderung bezüglich Entladen während Ruhezeiten**

Eine Neuregelung der Transportzeiten wurde bewusst ausgeklammert, um einen Konsens zu erreichen. Diesbezüglich findet sich daher die alte Regelung inhaltsgleich in der neuen Verordnung wieder. Nicht zwingend hätte man aber an der Pflicht zum Entladen während der Ruhezeiten festhalten müssen. Denn das Entladen wurde, wie bereits mehrfach erwähnt, als abträglich erkannt. Es verwundert deshalb, dass die Pflicht zum Entladen erhalten blieb und nicht isoliert entfernt wurde.

---

<sup>558</sup> Anders als die TierSchTrV verwendet die Verordnung 1/2005 das Wort „verladen“ nicht als Oberbegriff für da Ein- und Ausladen sondern nur für das Einladen.

Ohne Veränderung der Transportzeiten wird natürlich auch keine Harmonisierung mit den bereits oben in Teil C bei § 25 TierSchTrV erwähnten Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer erreicht. Immerhin aber können die von den Fahrtenschreibern erfassten Daten, die der Sicherung der Sozialvorschriften des Straßenverkehrs<sup>559</sup> dienen, nun auch zur Überwachung der Transportzeiten herangezogen werden.<sup>560</sup>

#### **5.4.5 Verantwortlichkeit der Beteiligten**

Um Verstöße gegen die Tierschutzvorschriften einzudämmen, versucht die neue Verordnung, die Verantwortlichkeit für die Einhaltung konkreter Vorschriften klarer zu regeln. Zusätzlich nimmt sie auch Beteiligte in die Pflicht, denen die Richtlinie bisher keine Verantwortlichkeit auferlegt. Schon in den Begriffsbestimmungen des Art. 2 der neuen Verordnung lassen sich neue Personengruppen feststellen. Neben dem bereits bekannten Transportunternehmer werden nun auch Betreuer, Tierhalter und Organisatoren erwähnt.

Der Betreuer ist die „für das Wohlbefinden der Tiere unmittelbar zuständige Person, die während des Transports anwesend ist.“<sup>561</sup> Er kann identisch mit dem Fahrer sein, es können aber auch zwei verschiedene Personen die Aufgaben wahrnehmen.<sup>562</sup> Fahrer und Betreuer benötigen für die meisten Straßentransporte ab 05.01.08 Befähigungsnachweise.<sup>563</sup> Werden Verstöße gegen neue Verordnung festgestellt, so werden diese an die zuständigen Behörden gemeldet.<sup>564</sup> Das kann zur Aussetzung oder zum Entzug des Befähigungsnachweises führen<sup>565</sup>. Bei Verstößen, die während des Transports festgestellt werden, kann die zuständige Behörde Fahrer und Betreuer per Dringlichkeitsmaßnahme auswechseln.<sup>566</sup>

Tierhalter sind solche (natürliche oder juristische) Personen, die dauernd oder vorübergehend mit Tieren umgehen oder für sie zuständig sind.<sup>567</sup> Damit sind vor allem Personen gemeint,

---

<sup>559</sup> VO (EWG) 3820/85, VO (EWG) 3821/85, AETR, FPersG, FPersV, ArbZG.

<sup>560</sup> Art. 16, 21 II, Anhang II Nr. 8 b) VO 1/2005.

<sup>561</sup> Art. 2 c) VO 1/2005.

<sup>562</sup> Art 6 VI VO 1/2005.

<sup>563</sup> Art. 6 V, 17 II, 37 VO 1/2005.

<sup>564</sup> Art. 26 II VO 1/2005.

<sup>565</sup> Art. 26 V VO 1/2005.

<sup>566</sup> Art. 23 II VO 1/2005.

