

Tiertransporte

Mindestens einmal im Leben wird jedes industriell gehaltene Tier transportiert. Während die Haltebedingungen eine zunehmende Rolle für Verbraucherinnen und Verbraucher spielen, werden die Bedingungen beim Transport häufig ausgeblendet. Ein Grund für das Schattendasein im allgemeinen Diskurs ist das mit Tiertransporten verbundene Ausmaß an Tierleid, das eine Auseinandersetzung nicht gerade leicht macht. Der politische Stillstand erledigt sein Übriges, um bei vielen Menschen schlussendlich ein Gefühl der Hilflosigkeit auszulösen. Die Transporteure profitieren davon, dass die Details dessen, was die Milliarden von Tieren durchleben, die durch die EU und darüber hinaus transportiert werden, weitestgehend im Verborgenen bleiben. Wegsehen ist keine Option. Dass wenige Tage alte Kälber aus Deutschland bis nach Spanien gefahren werden, ohne geeignete Tränken an Bord, dass Tiere Wochen auf einem Schiff

über das Mittelmeer verfrachtet werden, weil ihr Fleisch in Deutschland zu wenig wert ist, dass Sanktionen für das Verladen nicht transportfähiger Tiere so niedrig ausfallen, dass sich ihr Transport dennoch rechnet – das alles ist weit entfernt von unser aller Verständnis von Tierschutz, doch das alles geschieht, auch wenn wir wegsehen. Nur wenn möglichst viele Menschen hinsehen, sich darüber informieren und hinterfragen, was täglich millionenfach auf den Straßen und Seewegen mit den Tieren geschieht, können wir ihnen tatsächlich helfen. Weil wir so gemeinsam die Politik zum Handeln bewegen können, den Tieren beim Transport zumindest ein Mindestmaß an Schutz zu gewähren. Der bmt verleiht den Tieren nicht nur auf dem politischen Parkett eine Stimme, sondern weitet künftig zudem seine Aufklärungsarbeit aus, um das Leid der Tiere beim Transport für die Öffentlichkeit sichtbar zu machen. Machen Sie mit und sehen Sie hin. 🐾

