

KEIN EXPORT VON TIERLEID

Tiertransporte
im Fokus



SIEH HIN



Vorwort

30 Jahre Tiertransporte

Drei Jahrzehnte ist es her, dass Tiertransporte erstmals in der allgemeinen Kritik standen und der abstrakte Begriff ein Gesicht bekam. Warum wir unsere Augen auch heute nicht vor dem Leid der Tiere verschließen dürfen.



Seit drei Jahrzehnten dokumentiert **Manfred Karremann** die fatalen Zustände bei Tiertransporten in Drittstaaten. An den Transportbedingungen wie an der **brutalen Art des Verladens** verletzter und geschwächter Tiere hat sich bis heute erschreckend wenig geändert.



© Titel: Lukas Vincour / Zvirata Nejime / We Animals Media; Fotos: Miguel Perfectti/Shutterstock.com, ami/Karremann

Als die Menschen 1991 an den Fernsehbildschirmen mitansahen, wie der Export lebender Tiere in Nicht-EU-Staaten vonstatten geht, waren die meisten schlicht schockiert. Der vormals abstrakte, technische Begriff Tiertransporte bekam plötzlich ein Gesicht. Insbesondere eins der Bilder ging durch die Presse und wurde zum Symbol für die grausamen Bedingungen, unter denen sogenannte Nutztiere transportiert werden: das Bild eines Rindes, wie es beim Verladen von einem Schiffstransport mit nur einem Bein an einem Gurt befestigt über der Reling baumelt.

Rund 30 Jahre nach dem allgemeinen Aufschrei angesichts der enthüllten Missstände sind Tiertransporte aus dem Fokus der gesellschaftlichen Debatte gerückt. Nicht, weil sich inzwischen alles zum Guten gewandt hätte. Sondern weil es alles andere als leichtfällt, sich mit einem derart an den

Emotionen rüttelnden Thema zu beschäftigen. Auf der politischen Agenda finden sich Tiertransporte ebenso selten. Die politischen Verantwortlichen schützen seit Jahrzehnten eine Form der landwirtschaftlichen Tierproduktion, die in vielerlei Hinsicht mehr als fragwürdig ist. Von diesem für bestimmte Interessengruppen äußerst lukrativen System profitieren zum Beispiel die Transportunternehmen; den Preis bezahlen die Tiere, deren Leid billigend in Kauf genommen wird.

Industrie statt Bauernhof

Während die Haltungsbedingungen eine zunehmende Rolle für Verbraucherinnen und Verbraucher spielen, wird die Tatsache, dass nahezu jedes industriell gehaltene Tier auch mindestens einmal transportiert wird, häufig übersehen. Ein in Deutschland gehaltenes Schwein wird dreimal in seinem Leben transportiert. Auch Rinder, Hühner und

andere sogenannte Nutztiere werden meist das erste Mal als Jungtier, spätestens aber auf dem Weg zum Schlachthof transportiert. Somit bildet der Tiertransport einen festen Bestandteil des Lebens eines industriell gehaltenen Tieres. Dass die Tiere dabei wenige Kilometer bis zum nächsten Schlachthof gefahren werden, ist im Zeitalter der hochspezialisierten Landwirtschaft und des internationalen Warenverkehrs die Ausnahme und somit eine ebensolche Illusion wie das Bild der glücklichen Bauernhoftiere aus der Werbung. Zwar gibt es auf nationaler und auf EU-Ebene immer wieder kleine Verbesserungen der Vorschriften, doch davon, die Tiere während des Transports tatsächlich schützen zu können, sind wir noch weit entfernt.

Fakt ist: Wir müssen über Tiertransporte reden, uns den Tatsachen stellen. Nur so können wir Veränderungen bewirken und die Politik endlich zum Handeln bewegen. ▶



Die verwendeten Fotos wurden auf der ganzen Welt geschossen. Sie zeigen die weltweit gängige Praxis bei Tiertransporten auf, nicht nur in Deutschland und der EU.

Lebende Tiere werden auf Transporten vielfach ihrer Würde beraubt. Ihre Bedürfnisse müssen sich **logistischen Parametern unterordnen**.

Weit über eine Milliarde lebende Tiere werden pro Jahr in Deutschland in Fahrzeuge geladen. Beim Transport werden selbst die aus Tierschutzsicht viel zu niedrig angesetzten Vorschriften für ein Mindestmaß an Schutz häufig nicht eingehalten, sodass immer wieder verletzte, nicht transportfähige Tiere verladen werden, Pausenzeiten ignoriert und Tiere unterwegs nur mangelhaft oder gar nicht versorgt werden. Die zu erwartenden Sanktionen sind derart gering,

dass es sich für die Transportunternehmen oftmals finanziell lohnt, gegen Vorschriften zu verstoßen. Um ein Umfallen zu verhindern, werden die Tiere bis zur Grenze der Bewegungsfähigkeit zusammengepfercht. Nicht selten dauert solch ein Transport Tage oder gar Wochen; ein dokumentierter Transport per Schiff dauerte ganze 70 Tage.

Dass die Entscheidung, ein lebendes Tier zu transportieren, weniger leichtfertig gefällt wird als die für ein Stück Frachtgut, ist an-

gesichts der Zahlen kaum vorstellbar: 2019 hat Deutschland über 300 Millionen Tiere in andere EU-Länder exportiert, im selben Zeitraum jedoch auch über 170 Millionen Tiere aus anderen EU-Staaten importiert. Dass etwas schief läuft mit Tiertransporten, ist längst nicht nur Tierschützerinnen und Tierschützern klar. Anfang 2023 widmete sich der Europäische Rechnungshof in einer umfangreichen Analyse dem Thema „Lebendtiertransporte in der EU“ und kam zu einem ganz

ähnlichen Schluss wie Tierschutzorganisationen seit Langem. Das Papier zeigt, dass eine Verringerung der Anzahl und Dauer der Transporte sowie eine Verbesserung der Bedingungen notwendig ist, um die negativen Auswirkungen auf das Tierwohl abzumildern.

Jahrzehnte des Stillstands

Je länger ein Transport dauert, desto mehr geraten die Tiere an ihre Belastungsgrenze, oder sogar darüber hinaus. Das gilt vor allem für Transporte außerhalb der EU, auf denen die Tiere oftmals jeglicher Würde beraubt werden und die schlicht als grausam bezeichnet werden können. Hier fehlt es an Kontrollmöglichkeiten, um selbst

minimalste Standards durchzusetzen. So sind die Tiere der Willkür ausgeliefert, sobald sie die EU-Grenzen passieren. Ebenso wie es bereits in den schockierenden Aufnahmen vor drei Jahrzehnten zu sehen war. Diese stammen vom preisgekrönten Journalisten Manfred Karremann, der bis heute Tiertransporte in Drittländer mit der Kamera begleitet. Seine Dokumentationen vom Transport und dem Verladen von europäischen Rindern in Zielhäfen außerhalb der EU zeigen, wie wenig sich über Jahrzehnte hinweg in dieser Hinsicht geändert hat. Es wird höchste Zeit, zu handeln und all diesen Leben endlich den ihnen zustehenden Schutz zu gewähren. 



© Jo-Anne McArthur / Israel Against Live Shipments / We Animals Media, ami/karremann

Journalist Manfred Karremann hat zum **100-jährigen Jubiläum** des bmt e.V. im Jahr 2022 den **Kurzfilm 30 Jahre Tiertransporte** erstellt. Achtung: Der Film enthält verstörende Bilder. www.youtube.com/watch?v=XRR8badiemY

Impressum

SIEH HIN – Tiertransporte

Informationsbroschüre des Bundes gegen Missbrauch der Tiere e. V.

Herausgeber:

Bund gegen Missbrauch der Tiere e.V.
Iddelfelder Hardt,
51069 Köln, Deutschland
Email: mail@bmt-tierschutz.de

Chefredaktion V.i.S.d.P.:

Karsten Plücker
Schenkebier Stanne 20, 34128 Kassel
Tel. 0561 / 86 15 680

Redaktion: Nina Ernst

Wissenschaftlicher Mitarbeiter:

Torsten Schmidt

Lektorat: Jana Kühle

Layout und Gestaltung: Elmar Ernst

Druck: L.N. Schaffrath DruckMedien,
Geldern; Gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Papier.

Übernahme von Artikeln, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

Auflage: 3.000 Exemplare





© Dario Endara / We Animals Media, Jo-Anne McArthur / Eyes On Animals / We Animals Media, Wes Burdett / We Animals Media, Victoria de Martigny / We Animals Media

Lebendes Frachtgut

Jedes industriell gehaltene Tier wird mindestens einmal in seinem Leben transportiert. Das Wohlergehen der lebenden Fracht muss sich dabei wirtschaftlichen Interessen beugen.