<sup>567</sup> Art. 2 k) VO 1/2005.

die an Verlade-, Umlade-, und Bestimmungsorten Aufgaben wahrnehmen. Sie werden durch Art. 8 der Verordnung in die Pflicht genommen. Sie müssen eigenständig dafür sorgen, dass bestimmte technische Vorschriften eingehalten werden. Wenn sie mit langen Transporten zu tun haben, müssen sie auch die Vorschriften über das Fahrtenbuch einhalten.

Der Transportunternehmer ist bereits aus der alten Verordnung bekannt. Seine Definition hat sich aber leicht verändert. Transportunternehmer ist, wer auf eigene Rechnung oder für Dritte Tiere befördert. Kein Transportunternehmer mehr ist derjenige, der ein Transportmittel an einen Dritten ausleiht. Die Transportunternehmer bedürfen einer Zulassung. Deren Anforderungen hängen davon ab, ob der Transportunternehmer nur normale Transporte oder auch kurze Transporte durchführen will. Den Transportunternehmer treffen verschiedene Pflichten. Er muss auf Verlangen der zuständigen Behörde die Transportpapiere zusammenstellen, er muss eine natürliche Person benennen, die für den Transport verantwortlich ist und er muss jederzeit Auskunft über den aktuellen Stand des Transports einholen können.<sup>568</sup> Bei langen Transporten müssen die Vorschriften über das Fahrtenbuch eingehalten werden.

Zum Organisator kann man auf verschiedene Weise werden.<sup>569</sup> Ein Transportunternehmer wird dann zum Organisator, wenn er mindestens einen Transportabschnitt durch einen anderen Transportunternehmer ausführen lässt. Personen, die keine Transportunternehmer sind, werden zu Organisatoren, wenn sie für einen Transport verschiedene Transportunternehmer beauftragen. Der Organisator hat also etwas Ähnlichkeit mit dem handelsrechtlichen Spediteur. Die dritte Möglichkeit, als Organisator zu gelten, besteht darin, dass man den Abschnitt I des Fahrtenbuchs unterschreibt. Das Formular<sup>570</sup> hierzu enthält eine Spalte „Unterschrift des Organisors“. Wer dort unterzeichnet, muss sich also an seiner Unterschrift festhalten lassen, unabhängig davon, ob er tatsächlich organisatorisch tätig geworden ist.

Der Organisator ist vor allem für die Planung verantwortlich.<sup>571</sup> Er muss die verschiedenen Beförderungsabschnitte koordinieren, die Witterungsbedingungen berücksichtigen und eine natürliche Person benennen, die den Behörden jederzeit Auskunft über den Transport geben kann. Er ist neben dem Transportunternehmer für das Fahrtenbuch zuständig.<sup>572</sup>

---

<sup>568</sup> Art. 4 II, 5 II VO 1/2005.

<sup>569</sup> Art. 2 q) VO 1/2005.

<sup>570</sup> Anhang II der VO 1/2005.

<sup>571</sup> Art. 5 III VO 1/2005.

<sup>572</sup> Art. 5 III VO 1/2005.

## 5.4.6 Das satellitengestützte Navigationssystem

Als Navigationssysteme bezeichnet die neue Verordnung technische Einrichtungen, mit denen global Zeit- und Ortbestimmungen vorgenommen werden können. Es kommt zum Einsatz bei langen Straßenbeförderungen der großen Haustiere. In Anhang I Kapitel VI Nr. 4.1<sup>573</sup> ist festgelegt, dass das Navigationssystem Daten über den Transportverlauf sowie über das Öffnen und Schließen der Ladebordwand aufzeichnen und übermitteln können muss. Zur Ortsbestimmung wird wohl auf das amerikanische GPS oder in Zukunft auf das europäische Galileo-System zurückzugreifen sein. Für Fahrzeuge, die schon vor 2007 benutzt wurden, ist das Navigationssystem erst ab 2009 vorgeschrieben. Später angeschaffte Fahrzeuge müssen das Navigationssystem gemäß der neuen Verordnung bereits ab dem 01.01.2007 benutzen.<sup>574</sup> Witzig daran ist, dass die neue Verordnung erst ab dem 05.01.2007 gilt.<sup>575</sup>