SIEH HIN

© Miguel Perfectti/Shutterstock.com

Frachtgut Tier

Wenn der Rechtsstaat versagt

Text: Torsten Schmidt, Redaktion: Nina Ernst

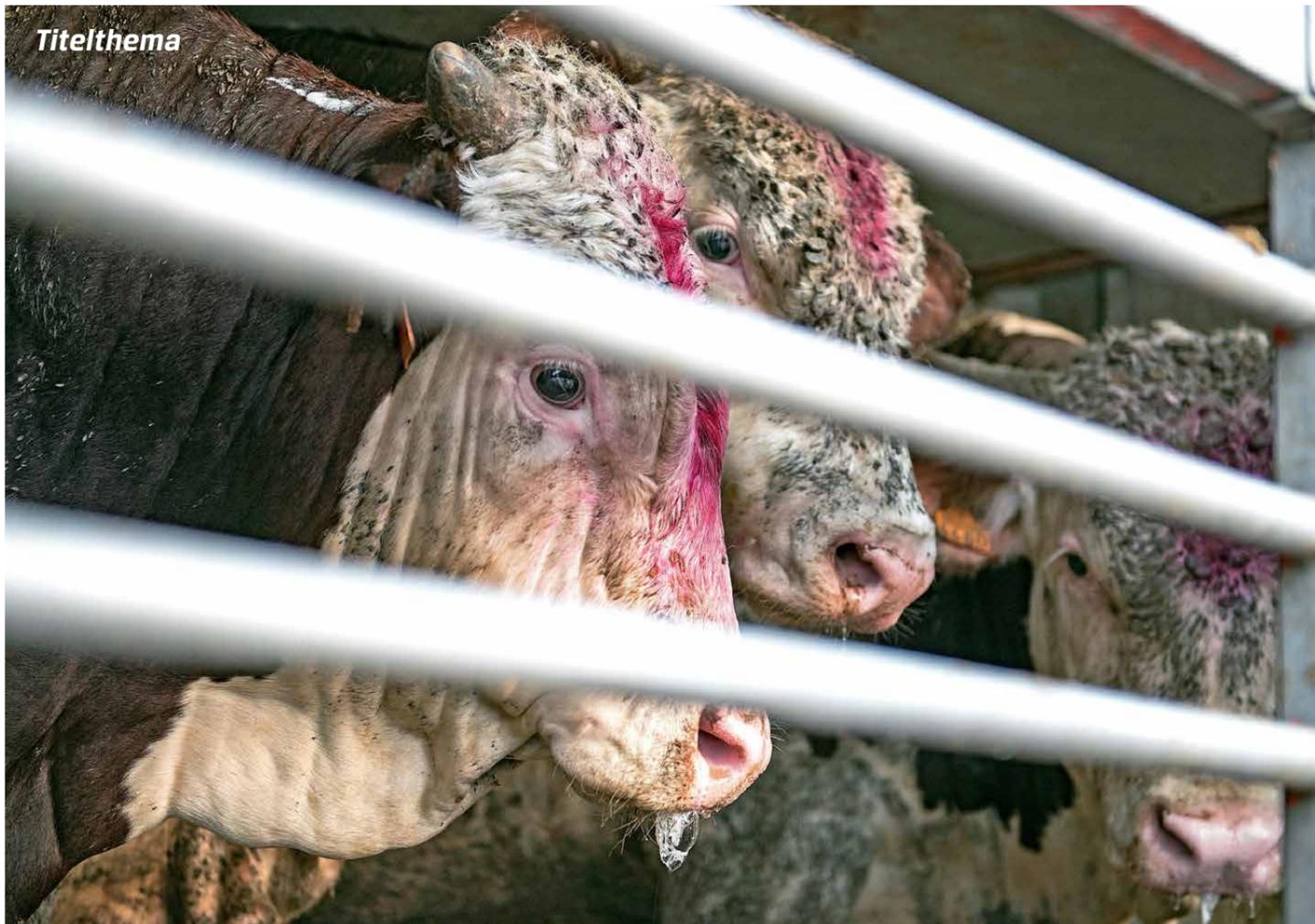
Manchmal brennen sich Filmsequenzen ins Gedächtnis der Öffentlichkeit. So der Filmausschnitt von einem völlig erschöpften Rind, das brutal an einem gebrochenen Bein über einen Kran bei vollem Bewusstsein von einem Schiff auf einen Laster gehievt wird. Diese Szene steht symbolisch für eine europäische Agrarpolitik, die nicht bereit ist, Verantwortung gegenüber fühlenden Mitgeschöpfen zu übernehmen.

Die Aufnahmen stammen von dem Journalisten Manfred Karremann, der diese Szene im Hafen von Beirut eingefangen hat. Seit Jahrzehnten setzt sich der preisgekrönte Journalist gegen Tiertransporte ein und ebensolange stößt er bei seinen Recherchen auf die gleiche brutale Art

der Entladung schwer verletzter Tiere: Für einen ZDF-Beitrag über Tiertransporte und Lederproduktion vor drei Jahren ebenso wie bereits 15 Jahre zuvor in seiner viel beachteten Fernsehdokumentation „Endstation Beirut“. Dass diese Tierquälerei auch heute noch an der Tagesordnung ist, macht fassungslos. Denn obwohl die EU-Kommission Ende 2005 als Folge des öffentlichen Aufschreis nach der Filmausstrahlung deutliche Verbesserungen versprach, sind Exporte in Nicht-EU-Staaten heute keinesfalls tierschonender als vor 20 Jahren. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die EU-Kommission zumindest die bis dahin gezahlten Exportsubventionen für lebende Schlachtrinder ersatzlos strich. ▶

© Foto zur Verfügung gestellt von Manfred Karremann

Seit drei Jahrzehnten filmt Manfred Karremann die grausamen Zustände beim Verladen von Rindern in Beirut. Bis heute hat sich die Situation bei Tiertransporten in Drittstaaten nicht wirklich verbessert.