Nicht nur Konsumgüter und Rohstoffe werden im Zuge des internationalen Warenhandels durch die Europäische Union transportiert, sondern auch lebende Tiere. Pro Jahr passieren in der EU allein über 1,34 Milliarden Tiere eine Landesgrenze. Für zusätzliche über 200 Millionen Rinder, Hühner und andere sogenannte Nutztiere liegen die Zielorte sogar außerhalb der Grenzen Europas, sodass die Tiere teils wochenlangen Strapazen ausgesetzt sind. Bedeutet ein Transport ohnehin Stress, Belastungen und Gefahren, geraten die Tiere mit anhaltender Dauer immer mehr an die Grenzen ihrer Belastbarkeit.

Ursache der großen Zahl an Lebetiertransporten ist die fortschreitend hohe Spezialisierung in der industriellen Tierhaltung. Immer weiter liegen die Betriebe für Zucht, Mast und Schlachtung geografisch auseinander. Diese rein auf Effizienz ausgerichtete Form der Landwirtschaft widerspricht nicht nur eklatant dem allgemeinen ethischen Verständnis von Tierschutz, sondern vernichtet zugleich massenhaft Arbeitsplätze. Die größten Verlierer sind hierbei die Tiere, die in

den intensiven Haltungen leiden und spätestens zum Ende ihres Lebens einem leblosen Frachtgut gleich transportiert werden.

Zahlreiche Risikofaktoren

Das Leid beim Tiertransport verursacht nicht allein ein Aspekt, sondern gleich eine lange Liste an Faktoren, die sich durch alle Stationen des Vorgangs ziehen, der von Angst, Entbehrungen und Gefahren geprägt ist. Dies beginnt bereits beim Verladen, das nicht selten grob abläuft. Auf junge Kälber wirkt sich diese Situation besonders traumatisch aus. Und das Gros der Schweine kann aufgrund der Hochleistungszucht mit Stress generell schlecht umgehen. Auch das Wetter wird zum Risikofaktor: An heißen Sommertagen steigt die Temperatur im Fahrzeug mitunter auf über 35 Grad an, sodass selbst Stehen und Atmen zur Anstrengung wird. Hinzu kommt die oftmals eingeschränkte Flüssigkeitszufuhr; deren Bedarf für ein Rind kann bei hohen Temperaturen auf über 200 Liter am Tag ansteigen. Im Winter können die Tränkanlagen im Wageninnern sogar komplett zufrieren. ▶



Probleme bei Tiertransporten (Beispiele)

- Lange Transportzeiten
- Überbelegung
- Probleme durch technische Mängel:
 - Verletzungen durch ungenügende Kopffreiheit
 - Dehydrierung durch fehlende/ungeeignete Tränkanlagen
 - Fehlende Belüftung/Klimatisierung
 - Keine geeigneten Fahrzeuge für Versorgung nicht entwöhnter Tiere
- Ungenügende Ausbildung von Fahrern
- Nichtbeachtung der Ruhezeiten
- Unzureichende Versorgung
- Fehlerhafte Fahrtenbücher und unplausible Fahrtenplanungen
- Geringe Sanktionen bei Verstößen
- Ungenügende Nachverfolgbarkeit der Tiere während des Transports

Transporte im Leben eines Mastschweins



2021 wurden in der EU **142 Millionen Schweine** aufgezogen. Jedes sogenannte Mastschwein wird in seinem Leben in der Regel **dreimal transportiert**: Nachdem es in einem **Ferkelerzeugungsbetrieb** zur Welt gekommen ist, wird es drei Wochen nach der Geburt zu einem speziellen **Ferkelaufzuchtbetrieb** transportiert. Haben sie ein Gewicht von 25 bis 30 Kilogramm erreicht, werden die Tiere dann zu einem **Mastbetrieb** transportiert. Rund 90 Tage später werden sie schließlich im Alter von rund sechs Monaten zum **Schlachthof** verbracht.

Während der Fahrt halten die Bewegungen den Stresspegel hoch, da die Tiere unentwegt ihr Gewicht verlagern, um Kurven auszugleichen und nicht zu stürzen. Die Ladedichten werden bewusst hoch gewählt, um ein Umfallen zu vermeiden, jedoch kann dies dennoch geschehen. Und eben diese Enge verursacht immense Probleme und Gefahren: Verletzungen an Bord sind nicht selten, gestürzte Tiere können sogar niedergetrampelt werden, weil sie aus Platz-

Verletzungen an Bord sind nicht selten, gestürzte Tiere können sogar niedergetrampelt werden.

not nicht mehr aufstehen können. Teilweise ist die Bewegung so stark eingeschränkt, dass nicht einmal der Kotabsatz möglich ist. Können große Tiere oftmals ihren Kopf nicht ausreichend bewegen, werden Vögel wie etwa Puten in Hockhaltung in niedrigen Kästen transportiert, die ihnen ein aufrechtes Stehen unmöglich machen.

Ungenügender Schutz

Trotz aller Missstände sind Tiertransporte kein rechtsfreier Raum. Jedoch können sowohl das deutsche Transportrecht als auch die Regelungen der EU-Verordnung die Tiere nicht ausreichend schützen. So verbietet das nationale Transportrecht seit Januar 2023 den innerstaatlichen Transport von Kälbern, die jünger als 28 Tage sind, zuvor waren es 14 Tage. Doch dieser Wert ist nicht mehr als ein Kompromiss: Zu diesem

Zeitpunkt sind die Jungtiere noch regelmäßig auf Milchnahrung angewiesen. Und diese steht durch mangelnde Ausstattung der Fahrzeuge bei einem Transport schlicht nicht zur Verfügung, sodass die Tiere unterwegs nicht einmal gefüttert werden können. Selbst gegen die geltenden Mindestregelungen, so zeigen Kontrollen auf Deutsch-

Tiertransporte im Überblick



Im Rahmen seiner Analyse **Lebendtiertransporte in der EU: Herausforderungen und Chancen** (April 2023) hat der **Europäische Rechnungshof** ein **interaktives Dashboard** entwickelt, das Im- und Exporte lebender Tiere der EU für die Jahre 2017-2021 aufzeigt. Hier lassen sich zum Beispiel alle Drittstaaten anzeigen, in die die EU lebende Tiere exportiert (Schaubild/Screenshot). Das überwiegend englischsprachige Tool filtert ebenso nach Ländern oder Tierarten. So zeigt es beispielsweise, wie viele Schweine Deutschland 2021 in andere EU-Mitgliedsstaaten oder Drittländer exportiert hat. Die interaktive Datenbank steht Interessierten unter <https://www.eca.europa.eu/de/publications?did=63956> kostenlos zur Verfügung.



Vögel und Küken werden in **stapelbaren Kästen** transportiert.

lands Straßen, stehen Verstöße an der Tagesordnung. Bei Kontrollen im Jahr 2018 wurden in Deutschland rund 6.000 Verstöße bei Tiertransporten festgestellt. Der mit Abstand häufigste Verstoß: der Transport von Tieren, die aufgrund von Verletzungen, Krankheiten oder Trächtigkeit transportunfähig sind. Dass viele Länder der EU in solchen Fällen des Transports transportunfähiger Tiere nicht einmal abschreckende Sanktionen verhängen, darauf weist auch der Europäische Rechnungshof in einer Analyse vom April 2023 hin. Unternehmen können demnach sogar deutlich längere Routen einplanen, um die Durchfahrt durch EU-Staaten mit strengerer Umsetzung der Vorschriften zu vermeiden.

Da am Tierwohl gespart wird, ist der Transport lebender Tiere – auch auf langen Strecken – in der Regel günstiger als der von bereits geschlachteten Tieren oder Fleisch. So floriert der Im- und Export der lebendig transportierten Ware: Seit Inkrafttreten der europäischen Tiertransportverordnung im Jahr 2007 stieg die Anzahl der innerhalb der Europäischen Union transportierten Tiere sowie der exportierten Tiere in Nicht-EU-Staaten als auch die Dauer der Transporte. Vergleicht man die Jahre 2008 und 2018, so hat sich die Summe der aus der EU exportierten Tiere in diesen zehn Jahren sogar fast verdreifacht, und die Anzahl an aus Deutschland exportierten Rindern stieg in diesem Zeitraum um mehr als ein Drittel. **☑**

EU-Vorgaben: Platz pro Tier



Küken
21-25 cm²

Die Fläche für ein Küken ist minimal größer als eine **Streichholzschachtel**



Huhn
200 cm² pro Kilogramm Gewicht

Das entspricht je nach Größe des Tieres der Fläche von **zwei bis drei Postkarten**



Pute
0,16 m²

Die Grundfläche entspricht etwa der Größe eines **Geschirrtuchs**



Schaf & Ziege
0,3-0,4 m²

Die vorgeschriebene Fläche umfasst ungefähr die Größe eines **Handtuchs**



Schwein
0,5 m²

Die Fläche ist etwa so groß wie ein **DIN-A1-Poster** oder zwei Schulmalbögen



Rind (Großrind)
0,95-1,3 m² (1,6 m²)

Das entspricht ungefähr der Größe eines **Fernsehers mit 55 bis 75 Zoll**

Neben der **geringen zur Verfügung stehenden Fläche** stellt die Höhe des Frachtraums ein Problem dar. So ist lediglich eine Deckenhöhe von anderthalb Metern für Rinder vorgeschrieben. Dadurch können große Tiere ihren Rücken nicht durchbeugen und **keinen Kot absetzen**. Vögel und Küken werden in **Kästen** transportiert, die kaum Bewegungsfreiheit zulassen.