## 5.4.7 Fahrtenbuch statt Transportplan

Der bisherige Transportplan wird durch das Fahrtenbuch ersetzt. Anhang II trifft hierzu ausführliche Anordnungen. Sie sind obligatorisch bei langen Transporten. Wichtig ist vor allem, dass eine stärkere Kontrollierbarkeit der Eintragungen angestrebt wird. Dem Formular des Fahrtenbuchs ist eine ausführliche Liste vorangestellt, wer für welche Bereiche verantwortlich ist. Das Fahrtenbuch enthält fünf Abschnitte. Diese betreffen Planung, Versandort, Bestimmungsort, eine Erklärung des Transportunternehmers und die Meldung von Unregelmäßigkeiten. Jeder Abschnitt enthält eine vorformulierte Erklärung, die den Unterzeichner in bestimmten Punkten in die Pflicht nimmt.

Eine Kopie des ausgefüllten Fahrtenbuchs muss der zuständigen Behörde, bei der der Transportunternehmer zugelassen ist, innerhalb eines Monats nach Abschluss des Transports vorgelegt werden.

---

<sup>573</sup> Art. 6 IX VO 1/2005 verweist komischerweise auf die dortige Folgenummer 4.2.

<sup>574</sup> Art. 6 IX der VO 1/2005.

<sup>575</sup> Art. 37 VO 1/2005.

#### **5.4.8 Datenbanken**

Zur besseren Überwachung führt die neue Verordnung eine Datenbank ein. Darin werden Straßentransportmittel für lange Transporte sowie Tiertransportschiffe registriert. Auf die Datenbank haben alle Mitgliedstaaten Zugriff.<sup>576</sup> Auch die Transportunternehmer, die lange Transporte durchführen, werden in einer Datenbank erfasst.<sup>577</sup> Name und Zulassungsnummer des Transportunternehmers werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Im Hinblick darauf, dass damit auch der Name von natürlichen Personen veröffentlicht werden kann, könnten Bedenken bezüglich des Datenschutzes angebracht sein.

#### **5.5 Zusammenfassende Würdigung der neuen Verordnung**

Die neue Verordnung bringt sowohl in rechtstechnischer Sicht als auch inhaltlich Neuerungen. Dass die Transportzeiten nicht neu geregelt wurden, kann man kritisieren.<sup>578</sup> Auch ändert die neue Verordnung selbst noch nichts an einem der wichtigen Probleme des Tiertransports, dem Exportanreiz durch Subventionen.<sup>579</sup> Die Stärken der neuen Verordnung liegen eindeutig im Bereich des Vollzugs.

Schon die bisherige Richtlinie enthält, wenn sie inhaltlich ernst genommen wird, grundsätzlich ein relativ hohes Schutzniveau. Dies bringt im Ergebnis aber nichts, wenn Einzelfragen schwammig bleiben, die Vorschriften also dehnbar wirken, oder wenn sogar sanktionslos gegen die Vorschriften verstoßen werden kann. Die neue Verordnung gibt sich Mühe, die Grenzen deutlicher zu ziehen und die Verantwortung klarer zu verteilen. Auch strebt sie erkennbar mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei den Transporten an. Wenn die Folge europaweit eine stärkere Einhaltung der bestehenden Vorschriften wäre, würde die neue Verordnung tatsächlich eine spürbare Veränderung bringen.

---

<sup>576</sup> Art. 18 III, 19 IV VO 1/2005.

<sup>577</sup> Art. 13 IV VO 1/2005.

<sup>578</sup> Kritik beispielsweise Jaresch/Fuente, S. 6.

<sup>579</sup> Allerdings ist dies auch nicht ihr unmittelbares „Thema“. Die Exportsubventionen sind an anderer Stelle geregelt. Dort deutet sich nun auch eine Bewegung an, vgl. 2.4.4 Vermeidung von Extremfällen.



