

... hören, was dahinter steckt!

**hr2**  
kultur

---

## Frachtgut Tier

### ***Doku über länderübergreifende Viehtransporte***

VON ANDREAS HORCHLER

---

**Besetzung:** Leon Haase  
**Technische Realisation:** Melanie Inden und Josuel Theegarten  
**Regie:** Leonhard Koppelman  
**Redaktion:** Dorothee Meyer-Kahrweg

Eine Produktion des Hessischen Rundfunks für das ARD radiofeature 2022.

#### Alle Sendungen im Überblick:

|            |                  |          |   |
|------------|------------------|----------|---|
| <b>MDR</b> | MDR Kultur       | 06.04.22 | 22:00 Uhr                                 |
| <b>SWR</b> | SWR 2            | 08.04.22 | 15:05 Uhr                                 |
| <b>BR</b>  | BR 2             | 09.04.22 | 13:05 Uhr, <i>Wdh. 10.04.   21:05 Uhr</i> |
| <b>SR</b>  | SR2 Kultur Radio | 09.04.22 | 9:05 Uhr                                  |
| <b>SR</b>  | Antenne Saar     | 11.04.22 | 19:00 Uhr                                 |
| <b>RB</b>  | Bremen 2         | 09.04.22 | 18:05 Uhr, <i>Wdh. 11.04.   21:00 Uhr</i> |
| <b>NDR</b> | NDR Info         | 10.04.22 | 11:05 Uhr, <i>Wdh. 10.04.   15:05 Uhr</i> |
| <b>NDR</b> | NDR Spezial      | 10.04.22 | 11:05 Uhr, <i>Wdh. 10.04.   15:05 Uhr</i> |
| <b>WDR</b> | WDR 5            | 10.04.22 | 13:04 Uhr, <i>Wdh. 10.04.   20:04 Uhr</i> |
| <b>HR</b>  | hr2-kultur       | 10.04.22 | 18:04 Uhr                                 |

## 1 Abladen Kälber Alain Müller 1´09“, darüber

### **Ansagesprecherin:**

Frachtgut Tier - Doku über länderübergreifende Viehtransporte von Andreas Horchler

## 2 Hilde nuckelt 0´36“, darüber

### **Sprecher:**

Das ist Hilde. Das schwarz-weiß gefleckte Kalb steht in einem geräumigen Einzelstall. Sie ist knapp 2 Wochen alt und saugt am Finger von Landwirt Volker Lein als wäre es das Euter der Mutter.

## 3 Volker Lein Hilde 0.20“

Da steht dann vorne drauf: BK Geburtstag am 18.1. Sonne heißt: am Tag geboren. Wenn da ein Mond ist, ist sie dann nachts geboren. Dann steht der Papa drunter und die Mutter hat eine Nummer, in dem Fall die Nummer 7. Das heißt, das Tier ist am 18.1. geboren, 2 - 3 Wochen weiter, d.h. Anfang Februar, darf es den Betrieb verlassen.

### **Sprecher:**

Ein Tierbaby auf Reisen, zum Schlachthof, in einen Mastbetrieb oder auf einen Hof zur Zucht. Hilde könnte auch Milchkuh werden, also noch einige Jahre leben, bevor auch sie abtransportiert, geschlachtet und zu Fleisch verarbeitet wird.

## 4 Kuh schnauft 0´56“, darüber **Sprecher:**

In Volker Leins Milchviehbetrieb in einem Stadtteil von Homberg/Ohm geht es gemächlich und ruhig zu. Kühe und Kälber muhen nur, wenn sie Hunger oder Schmerzen haben, erläutert er. Er unterhält 3 Ställe auf einer Anhöhe, je einen für Kälber, Jungtiere und mehr als 200 Milchkuhe.

## 5 Volker Lein Milch pro Kuh 0´16“

Also wir melken im Schnitt pro Kuh und Tag um die 30 Kilogramm Milch, das heißt im Schnitt gesehen, jede Kuh die hier steht, ja, würde Milch für im Bundesdurchschnitt, keine Ahnung, ein Hochhaus erzeugen oder so ungefähr.

