

vor schmerzhaften Eingriffen, wiederum nur für Wirbeltiere.

Tierschutzvorschriften als Minimalstandards:

Tierschutzgesetzgebungen beruhen stets auf dem Grundgedanken, dass die Nutzung der Tiere durch den Menschen grundsätzlich legitim ist. Praktiken, wie etwa die Durchführung von Tierversuchen oder das Schlachten von Tieren mitsamt den dazugehörigen Belastungen bei Haltung und Transport, werden von den Tierschutzverlassen folglich kaum grundsätzlich infrage gestellt, auch wenn sie in fundamentaler Weise den Interessen der Tiere zuwiderlaufen.

Es gilt daher stets zu bedenken, dass es sich bei Tierschutzvorschriften größtenteils nur um Kompromisslösungen handelt, die darauf abzielen, die Balance zwischen den Ansprüchen der Tiere auf Achtung ihres Wohlergehens, ihres Lebens und ihrer Würde einerseits und den verschiedenen Nutzungsinteressen des Menschen andererseits zu finden. Dementsprechend legen sie jeweils auch nur den absoluten Minimalstandard fest, der in einem Staat bzw. einer Region im Umgang mit Tieren einzuhalten ist. In aller Regel sind die entsprechenden Bestimmungen daher weit davon entfernt, den Bedürfnissen und Ansprüchen der Tiere tatsächlich in vollem Umfang Rechnung zu tragen.

Andreas Rüttimann

Literatur: Binder, R./von Fircks, W.-D. Freiherr (2008): Das österreichische Tierschutzrecht, Wien. • Bolliger, G. (2000): Europäisches Tierschutzrecht, Zürich/Bern. • Bolliger, G. et al. (2008): Tier im Recht transparent, Zürich/Basel/Genf. • Bolliger, G. et al. (2011): Schweizer Tierschutzstrafrecht in Theorie und Praxis, Zürich/Basel/Genf. • Bolliger, G. et al. (2012): Baujagd unter dem Aspekt des Tierschutz- und Jagdrechts, Zürich. • Cornutt, J. (2001): Animals and the Law, Santa Barbara, CA. • Dietz, C. (1995): Vergleichende, analytische Darstellung des Tierschutzrechts und seiner Entwicklung in Deutschland, der Schweiz und Österreich unter Berücksichtigung des EU-Rechts, München. • Faller, R. (2005): Staatsziel »Tierschutz«, Berlin. • Goetschel, A.F./Bolliger, G. (2003): Das Tier im Recht, Zürich. • Hirt, A. et al. (2007): Tierschutzgesetz – Kommentar, München. • Lorz, A./Metzger, E. (2008): Tierschutzgesetz – Kommentar, Mün-

chen. • Von Loeper, E. (2002): »Einführung/§ 1«, in: H.-G. Kluge (Hg.), Kommentar zum deutschen Tierschutzrecht, Stuttgart, S. 30-101.

Zum Weiterlesen: Lennk, S. (2012): Die Kodifikation des Tierschutzrechts, Baden-Baden. • Michel, M. et al. (Hg.) (2012): Animal Law – Tier und Recht, Zürich. • Wagman, B.A./Liebmann, M. (2011): A World-view of Animal Law, Durham.

Tiertransport

Begriff: Als »Tiertransport« wird allgemein die in irgendeiner Weise durchgeführte Beförderung eines lebendigen Tieres von einem Ort zum anderen bezeichnet (Bolliger 2000: 206f.). Der Begriff umfasst dabei nicht nur die Fahrt bzw. den Flug an sich, sondern auch die mit dem Transport direkt im Zusammenhang stehenden Handlungen wie z.B. das Ein- und Ausladen der Tiere. So definiert auch die für EU-Staaten maßgebende Verordnung (EG) Nr. 1/2005 den Tiertransport als »jede Bewegung von Tieren in einem oder mehreren Transportmitteln sowie alle damit zusammenhängenden Vorgänge, einschließlich des Verladens, Entladens, Umladens und Ruhens, bis zum Ende des Entladens der Tiere am Bestimmungsort«.