Werden die Rinder in **mehreren Etagen** transportiert, stehen ihnen laut EU-Vorgaben lediglich **andert-halb Meter Deckenhöhe** zu.

Das Dauerproblem

Ein großes, ungelöstes Problem bei Tiertransporten bleibt die Dauer. Je länger ein Transport, desto größer die Belastung für die Tiere. Im Inland sind Transporte eigentlich auf acht Stunden begrenzt, jedoch existieren Ausnahmereglungen. Grenzüberschreitende Transporte dürfen, unter zusätzlichen Auflagen, länger dauern. Eine maximal zulässige Transportzeit existiert bei Langstreckentransporten nicht. Stattdessen sind spezielle Pausen und Ruhezeiten vorgeschrieben, die sich je nach Tierart unterscheiden. Für Schweine beispielsweise muss je 24 Stunden Fahrt eine Ruhezeit von 24 Stunden in einer Versorgungsstation stattfinden. Nicht selten sind die Tiere so Wochen unterwegs.

Spitze des Eisbergs

Zu den schlimmsten Tiertransporten gehören Langstreckentransporte in Drittländer

außerhalb der EU. Zwar muss auch hier der Transporteur vorab die Versorgungsstationen für die Pausen auf der Strecke gegenüber der Behörde angeben. Jedoch sind diese, wie Überprüfungen zeigen, nicht immer auch wirklich existent oder geeignet. Außerdem sind Kontrollen außerhalb der EU nur äußerst schwer durchzuführen, sodass die Tiere nach dem Passieren der EU-Grenzen allzu häufig der Willkür ausgesetzt sind. Insbesondere bei den Schiffstransporten, die Wochen oder gar Monate dauern können. Zwar exportiert Deutschland offiziell nur wenige Schlachttiere in Nicht-EU-Staaten. Dafür aber eine hohe Anzahl angeblicher Zuchtrinder, die offiziell dem Aufbau von Milchviehzuchten dienen. Doch lässt sich dieser Aufbau der Zuchtpopulationen in den bereits jahrelang belieferten Drittländern nicht nachweisen. Tatsache ist, dass auch diese vermeintlichen Zuchttiere in der Regel in den dortigen

Schlachthäusern landen, sobald sie ihr Kalb auf die Welt gebracht haben und abgemolken wurden. Besonders fatal ist, dass die Tötung in vielen Drittstaaten ohne Betäubung und besonders grausam durchgeführt wird. Zu Recht werden aktuell 17 Nicht-EU-Länder (Stand 2022) als Hochrisikostaat für den Tierschutz bewertet.

Nicht nur dieses immense Tierschutzproblem, das die Spitze eines Eisbergs kaum überschaubarer Größe darstellt, fordert Handlungsbedarf. Es wird höchste Zeit, allen Aspekten des Tiertransports politisch Aufmerksamkeit zu widmen. Zu groß ist die Anzahl an Missständen, um sie weiter ignorieren zu können. Schließlich ist der Transport fester Bestandteil des Lebens eines jeden industriell gehaltenen Tieres. Das sind alleine in Deutschland (Stand 2020) elf Millionen Rinder, 26 Millionen Schweine, 1,8 Millionen Schafe und 173 Millionen Vögel. □

Transportzeiten nach EU-Verordnung

Die gesetzlich erlaubten **Transportabschnitte** dürfen wiederholt werden, nachdem die Tiere an einer **Kontrollstelle** für 24 Stunden entladen und dort gefüttert und getränkt werden. Nicht selten sind die Tiere so tage- oder wochenlang unterwegs, bis sie am Ziel ankommen.



Rinder, Schafe und Ziegen

14 Stunden Transport > eine Stunde Ruhezeit auf dem Transporter > **14 Stunden** Transport



Schweine

24 Stunden Transport (Zugang zu einer Tränke)



Nicht entwöhnter Jungtiere

Neun Stunden Transport > eine Stunde Ruhezeit mit Tränke > **Neun Stunden** Transport



Pferde

24 Stunden Transport mit Tränke alle acht Stunden



Hühner, Puten, Gänse und Enten

12 Stunden Transport in Plastikkisten, ohne Versorgung



Küken (aller Art)

24 Stunden Transport in Plastikkisten, sofern der Transport bis 72 Stunden nach dem Schlupf erfolgt



Häufig wird gegen das EU-weite Verbot des Transports nicht transportfähiger Tiere verstoßen. Durch die geringe Höhe bedeuten entsprechende **Sanktionen** für die Transportunternehmen keinen ernsthaften Verlust. So stellte die EU-Kommission fest, dass die Preise für einen Schlachtbullen bei circa **1.500 Euro** liegen, die Strafen für den Transport eines nicht transportfähigen Tieres hingegen bei nur **250 Euro**. Damit bilden die **niedrigen Strafen** einen wirtschaftlichen Anreiz, verletzte Tiere trotz ihres Zustands zum Schlachthof zu transportieren.

© Foto: Milos Bicanski / We Animals Media; Illustrationen: Jemastock/Shutterstock.com, Eugenia Cherubini/Shutterstock.com, tanshy/Shutterstock.com, Far700/Shutterstock.com



Der Export von Tierleid

Bei Transporten in Drittländer sind die Tiere der Willkür ausgesetzt. Besonders die Schiffstransporte, bei denen keinerlei Standards existieren, stehen zu Recht seit Jahrzehnten in der Kritik.

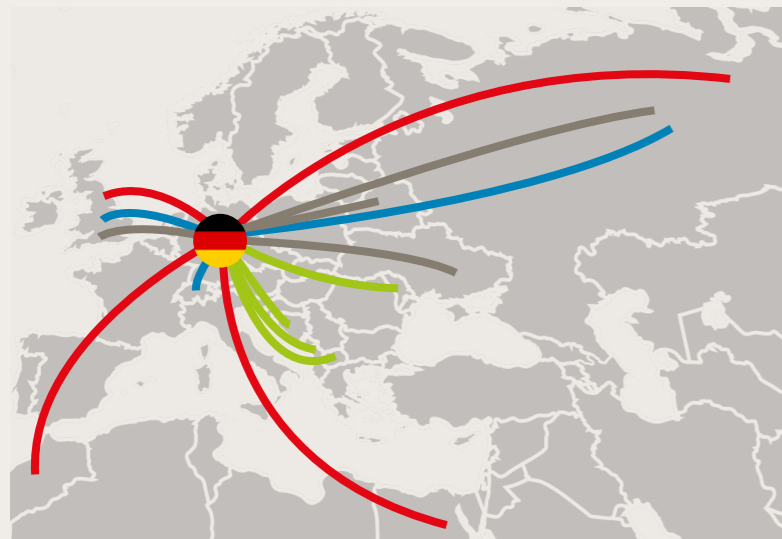
Sobald die Tiere die **EU-Außengrenzen** passieren, ist ihr Schutz nicht mehr zu realisieren.

Ein Rindertransport in die Türkei dauerte im Jahr 2017 im Schnitt über 100 Stunden, ein Transport nach Usbekistan sogar mehr als 130 Stunden. Je weiter ein Tiertransport führt, desto mehr verschärft sich die ohnehin brisante Situation für die Tiere mitsamt aller Belastungen und Gefahren. Werden die Tiere in Drittländer transportiert, ergibt sich ein zusätzliches Problem noch größeren Ausmaßes: Sobald ein Transporter die EU-Außengrenzen passiert, sind die Tiere der Willkür ausgesetzt.