## 6. Zusammenfassung

Das Thema Tiertransporte erweist sich als ausgesprochen komplexe Materie. Für die Agrarwirtschaft in ihrer heutigen Ausprägung sind die Transporte unverzichtbarer Bestandteil. Durch einen Spezialisierungsprozess, der zur räumlichen Trennung einzelner Einheiten der landwirtschaftlichen Erzeugung führte, sind sie als Bindeglied zwischen den jeweiligen Einheiten notwendig geworden. Die Tatsache, dass lebende Tiere Bestandteil eines Systems sind, das auf optimalen Ertrag hin konzipiert ist, kann zu ethischen Problemen führen. Je nach Intensität sind die auftretenden Belastungen oft schwer zu rechtfertigen. Neben Aspekten des Tierschutzes spielen wirtschaftliche Interessen eine Rolle, da belastende Einflüsse beim Transport von Schlachttieren Qualitätseinbußen bei den Fleischerzeugnissen zur Folge haben können.

Der Gesetzgeber versucht die auftretenden Probleme durch eine ausgewogene Tierschutzgesetzgebung zu lösen. Die grundlegenden Entscheidungen in Bezug auf Tiertransporte werden durch europäisches Gemeinschaftsrecht getroffen. Obwohl dieses derzeit nur wenig Raum für nationalstaatliche Abweichungen vorsieht, ist die europäische Kommission mit dem erreichten Maß an Einheitlichkeit nicht zufrieden. Die Gründe liegen in der Umsetzung der europäischen Vorschriften durch die Mitgliedstaaten.

Die Tierschutztransportverordnung, die die europäischen Vorgaben für Deutschland umsetzt, scheint auf der Grundlage der Richtlinie ein hohes Tierschutzniveau anzustreben. Die Vorschriften sind relativ detailliert. Die laut werdende Kritik richtet sich daher auch eher gegen Vollzugsdefizite als gegen die gesetzlichen Vorgaben. Die Regelung der wichtigen Problemfelder, bei denen gesetzliche Veränderungen angestrebt werden, liegt nicht in der Hand der nationalen Gesetzgeber. Sie findet auf europäischer Ebene statt. Eine nicht unbedeutende Reform, die ab dem Jahr 2007 greifen soll, wurde bereits verabschiedet. Neben inhaltlichen Änderungen ist besonders die Regelungstechnik, nämlich der Schwenk von der umsetzungsbedürftigen Richtlinie hin zur unmittelbar wirkenden Verordnung, erwähnenswert. Inhaltlich legt die neue Verordnung vor allem auf eine verbesserte und einheitlichere Durchsetzung ihrer Vorschriften Wert. Gerade wegen der Schwierigkeiten im Prozess der politischen Entscheidungsfindung auf europäischer Ebene ist die neue Verordnung als positives Ergebnis zu werten.

## 7. Summary

Benjamin Rambeck

Animal transport in Germany and the European Union

Examination of the current and future circumstances and legal position

Animal transport proves to be a complex topic. Agriculture as we know it today can not do without animal transport. A process of specialisation has led to long distances between the distinct stages necessary in agricultural production. Transport is the inevitable link between these stages. Living animals are made part of a system optimized for revenue and expense. This may often lead to ethical difficulties. Depending on the level of negative effects on animals, justification of transport tends to be difficult to find. Animal protection is not the only aspect to be taken into consideration. Stress during transport is also known to cause negative effects on product quality.

The legislator attempts to deal with these problems through balanced legislation on animal protection. Basic guidelines concerning animal transport are set up by European law. At present there is almost no room for individual legislation by the member states. Still the European Commission finds fault in differences in transposition of the current Directive at national level.