Im Fokus des öffentlichen Interesses stehen v.a. die Transporte landwirtschaftlicher → Nutztiere, die für diese oftmals mit erheblichen Belastungen verbunden sind. Doch auch andere Tiergruppen, wie etwa → Sport-, Ausstellungs-, → Heim-, → Zoo- oder → Zirkustiere, werden über teilweise sehr weite Strecken auf dem Verkehrsweg befördert. Aufgrund ihres hohen Markt- oder ideellen Werts erfolgt der Transport hier in der Regel aber unter wesentlich besseren und tierfreundlicheren Bedingungen (Goetschel/Bolliger 2003: 218). Demgegenüber stehen bei der Beförderung von Nutztieren meist Überlegungen zur Kosteneffizienz im Vordergrund, was sich negativ auf das → Wohlergehen der Tiere auswirkt.

Transportmittel: Als Beförderungsmittel kommen prinzipiell Straßen- und Schienenfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge infrage. Wegen der hohen Flexibilität werden beim Transport auf dem Landweg meist Lastwa-

gen oder PKW-Anhänger verwendet, während die Beförderung lebender Tiere auf Schienen in der Praxis nur eine untergeordnete Rolle spielt. Schiffe gelangen v.a. bei interkontinentalen Transporten zum Einsatz (Bolliger 2000: 207f.; Randl 2003: 18). Der Transport per Flugzeug ist relativ kostenintensiv und bleibt deshalb in der Regel Tieren mit hohem wirtschaftlichen Wert vorbehalten (Rambeck 2006: 3).

Ausmaß: Quantitativ haben Tiertransporte in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Schätzungen zufolge werden weltweit rund 50 Mrd. Tiere zu Schlachtzwecken lebend jährlich transportiert – Wassertiere nicht eingerechnet. Aber nicht nur bezüglich der Anzahl der beförderten Tiere, sondern auch bei den zurückgelegten Distanzen ist ein starker Anstieg zu verzeichnen. Ferntransporte über 3.000 km, die sich über mehrere Tage hinziehen, sind keine Seltenheit (Bolliger 2000: 209).

Für die enormen Ausmaße des Tiertransportwesens gibt es mehrere Gründe. So führt z.B. die stetig wachsende industrielle Tierproduktion fast zwangsläufig zu höheren Transportzahlen (Bolliger 2000: 210f.). Ein weiterer wichtiger Faktor ist die zunehmende Spezialisierung in der Agrarwirtschaft. Nutztiere werden heute kaum noch auf demselben Betrieb geboren, aufgezogen und geschlachtet. Vielmehr erfolgen diese Schritte im Normalfall in verschiedenen, auf den jeweiligen Vorgang spezialisierten Betrieben. So beschränken sich viele → Zuchtunternehmen im Wesentlichen auf die Produktion von Jungtieren und geben diese bereits kurz nach der Geburt an eine Aufzuchtstätte weiter, von wo aus sie dann an einen Betrieb zur Intensivmast verkauft werden. Nach der Mast werden die Tiere schließlich zum Schlachthof transportiert. Als Konsequenz dieser Aufgabenteilung werden die Tiere in der Regel mehrfach befördert. Zudem liegen die verschiedenen Betriebe oftmals weit auseinander, was für die Tiere lange Transportzeiten bedeutet (Randl 2003: 18f.). Ein weiterer Grund für das erhöhte Transportaufkommen liegt in der Zentralisierung der Schlachthöfe. Im Laufe der letzten Jahrzehnte haben überregionale Großschlachthöfe die kleineren kommunalen

Schlachtbetriebe zunehmend verdrängt, was für die Schlachttiere zur Folge hat, dass sie über weitere Strecken transportiert werden müssen (Rambeck 2006: 7).