Falsche Angaben

So offenbarte eine offizielle Bereisung schrottreife Wellblechhallen und ein Verwaltungsgebäude dort, wo Tiere während eines Transports angeblich versorgt werden sollten. Nicht auf einer selten frequentierten Strecke, sondern einer der Haupttrouten für Tiertransporte aus den EU in Drittstaaten mit den Zielen Kasachstan, Usbekistan und Süd- und Ostrussland. Die hessische Landestierschutzbeauftragte initiierte diese Bereisung im August 2019, um die Adressen der Ver- ▶

Lebendtiertransporte aus Deutschland in Drittstaaten (2021)



Rinder

Hauptabnehmer: Russland (14.975), Großbritannien (6.159), Marokko (4.542), Ägypten (2.570)

Schweine

Hauptabnehmer: Bosnien-Herzegowina (7.992), Nordmazedonien (1.445), Moldau (1.000), Albanien (700)

Geflügel

Hauptabnehmer: Ukraine (6,38 Mio.), Russland (633.140), Großbritannien (192.550), Belarus (48.744)

Schafe und Ziegen

Abnehmer: Russland (295), Schweiz (107), Großbritannien (9)

Innerhalb der EU hat Deutschland im Jahr 2021 rund **720.000 Rinder**, **1,8 Millionen Schweine**, **272 Millionen Geflügeltiere** und **knapp 17.000 Schafe und Ziegen** exportiert. Durch die **fragmentarische Dokumentation** ist es unmöglich nachzuvollziehen, wie viele dieser Tiere nach der Ankunft in einem EU-Mitgliedsstaat schließlich in **Drittländern weitertransportiert** wurden. So kaufen einige EU-Länder, wie etwa Spanien, Tiere aus anderen Mitgliedsstaaten dazu, um die **Exportnachfrage aus Nicht-EU-Staaten** weiterhin bedienen zu können.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten durch Eurostat

sorgungsstationen in den Transportplänen zu überprüfen. Grund waren die allgemeinen Zweifel, die immer wieder an den offiziellen Angaben der Transportunternehmen bestehen. Zu Recht, wie das ernüchternde Ergebnis der Inspektion zeigt: Die wenigen Versorgungsstationen, die auf der Strecke vorgefunden wurden, entsprachen nicht den Vorgaben des EU-Transportrechts und hinter der Region Smolensk existierten schließlich gar keine adäquanten Versorgungsstationen mehr, an denen die Tiere hätten rasten, getränkt und gefüttert werden können.

Eindeutiges Urteil

Dass derartige Transporte trotz allgemeiner Praxis EU-rechtswidrig sind, bestätigte der Europäische Gerichtshof. Er stellte 2015 in einer Entscheidung klar: Die Schutzvorschriften für Tiere aus der EU gelten auch dann, wenn die Tiere außerhalb der EU, in sogenannte Drittländer, transportiert werden. Das Wohl der Tiere muss bis zum letzten Zielort EU-rechtskonform sichergestellt sein. Da diese Sicherstellung jedoch in der Praxis nicht durchführbar ist, liegen die exakten Transportbedingungen für durch-

schnittlich über 210 Millionen aus der EU ausgeführten Tiere pro Jahr im Dunkeln. Dass dennoch allgemein bekannt ist, wie skandalös die Zustände bei Drittlandexporten sind, verdanken wir nicht zuletzt dem Dokumentarmaterial engagierter Investigativ-Journalistinnen und -Journalisten.

Lückenhafte Erfassung

Die Hindernisse einer offiziellen Überprüfbarkeit beginnen bereits mit der rein fragmentarischen Erfassung von Lebendtiertransporten, die häufig über mehrere

Einzelstapen erfolgen. Eine übergreifende Datenbank, die die gesamte Route eines jeden transportierten Tieres vom Start- bis zum Zielort umfasst, existiert nicht. Genau so kennen auch die Landwirte häufig nur das nächste Ziel, nicht aber den letztlichen Verbleib ihrer Tiere.

Zuchttiere oder Schlachttiere

Ebenso fraglich wie die Gesamtheit der Stationen der Route ist auch der Verbleib der vermeintlichen Zuchttiere, die Deutschland jenseits der EU-Grenzen verbringt. Diese bilden offiziell das Gros der deutschen Tiertransporte in Drittländer. Die angeblichen Zuchtrinder sollen dem Aufbau eigenständiger Milchviehzuchten in den Zielländern dienen. Allein 2020 exportierte Deutschland so über 41.000 Rinder, meist trächtige Färsen, in Länder wie Russland, Marokko, Algerien und Ägypten.

Doch die Unterscheidung zwischen Schlacht- und Zuchttieren gleicht einem politischen Etikettenschwindel. Zum einen

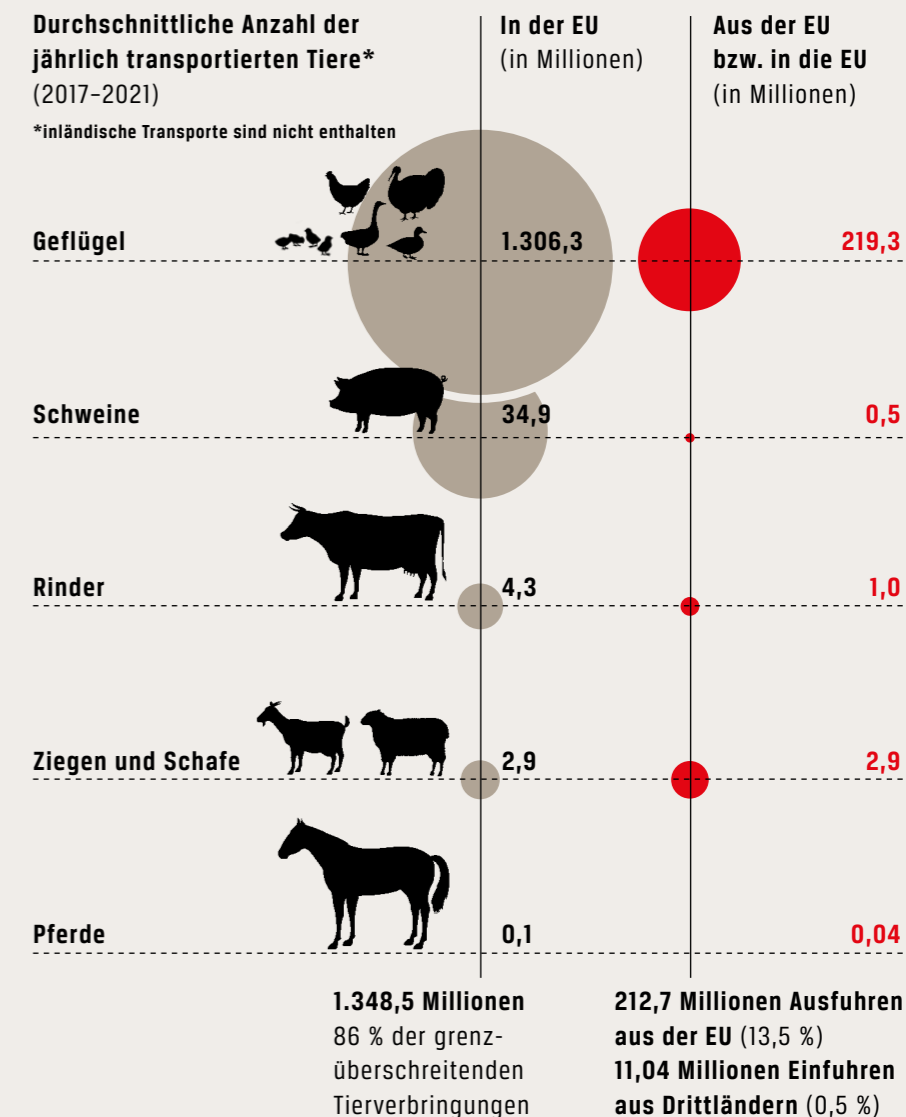
Allein 2020 exportierte Deutschland über 41.000 Rinder, meist trächtige Färsen, in Länder wie Russland, Marokko, Algerien und Ägypten.

existieren keine Hinweise darauf, dass die zur Zucht deklarierten Tiere auf dem Transport anders behandelt werden als die offiziellen Schlachttiere. Zudem lässt sich ein Aufbau der Zuchtpopulation in den bereits jahrelang belieferten Drittstaaten nicht nachweisen. Dies verwundert kaum, da es bereits an den Grundvorausset-

© DenisHovoratiuk/Shutterstock.com, Freemages.com/365psd.com

Lebendtiertransporte zwischen EU-Mitgliedstaaten und Drittländern

Zeitraum 2017-2021



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten

Tiere in Seenot



Bei einem Großteil der Schiffe für Tiertransporte handelt es sich um **umgebaute Fähren oder Containerschiffe**. Diese sind nicht selten marode. 2019 kenterte die 1980 erbaute *Queen Hind* im schwarzen Meer. Über **14.000 Schafe** verloren bei dem Unglück ihr Leben. Anfang 2021 irrte die 1967 vom Stapel gelaufene *Elbeik* **drei Monate** lang durch das Mittelmeer. Von den fast **1.800 geladenen Jungbullen** starben über zehn Prozent schon an Bord. Die restlichen Tiere mussten notgeschlachtet werden. Ebenfalls im Jahr 2021 mussten alle **900 Rinder**, die sich **70 Tage an Bord** der schrottreifen, 56 Jahre alten *Karim Allah* eingepfercht befanden, nach Begutachtung durch das **spanische Veterinäramt** getötet werden. Auch für etwas weniger betagte Schiffe ist die See gefährlich: Im September 2020 sank die 18 Jahre alte *Gulf Livestock 1/Rameh* (Foto) infolge eines Taifuns vor der Küste Japans. Neben den knapp **6.000 Rindern** an Bord erkrank fast die **gesamte Crew**. Lediglich zwei der 43 Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden. Der Frachter war auf dem Weg von Neuseeland nach China. **Neuseeland** hat als Konsequenz aus dem Unglück den **Export lebender Tiere** per Schiff verboten.



