

# Warum Tiertransporte in die Türkei nicht genehmigungsfähig sind

## Why animal transports to Turkey cannot be authorised

Ulrich Eberhardt, Claudia Eggert-Satzinger, Gabriele Fuchs, Karen von Holleben, Rebecca Holmes, Christine Hoyer, Kathrin Herzog, Ute Herzog, Isa Kernberger-Fischer, Ulrike Kümmel, Alexander Rabitsch, Peter Scheibl, Frigga Wirths *Mitglieder des Arbeitskreises Tiertransporte der Tierärztlichen Vereinigung für Tierschutz e.V.*

**Schlüsselwörter:** Tiertransport, Livestock, lange Beförderung, Rinder-Exporte, bulgarisch-türkische Grenze, EU-Kontrollverordnung, Leiden

**Keywords:** Animal transport, livestock, long-distance transport, cattle exports, Bulgarian-Turkish border, EU Official Control Regulation, OCR, suffering

**Zusammenfassung:** Es werden zahlreiche Gründe rechtlicher und veterinärfachlicher Art aufgelistet und erörtert, die einer rechts-konformen Verbringung von Rindern aus der Europäischen Union in die Türkei entgegenstehen.

**Summary:** For road transport of cattle from the European Union to Türkiye numerous legal and veterinary reasons are listed and discussed preventing compliance with existing regulations.

### Einleitung

Die Europäische Tiertransportverordnung VO (EG) 1/2005<sup>1</sup> regelt Transporte von Tieren, die in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt werden. Bei grenzüberschreitenden Tierbeförderungen von mehr als 8 Stunden Dauer („Langstreckentransporte“), die zwischen den Mitgliedstaaten oder in Drittländer stattfinden sollen, bedarf es vor Transportbeginn einer amtlichen Überprüfung gemäß Art. 21 Abs. 2 der Verordnung über Amtliche Kontrollen VO (EU) 2017/625<sup>2</sup> (= „OCR“ = „Official Control Regulation“).

Die Prüfverpflichtung erstreckt sich aufgrund dieser Regelung weit über den Rechtsbereich der Tiertransportverordnung hinaus. Zur Überprüfung der Plausibilität und der Tierschutzinteressen der VO (EG) 1/2005 sind zahlreiche äußere Einflüsse zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu prüfen, ob Einflüsse aus den Bereichen der Meteorologie, der Fahrzeugtechnik, des Kraftfahrzeuggesetzes, der Straßenverkehrsordnung, der „Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung“ VO (EG) 561/2009<sup>3</sup>, des Straßenzustandes, des Zollwesens und der Fahrtenpläne von ggf. zu benützenden Fähr- und Tiertransport-Schiffen der Durchführung der Fahrt auf der geplanten Route in der angegebenen Zeit entgegenstehen, ob die Beförderungsdauer möglichst kurz ist (Beschleunigungsgebot<sup>4</sup>) und ob aufgrund der Planung den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung getragen werden kann<sup>5</sup>.

Jüngst ergangene Pressemitteilungen von Nicht-Regierungs-Organisationen<sup>6,7</sup>, sowie Medien-<sup>8,9</sup> und Fernsehberichte<sup>10</sup> (s. Abb. 1) weisen auf länger bekannte und

wiederkehrende erhebliche Missstände mit länger anhaltenden und erheblichen Schmerzen, Schäden und Leiden der transportierten Tiere am bulgarisch-türkischen Grenzübergang Kapitan Andreevo/Kapıkule hin. Dies veranlasste die AutorInnen zur untenstehenden Prüfung der derzeitigen Route und der Modalitäten der gegenwärtigen Verbringung von Tieren.

### Zum Sachstand

Die häufigsten Gründe für Verzögerungen sind falsche Angaben zur Identifizierung der Tiere zu den registrierten Tieren: Die Daten in den Papieren stimmen nicht mit den zur Kontrolle gestellten Tieren überein. Außerdem gibt es oft Diskrepanzen hinsichtlich der Impfaufzeichnungen und Impfzeitpunkte sowie hinsichtlich der Datumsangaben und Gültigkeit von Gesundheitsbescheinigungen<sup>11</sup>.

Die sich im Wandel befindliche Tiergesundheitslage – speziell um die zukünftige Entwicklung des Virus der Blauzungkrankheit – kann zusätzlich zu den bereits bestehenden Risiken (Temperaturen, mangelhafte Aufzeichnungen) zu zusätzlichen nicht kalkulierbaren Verlängerungen der Wartezeiten oder Verweigerungen der Weiterfahrt an der Außengrenze der Europäischen Union führen und eine Gefahrenabwehr erschweren<sup>11</sup>.

Im Übrigen erkennt das Europäische Parlament auch in mangelnder Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und denen von Drittstaaten Ursachen für erhöhte Wartezeiten, Fälle von Nichteinhaltung der Vorschriften und unnötigem Leiden der Tiere<sup>12</sup>.