Belastung der Tiere: Aus Sicht des → Tier-schutzes sind die Transporte in verschiedener Hinsicht problematisch. Für landwirtschaftliche Nutztiere stellt jede Beförderung eine ungewohnte Situation dar. Selbst wenn sie verhältnismäßig schonend erfolgt, ist sie für die betroffenen Tiere stets mit Stress verbunden (Fikuart et al. 1995: 23). Allein die Tatsache, dass diese aus ihrer gewohnten Umgebung und ihrem sozialen Umfeld herausgerissen werden, bedeutet für sie eine große psychische Belastung. Hinzu kommt das plötzliche Zusammentreffen mit unbekanntem Artgenossen und Menschen, was die Tiere häufig in Angst und Panik versetzt (Bolliger 2000: 214f.; Fikuart 1997: 497).

Besonders belastend ist in der Regel der Ein- bzw. Ausladevorgang, v.a. wenn dabei ein gewisser Höhenunterschied zu bewältigen ist und die Tiere hierfür steile Rampen passieren müssen (Broom 2008: 170). Doch auch die Fahrt an sich ist mit großen Anstrengungen verbunden. So ist etwa ein ständiger Kraftaufwand nötig, um die ungewohnten Schub-, Zug- und Fliehkräfte auszugleichen und den Körper im Gleichgewicht zu halten. Aufgrund des meist vorherrschenden Platzmangels sind die Tiere zudem in ihrer Bewegungsfreiheit sowie in ihrem natürlichen Erkundungs- und Ausruhverhalten stark eingeschränkt. Außerdem sind sie während des Transports verschiedenen belastenden Einflüssen ausgesetzt, denen sie sich nicht entziehen können, wie z.B. Temperaturschwankungen, Zugluft, fremden Gerüchen, Abgasen oder unbekanntem und lauten Geräuschen wie Straßen- oder Motorenlärm (Bolliger 2000: 214f.; Fikuart et al. 1995: 28). Allgemein gilt, dass die Tiere bei zunehmender Transportdauer immer weniger in der Lage sind, die Gesamtheit der Beeinträchtigungen zu kompensieren (Rambeck 2006: 10; Broom 2008: 175f.). Besonders problematisch ist der Transport verletzter oder kranker Tiere, da er für diese mit zusätzlichen → Schmerzen, → Schäden oder → Leiden einhergehen kann (Lorenz 1996: 27).

Essentiell für einen möglichst schonenden Transport ist eine verantwortungsvolle Behandlung der Tiere durch das Personal, wobei jede Tierart aufgrund ihrer spezifischen Grundvoraussetzungen andere Ansprüche stellt. Nicht selten aber lassen die BetreuerInnen den Tieren gegenüber die notwendige Sensibilität und Geduld vermissen (Broom 2008: 160). Insbesondere beim Ein- und Ausladen kommt es mitunter sogar zur → Gewaltanwendung. Während der eigentlichen Beförderung wird den Tieren zudem oftmals nicht genügend bzw. gar kein Wasser zur Verfügung gestellt. Außerdem werden ihnen häufig die notwendigen Ruhepausen verwehrt. Weitere auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführende Belastungsfaktoren sind etwa die Verwendung ungeeigneter Transportmittel, deren Überbelegung oder eine unruhige Fahrweise (Bolliger 2000: 213f.).

Die Belastungen während des Transports haben oftmals verheerende Auswirkungen auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Tiere und können sogar zu deren Tod führen (Fikuart et al. 1995: 23ff.). Verschiedene negative Transportfolgen, wie etwa Fleischwunden, Prellungen, Quetschungen, Schürfungen, Blutergüsse oder Beinfrakturen sind ohne weiteres erkennbar. Dies gilt aber längst nicht für alle Beeinträchtigungen. Vielfach leiden die Tiere, ohne offenkundige Verletzungen aufzuweisen. So treten etwa häufig Angst- oder Erschöpfungszustände auf. Die Strapazen des Transports können zudem eine stark erhöhte Atem- und Herzfrequenz, eine Überbelastung des Wasserhaushalts sowie des Kreislauf- und Nervensystems, eine Reduktion der Verdauungstätigkeit oder auch Gewichtsverlust verursachen (Bolliger 2000: 217f.).