Über eine Milliarde Tiere

Das Leid der Tiere beginnt bereits vor unserer Haustür: Mehr als eine Milliarde lebender Tiere werden jedes Jahr innerhalb oder aus der Europäischen Union hinaus transportiert. Grund hierfür ist die seit Jahrzehnten voranschreitende europaweite Spezialisierung der Betriebe in der Landwirtschaft. Der mit Abstand größte Teil sind Vögel, also Hühner, Fasane, Puten und Gänse. Heute existieren für fast jede Tierart und Altersgruppe spezielle Brut-, Zucht-, Aufzucht-, und Mastbetriebe, zwischen denen täglich Millionen von Tieren hin- und her gekarrt werden, bevor sie schließlich im Schlachthof enden.

Bedingungen an Bord

Wissenschaftlich vielfach dokumentiert ist das Leid, das durch die Transporte verursacht wird. Bereits das Ver- und Entladen bedeutet für die Tiere Angst und Stress; erst recht, wenn sie unter Zeitdruck und dem Einsatz von Gewalt verladen werden. Während des Transports kommen je nach Jahreszeit, Witterung und Fahrtstrecke außerdem Hitze, Kälte, Hunger und Durst hinzu.

In der Regel werden möglichst viele Tiere in den LKWs auf engem Raum untergebracht. Nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch, um ein Stürzen der Tiere während der Fahrt zu verhindern. Für die Tiere ist die bedrückende Enge



Täglich werden rund **3,8 Millionen** Tiere auf europäischen Straßen hin- und hergefahren. Das entspricht der Einwohnerzahl von Berlin. Pro Jahr werden rund **1,4 Milliarden** Tiere transportiert.

nicht nur stressvoll, ihnen wird auch die Möglichkeit genommen, sich ausreichend zu bewegen oder sich gar auszuruhen. Rinder können bei unruhiger Fahrt dennoch niederstürzen. Aufgrund der Enge kommen sie nicht von selbst wieder auf die Beine, so dass sie Gefahr laufen, von den anderen Tieren zu Tode getrampelt zu werden.

Puten hingegen werden in hoher Anzahl in kleinen Kisten verpackt, die so niedrig sind, dass die Tiere die komplette Fahrt in

der Hocke verbringen müssen. Erreichen die Tiere im Stand etwa 80 Zentimeter, sind die Kisten gerade einmal 40 Zentimeter hoch. Da diese Unterbringung der nationalen Transportverordnung entspricht, ist sie völlig legal. Damit die Tiere ihren Kopf ausstrecken können, müssten diese Kisten mindestens 90 Zentimeter hoch sein. Damit würde jedoch noch nicht einmal die Hälfte der Tiere in das Transportfahrzeug passen. ▶