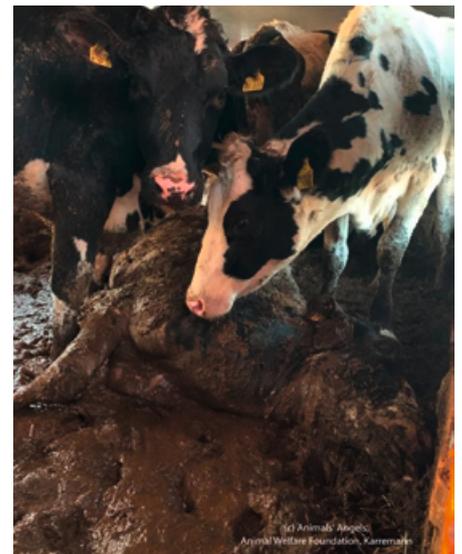


Abb. 1: Rinder im LKW an der bulgarisch-türkischen Grenze in Kapıkule im Oktober 2024. Dieser extreme Fall mit Versagen jeglicher Notfallmaßnahmen veranlasste die AutorInnen zu vorliegendem Aufsatz.

### 1. Zur Gefahrenabwehr

Art. 3 VO (EG) 1/2005 stipuliert, dass „niemand [...] eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen [darf], wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten“<sup>13</sup>.

Der EU-Kommissar für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit Vytenis Andriukaitis betont in einem Schreiben vom 26.4.2018 an die Mitgliedstaaten die extrem hohen Temperaturen von Juni bis September an der EU-Ausgangsstelle Kapitan Andreevo in Bulgarien, die zu wiederkehrenden Tier-

schutzproblemen geführt haben. Außerdem zitiert er aus einem Bericht von Kommissionsdienststellen, wonach ein hohes Risiko bestehe, dass den Tieren auf dieser Route während heißer Tage unnötige Schmerzen und Qualen zugefügt werden: „*The report concludes that there is a high risk of causing unnecessary pain and distress to animals which are transported on this route during hot days*“.

In Anh. I, Kap. I VO (EG) 1/2005 ist vorgegeben, dass „*Tiere [...] nur transportiert werden [dürfen], wenn [...] gewährleistet ist, dass ihnen unnötige Verletzungen und Leiden erspart bleiben*“.

Dies garantiert (Feld 7 des Abschnitts 1 „Planung“ des Fahrtenbuchs (Anh. II VO (EG) 1/2005)) der Organisator des Transportes durch seine Unterschrift (in Feld 8): „*Der Unterzeichnete erklärt für die Organisation der Beförderung verantwortlich zu sein und geeignete Vorkehrungen getroffen zu haben, um das Wohlbefinden der Tiere nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten*“.

### 1. Schlussfolgerung:

**Bei – wenn auch nur kurzfristig und lokal – zu erwartenden Temperaturen über +30°C entlang der Route darf die Route in und durch die Türkei ausschließlich bei Verwendung vollklimatisierter Fahrzeuge genehmigt werden.**

### 2. Zur Transportdauer

Entwöhnte Hausrinder, Hausschafe und Hausziegen dürfen gem. Anh. I, Kap. V 1.4. d) VO (EG) 1/2005 29 Stunden befördert werden (14 Stunden Fahrt inkl. Verladung, gefolgt von einer mindestens 1-stündigen Pause insbesondere zum Tränken, nötigenfalls zum Füttern, gefolgt von weiteren 14 Stunden Fahrt inkl. Entladung).

Gemäß Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache C 469/14<sup>14</sup> stellen die 29 Stunden Beförderungsdauer inkl. Ruhepausen eine absolute Obergrenze dar, die in der Planung nicht überschritten werden darf. Hierbei ist dem o. a. Gebot der Beschleunigung, aber auch dem Verzögerungsverbot<sup>4</sup> des Art. 3 f) VO (EG) 1/2005 Rechnung zu zollen ist.

Allein, eine allenfalls während der Beförderung eintretende, nicht zu antizipierende Verzögerung des Transportes erlaubt ausnahmsweise eine etwaige Verlängerung desselben um 2 weitere Stunden (vgl. Anh. I, Kap. V 1.8. VO (EG) 1/2005). Es ist dagegen unzulässig diese 2 Stunden bereits in die Planung einzubeziehen.

Gem. Anh. I, Kap. V 1.5. VO (EG) 1/2005 müssen die Rinder nach der festgesetzten Beförderungsdauer von max. 29 Stunden entladen, gefüttert und getränkt

werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten. Folgt man der Teleologie und den Definitionen der VO (EG) 1/2005 müssten die Tiere spätestens bei Erreichen der maximalen Beförderungsdauer bereits abgeladen sein<sup>15</sup>.

Dem unter 1. zitierten Schreiben der Europäischen Kommission vom 26. 4. 2018 ist zu entnehmen, dass aufgrund eingeschränkter Öffnungszeiten der türkischen Veterinärkontrollstelle und deren langwierigen Verwaltungsverfahren die Wartezeit zumindest 6 Stunden beträgt („[...] together with the restricted opening hours of the Turkish veterinary control point and the lengthy administrative procedure in place means that animals are likely to stay in the vehicles for at least six hours [...] before clearing the border“).

Unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für die bulgarische Ausgangskontrolle am „Ausgangsort“<sup>16</sup> Kapitan Andreevo, der aufgrund des häufigen Verkehrsstaus mit 1 bis 2 Stunden einzukalkulieren ist, und der genannten zumindest 6-stündigen Verzögerung sind weite Teile von Anatolien nicht in einer 29-stündigen Beförderungsdauer erreichbar. Dies gilt auch dann, wenn ein neuer 29-stündiger Beförderungsabschnitt am ca. 13 Kilometer von der türkischen Grenze entfernten und nach der VO (EG) 1255/97<sup>17</sup> zugelassenen Aufenthaltsort („Kontrollstelle“ = „Control post“) Svilengrad in Bulgarien beginnt. Den Tieren müsste also bei Bestimmungsorten in Ostanatolien<sup>18</sup> oder im Irak eine 24-stündige Ruhepause im Staatsgebiet der Türkei gewährt werden. Die Türkei hat jedoch keine nach o. g. Verordnung zugelassene Kontrollstelle. Eine nach Europäischem Recht zugelassene Kontrollstelle im Drittstaat wäre aber aufgrund der im Urteil C 424/13 ECJ<sup>19</sup> dargelegten Planungserfordernisse vonnöten, wenn Tiere von einem Versandort innerhalb der Union in weit entfernte Drittstaaten verbracht werden und das Erfordernis einer 24-stündigen Ruhepause gegeben ist<sup>20</sup>: (zit R 50 zu Urteil zu C 424/13 ECJ) „*Die Angaben in Abschnitt 1, die u. a. die voraussichtlichen Ruhe-, Umlade- oder Ausgangsorte betreffen [...] müssen [...] den gesamten vorgesehenen Transportvorgang vom Versand- zum Bestimmungsort umfassen*“.

### 2. Schlussfolgerung:

**Transporte in die östlichen Teile der Türkei und durch die Türkei in weitere Drittstaaten wie z.B. den Irak dürfen nicht genehmigt werden.**

### 3. Zur Verlängerung der Wartezeiten an der Grenze

Dem o. zit. Schreiben des Kommissars für Gesundheit und Verbraucherschutz vom 26.4.2018 ist zwar eine Mindestzeit des Aufenthaltes von 6 Stunden an der türki-

schen Grenze zu entnehmen, Auskünfte wie lange die Wartezeiten auf türkischem Territorium nahe dem Ort Kapikule nun tatsächlich sind, werden jedoch nicht mitgeteilt.

Da hilft die Einsichtnahme in die Statistiken von Nichtregierungsorganisationen: Die beiden deutschen NGOs Animals' Angels<sup>21</sup> und Animal Welfare Foundation<sup>22</sup> haben zwischen 2011 und 2021 insgesamt 833 Tiertransporte an dieser Grenze dokumentiert und die Wartezeiten der Tiere auf den LKWs analysiert<sup>23</sup>: Die Hälfte der LKWs musste mehr als 6 Stunden warten, und zwar:

- 37 % zwischen 6 und 12 Stunden,
- 35 % zwischen 12 und 24 Stunden,
- 23 % einen Tag bis zu drei Tagen,
- 5 % mehr als drei Tage und bis zu 8 Tage.

Anmerkung: Die EU-Kommission bezieht auch die Berichte mehrerer im Bereich des Tierschutzes tätiger NGOs in ihre Erkenntnisfindung ein. Das EU-Parlament sieht Berichte von Nichtregierungsorganisationen als glaubhaft und als den Berichten staatlicher Behörden gleichwertig an. Berücksichtigt man den das Verwaltungsverfahren beherrschenden Untersuchungsgrundsatz, dürfen die Informationen, die sich aus diesen Berichten ergeben, nicht unbeachtet gelassen werden: § 24 Verwaltungsverfahrensgesetz (<https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg>) verpflichtet die Behörde explizit dazu, alle für den entscheidenden Einzelfall bedeutsamen Umstände zu berücksichtigen, egal, aus welchen Quellen sie zu ihrer Erkenntnis gelangen (zit. aus Hirt/Maisack/Moritz/Felde<sup>4</sup>).

Wird an der Kontrollstelle in Svilengrad ein neuer 29-stündiger Beförderungsabschnitt begonnen, kann nach Wartezeiten von einer Stunde am EU-Ausgangsort Kapitan Andreevo und 12 Stunden im türkischen Kapikule die verbleibende Beförderungsdauer bei einer realistischen Geschwindigkeit von max. 65 km/h nicht länger als 13 Stunden sein, wobei Verzögerungen durch Staus bei der Fahrt durch Istanbul noch nicht einberechnet sind. Demnach kann die zulässige Reichweite ab Svilengrad maximal 845 km (13 h x 65 km/h) betragen. Städte wie Safranbolu und Ankara könnten angefahren werden, andere Orte wie beispielsweise Konya und Antalya wären schon nicht mehr in der zulässigen Zeit erreichbar.

Bei 20-stündiger Wartezeit beschränkt sich die zulässige Reichweite auf den europäischen Teil der Türkei. Wartezeiten jenseits von 24 Stunden erfordern einen Abbruch des Transportes sowie Abladen und Versorgen der Tiere.

### 3. Schlussfolgerung:

**Je länger die Wartezeiten bei der Einreise in die Türkei sind, desto geringer ist die zulässige verbleibende Beförderungsdauer und die mögliche Reichweite.**

#### 4. Zur Planbarkeit und zu den Unwägbarkeiten der Route

Nach bisherigen Erfahrungen passieren jährlich tausende Tiertransporte nicht gemäßregelt den Grenzübergang Kapıkule nach Kapıkule, wenn auch mit längeren Wartezeiten, die mit einer 50%-igen Wahrscheinlichkeit 6 Stunden übersteigen.