Nicht nur während der Überfahrt, sondern auch beim **Verladen** herrschen grausame Zustände. Oft sind die Tiere bei der Ankunft zu **schwach**, um selbstständig das Schiff zu verlassen.

zungen mangelt: Die in Europa gehaltenen und exportierten Rinderrassen sind Hochleistungszuchten, die spezielle Nahrung benötigen. Doch diese energiehaltige Kost wächst im Klima der heißen Drittländer nicht. Folgen einer alternativen Fütterung wären eine geringe Milchleistung, schlechte Fruchtbarkeit und hohe Todesraten.

So enden auch diese vermeintlichen Zuchttiere in den Schlachthäusern vor Ort, sobald sie ihr Kalb auf die Welt gebracht haben und abgemolken wurden. Hinzu kommt, dass die Tötung in den Schlachthäusern vieler Drittstaaten ohne Betäubung stattfindet und mit besonderer Grausamkeit vonstatten geht. Um die Tiere auf dem Weg zur Schlachtstätte zu kontrollieren, werden

ihnen beispielsweise die Augen ausgestochen oder Beinsehnen durchtrennt.

Aktuell werden 17 Nicht-EU-Länder als sogenannte Hochrisikostaaten für den Tierschutz bewertet. Dennoch wurden im Jahr 2019 rund 52.400 offiziell zur Zucht bestimmte Rinder aus Deutschland vornehmlich in die Türkei, den Libanon, nach Marokko, Algerien und Ägypten exportiert. Diese Länder weiterhin mit Tieren aus Deutschland zu beliefern, ist schlichtweg nicht verantwortbar – ganz gleich, ob die Tiere als Zucht- oder Schlachttiere deklariert sind. Ein Exportverbot lebender Tiere in diese Staaten ist nicht nur erforderlich, sondern auch rechtlich möglich, wie eine Reihe juristischer Gutachten zeigt.



Die **1980 erbaute** und 213 Meter lange *Ocean Shearer* war das größte Schiff seiner Art und wurde 2012 außer Dienst gestellt. Bei seiner letzten Fahrt transportierte es **25.800 Rinder** nach Indonesien. Ihre Nachfolgerin, die 2016 erbaute neue *Ocean Shearer* kann zeitgleich **20.000 Rinder** oder **75.000 Schafe** aufnehmen. Die Kosten für die Konstruktion dieses Ungetüms in Höhe von knapp **80 Millionen Euro** zeigen deutlich, wie lukrativ Tiertransporte sind. Neben den Tieren leidet auch die **Umwelt** unter den Transporten. Die Frachter verbrauchen **Tausende bis Zehntausende Tonnen Schweröl** und die Ausscheidungen der Tiere werden meist **illegal auf hoher See** entsorgt und einfach ins Wasser geleitet.

Schrottreife Schiffe

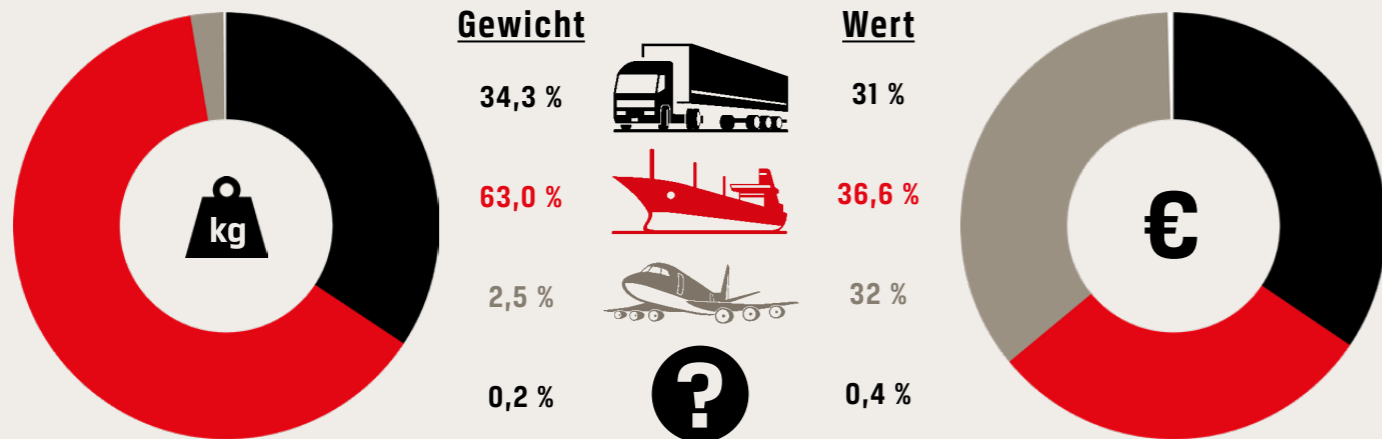
Die unzumutbaren Zustände beginnen nicht erst am Schlachthaus, wie ausreichend dokumentiert ist. In viele Drittstaaten werden die Tiere, meist Schafe und Rinder, bevorzugt auf dem Seeweg transportiert. Sind die Bedingungen in europäischen Transportfahrzeugen bereits aus

Tierschutzsicht problematisch, existieren bei Schiffstiertransporten keinerlei Standards. Bei dem Großteil der Schiffe handelt es sich um ausgemusterte und umgebaute Autofähren und Frachter, die nicht selten schrottreif sind. Unglücke der Vergangenheit zeigen, dass selbst deren Seetüchtigkeit nicht immer gewährleistet ist.

Flaggen ohne Schutzstatus

Man muss kein Tierschützer, nicht einmal ein Tierfreund sein, um das, was an Bord solcher Transportschiffe geschieht, als Tierquälerei zu bezeichnen. Bei der Beladung verlassen die Tiere den rechtlichen Schutzraum der EU; die Schiffe fahren in der Regel unter der Flagge von Ländern, mit

Transportmittel für lebende Tiere in Drittländer (2017–2021)



Exporte aus der EU erfolgen in erster Linie auf dem Seeweg (63 %); gemessen am Marktwert sind die Transporte jedoch gleichmäßig auf die verschiedenen Transportmittel verteilt. Für einen geringen Prozentsatz der Transporte existieren keine Angaben.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten



Immer wieder werden Tiere, die während der Überfahrt gestorben sind, über Bord geworfen und an Stränden angespült. Dass nicht alle Tiere die Überfahrt überleben, wird bei Schiffstiertransporten mit einkalkuliert.

der während der Überfahrt keine Schutzvorschriften für die Tiere verbunden sind. Da selbst im EU-Recht keine Begrenzung der Transportzeit für Schiffstiertransporte existiert, können die Tiere Wochen oder gar Monate an Bord verbringen, und zwar völlig legal. Es verwundert kaum, dass nicht alle geladenen Tiere die Überfahrten überleben. An Bord mangelt es nicht nur an Platz, manchmal auch an Frischluft, wenn die Tiere unter Deck ohne Luken untergebracht sind. Alleine eine ausreichende Grundversorgung der bis zu 75.000 Tiere, die das aktuell größte Tiertransportschiff fasst, bleibt mehr als fraglich. Die produzierten Fäkalien werden häufig einfach ins Meer abgeleitet.

Was mit den Tieren geschieht, die an Bord erkranken, lassen an den Küsten ange-

© Fotos: bouhham/Shutterstock.com, Jo-Anne McArthur / We Animals Media, Illustrationen: angeh/Shutterstock.com



Die EU exportiert jährlich rund drei Millionen lebende Schafe und Ziegen in Drittstaaten wie Libyen, Jordanien oder Saudi-Arabien. Viele der Tiere verbringen Tage oder Wochen auf den Transportschiffen.



Die Enge und teils extremen Temperaturen belasten die Tiere immens.



Bergen die **Ausscheidungen** der Tiere bereits bei Transporten auf dem Landweg erhebliche Rutschgefahr, potenziert sich das Problem bei den **langen Transportzeiten** auf dem Seeweg. So stehen die Tiere nach wenigen Tagen teils knie- oder schulterhoch im Morast aus **Kot und Urin**.

spülte Kadaver vermuten, die immer wieder für Aufmerksamkeit an von Touristen frequentierten Stränden sorgen.

Mahnendes Symbol

Was die Tiere nach der Überfahrt erwartet, ist aus Dokumentationen bekannt. Insbesondere aus denen Manfred Karremanns, der sich vor rund 30 Jahren beim Besuch deutscher Schlachthöfe fragte, wie die Tiere wohl erst am Ziel ankommen, wenn sie einen

Langstreckentransport hinter sich haben. Er verfolgte den Weg der Rinder mit der Kamera und filmte dabei eine Szene im Hafen von Beirut, die sich fest ins öffentliche Bewusstsein gebrannt hat: ein geschwächtes Rind, das mit einem Bein an einem Seil baumelnd über die Reling gehievt wurde. Das Bild wurde nach der Ausstrahlung zum Symbol des Grauens der Tiertransporte, das nichts von seiner Aktualität eingebüßt hat. Noch immer begleitet der Journalist Tiertransporte

in Drittländer und dokumentiert, wie wenig sich an der Situation der Tiere geändert hat.