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



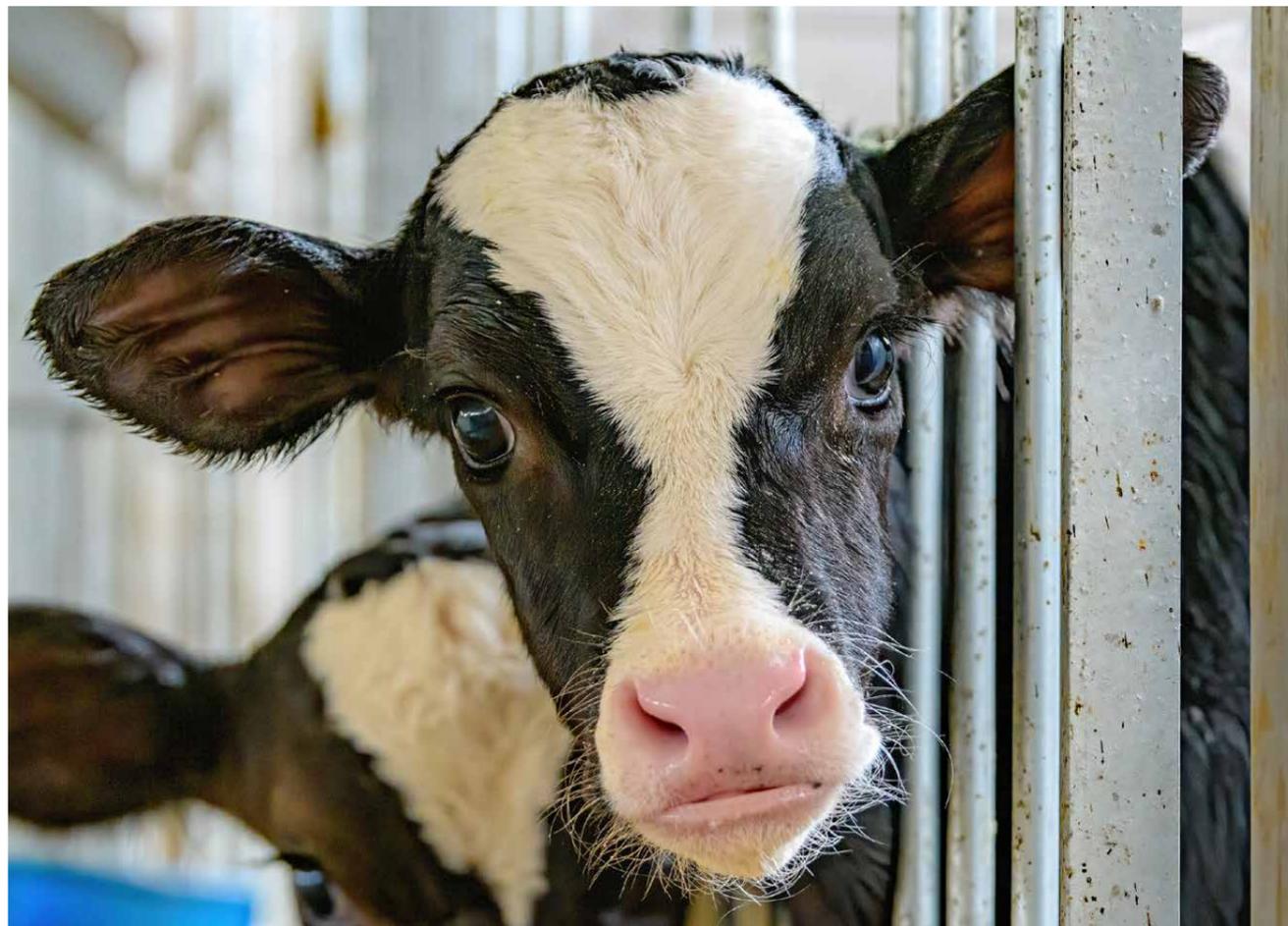
Rind (Großrind)

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**. Geflügel und Küken werden in **Kisten** transportiert, die kaum Bewegungsfreiheit zulassen.

© Fotos: ophoto/Shutterstock.com, Miguel Perfectti/Shutterstock.com, Johann Knox/Shutterstock.com, Illustrationen: Jemastock/Shutterstock.com, Eugenia Cherubini/Shutterstock.com



Nach **28 Tagen** dürfen **Kälber** transportiert werden, in anderen EU-Staaten bereits nach **14 Tagen**. Die Fahrten können bis zu **19 Stunden** dauern.