The German Animal Transportation Act, based on the current Directive, seems to aim at a high protection level. The applicable rules regulate transport procedures in detail. Therefore the rules themselves meet with less criticism than enforcement deficiencies. Important issues which are still to be improved are part of European legislative competence. An important reform taking effect in 2007 has already been resolved. The most interesting change is that the current Directive will be replaced and Community rules will be set out in a Regulation. Thus there will no longer be a need for transposition of the Directive as the Regulation is directly applicable. A major goal of the new Regulation is to improve enforcement of existing animal protection standards. The political process during which the Council of the European Union arrived at an agreement can be described as difficult. Therefore the fact that a new Regulation has been adopted may be called a success.

## 8. Literaturverzeichnis

**Bassenge, Peter; Brudermüller Gerd; Diederichsen, Uwe; Edenhofer, Wolfgang; Grüneberg, Christian; Heinrichs, Helmut; Heldrich, Andreas; Putzo, Hans; Sprau, Hartwig; Thomas, Heinz; Weidenkaff Walter**

Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch

C. H. Beck, München, 2002, 61. Auflage.

**Baumbach, Adolf; Hopt, Klaus**

Handelsgesetzbuch, Kommentar

C. H. Beck, München, 2002

**Brandhuber, Klaus**

Kein Gewissen an deutschen Hochschulen?

NJW, 1991, S. 725

**Braun, Susanne**

Tierschutz in der Verfassung - und was nun? Die Bedeutung des neuen Srt. 20 a GG.

DÖV, 2003. S. 488.

**Bundesregierung**

Tierschutzbericht 2003

Bundesregierung, Berlin, 2003 (zitiert als: Tierschutzbericht 2003)

**Bundesregierung**

Tierschutzbericht 2005

Bundesregierung, Berlin, 2005 (zitiert als: Tierschutzbericht 2005)

**Busch, Roger; Kunzmann, Peter**

Leben mit und von Tieren: ethisches Bewertungsmodell zur Tierhaltung in der Landwirtschaft

TTN, Institut für Technik, Technologie, Naturwissenschaften, München, 2004.

**Caspar, Johannes; Geissen, Martin**

Das neue Staatsziel „Tierschutz“ in Art. 20a GG  
NVwZ 2002, S. 913.

**Comberg, Gustav**

Schweinezucht  
Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, 1978. 8. Auflage

**Dahlke, Ulrike**

Zum theologischen Hintergrund des Begriffs „Mitgeschöpf“ in Paragraph 1 des Tierschutzgesetzes  
Universität Hohenheim, Dissertation, 1993

**Degenhart Christoph**

Staatsrecht I  
C. F. Müller, Heidelberg, 1996, 12. Auflage

**Diesselhorst, Gerd; Fechter, Hubert**

Knauers großes Lexikon der Tiere von A - Z  
Droemer Knaur, München/Zürich, 1982

**Garber, Sven**

Dem Tier eine Stimme geben  
VgtM-Rundbrief 2/2002, 5

**Gebresenbet, G., Wikner, I., VanDe Water, G., Freson, L, Geers, R.**

A smart system for the surveillance of animal welfare during transport  
Deutsche Tierärztliche Wochenschrift, 2003, 494

**Hirt, Almuth; Maisack, Christoph; Moritz, Johanna**

Tierschutzgesetz, Kommentar  
Vahlen, München, 2003, 2. Auflage (zitiert als: Hirt)

**Jaresch, Hannelore; De La Fuente, Pedro**

Fluffy Toys, Plüschtiere gegen Tiertransporte

Tierrechte, 2003, Nr. 25, S. 7.