Wollen wir das Urteil des Europäischen Gerichtshofs von 2015 ernst nehmen, brauchen wir ein Exportverbot von lebenden Tieren in Drittländer. Da Kontrollen außerhalb der EU nicht durchsetzbar sind, bleibt dies der einzige Weg, die Schutzvorschriften der EU für die Tiere über den gesamten Transportweg sicherzustellen, wie es der Gerichtshof fordert. □

Alle Angaben beziehen sich auf Tiertransportschiffe, die in der EU zugelassen sind. (Stand 2021)

Bis auf wenige Ausnahmen handelt es sich bei den Frachtern um umgebaute Fähren oder Containerschiffe, die nie für den Transport lebender Tiere konzipiert wurden

Nur gegen fünf der 78 in der EU zugelassenen Tiertransportschiffe wurde noch kein Auslaufverbot verhängt. Gegen 53 Schiffe sogar mehrfach

An Bord eines Schiffes gilt das Landesrecht des Staates, unter dessen Flagge es fährt

Die Umbauten der Frachter gefährden häufig die Sicherheit und Seetüchtigkeit

Die Schiffe waren im Schnitt bereits 29 Jahre im Dienst, bevor sie zu Tiertransportern umgerüstet wurden

Ein mittelgroßer Tiertransportfrachter auf dem Mittelmeer. Auf dem Oberdeck lagert Futter.

2019 und 2020 wurden bei Inspektionen rund 2.500 Verstöße durch Tiertransportschiffe in der EU festgestellt

19 der 21 Tiertransportschiffe mit europäischen Eigner*innen fahren unter der Flagge eines Drittstaates wie Tansania, Sierra Leone oder Togo

Schiffe für den Güterverkehr werden in der Regel nur etwa 20 Jahre lang genutzt

Über 20 Prozent der Schiffe für Tiertransporte mit EU-Zulassung sind über 50 Jahre alt

Das Durchschnittsalter aller in der EU zugelassenen Lebeltiertransportschiffe beträgt 41 Jahre

Nicht einmal 30 Prozent der Frachter wurden nach internationalen Standards (IACS) geprüft

Die meisten Schiffe laufen auch bei Temperaturen über 30 Grad Celsius noch aus

70 Tage auf dem Mittelmeer: Die Irrfahrt der Karim Allah

Im Jahr 2021 waren rund **900 Kälber** für **70 Tage** im Rumpf der *Karim Allah* eingepfercht. Die Tiere sollten von Spanien in den Libanon verbracht werden. Nach Ausbruch der **Blauzungenkrankheit** an Bord verweigerten sämtliche Häfen dem Schiff das Anlegen. Nach monatelanger Irrfahrt durch das Mittelmeer legte der Transporter schließlich wieder **in Spanien** an. Zu dem Zeitpunkt war die Infektion an Bord zwar nicht mehr nachweisbar, jedoch befanden sich alle Tiere nach der langen Fahrt in einem so schlechten Zustand, dass das **spanische Veterinäramt** die Tötung anordnete. Trotz der medialen Berichterstattung und öffentlichen Empörung wurde weder der kaum noch seetüchtige Frachter aus dem Dienst genommen, noch hat Spanien die Bedingungen für Lebendtransporte verbessert. Die mittlerweile 58 Jahre alte *Karim Allah* transportiert noch immer **Rinder aus Spanien über das Mittelmeer in den Libanon**. Die Überfahrt dauert etwa **zehn Tage**. Unter www.vesselfinder.com kann der Standort jedes Schiffs der Welt jederzeit abgerufen werden. So lässt sich auch belegen, dass die *Karim Allah* am 07. Mai 2023 im spanischen Hafen Tarragona ablegte und schließlich am 17. Mai im Zielhafen Beirut ankam.

© StockStudio Aerials/Shutterstock.com

Der Weg der überschüssigen Kälber



© Jo-Anne McArthur / Eyes On Animals / We Animals Media, Amy Jones / Moving Animals / We Animals Media



Ohne Kälber keine Milch. Jedoch haben die Tiere mit der Geburt bereits ihren Zweck in der Milchwirtschaft erfüllt. Schon vor der Entwöhnung erwartet die Kälber der erste Transport. Für viele von ihnen endet die Odyssee Tausende Kilometer entfernt.

Die dunkle Seite der Milchindustrie:

Für die jährlich produzierten über **30 Milliarden** Liter Milch nimmt die deutsche Milchindustrie einen erheblichen Überschuss an Kälbern in Kauf.

Bringt eine Milchkuh ein männliches Kalb zur Welt, erwartet dieses kurze Zeit nach der Geburt der erste Transport. Ungeachtet dessen, dass sie dann weder entwöhnt sind noch ihr Immunsystem sich stabilisiert hat, werden Kälber in der EU bereits ab einem Alter von 14 Tagen über weite Strecken transportiert, in Deutschland ab 28 Tagen. Der Grund für die frühzeitigen Transporte, deren Regelmäßigkeit im Widerspruch zu Erkenntnissen der Tiermedizin steht, nach denen derart junge Tiere grundsätzlich nicht transportfähig sind: Die Tiere sind nicht rentabel und werden möglichst schnell weiterverkauft. Da auch mit ihrer Mast kaum Gewinn zu erwarten ist, werden sie in großer Zahl außer Landes transportiert. Nach Umwegen enden viele der deutschen Rinder schließlich auch in Schlachthäusern von Tierschutz-Hochrisikostaat. ▶



Überschuss der Produktion

Die männlichen Milchkälber sind – ähnlich der männlichen Küken der Legehennenindustrie, die bis 2020 völlig legal routinemäßig nach dem Schlupf getötet wurden – wirtschaftlich betrachtet kaum mehr als ein überschüssiges Nebenprodukt der Pro-

duktionskette. Die auf maximale Milchleistung spezialisierten Hochleistungsrassen eignen sich mit der geringen Fleischmenge nur bedingt zur Mast. So sind lediglich die weiblichen Kälber für die Produktion von Interesse, von denen ein Teil aufgezogen wird, um ebenfalls Milch zu erzeugen. Der Großteil

2021 importierte Spanien rund **22.400 Rinder** aus Deutschland. Im selben Jahr exportierte Spanien über **183.000 Rinder** in Drittstaaten. Die meisten der Tiere gingen, wie auch in den Vorjahren, nach **Algerien, Libyen, Marokko, Saudi-Arabien und in den Libanon**. So werden auch Tiere, die ursprünglich aus Deutschland stammen, auf dem Seeweg in **Tierschutz-Hochrisikostaten** verbracht.

aller Milchkälber hat mit seiner Geburt bereits seinen wirtschaftlichen Zweck erfüllt: den Milchfluss aufrechtzuerhalten. Denn für maximale Milchleistung müssen die Kühe jedes Jahr ein Kalb zur Welt bringen.

In Erwartung eines höheren Milchertrags werden Muttertier und Kalb, die sonst eine enge Bindung pflegen würden, kurz nach der Geburt getrennt. Die Kuh wird gemolken und das Kalb in den folgenden Wochen mit angewärmtem Milchaustauscher ernährt. Im Anschluss wird die Menge an Milchaustauscher für die Umstellung auf Raufutter schrittweise reduziert. Bis die Umstellung erfolgt ist, bleibt das Kalb auf die spezielle Flüssignahrung angewiesen. Auch die sogenannte immunologische Lücke, die es anfällig für Krankheiten macht, schließt sich erst im Alter von acht bis zwölf Wochen.

Ungeeignete Fahrzeuge

Ein Transport von jüngeren Tieren birgt große Gefahren für das nicht ausgereifte Immunsystem und macht mehrmals täglich eine Versorgung mit angewärmtem Milchaustauscher notwendig. Doch dies ist während der Fahrt schlichtweg technisch nicht vorgese-

hen. Es existieren keine Transportfahrzeuge, die über eine entsprechende Tränkanlage zur Ernährung von jungen Kälbern und Lämmern verfügen. Da die verbauten Wassertränken nicht für Milchaustauscher geeignet sind, können die hochsensiblen Tiere an Bord der Transporter höchstens mit Wasser oder Elektrolytelösung ihren Durst stillen.