Das Problem dabei ist wohl, dass die Wartezeit nicht kalkulierbar und nicht vorhersehbar, sondern vielmehr ungewiss ist. Eine unbekannte Dauer der Wartezeit bedeutet aber, dass die Gesamtbeförderungsdauer vom Organisator nicht kalkuliert und von der abfertigen Behörde auch nicht überprüft werden kann.

Selbst das Hineinrechnen einer 6-stündigen Wartezeit bei der Einreise in die Türkei bringt keinerlei Gewissheit über die reelle Dauer des Stopps, zumal die türkische Kontrolle zügiger erfolgen kann als eingeplant, aber auch erheblich länger dauern kann.

Erheblich länger als eingeplant, also deutlich mehr als 6 Stunden bis hin zu mehreren Tagen, bedeutet im Sinnzusammenhang mit der nach Art. 21 OCR<sup>2</sup> geforderten Prüfung auf Plausibilität („Wirklichkeitsnähe“ im bisherigen Art. 14 VO (EG) 1/2005, der durch Art. 21 OCR abgelöst wurde), dass bei Vorlage des Fahrtenbuches (Abschnitt 1 „Planung“) amtlicherseits zumindest Vorbehalte hinsichtlich der Beförderungsdauer und der Routenwahl geäußert werden müssten.

Erscheint der Veterinärbehörde die Einhaltung der Höchstbeförderungsdauer gefährdet, weil es von vornherein ungewiss ist, inwieweit und/oder in welchem Ausmaß es zu Verzögerungen bei der Einreise in den Drittstaat Türkei kommen wird, oder den Tieren dadurch die Gefahr unnötiger Schmerzen und/oder Leiden droht, und diese Umstände auch durch eine entsprechend geänderte Planung nicht behoben werden können, so hat die Behörde die lange Beförderung zu untersagen [vgl. Art. 21 (3) und (4) OCR]. Besteht also bei einem Transport die nicht lediglich fern liegende, sondern ernsthafte, realistische Möglichkeit, dass es im Drittland zu einem Verstoß gegen die VO kommen wird, und lässt sich diese Möglichkeit nicht durch eine Anordnung zur Änderung der Transportplanung hinreichend sicher ausschließen, dann ist die Abfertigung dieses Transports zu versagen<sup>4</sup> (verweigern), der Transport ist zu „untersagen“ [vgl. Art. 21 (4) OCR].

Diese Vorgehensweise entspricht dem Vorsorgegrundsatz (oder auch: Grundsatz der Gefahr- und Leidensvermeidung), der mittels Erwägungsgrund (11) und Art. 3 VO (EG) 1/2005 zu unmittelbar geltendem Recht wurde.

#### Anmerkungen:

Es ist allgemeine Dienstpflcht eines Beamten/einer Beamtin Gesetzesverstöße zu verhüten.

Amtstierärztinnen und Amtstierärzte sind darüber hinaus (in Deutschland aufgrund des § 16a TierSchG i. V. m. § 1 TierSchG und Art. 20a GG) „Beschützergaranten“ für das Wohl der Tiere und die Einhaltung des Tierschutzrechts und als solche verpflichtet, gegen tierschutzrechtswidrige, weil gegen Normen des Tierschutzrechts (hier: Tiertransportrecht) verstoßende Handlungen und Zustände einzuschreiten.

§ 16a S.1 Dt. TierSchG eröffnet Amtstierärztinnen und Amtstierärzten kein Entschließungsermessen. Stattdessen müssen sie immer handeln, wenn in ihrem Zuständigkeitsbereich Verstöße gegen Tierschutzrecht begangen wurden, noch werden oder bevorstehen.

Bleiben Amtstierärztinnen und Amtstierärzte untätig, obwohl die Voraussetzungen der Generalmächtigung des § 16a TierSchG erfüllt sind, können sie selbst Straftaten i. S. d. § 17 TierSchG durch Unterlassen begehen<sup>25</sup>.

#### 4. Schlussfolgerung:

**Die Genehmigung des Transportes in die Türkei ist zu verweigern und der Transport ist zu untersagen, wenn die nicht lediglich fern liegende, sondern ernsthafte und realistische Möglichkeit vorliegt, dass die Tiere (z.B. durch Wartezeiten an der Grenze) leiden und/oder die Höchstbeförderungsdauer nicht eingehalten werden kann.**

#### 5. Zu den Möglichkeiten einer routenspezifischen Notfallplanung

Notfallpläne für Zwischenfälle (Transportunfälle, Verzögerungen, Erkrankung von Tieren, ...) sind Voraussetzung für die Zulassung eines Tiertransportunternehmens gem. Art 11 VO (EG) 1/2005 („Anforderungen für die Zulassung von Transportunternehmern, die lange Beförderungen durchführen“). Die Verpflichtung zur ständigen Aktualisierung und zum Vorhalten speziell auf die Fahrtrouten konzipierter Notfallpläne sollte als Auflage in den Zulassungsbescheid aufgenommen werden. Die Notfallpläne sollten insbesondere Maßnahmen enthalten, mit denen die Bedürfnisse der Tiere hinsichtlich Wasser, Futter und Einstreu im Fall unerwarteter langer Verzögerungen an den EU-Außengrenzen erfüllt werden. Des Weiteren sollten mögliche Abladestellen entlang der Route, Angaben zum Vorgehen im Falle von technischen Störungen am Fahrzeug (Pannenservice; Ersatzfahrzeug) oder bei Fahruntüchtigkeit des Fahrers z.B. aufgrund plötzlich auftretender Erkrankung enthalten sein. Weiterhin sollten