Selbst Kälber, deren Nabel kaum verheilt ist und die noch von Muttermilch abhängig sind, werden hinsichtlich der Fahrtstrecken nicht geschont. Und das, obwohl EU-weit nicht einmal technisch geeignete Fahrzeuge existieren, um ihren speziellen Futteransprüchen gerecht zu werden. Ihr Transport ist somit unvereinbar mit europäischem Recht, wird aber von den Behörden und Gerichten bislang geduldet.

Lange Strecken

Grundsätzlich gilt: Je länger ein Transport dauert, umso erschöpfter kommen die Tiere am Ziel an. Ein durchschnittlicher Rindertransport in die Türkei dauert beispielsweise im Schnitt über 100 Stunden, einer nach Usbekistan sogar mehr als 130 Stunden.

Werden Tiere auf einem Schiff transportiert, sind die Strapazen sogar noch größer. Recherchen der Animal Welfare Foundation und dem Züricher Tierschutz zeigen in ihrem umfassenden Bericht „Tiere in Seenot“ von August 2021 deutlich, welche Zustände

an Bord herrschen. So sind die für EU-Häfen zugelassenen 77 Tiertransportschiffe größtenteils marode oder gar schrottreif. Zumeist handelt es sich um alte, ausran-gierte Schiffe, die umgebaut und nur unzu-reichend gewartet wurden. Wie die Schiffs-eigner dennoch zu einer behördlichen Lizenz für den Transport von Tieren gekom-men sind, lässt Raum für Spekulationen.

Probleme allgemein bekannt

Umso erstaunlicher ist die Tatsache, dass es auf politischer Ebene wohl schon immer die Erkenntnis gab, den Tierschutz von Tieren beim Transport verbessern zu müssen. Entsprechende offizielle Doku-mentationen, Untersuchungsausschüsse und Empfehlungen von EU-Behörden der letzten Jahre füllen ganze Aktenschränke.

So hatte das EU-Parlament einen Unter-suchungsausschuss (ANIT-Ausschuss) eingesetzt, der sich mit dem Schutz von Tieren beim Transport beschäftigen sollte, um die aktuelle Situation in ganz Europa zu bewerten. Der Abschlussbericht wurde offiziell im Januar 2022 vom Parlament ge-

billigt. Die Liste der vom Ausschuss fest-gestellten Verstöße der Mitgliedsländer gegen geltendes EU-Tiertransportrecht ist lang: Verwendung technisch ungeeigneter Fahrzeuge, ungenügende Wasser- oder Nahrungsversorgung der Tiere während der Fahrt, technische und rechtliche Män-gel bei der Verschiffung von Tieren, der ille-gale Transport nicht transportfähiger Tiere, überbelegte Transportmittel, der Transport von Tieren bei extremen Temperaturen und zu lange Fahrzeiten.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse forder-ten die Abgeordneten des ANIT-Ausschus-ses die Kommission und die EU-Länder auf, ihre Anstrengungen zur Verbesserung des Tierschutzes beim Transport zu verstärken und die EU-Vorschriften zu überarbeiten. Die Abgeordneten forderten unter anderem Kameras in Transportfahrzeugen, um das Be- und Entladen der Tiere besser über-wachen zu können. Außerdem empfahlen sie den Mitgliedsländern, Transportpläne für Tiere nur dann zu genehmigen, wenn die prognostizierte Außentemperatur zwi-schen fünf und 30 Grad Celsius liegt. Über-

© Foto: paparazza/Shutterstock.com, Doug McLean/Shutterstock.com; Illustrationen: Jemastock/Shutterstock.com, Eugenia Cherubini/Shutterstock.com, tanshy/Shutterstock.com, Far700/Shutterstock.com

Erlaubte Transportzeiten nach EU-Verordnung

Die gesetzlich erlaubten **Transportabschnitte** dürfen wiederholt werden, nachdem die Tiere an einer **Kontrollstelle** für 24 Stunden ent-laden 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

24 Stunden

Schweine

24 Stunden Transport (Zugang zu einer Tränke)

19 Stunden

Nicht entwöhnte Jungtiere

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

24 Stunden

Pferde

24 Stunden Transport mit Tränke alle acht Stunden

12 Stunden

Hühner, Puten, Gänse und Enten

12 Stunden Transport in Plastikkisten, ohne Versorgung

24 Stunden

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 Transport-unternehmen keinen ernsthaften Verlust. So stellte eine 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**. So bilden die **niedrigen Strafen** einen wirtschaftlichen Anreiz, verletzte Tiere trotz ihres Zustands zum Schlachthof zu transportieren.