Zentrum der Kälbermast

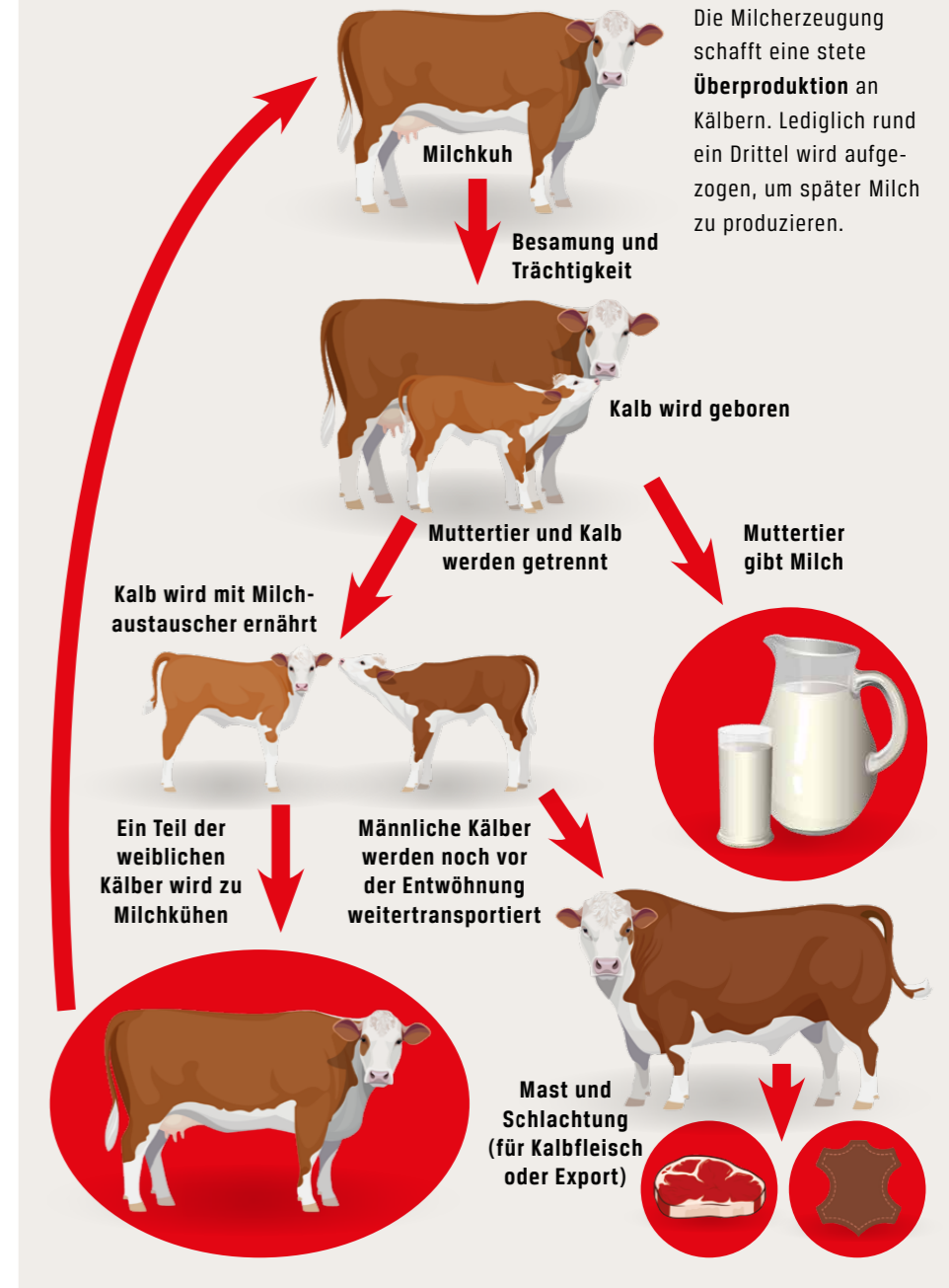
Während Schweden als einziges Land der EU den Transport nicht entwöhnter Kälber untersagt hat, werden aus anderen Mitgliedstaaten jährlich rund 1,4 Millionen Kälber grenzüberschreitend in der EU transportiert. Für etwa 580.000 von ihnen dauert der Transport sogar länger als acht Stunden. Die Tatsache, dass die Tiere in Etappen von Sammelstelle zu Sammelstelle transportiert werden, bis sie am endgültigen Ziel angelangen, erschwert eine Nachverfolgbarkeit der Tiere vom Startpunkt bis zum letzten Verbleib. Viele der Tiere werden, teils über Umwege, nach Spanien verbracht, dem Zentrum für Kälbermast in Europa und zugleich Großexporteur von Jungbullen in Drittstaaten.

Nach mehrmonatiger Mast werden die Tiere im Alter von knapp einem Jahr als Jungbullen gehandelt. Diese werden aus Spanien in großer Zahl in Drittstaaten exportiert. Im Jahr 2021 waren es 183.000 Rinder, die aus Spanien beispielsweise nach Algerien, Marokko und in den Libanon transportiert wurden.

Dass Tiere aus Deutschland Langstrecken- und Schiffstransporten ausgesetzt sind und am Ziel unter grausamen Bedingungen getötet werden, ist also nicht allein der Erzeugung von Fleisch und Leder geschuldet, sondern steht auch in unmittelbarem Zusammenhang mit dem hohen Milchkonsum. □

© Foto: Andrew Skowron / We Animals Media; Illustrationen: Henmadii H/Shutterstock.com, Viad Klok/Shutterstock.com, EvGenius98/Shutterstock.com

Milchkreislauf



Forderungen des bmt

Tiertransporte sind fester Bestandteil des Systems der industriellen Landwirtschaft. Die hohe Spezialisierung impliziert die Transporte der Tiere zwischen den Betrieben, nicht selten über weite Strecken. Wollen wir die Lebensbedingungen der Tiere grundlegend verbessern und Tiertransporte eindämmen, kommen wir

nicht umhin, den derzeitigen Strukturwandel der Landwirtschaft umzukehren und endlich den Ausstieg aus der Massentierhaltung zu wagen. Es darf nicht weiterhin die Fragestellung sein, wie die Bedürfnisse des Tieres in das System passen. Stattdessen sollten wir überlegen, wie ein Tierleben in Würde aussieht und welche Bedürfnisse den Tieren von

der Natur gegeben sind. Wir sollten darüber diskutieren, wie ein respektvolles Miteinander aussehen kann und die nötigen Schritte dafür in die Wege leiten. Bis diese notwendige systematische Wende vollzogen ist, müssen kurzfristige Lösungen her, um den Tieren zumindest ein Mindestmaß an Schutz zu gewähren. Deswegen fordert der bmt:

- **Verbot von Lebendtiertransporten in Nicht-EU-Staaten**
- **Verbot von Tiertransporten per Schiff**
- **Maximale Transportdauer von acht Stunden**
- **Maximal vier Stunden Transportzeit innerhalb Deutschlands**
- **Verbot des Transports nicht entwöhnter Jungtiere**

- **Schlachttiertransporte dürfen nur bis zum nächstgelegenen geeigneten Schlachthof führen**
- **Auf die Bedürfnisse der Tiere ausgelegte Belegdichten und verbesserte Sicherheitsstandards an Bord**
- **Einrichtung einer europäischen Zulassungsstelle zur Verschärfung der Zulassungsverfahren und Kontrollen der Transportmittel**
- **Effektive und nachhaltige Ahndung von Verstößen gegen das Tiertransportrecht**
- **Einführung einer übergreifenden Datenbank zur Nachverfolgung des gesamten Transports jedes Tieres bis hin zum finalen Zielort**
- **Reduzierung der Anzahl der Lebendtiertransporte durch:**
 - gekühltes Fleisch bzw. Sperma und Eizellen
 - deutliche Reduzierung der Tierbestände in der Landwirtschaft und Abkehr von Export und Überproduktion

Ausstieg aus der Massentierhaltung



Engagement durch bewusstes Handeln

Jede Einzelperson kann mit dem eigenen Handeln dazu beitragen, die Welt jeden Tag ein Stück weit zu verändern. Je mehr Menschen sich engagieren, desto mehr können wir gemeinsam gegen Missstände bewirken. Helfen auch Sie mit, Leberdientransporte zu stoppen.



Informieren

Nur wer um Missstände weiß, kann sich dagegen einsetzen. Sprechen Sie mit anderen Menschen über Tiertransporte und klären Sie die Menschen in Ihrem Umfeld über die Probleme auf.

Unterstützen

Lassen Sie politische Entscheider wissen, dass Sie mit der aktuellen Praxis nicht einverstanden sind und unterstützen Sie Petitionen gegen Tiertransporte.



Milchkonsum reduzieren

Der Kauf von Milchprodukten trägt unter anderem dazu bei, dass mehr Kälber in die Welt gesetzt werden als im Inland aufgezogen werden. Greifen Sie stattdessen zu Pflanzenmilch.



Fleischlose Alternativen

Reduzieren Sie Ihren Fleischkonsum und setzen Sie stattdessen auf pflanzliche Alternativen, um Tierleid zu reduzieren.



Regional einkaufen

Wenn Sie dennoch tierische Produkte kaufen, achten Sie darauf, dass diese aus der Region und aus biologischer Landwirtschaft stammen. Vielleicht haben Sie sogar die Möglichkeit, sich die Tierhaltung vor Ort anzusehen. Fragen Sie auch im Restaurant nach der Herkunft der verarbeiteten Produkte.