### Sprecherin:

Der Mensch ist das einzige Säugetier, das nach der Stillzeit Milch trinkt, Kuhmilch, enorme Mengen. 2020 wurden nach Angaben des Bundesinformationszentrums Landwirtschaft mehr als 33 Millionen Tonnen Kuhmilch in Deutschland gemolken. Damit die Kühe Milch geben, müssen sie jedes Jahr ein Kalb wie Hilde gebären. Mit der Geburt des Kalbes beginnt eine neue Milchperiode, die Laktation.

## 6 Volker Lein Lebenszyklus Kuh Hilde 0´42“

Wenn Hilde jetzt ein Kälbchen macht, dann ist es so, dass wenn sie ein männliches Kälbchen macht, dann bleibt es 2 Wochen hier, 2 - 3 Wochen und geht dann raus zur Fleischherstellung, Fleischproduktion. Das hört sich immer doof an, aber letztendlich ist es das, was der Verbraucher möchte in Form von einem guten Kalbsschnitzel oder einem Döner. Und Hilde an sich bleibt so lange hier, wie sie gemolken wird, das heißt bei uns im Schnitt werden die Kühe 5 Jahre gemolken, 4-5 Jahre, das heißt, sie machen hier vier bis fünf Kälber, dann ist das Tier 6 bis 7 Jahre alt. Dann wird Hilde verkauft an den Schlachthof und wird in der Regel da wo die größte Nachfrage ist, wird die Kuh dann auch letztendlich verwertet.

## 7 Traktor schiebt Futter im Stall, darüber

### Sprecher:

Landwirt Volker Lein, der auch Vizepräsident des hessischen Bauernverbands ist, erzählt davon, wie sich die Bedingungen der Rinderhaltung seit seiner Jugend verändert haben. Die Anbindehaltung in dunklen Ställen ist Geschichte. Heute können sich die Tiere in hellen Ställen bewegen. Früher einmal hatte Lein eine eigene Kälbermast. Die Tiere

blieben daher bis unmittelbar vor ihrem Tod auf dem Hof. Dann wurden die Vorschriften für Stall und Haltung anspruchsvoller und der Milchbauer konzentrierte sich ganz auf die Milchkühe. 55% der Kälber, die hier zur Welt kommen, sind weiblich. Die männlichen Jungtiere bleiben nur kurz bei Volker Lein.

### **8 Volker Lein Männliche Kälber 0'36"**

Diese 45% werden bei uns nach ca. 2 Wochen verkauft an einen regionalen Viehhändler, der ca. 15 Kilometer von uns entfernt wohnt gebracht. Und der transportiert die männlichen Kälber mit einem Alter von 2 Wochen nach Nordrhein-Westfalen, überwiegend. Er sagt, dass die Kälber dann in speziellen Kälbermastbetrieben gemästet werden und seine Aussage ist, was ich von ihm höre, dass die überwiegend als gutes Kalbsfleisch vermarktet werden oder auch als Dönerfleisch für die Dönerbuden.

#### **Sprecher:**

Wie das Leben der Tiere im Detail weitergeht, wie viele Kilometer sie in Lastwagen auf der Autobahn transportiert werden, das weiß der Landwirt nicht genau.

Volker Leins Kälbern geht es wie allen so genannten Nutztieren in Deutschland. Mindestens einmal in ihrem Leben werden sie transportiert. Zum Schlachthof.

#### **Sprecherin:**

Zentrale Großschlachtbetriebe lösen regionale Betriebe ab, die Transportwege werden dadurch länger und führen oft über Grenzen hinweg. Zum Teil gehen die Reisen bis nach Nordafrika, Russland oder Zentralasien. Rinder, Schafe und Ziegen werden über diese langen Strecken zum Schlachten transportiert. Rinder aber auch, um in den Zielländern Milch- und Mastbetriebe aufzubauen.

Insgesamt wurden 2019 1,6 Milliarden lebende Tiere innerhalb der Grenzen der Union und darüber hinaus transportiert, meist auf Lastwagen, oft aber auch auf Schiffen, selten in Flugzeugen.

### **Sprecher:**

Obwohl das Fleisch auch per Kühltransporter auf die Reise gehen könnte, werden trotzdem weiterhin so viele lebende Tiere auf die Reise geschickt. Iris Baumgärtner, Co-Vorständin der Tierschutzorganisation Animal Welfare Foundation, erläutert die Gründe.