**Kaestner, Alfred**

Lehrbuch der speziellen Zoologie, Band II

Gustav Fischer Verlag, Jena, 1995

**Kluge, Hans-Georg, Goetschel, Antoine F.; Hartung, Jörg; von Loeper, Eisenhart; Ort  
Jost-Dietrich; Reckewell Kerstin**

Tierschutzgesetz, Kommentar

Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, 2002, 1. Auflage (zitiert als: Kluge)

**Kluge, Hans-Georg**

Staatsziel Tierschutz - Am Scheideweg zwischen verfassungspolitischer Deklamation und  
verfassungsrechtlichem Handlungsauftrag

ZRP, 2004, 10 (zitiert als: Kluge ZRP)

**Köhler, Helmut**

Der Rechtsbruchtatbestand im neuen UWG

GRUR, 2004, 381

**Kopp Ferdinand; Ramsauer, Ulrich**

VwVfG, Kommentar

C. H. Beck, München, 2003, 8. Auflage,(zitiert als Kopp/Ramsauer)

**Kommission der Europäischen Gemeinschaften**

Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über den Schutz von  
Tieren beim Transport, KOM (2003) 425 endgültig

Europäische Kommission, Brüssel, 2003

**Kommission der Europäischen Gemeinschaften**

Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, KOM  
(2000) 809 endgültig  
Europäische Kommission, Brüssel, 2000

**Kuhtz, Martina**

Möglichkeiten und Probleme beim Vollzug tierschutzrechtlicher Bestimmungen  
Freie Universität Berlin, 1998, Dissertation

**Kyber, Manfred**

Tierschutz und Kultur  
bioverlag gesundleben, Hopferau, 1982

**Loeper von, Eisenhart**

Tiere brauchen einen Anwalt  
Bundesverband Menschen für Tierrechte, Aachen, 2004

**Lorz, Albert**

Tierschutzgesetz, Kommentar  
C. H. Beck, München, 1999, 5. Auflage (zitiert als: Lorz)

**Marcks Peter, Neumann, Dirk, Bleutge, Peter; Fuchs, Bärbel; Kahl, Georg;  
Salewski, Ernst-Martin; Schönleiter, Ulrich**

Gewerbeordnung und ergänzende Vorschriften: GewO  
Beck, Loseblattsammlung, Stand Februar 2004 (zitiert als: Landmann/Rohmer)

**Maunz, Theodor; Dürig, Günther; Herzog Roman; Herdegen, Matthias; Klein, Hans;  
Scholz, Rupert; Badura, Peter; Di Fabio, Udo ; Koriath, Stefan; Lerche, Peter; Papier,  
Hans-Jürgen; Randelzhofer, Albrecht; Schmidt-Assmann, Eberhard**

Grundgesetz, Kommentar  
C. H. Beck, München, Loseblattsammlung, Stand Juli 05 (zitiert als: Maunz/Dürig)

**Maurer, Hartmut**

Allgemeines Verwaltungsrecht

C. H. Beck, München, 1997, 11. Auflage

**Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen**

Abschlussbericht zum Projekt Tierschutzgerechter Transport und Betäubung von Schlachtschweinen in Relation zur Fleischqualität und Überprüfung der Einhaltung der Kühlvorschriften beim transport von Fleisch

Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, 2003 (zitiert als: Transport und Fleischqualität)

**Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten**

Handbuch Tiertransporte

Hannover, 2002 (zitiert als: Handbuch Tiertransporte)

**NN**

Ruf nach Abschaffung der Ausfuhrprämien

Allgemeine Fleischerzeitung, 2005, Band 122, S. 4. (zitiert als: Fleischerzeitung)

**Obermayer, Klaus; Ehlers, Dirk; und Link Christoph**

VwVfG, Kommentar

Luchterhand, München, 1999, 3. Auflage

**Obergfell, Eva Inés**

Ethischer Tierschutz mit Verfassungsrang - Zur Ergänzung des Art. 20a GG um „drei magische Worte“

NJW, 2002, 2296

**Pieroth, Bodo; Schlink, Bernhard**

Grundrechte, Staatsrecht II

C.F. Müller, Heidelberg, 1996, 12. Auflage

**Randl, Heike**

Der Schutz von Tieren beim Transport  
Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2003

**Schindler, Wolfgang**

Strafbarkeit der Käfigbatteriehaltung von Legehennen nach dem Urteil des BVerfG  
Neue Zeitschrift für Strafrecht 2001, 125