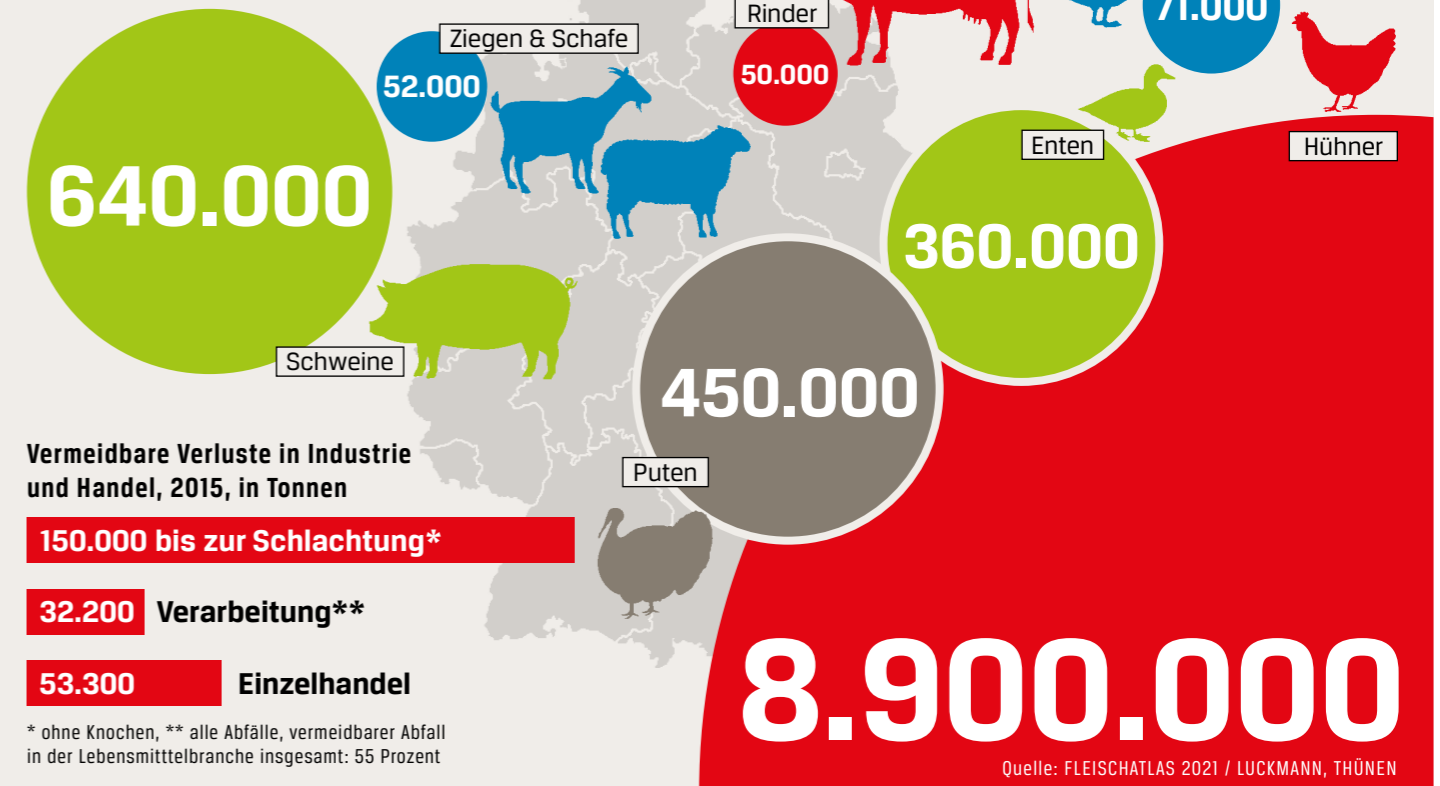
Veganes Leder

Bei Leder ist meist kaum nachvollziehbar, woher das dafür getötete Tier stammt. Wie für Fleisch und Milch existieren auch hier tierfreundliche Alternativen.



Produziert für den Müll: Fleisch- und Wurstabfälle in Deutschland

Jahresmenge der Fleisch- und Wurstabfälle in Privathaushalten in Deutschland, umgerechnet in ganze Tiere



© mentalmind/Shutterstock.com, DenysHorvatiuk/Shutterstock.com, boreala/Shutterstock.com



Neben dem Müll in Privathaushalten (gr. Grafik) entstehen auch bei der **Schlachtung und im Einzelhandel** große Mengen an Abfall (oben links). Lediglich 60 Prozent eines in Deutschland geschlachteten Schweins werden hierzulande als Wurst oder Fleisch verkauft. Im Handel werden abgelaufene oder auch noch verzehrbare, aber nicht verkaufte Fleischwaren weggeschmissen. So landet ein beachtlicher Teil der weltweit **72 Milliarden Landtiere** – und **1,2 Billionen Meerestiere** –, die jedes Jahr für den Verzehr getötet werden, nie auf den Tellern, sondern im Müll.

Abfall vermeiden

Steht das Wegwerfen von Lebensmitteln ohnehin zu Recht in der Kritik, erhält es eine besondere Schwere, wenn es sich um tierische Lebensmittel handelt.



KEIN EXPORT VON TIERLEID

SIEH HIN: www.stopptiertransporte.de

Wir leben Tierschutz. Gemeinsam.


Als einer der größten und traditionsreichsten Tierschutzvereine Deutschlands setzt sich der bmt bereits seit über 100 Jahren für ein respektvolles Miteinander von Mensch und Tier ein. Unsere Vision ist eine Welt, in der Mitgefühl und Würde mehr gelten als das Recht des Stärkeren. Als empfindsame Mitgeschöpfe verdienen Tiere unseren Schutz. Ihre Lebensbedingungen in der Gesellschaft zu verbessern, daran arbeiten die über 150 Mitarbeitenden und 1.200 Ehrenamtlichen jeden Tag.

Bei seinem Engagement für die Tiere vereint der bmt alle Facetten der Tierschutzarbeit in einzigartiger Weise. Durch den praktischen Tierschutz in den zehn eigenen Tierheimen verhilft der Verein jährlich alleine rund 5.000 Heimtieren zu einem neuen Leben. Bis zur Vermittlung in ein passendes Zuhause werden die Tiere dort liebevoll und

kompetent betreut. Mehrere der bundesweit verteilten Standorte und die vereinseigene Wildtiertstation pflegen zudem in Not geratene Wildtiere, bis diese wieder zurück in die Freiheit entlassen werden können.

Ganzheitliches Engagement

Über diese unbürokratische Akuthilfe für Tiere in Not hinaus setzt der bmt sich mit seinem ganzheitlichen Engagement auch langfristig für die Lebensbedingungen unserer Mitgeschöpfe ein. So zählen die politische Arbeit und die Aufklärung der Bevölkerung seit der Vereinsgründung zu den Eckpfeilern des bmt. Jenseits der Landesgrenzen leistet der bmt mit ausgewählten Projekten vor Ort Hilfe zur Selbsthilfe. Ebenso nachhaltig sind die breit gefächerten Unternehmungen im Kinder- und Jugendschutz, der Heranwachsende für ihre Mitwelt sensibilisiert.

Dieses umfassende Engagement ist nur möglich, weil sich zusammen mit dem bmt unermüdlich so viele Menschen für ein gemeinsames Ziel einsetzen: eine lebenswerte Welt, in der jedes Leben in seiner Würde respektiert wird. Dieser großen Einsatzbereitschaft ist auch die eindrucksvolle Bilanz zu verdanken, die kein anderer Tierschutzverein in Deutschland erreicht: Von jedem gespendeten Euro kommen 96 Cent direkt den Tieren zugute (Stand 2021). Dieser Wert gründet außerdem in der besonderen Vereinsstruktur, die bewusst auf einen gesonderten Verwaltungsapparat verzichtet. Der bmt ist als gemeinnützig und besonders förderungswürdig anerkannt und erhielt für seine Offenheit und Transparenz bereits 2017 als einer der ersten Mitgliedsvereine das neue Spendenzertifikat des Deutschen Spendenrats. So können Sie sich sicher sein, dass Ihre Spende bei uns in guten Händen ist. 

Otti wurde als Lamm vor dem Schlachter gerettet. Nun genießt der inzwischen stolze Bock gemeinsam mit anderen Bauernhoftieren seinen Lebensplatz im Tierhafen, einem von bundesweit zehn Tierheimen des bmt. Die Unterbringung von Tieren wie Otти wird durch **Spenden und Patenschaften** finanziert.



Mitgliedschaft



Spenden



Patenschaften



Erbschaften

Besuchen Sie uns im Internet

www.bmt-tierschutz.de

www.bmt-kindertierschutz.de

www.bmt-auslandstierschutz.de

www.facebook.com/bmt.tierschutz



Mit gemeinsamer Stimme für ein respektvolles Miteinander



www.bmt-tierschutz.de
www.stopptiertransporte.de

Jetzt
Mitglied
werden