### **9 Iris Baumgärtner Spezialisierung führt zu Transporten 0'55"**

Die industrielle Landwirtschaft kommt heute überhaupt nicht mehr ohne Tiertransporte aus und das hängt mit der Intensivierung und der Spezialisierung der Betriebe zusammen, die sich aufteilen in Zucht-, Mast, Eier oder milchproduzierende Betriebe und in Schlachtbetriebe. Hinzu kommt, dass wir auch innerhalb Europas eine starke Spezialisierung haben in bestimmte Bereiche. Zum Beispiel sind die Niederlande spezialisiert auf die Kalbfleischmast und auch auf die Schlachtung von Kälbern, und importieren Kälber aus anderen EU-Staaten wie aus Deutschland, aus Litauen, aus Polen und aus Irland. In Spanien zum Beispiel werden die Kälber hauptsächlich für den Export in außereuropäische Länder gemästet. Und all das bedeutet natürlich für die Tiere mehrere belastende Transporte in ihrem Leben.

### **Sprecher:**

Das Geschäft mit Tieren und Fleisch ist längst ein globales Business. Laut Jahresbericht zur Lebensmittelsicherheit der europäischen Kommission verließen 2017 – neuere Zahlen liegen noch nicht vor – beispielsweise 2,2 Millionen Schweine das Land per Tiertransport. Umgekehrt wurden 15,5 Millionen dieser Tiere zu deutschen Mastbetrieben und Schlachthöfen importiert.

### **Sprecherin:**

Weltweit größter Fleischproduzent ist der Konzern JBS aus Brasilien. Laut Fleischatlas 2021 von der Heinrich-Böll-Stiftung und dem Bund für Umwelt und Naturschutz produziert das Unternehmen 210.000 Tonnen Fleisch im Monat. Die größten deutschen Produzenten sind die Tönnies-Gruppe, Vion Food Germany und Westfleisch.

### **Sprecher:**

Der Preis entscheidet - die großen Fleischkonzerne kaufen international so günstig wie möglich ein. Kälber waren in den letzten Jahren besonders billig. Tiere zu 20 Euro wurden vor allem in spanische Mastbetriebe verkauft. Inzwischen sind die Preise wieder etwas gestiegen. Für Landwirt Volker Lein geht die Rechnung allerdings nach wie vor nicht auf.

### **10 Volker Lein Kälber kein Ramschprodukt 0'37"**

Der Preis momentan für so ein Kalb nach 2 Wochen, mit einem zweiwöchigen Alter, liegt bei circa hundert Euro. Wenn wir das Kalb jetzt 4 - 5 Wochen hier haben auf den Betrieb, dann darf es eben nicht mehr für hundert Euro rausgehen, sondern es muss dann natürlich deutlich mehr kosten. Und ich sage jetzt mal frei raus: mindestens 300 Euro. Denn die tägliche Aufzucht und Betreuung, wenn man das in Arbeitszeit umrechnen würde, ist ja mit hundert Euro in zwei Wochen absolut nicht abgetan. Also ich betone es deutlich: Es ist kein Ramschprodukt, aber es wird teilweise durch die Preise, die wir bekommen, so dargestellt. Und da müssen wir weg von, da sind wir uns alle einig.

### **Sprecher:**

Wir müssen möglichst ganz weg von Tiertransporten, findet Madeleine Martin, hessische Tierschutzbeauftragte und Tierärztin, denn ein Tiertransport, unabhängig von Dauer und zurückgelegter Entfernung, bedeutet Stress: Die Situation ist für die Tiere ungewohnt und beängstigend. Es ist laut, eng, der Boden bewegt sich. Es ist kalt oder heiß. Kälber, in natürlichen Verhältnissen Säuglinge, werden von ihren Müttern getrennt.

### **11 Martin Angst 1'11"**

Ja, man muss sich die Haltungsbedingungen, in denen unsere Tiere überwiegend in Deutschland leben, vorstellen. In der Regel sind das Ställe, in denen nicht viel Umweltreize sind, um es mal sehr charmant auszudrücken. Das heißt: Die Tiere sind nicht sozialisiert auf irgendwelche Außenreize, und sei es Wind, sei es Schattenwurf,

seien es kreischende Kinder, was auch immer. Was bedeutet es also, wenn Sie ein Tier, gerade auch bei Schweinen, aus den ja aus tierseuchenrechtlichen Gründen hermetisch abgeschlossenen Ställen, verladen? Es kommt absolut dazu, dass die Tiere Angst haben, weil dass, was sie da erleben, ist zum ersten Mal eine Umwelt. Das betrifft die Rinder genauso. Die Frage, diese Rinder zu fahren, zu verladen, und vor Allem wieder abzuladen, ist ein Tierschutzproblem. Angst, das ist eine Situation voller Angst.