die Kontaktdaten zu möglichen Ersatzfahrzeugen (auch anderer Transportunternehmer) mitgeführt werden<sup>26</sup>. Die Anpassung des Notfallplanes an aktuelle Erfordernisse und an die aktuelle Route gehört zu den „geeigneten Vorkehrungen, um das Wohlbefinden der Tiere [...] während der gesamten Beförderungsdauer [...] gewährleisten“ zu können, die der Organisator gem. Feld 7 in Feld 8 von Abschnitt 1 („Planung“) des Fahrtenbuches (Anh. II VO (EG) 1/2005) unterschrieben bestätigt. Demzufolge muss die Vorlage eines routenspezifischen Notfallplanes auch integraler Bestandteil der Prüfung nach Art. 21 OCR sein. Dies ist auch deshalb zu fordern, weil in der Planung des Transportvorganges den Anforderungen der Gefahrenabwehr des Art. 3 VO (EG) 1/2005 genüge getan werden muss. Auch die WOA<sup>27</sup> fordert im Terrestrial Animal Health Code in Kap. 7.3. „Transport of Animals by Land“ die Aktualisierung von Notfallplänen.

Angesichts der bisherigen, sich über einen langjährigen Zeitraum erstreckenden wiederkehrenden Vorfälle ist die Realisierung aller möglichen geeigneten Notmaßnahmen im Drittland Türkei schlichtweg nicht machbar:

Während das Mitführen von großen Mengen an Wasser, Futter und Einstreu für den Fall unerwarteter langer Verzögerungen in Kapıkule durchaus sinnvoll ist, erscheinen Vorkehrungen im Hinblick auf Notabladungen, medizinischer Versorgung oder Nottötungen sowie Entsorgung tierlicher Leichen (Kadaver)<sup>28</sup> an der türkischen Grenze sinnlos, zumal die Entscheidungsbefugnis hinsichtlich etwaiger Maßnahmen allein bei den türkischen Behörden liegt und nicht bei den Betreuern [Art. 2 c) VO (EG) 1/2005] der Tiere.

Nach allen bisherigen Erfahrungen wird seitens der türkischen Behörden, selbst im Falle eklatanter Tierleiden<sup>6,7,10</sup>, nichts unternommen, um zu einer Linderung derselben beizutragen. Schwer erkrankte oder verletzte Tiere wurden bisher weder behandelt noch notgetötet. Selbst das Mitführen von Bolzenschussgeräten und Schlachtmessern für etwaige Nottötungen sowie die Euthanasie ist nach Kenntnisstand der AutorInnen in der Türkei (und auch in vielen anderen Bestimmungsländern europäischer Rinderexporte) verboten.

#### 5. Schlussfolgerung:

**Die Genehmigung von Transporten in die Türkei ist grundsätzlich zu versagen, weil aufgrund der Unwägbarkeiten während der Aufenthalte an der türkischen Einreisestelle in Kapıkule Wartezeiten von äußerst langer und nicht kalkulierbarer Dauer entstehen können, zugleich aber leidende Tiere nicht rechtskonform notversorgt oder erforderlichenfalls notgetötet werden können.**

## 6. Zur Maßnahmensetzung der Türkei

Das Importland Türkei ist aus zollrechtlichen, tierseuchenrechtlichen oder formalen Gründen gelegentlich nicht bereit, Tiere, die das Territorium der Europäischen Union bereits verlassen haben und sich im „Niemandland“ – weitaus häufiger aber nach wenigen hundert Meter Fahrt auf Parkplätzen nordöstlich der Grenzkontrollstelle Kapikule bereits in der Türkei – befinden, zu ihren türkischen Bestimmungsorten weiterfahren zu lassen. Hier müssen die Tiere viele Stunden, z.T. aber auch viele Tage und oft in praller Sonne ohne eingeschaltete Ventilatoren und ohne ausgefahrenem Dach verharren, bis schlussendlich doch eine z.T. tragische Lösung gefunden wird.

Für manche Transporte stellt auch das Binnenzolllager in Çatalca bei Istanbul einen weiteren Ort mit oft tagelangen Wartezeiten dar.

Die Türkei ist Signatarstaat des Terrestrial Animal Health Code<sup>29</sup> und Mitglied der OIE, jetzt WOA. Die Mitglieder verpflichten sich diesen Gesundheitskodex und die tiertransportspezifischen Artikel (insb. Kap. 7.3. „Transport of Animals by Land“) in Nationales Recht umzusetzen. Die wenigsten haben dies getan. Während es für die Staaten der Europäischen Union – WOA-Repräsentanten sind z.B. für DE: CVO K. Kluge, für AT: CVO U. Herzog – supranationales Recht [u. a. die VO (EG) 1/2005] und nationale Gesetze (TSchTrV<sup>30</sup> in DE, TTG<sup>31</sup> in AT) gibt, haben viele der WOA-Mitgliedstaaten insb. die Staaten, die Rinder aus der Europäischen Union importieren, keine Tierschutzgesetze oder Ausführungsbestimmungen zum Tierschutz. Diese werden, u. a. aufgrund der mangelnden gesetzlichen Grundlagen, aber insbesondere wegen ihres Umganges mit Tieren beim Transport, während der Haltung und bei der Schlachtung Tierschutz-Hochrisikostaat genannt<sup>32,33,34,35,36</sup>. Es sind dies die Staaten EGY, DZA, AZE, IRQ, IRN, KAZ, KGZ, LBN, LBY, MAR, SYR, TJK und TUN.