Aufgrund der enormen Leiden, mit denen die Lebendbeförderung für die betroffenen landwirtschaftlichen Nutztiere verbunden ist, wurden Tiertransporte auch für die → Tierrechtsbewegung zu einem wichtigen Thema. Immer wieder wurden sie von entsprechenden Organisationen als Anlass genommen, um die Öffentlichkeit durch Blockade- sowie andere Protest- und Sabotageaktionen auf die Ausbeutung der Tiere durch den Menschen aufmerksam zu machen. So steckte etwa die *Animal Liberation Front* (ALF) zwischen 1991

und 1992 in Großbritannien rund hundert Tiertransportfahrzeuge in Brand (Roscher 2009: 55).

Rechtliches: Auf rechtlicher Ebene gibt es verschiedene Erlasse, die das Wohlergehen von Transporttieren zumindest bis zu einem gewissen Grad sicherstellen sollen. Innerhalb der EU bspw. ist v.a. die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 von Bedeutung. Diese regelt unter anderem die Verantwortlichkeiten der beteiligten Personen, die Mindesttransportflächen und -höhen für einzelne Tierarten sowie die Anforderungen an die Belüftung der Transportmittel und die Wasserversorgung der Tiere. Eine absolute Beschränkung der Transportzeit, wie sie aus Tierschutzsicht wünschenswert wäre, enthält die Verordnung jedoch nicht. In zahlreichen EU-Mitgliedsstaaten werden die Vorschriften zudem nur unzureichend eingehalten und umgesetzt (Animals Angels/Compassion in World Farming/Eurogroup for Animals 2010: 1ff.). Verhältnismäßig strenge Transportbestimmungen weist etwa die Schweizer Tierschutzverordnung auf, die im Gegensatz zur EU-Verordnung v.a. eine maximale Fahrtzeit von sechs Stunden vorsieht. Darüber hinaus ist die Durchfuhr von Rindern, Schafen, Schweinen, Schlachtpferden und Schlachtgeflügel durch die Schweiz nur per Bahn- oder Luftverkehr gestattet. Der Transit mit Straßenfahrzeugen ist somit verboten.

Andreas Rüttimann

Literatur: Animals' Angels/Compassion in World Farming/Eurogroup for Animals (2010): The need for improved enforcement of Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport, <http://bit.ly/iwaO2Wo> [Zugriff 20.11.2014]. • Bolliger, G. (2000): Europäisches Tierschutzrecht, Zürich/Bern. • Broom, D.M. (2008): »The Welfare of Livestock During Road Transport«, in: M.C. Appleby et al. (Hg.), Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals, Wallingford, S. 157-182. • Fikuart, K. (1997): »Tiertransporte«, in: H.H. Sambräus/A. Steiger (Hg.), Das Buch vom Tierschutz, Stuttgart, S. 496-509. • Fikuart, K. et al. (1995): Hygiene der Tiertransporte, Jena/Stuttgart. • Goetschel, A.F./Bolliger, G. (2003): Das Tier im Recht, Zürich. • Lorenz, J. (1996): Tiertransporte, Frankfurt a.M. • Rambeck, B. (2006): Tier-

transporte in Deutschland und der Europäischen Union, München. • Randl, H. (2003): Der Schutz von Tieren beim Transport, Baden-Baden. • Roscher, M. (2009): Ein Königreich für Tiere, Marburg.

Zum Weiterlesen: Animals' Angels (Hg.) (2008): Animals' Angels Report 2007 – Ein Bericht von Animals' Angels e.V. über die Behandlung von »Nutz«tieren bei Tiertransporten im Jahr 2007, Baden-Baden.