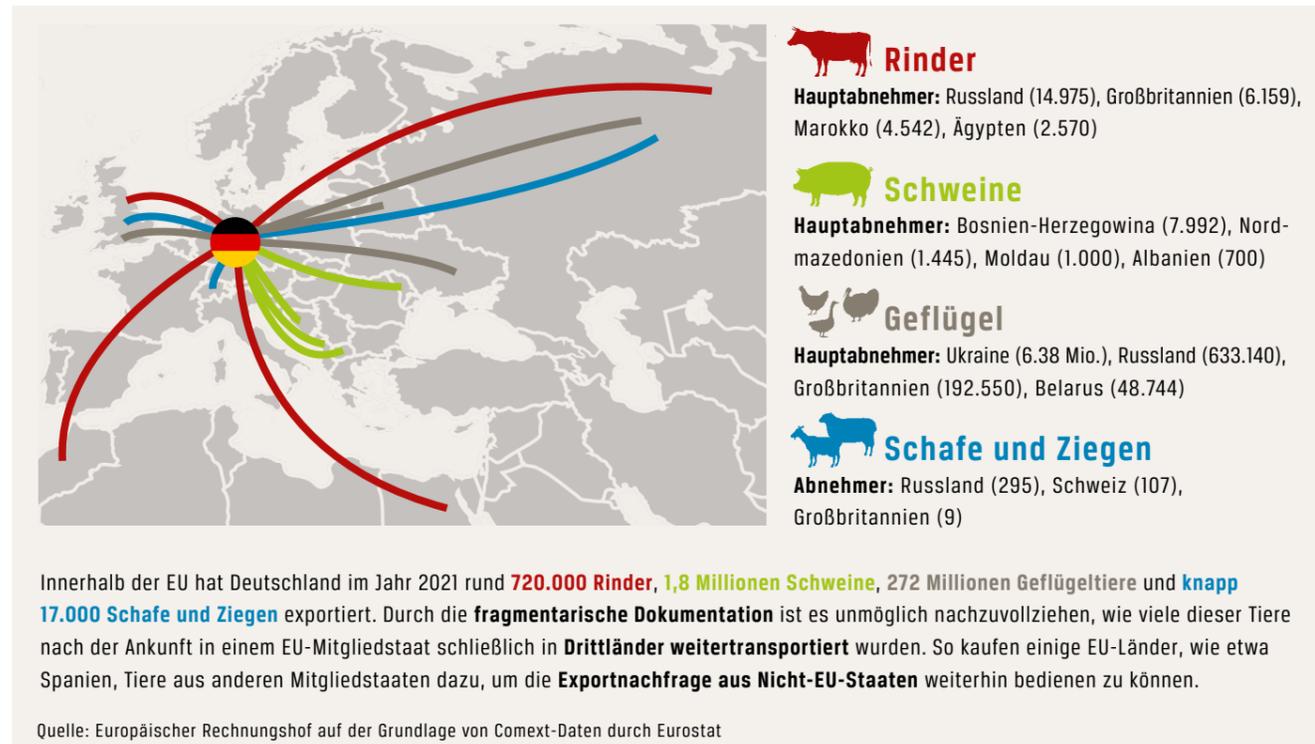
fällig ist außerdem die wichtige Empfeh-lung, zukünftig den Transport von Kälbern im Alter von unter 35 Tagen zu verbieten und bei älteren, noch nicht entwöhnten Jungtieren, die Beförderung auf maximal zwei Stunden zu begrenzen.