Eine Ausnahme davon ist zwar die Türkei (TUR), die mit ihrem Gesetz Nr. 5199<sup>37</sup> und einer zugehörigen Verordnung<sup>38</sup> sowie weiteren Gesetzen<sup>39</sup> zumindest Rechtsgrundlagen für den Schutz von Tieren geschaffen hat. Allein, die darin enthaltenen Vorschriften genügen den Anforderungen der Tierschutzvorschriften des Terrestrial Animal Health Code bei Weitem nicht.

Die Passus der Artikel 4 i) des türkischen Tierschutzgesetzes „Wer Tiere transportiert oder transportieren lässt, muss dafür sorgen, dass die Tiere ihren Eigenschaften entsprechend und nach entsprechender Art transportiert werden. Während des Transports muss darauf geachtet werden, dass die Tiere gepflegt und gefüttert werden“ und 14 a) „Tiere absichtlich schlecht zu behandeln, ihnen Schmerz und Grausamkeit zu zufü-

gen, sie zu schlagen, sie verdursten oder verhungern zu lassen, sie extremer Kälte oder Hitze auszusetzen, ihre Versorgung zu vernachlässigen, ihnen physisches oder psychisches Leid zuzufügen“ stehen jedenfalls den seitens der NGOs für den Zeitraum 12.9.2024 bis 15.10.2024 und auch bei früheren Vorfällen dokumentierten Tierleiden von Lebewesen in Obhut türkischer Autoritäten diametral entgegen.

Wiewohl die Türkei auch die Europäische VO (EG) 1/2005 mit der VERORDNUNG ZUM WOHLBEFINDEN UND SCHUTZ VON TIEREN BEIM TRANSPORT per 24. 12. 2011 weitgehend in türkisches Recht umgesetzt und in der Official Gazette Nr. 28152 veröffentlicht hat<sup>40</sup>, ist es offenkundig, dass diese am Grenzübergang in Kapikule bezüglich der gestrandeten Tiere keinerlei Anwendung findet. Der Anforderung von Artikel 7.3.11. des Kapitels Chapter 7.3. „Transport of animals by land“ des Terrestrial Animal Health Code der WOA „The welfare of the animals should be the first consideration in the event of a refusal to allow the completion of the journey“ wird jedenfalls nicht entsprochen.

Diese mangelnde Umsetzung von Tierschutzbestimmungen wird 2022 durch die WOA auch ausdrücklich hervorgehoben: „Articles related with animal welfare during long distances [are] not applied now“<sup>41</sup>.

Es handelt sich bei dem Geschehen an der Grenze in Kapikule aber keinesfalls um einen Einzelfall:

- So mussten beispielsweise 2016 ursprünglich österreichische Rinder, ausgestattet mit ungarischen Papieren, 11 Tage am Transporter ausharren<sup>42</sup>, bis eine Lösung des Problems jenseits der vermeintlichen Unzuständigkeiten der mit Tierleid konfrontierten Behörden gefunden wurde und die Leiden der Tiere beendet werden konnten.
- Darüber hinaus wurden kurz nach den oben angeführten Ereignissen (s. Fußnoten <sup>6,7,8</sup> und <sup>10</sup>) erneut Dutzende Rinder aus Rumänien in Kapikule über zumindest 11 Tage in einem LKW festgesetzt<sup>43</sup>.

## 6. Schlussfolgerung:

**Tiertransporte in die Türkei sind im Speziellen nicht genehmigungsfähig, weil sich zum wiederholten Male herausgestellt hat, dass türkische Behörden nicht zur Prävention, Linderung oder Verhinderung von Leiden der Tiere beitragen, sondern vielmehr den Eindruck willkürlichen Vorgehens zu erwecken imstande sind.**

## 7. Zur Maßnahmensetzung der Europäischen Union und deren Mitgliedstaaten

Zurückweisungen oder Nicht-Annahmen von Tiersendungen sind keineswegs auf

die bisher beschriebene Route über die bulgarisch-türkische Grenze beschränkt; man denke beispielsweise an die:

- Nicht-Annahme, Tötung und Verbrennung von 722 Rindern aus Österreich in Kasachstan wegen behaupteter Symptome der Bovinen-Virus-Diarrhoe und Nachweis des Schmallenberg-Virus<sup>44</sup> im Jahr 2013,
- Transporte von 2600 Rindern, die in Cartagena und Tarragona in Spanien auf die Schiffe *Elbeik* und *Karim Allah* verladen wurden und in Iskenderun (Provinz Hatay) in der Türkei abgeladen hätten werden sollen. Die zur Schlachtung in der Türkei bestimmten Tiere waren von den türkischen Behörden abgewiesen worden, weil sie vermeintlich oder tatsächlich das Virus der Blauzungkrankheit trugen oder weil sie aus Provinzen stammten, in denen das Virus nachgewiesen wurde. Die Schiffe irrten 3 Monate im Mittelmeer umher, ohne ein Land zu finden, welches bereit war die Tiere aufzunehmen; die überlebenden Tiere wurden schlussendlich in Spanien am Hafen getötet und die Tierkörper „entsorgt“<sup>45</sup>.