Tierversuch

Geschichte: Unter den ersten dokumentierten wissenschaftlichen Nutzungen von Tieren war die Sektion von Tierleichen für anatomische Studien durch die ÄrztInnen des antiken Griechenlands, denen es aufgrund moralischer Tabus untersagt war, menschliche Leichen zu sezieren (Staden 1989). Manche von Ihnen wie Alcmaeon aus Croton waren an Vivisektionen beteiligt (chirurgische oder andere invasive Eingriffe, einschließlich Versuche am lebenden Tier) (Maehle/Tröhler 1990; Court 2005). Ihre Schriften hatten großen Einfluss auf den berühmten römischen Arzt Galen aus Pergamon (2.-3. Jh. n. Chr.), der viele medizinische Behandlungsmethoden publizierte, von denen manche bis zur Renaissance unbestritten blieben. Galen war ebenso in Tiersektionen und Vivisektionen involviert (O'Malley 1964; Staden 1989). Die Geburtsstunde der Renaissance läutete ein neues Zeitalter der wissenschaftlichen Untersuchung, einhergehend mit der Infragestellung von akzeptierten medizinischen und sozialen Dogmen, ein. Im Laufe seiner Arbeit als Arzt und Chirurg realisierte der flämische Anatom Vesalius, dass viele anatomische Strukturen, von denen aufgrund von früheren Tiersektionen vermutet wurde, dass sie im Menschen existierten, in Wirklichkeit nicht vorhanden waren. Das brachte ihn dazu, die gesellschaftlichen und religiösen Regeln zu brechen und menschliche Leichen illegaler Herkunft zu sezieren. Seine äußerst präzisen Beschreibungen der menschlichen Anatomie provozierten die Autorität klassischer AutorInnen (O'Malley 1964). Versuche an lebenden Tieren nahmen im Laufe des 17. Jh. zu. Da es zu dieser Zeit noch keine Anästhesie für Mensch und Tier gab,

waren diese chirurgischen Untersuchungen, Demonstrationen und Experimente besonders grausam. Die moralische Hauptbegründung für solche Praktiken lieferte der Philosoph Descartes (1989), der Tiere als hirnlose Automaten beschrieb, als »maschinenähnlich«, deren Geschrei kein größeres moralisches Gewicht beigemessen werden sollte, als dem Quietschen einer schlecht geölte Maschine. Descartes hatte selbst auch chirurgische Untersuchungen an Tieren durchgeführt (Maehle/Tröhler 1990).

Eine wichtige gegensätzliche Ansicht vertrat der Philosoph Locke (1778), der erkannte, dass Tiere fühlen können, d.h. dass sie empfindungsfähige Wesen sind. Locke war der Meinung, dass Kinder dazu erzogen werden sollten, dass sie das Töten und Quälen aller Lebewesen verabscheuten, um zu verhindern, dass sie später zu Gewalt an anderen Menschen fähig sind. Kant lehnte ebenfalls die Sicht von Descartes ab, dass Tiere Maschinen seien, denn auch er erkannte ihre Empfindungsfähigkeit. Jedoch weitete er seine Auffassung vom intrinsischen Wert und der Würde (des Menschen) nicht auf andere Spezies aus.

Als Tierversuche zusammen mit naturwissenschaftlichen Fragestellungen im 17. Jh. zunahmen, nahm auch die Skepsis an der wissenschaftlichen Validität und v.a. an der Produktivität dieser Versuche für den Menschen zu. Manche hinterfragten die Validität von physiologischen Experimenten an Tieren angesichts der physiologischen Verzerrungen, die durch Faktoren wie Schmerzen und Stress induziert wurden (Maehle/Tröhler 1990). Trotz der Einführung von modernen Anästhesie- und Analgesiemethoden lösten solche Fehlerquellen zunehmend Skepsis aus. Bis zum 17. Jh. löste das Zufügen von → Leiden immer öfter moralische Bedenken aus. Allerdings beruhigte die Weltanschauung von Descartes, dass Tiere Maschinen seien, fortan viele ExperimentatorInnen. Jene, die das Leiden ihrer experimentellen Subjekte anerkannten, rechtfertigten ihre Forschung auf der Basis des vermeintlichen Erkenntnisgewinns für den Menschen – dies stellt auch heute noch den Hauptrechtfertigungsgrund für derartige Forschungen dar. Dennoch blieben direkte Vorteile durch Tierversuche für die menschliche Gesundheit während des 18. Jh. schwer nachweisbar (Porter 1995). An die-