**Spranger, Matthias**

Auswirkungen einer Staatszielbestimmung „Tierschutz“ auf die Forschungs-  
und Wissenschaftsfreiheit  
ZRP, 2000, S. 285

**Straw, Barbara E**

Diseases of swine  
Blackwell Science Ltd, Iowa, 1999, 8. Auflage

**Tillmanns, Reiner**

Tierschutz durch Rechtsverordnung - Die Hennenhaltungsverordnung auf dem  
Prüfstand des BVerfG  
NVwZ, 2002, 1466

**Tröndle, Herbert; Fischer, Thomas**

Strafgesetzbuch und Nebengesetze, Kommentar  
C. H. Beck, München, 2003, 51. Auflage (zitiert als: Tröndle/Fischer)

**Tierärztliche Vereinigung für Tierschutz e.V.**

TVT- Merkblatt Nr. 57  
Geschäftsstelle der TVT e.V., Bramsche

**Schmitt-Glaeser, Walter**

Verwaltungsprozessrecht  
Richard Boorberg Verlag, Stuttgart, 1997, 14. Auflage

**Statistisches Bundesamt:**

- 1) Landwirtschaft in Zahlen, Wiesbaden, 2004
- 2) Viehbestand Vorbericht, Wiesbaden, 2005
- 3) Viehbestand und tierische Erzeugung, 2004, Wiesbaden, 2004

**Stein, Ekkehart**

Staatsrecht

J. C. B. Mohr, Tübingen, 1995, 15. Auflage

**Stollenwerk, Detlef**

Praxis der Gewerbeordnung

C.F. Müller, Heidelberg, 2002

**Tettinger, Peter; Wank, Rolf**

Gewerbeordnung, Kommentar

C. H. Beck, München, 2004, 7. Auflage

**Tilch, Horst; Arloth, Frank**

Deutsches Rechtslexikon, Band 2

C. H. Beck, München, 2002, 3. Auflage (zitiert als: Tilch /Arloth)

**Ule, Carl Hermann; Laubinger Hans-Werner**

Verwaltungsverfahrenrecht

Carl Heymanns Verlag, Köln, 1995, 4. Auflage

**Vertretung des Freistaates Bayern bei der Europäischen Union in Brüssel**

Europa-Bericht 03/2003

Brüssel, 2003

**Zentrale Markt und Preisberichtsstelle**

Agrarmarkt in Zahlen

Zentrale Markt- und Preisberichtsstelle GmbH, Bonn, 2004

## **9. Danksagung**

Herrn Professor Dr. Erhard danke ich herzlich für die Überlassung des Themas und seine freundliche und hervorragende Betreuung. Des Weiteren danke ich meiner Familie und meiner Freundin, auf deren Unterstützung stets Verlass ist.

## 10. Lebenslauf

Benjamin Rambeck

29.05.1976

geboren in München als Sohn von Dr. Brigitta Rambeck, geborene Schuster und Prof. Dr. Dr. Walter Rambeck

1982-1986

Besuch der Grundschule in München

1986-1995

Besuch des Willi-Graf-Gymnasiums in München

1992

Highschool in Berkeley, Kalifornien

1995

Allgemeine Hochschulreife

09/1995-10/1996

Zivildienst Malteser Hilfsdienst München, dort Ausbildung zum Rettungssanitäter

10/1996-09/1997

Studium der Architektur an der Technischen Universität München

10/1997-01/2002

Studium der Rechtswissenschaften an der Ludwig-Maximilians-Universität München

01/2002

Abschluss 1. Staatsexamen

04/2002- 06/2004

Rechtsreferendar am Landgericht München

12/2003-04/2004

Tätigkeit in einer Rechtsanwaltskanzlei in Prag

06/2004

Abschluss 2. Staatsexamen

2003

Beginn der Arbeit an der vorliegenden Dissertation

seit 2004

Rechtsanwalt in München