Gemäß der Rechtsauffassung der Europäischen Union befinden sich solche Sendungen bereits im Drittland und dürfen aus tierseuchenrechtlichen Gründen nicht reimportiert werden. Die VO (EU) 2020/692<sup>46</sup> regelt zwar in Art. 178 „Spezielle Anforderungen an den Eingang von Huftieren, Geflügel und Wassertieren, die bzw. das aus der Union stammen bzw. stammt und infolge der Verweigerung des Eingangs in ein Drittland in die Union zurückkehren bzw. zurückkehrt“, jedoch gilt diese Bestimmung ausschließlich für in der VO (EU) 2021/404<sup>47</sup> namentlich gelistete, taxativ aufgezählte Staaten. Die Türkei zählt nicht dazu.

Zu bedenken ist hierbei, dass 45 % aller auf der Straße durchgeführten Wiederkäuerexporte (vornehmlich Rinder) von der EU in den EU-Außenraum die bulgarisch-türkische Grenze passieren. Die Ursachen für einen Großteil der erhobenen Mängel liegen bereits im exportierenden Mitgliedsstaat und stehen mit der Planung im Zusammenhang. Hiermit wird deutlich, wie entscheidend die Vorarbeit der zuständigen Behörden am Versandort ist<sup>48</sup>. Hier gilt es dezidiert hervorzuheben, dass im 10-jährigen Durchschnitt Deutschland mit 20,8% und Österreich mit 19,7% am Export von Zuchtfärsen (460.800 Zuchtkalbinnen im Zeitraum von 2010 bis 2019) in die Türkei die Spitzenränge belegen<sup>49</sup> und demzufolge eine besondere Verantwortung hinsichtlich des Wohlergehens dieser Tiere haben.

Dennoch wird gegenwärtig über an der bulgarisch-türkischen Grenze – oder andersorts an Grenzen zu Drittstaaten – „gestrandete“ Tiere solange verhandelt, bis nach Tagen

viele von ihnen qualvoll verendet sind oder getötet und auf Müllkippen entsorgt wurden. In äußerst seltenen Einzelfällen wurden sie doch noch in den Versandstaat rückbefördert<sup>50</sup>, allerdings mit dem fragwürdigen Ergebnis, dass sie dort getötet und ihre Leichen (Kadaver)<sup>28</sup> „entsorgt“ werden.

### 7. Schlussfolgerung:

**Tiertransporte in die Türkei sind im Speziellen nicht genehmigungsfähig, weil für den Fall der Verweigerung der Annahme der Sendung keine zwischenstaatlichen Vereinbarungen der Europäischen Union mit der Türkei hinsichtlich der Rücknahme der Tiere bestehen. Dies gilt auch für die meisten anderen außereuropäischen Bestimmungsländer europäischer Rinderexporte.**

### 8. Zu weiteren Vorbehalten hinsichtlich der Exporte von Rindern in außereuropäische Tierschutz-Hochrisikostaaten

Auf weitere Vorbehalte hinsichtlich des Exportes von Rindern in außereuropäische Tierschutz-Hochrisikostaaten wurde bereits anderenorts verwiesen<sup>51,52</sup>. Dies gilt nach europäischem Rechtsverständnis z.B. bezüglich des Weitertransports und überwiegend auch für die Haltung in diesen Drittstaaten, insbesondere aber die Schlachtung betreffend. In keinsten Weise wenden sich die AutorInnen gegen die Halal-Schlachtung an sich, also das Schlachten nach muslimischem Ritus<sup>52</sup>; mit aller Kraft und wissenschaftlicher Contenance wenden sich dieselben aber gegen das betäubungslose Schlachten, das mit erheblichen Schmerzen und Leiden verbunden ist<sup>53</sup>.

Im Übrigen ist die derzeit geübte Praxis Tiertransporte von 29 Stunden Dauer mit nur einem Fahrerpaar zu genehmigen, nicht nur rechtswidrig nach der VO (EG) 561/2006, sondern auch im Hinblick auf die Notwendigkeit der Gefahrenabwehr des Art. 3 VO (EG) 1/2005. Es gilt zu verhindern, dass ein ansonsten möglicherweise übermüdetes Fahrerpaar mehr als die höchst zulässigen 20 Stunden den LKW lenkt. Vielmehr muss ein 2. Fahrerpaar (oder – je nach der Reststrecke – auch ein Einzelfahrer) vor Ort und aus einer 9-stündigen Ruhepause kommend zusteigen und das 1. Fahrerpaar den LKW verlassen<sup>3</sup>.