Die jüngste Äußerung der EU von April 2023 stammt erstaunlicherweise vom Europäischen Rechnungshof. Dieser sieht noch ein weiteres Problem: die we-der einheitliche noch konsequente Um-setzung der EU-Schutzvorschriften für Tiere auf Transporten von den Mitglied-staaten. Folglich werden Transportrou-ten gewählt, die bewusst solche Länder umfahren, die Vorschriften konse- ▶



Auch bei **Frost oder Hitze** erhalten viele Transporte eine Genehmigung.

Lebendtiertransporte aus Deutschland in Drittstaaten (2021)



quenter umsetzen und Verstöße ahnden. Dies wiederum führt zu deutlich längeren Fahrzeiten und damit einer weiteren Verschlechterung der Situation der Tiere.

Bislang bleibt die EU-Kommission bei ihrer Ankündigung, bis Jahresende 2023 einen Vorschlag zur Verbesserung der EU-Regelungen zu Tiertransporten vorzulegen. Bereits ein halbes Jahr später, im Sommer 2024, finden die nächsten EU-Wahlen statt. Schon jetzt wird erkennbar, dass sich die Mehrheitsverhältnisse

deutlich ändern werden. Laut einer Wahlprognose vom Februar 2023 würden beispielsweise die Grünen bei der Europawahl fast die Hälfte ihrer Sitze einbüßen, verbunden mit einem deutlichen politischen Rechtsruck. Somit bleibt zu befürchten, dass der Tierschutz bei den Tiertransporten weiterhin wirtschaftlichen Interessen untergeordnet wird und die lange Liste an Versprechen, Empfehlungen und Vorschlägen wieder in den Schubladen verschwindet.



Geflügeltiere werden in **engen Kisten** transportiert, die nur eine **Hockhaltung** zulassen.

Mitgliedstaaten in der Pflicht

Angeichts des täglichen massiven Tierleids ist Resignation ebensowenig eine Option wie das Abwarten auf eine ungewisse Entscheidung aus Brüssel. Die Hauptverantwortung bei der Verbesserung der Transportbedingungen liegt deshalb derzeit bei den einzelnen Mitgliedsländern. Sie müssen ihre Möglichkeiten aus dem EU-Recht ausschöpfen, um zumindest ein Mindestmaß an Tierschutz sicherzustellen. Deutschland spielt dabei als eins der großen Mitgliedsländer in Europa eine zentrale Rolle.

Auch hier herrscht aktuell parteiübergreifend vordergründig Einigkeit, Transporte hinsichtlich mehr Tierschutz zu verbessern. Selbst die damalige Bundeslandwirtschaftsministerin von der CDU, Julia Klöckner, forderte noch im Juni 2021 zusammen mit ihrer Amtskollegin aus den Niederlanden ein EU-weites Verbot von Tiertransporten in Drittstaaten. Allerdings blieb es bis heute bei dieser Protokollnote.

Leider hat auch der amtierende grüne Bundesminister Cem Özdemir bislang nicht viel getan. Er veranlasste zwar, dass Deutschland deutsche Veterinärbescheinigungen für Exporte lebender Rinder, Schafe und Ziegen in Drittstaaten ab dem Juli 2023 zurückzieht. Da der Tierhandel mit Drittlan-



Auf umgebauten und meist **maroden Frachtern** werden die Tiere über das Mittelmeer in Staaten wie **Marokko** oder den **Libanon** verschifft. Die Überfahrt dauert Tage oder sogar Wochen. Die Zustände an Bord sind **katastrophal** und es existiert keinerlei rechtliche Handhabe dagegen.

dern aber nicht von staatlich bilateral geschlossenen Veterinärverträgen abhängig ist, ist die erhoffte Begrenzung von Exporten aus Deutschland eher Wunschdenken.