### 8. Schlussfolgerung:

**Tiertransporte in die Türkei sind im Speziellen nicht genehmigungsfähig, weil die (den Transport und die Haltung überlebenden) Tiere überwiegend betäubungslos, also unter erheblichen Schmerzen und Leiden geschlachtet werden. Dies gilt auch für andere Tierschutz-Hochrisikostaaten.**

### 9. Schlussfolgerung

**Tiertransporte in die Türkei (und in viele andere entfernte Destinationen) sind nicht genehmigungsfähig, weil für diese Transporte keine ausreichende Zahl an Fahrer vorgesehen wird.**

### Zusammenfassung

Tiertransporte aus der Europäischen Union in die Türkei sind nicht genehmigungsfähig,

- weil es in den heißen Sommermonaten zu hochgradigem Hitzestress kommen kann, zumal es keine vollklimatisierten Fahrzeuge gibt,
- weil es bei Transporten in die östlichen Teile der Türkei und Transite in den Irak zu Überschreitungen der höchst zulässigen Beförderungsdauer kommt, die Türkei aber keine „Kontrollstellen“ (= zugelassenen Aufenthaltsorte) besitzt,
- weil es aufgrund der unkalkulierbar langen und nichtvorhersehbaren, z.T. hochgradigen Verzögerungen auf der türkischen Seite der Grenze zur Reduktion der zulässigen Rest-Beförderungszeit und der zulässigen Reichweite kommen kann und die Erreichbarkeit vieler bisheriger Bestimmungsorte innert der höchst zulässigen Beförderungsdauer nicht gewährleistet ist,
- weil die Leiden der Tiere aufgrund der Wartezeiten an der Grenze im türkischen Kapikule nicht nur eine lediglich fern liegende, sondern eine ernsthafte und realistische Möglichkeit darstellen und zumeist sogar alltägliche Realität sind,
- weil die aufgrund der Wartezeiten von äußerst langer und nicht kalkulierbarer Dauer leidenden Tiere im türkischen Kapikule seit Jahren grundsätzlich nicht rechtskonform notversorgt oder erforderlichenfalls notgetötet werden,
- weil nicht davon auszugehen ist, dass die an dem Grenzübergang in Kapikule zuständigen türkischen Behörden zur Prävention und Linderung oder Verhinderung von Leiden der Tiere bei Verzögerungen der Beförderung beitragen,
- weil für den Fall der Verweigerung der Annahme der Sendung keine zwischenstaatlichen Vereinbarungen der Europäischen Union speziell mit der Türkei (aber auch mit den meisten anderen Bestimmungsländern europäischer Rinderexporte) hinsichtlich der Rücknahme der Tiere bestehen und
- weil in der Türkei (und auch in den meisten anderen Tierschutz-Hochrisikostaaten) die Tiere betäubungslos, also unter erheblichen Schmerzen und Leiden geschlachtet werden.

### Kontaktanschrift:

Tierärztliche Vereinigung für Tierschutz  
Arbeitskreis Tiertransporte  
info@tierschutz-tvt.de  
Bodelschwingweg 6  
49191 Belm

Dr. Isa Adriana Kernberger-Fischer  
isa.kernberger@tierschutz-tvt.de  
(1. Vorsitzende des AK)

Dr. Frigga Wirths  
frigga.wirths@gmx.net  
(2. Vorsitzende des AK)

### Literatur

- <sup>1</sup> VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97.
- <sup>2</sup> VERORDNUNG (EU) 2017/625 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. März 2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebens- und Futtermittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 999/2001, (EG) Nr. 396/2005, (EG) Nr. 1069/2009, (EG) Nr. 1107/2009, (EU) Nr. 1151/2012, (EU) Nr. 652/2014, (EU) 2016/429 und (EU) 2016/2031 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnungen (EG) Nr. 1/2005 und (EG) Nr. 1099/2009 des Rates sowie der Richtlinien 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG und 2008/120/EG des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 854/2004 und (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EEG, 96/23/EG, 96/93/EG und 97/78/EG des Rates und des Beschlusses 92/438/EWG des Rates (Verordnung über amtliche Kontrollen).
- <sup>3</sup> VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates.
- <sup>4</sup> Hirt/Maisack/Moritz/Felde, TierSchG, Verlag Franz Vahlen GmbH 2023, ISBN 978 3 8006 6238 8.
- <sup>5</sup> Rabitsch, A., Scheibl, P. (2023): Prüfpunkte nach Art 21 Abs 2 OCR zu den Tierschutzauflagen beim Transport von Tieren – Vorstellung einer Checkliste für Rinderexporte, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 30. Jg., 4 / 2023.
- <sup>6</sup> [https://www.animals-angels.de/fileadmin/user\\_upload/03\\_Publikationen/Dokumentationen/Animals\\_Angels\\_Zusammenfassung\\_Bericht\\_69\\_Faersen\\_DE\\_TR\\_12.09.-15.10.2024.pdf](https://www.animals-angels.de/fileadmin/user_upload/03_Publikationen/Dokumentationen/Animals_Angels_Zusammenfassung_Bericht_69_Faersen_DE_TR_12.09.-15.10.2024.pdf).
- <sup>7</sup> <https://www.animal-welfare-foundation.org/blog/tiertransportkapikule>.
- <sup>8</sup> Politico (2024): EU-Turkish border exposes hell of animal transport, <https://www.politico.eu/article/eu-turkey-bulgaria-border-animal-welfare-livestock-transport-cruelty-cattle>.
- <sup>9</sup> Deutsche Juristische Gesellschaft für Tierschutz (2024): Katastrophe an der bulgarisch-türkischen Grenze – Exportverbot für lebende Tiere jetzt!, <https://djgt.de/pressemitteilungen>.
- <sup>10</sup> <https://www.zdf.de/dokumentation/37-grad/37-schutzlos-ausgeliefert-100.html>.
- <sup>11</sup> European Commission: Directorate-General for Health and Food Safety, Welfare of animals export-