Exportverbot nötig und möglich

Gleichwohl könnte der grüne Bundesminister deutlich mehr erreichen. Rechtlich gesehen hätte Deutschland die Möglichkeit, den Transport von lebenden Tieren in Drittstaaten bereits jetzt zu untersagen, da von einem mangelnden Tierschutz in bestimmten Zielländern ausgegangen werden muss. Dieser „mangelnde Tierschutz“ ist für eine Reihe von Drittländern belegt, die seither als „Hochrisikostaaaten“ bezeichnet werden.

In Ägypten, Libanon, Marokko und Jordanien ist bereits die übliche Vorbereitung der Schlachtung brutal und aus unserer Sicht kaum vorstellbar. Den Rindern werden beispielsweise bei vollem Bewusstsein die Sehnen an den Vorder- und Hinterbeinen durchtrennt, man sticht den Tieren in die Augen und schlägt sie mit Stöcken.

Schon im Februar 2021 forderte das Land Nordrhein-Westfalen im Bundesrat deshalb, Lebendtiertransporte in diese Drittstaaten zu verbieten. Der Antrag aus

Nordrhein-Westfalen wurde sogar mehrheitlich im Bundesrat unterstützt. Weitere Rückendeckung für ein solches Verbot geben verschiedene Rechtsgutachten. Unter anderem kam der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages im Juni 2022 zu dem Ergebnis, dass im Rahmen des Verwaltungsvollzugs die Länder die zuständigen Behörden dazu anhalten können, im Rahmen ihres Entscheidungsermessens im Transportrecht den Transport in oder durch die genannten Staaten aus Gründen des Tierschutzes auszusetzen.

Umso überraschender die kürzliche Reaktion des Bundesministeriums: Ein Transportverbot widerspreche nach dessen Ansicht der grundsätzlichen Ausfuhrfreiheit von Waren der EU. Die Freiheit der Warenausfuhr dürfe nicht „unangemessen eingeschränkt“ werden. Kurz und gut: Wirtschaftlichkeit geht hier vor Tierschutz. Kaum nachvollziehbar ist auch die Einschätzung des Ministeriums, dass mit einem Verbot des Transportes von Tieren in Drittländer der Tierschutz nicht verbessert werden würde. Leider kann man die Tiere zu dieser Einschätzung nicht befragen.

Argumente reichen nicht

Diese Aussagen untermauern wieder einmal die leidliche Erfahrung, dass Verbesserungen im politischen Tierschutz nur mit Beharrlichkeit und großer Kraftanstrengung möglich sind. Gute Argumente reichen allein nicht aus. Deshalb geht der bmt mehrere Wege, um diesen Argumenten Nachdruck zu verleihen: Zum einen informieren wir die Öffentlichkeit über das politische Versagen in Deutschland und Europa, Tieren zumindest den ihnen rechtlich zustehenden Mindestschutz zuzusichern. Dazu wird der Verein seine Möglichkeiten der Aufklärungsarbeit ausweiten. Zugleich nutzt der bmt die politischen Möglichkeiten über das Bündnis Tierschutzpolitik, das von mehreren Tierschutzverbänden getragen wird, um die Bundesregierung und die Bundesländer endlich zum Handeln zu bewegen. Derzeit lässt der bmt zudem im Rahmen einer Klage gerichtlich prüfen, ob der Transport von wenige Tage alten Kälbern von Baden-Württemberg nach Spanien mit EU-Recht vereinbar ist. Auch unsere Tätigkeit in verschiedenen Landes-tierschutzbeiräten nutzen wir, um uns für eine Verbesserung der Situation der Tiere einzusetzen. 🐾

© Fotos: Hafiez Razali/Shutterstock.com, StockStudio Aerials/Shutterstock.com, Illustrationen: DenysHovavai/Shutterstock.com, Freemages.com/965psst.com