**Sprecher:**

Die langen Transporte belasten die Tiere stark – auch wenn sie gesetzeskonform stattfinden. Und das ist längst nicht immer der Fall:

**Sprecherin:**

Die Albert-Schweitzer-Stiftung errechnete auf der Grundlage von statistischem Material der EU-Kommission und Kontrollberichten für das Jahr 2018 6000 Verstöße gegen Rechtsvorschriften beim Transport von Rindern, Schweinen, Geflügel, Schafen und Ziegen. Sie geht zusätzlich von einer hohen Dunkelziffer aus.

**12 Treffen Gruppe Rosvadov 1'22“, darüber**

**Sprecher:**

Autobahnraststätte bei der kleinen tschechischen Gemeinde Rosvadov. Vertreter der Animal Welfare Foundation, die französische EU-Parlamentarierin Caroline Roose, ihr Mitarbeiter und zwei Journalisten warten auf Lastwagen, die Kälber transportieren. Iris Baumgärtner, Co-Vorständin der Animal Welfare Foundation, verfolgt seit Jahrzehnten Tiertransporte in Länder jenseits der EU-Grenzen, nach Zentralasien, Nordafrika und in die Türkei, aber auch innerhalb der Union. Sobald ein LKW-Fahrer anhält, versucht sie den Zustand der Tiere zu überprüfen. Bei einem Einsatz im vergangenen November an der gleichen Strecke konnte sie nur hinterherfahren. Der Lastwagen hielt einfach nicht an.

**13 Iris Baumgärtner Rückblick Einsatz November Fahrt 0´39“**

Ja, das war die Route von Tschechien, also die Autobahn, die von Prag nach Nürnberg geht und dann weiter nach Heilbronn. Das ist die Kälber-Route, also auf der Route gehen Kälber von Tschechien Richtung Spanien. Die müssen ja nach 9 Stunden eine Stunde anhalten und müssen eigentlich die Kälber versorgen. Was wir aber beobachtet haben ist, dass der LKW gar nicht gestoppt hat. Also der ist von Tschechien bis nach Frankreich bis auf einen ganz kurzen Stopp, da hat er irgendwie Zigaretten gekauft, durchgefahren.

**Sprecher:**

Das ist die Regel, nicht die Ausnahme, sagt die erfahrene Vertreterin der Nichtregierungsorganisation.

**14 Kälber Rosvadov 0´48“****Sprecher:**

Nach einigen Stunden hält ein Lastwagen mit polnischem Kennzeichen. Die Ladung: Mehr als 200 Kälber in 3 Etagen. Der Fahrer verschwindet in der Raststätte. Die Tiere werden nicht versorgt und bleiben sich bei Temperaturen um den Gefrierpunkt selbst überlassen. Nach 45 Minuten kehrt der Fahrer zurück und fährt auf die Autobahn Richtung Westen. Baumgärtner, Dronjic und die übrigen Beobachter fahren dem Lastwagen in zwei Autos mit Abstand hinterher.

**15 Dialog Tea Iris Milk 0´46“****Sprecher:**

Auf der langen Fahrt von Tschechien nach Frankreich sprechen Iris Baumgärtner und die slowenische Tierärztin Tea Dronjic über die Milchindustrie und Kälberexporte, die nach ihrer Überzeugung so gut wie nie nach geltendem Recht durchgeführt werden. Nachdem die Animal Welfare Foundation bei einer polnischen Transportfirma in der Vergangenheit



immer wieder Missstände bei Transporten beobachtete, schrieb die Organisation die polnische Veterinärbehörde und die EU-Kommission mit der Bitte um Aufklärung an. Keine Antwort aus Polen, ein Verweis auf geltendes Recht aus Brüssel. So antwortete die Kommission auch auf eine entsprechende Anfrage des Bundeslandwirtschaftsministeriums vom Januar 2022.

**Sprecherin:**

Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union regelt die EG-Verordnung Nr. 1/2005.

In Artikel 3 heißt es:

**Zitator:**

Niemand darf eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Darüber hinaus müssen folgende Bedingungen erfüllt sein: a) Vor der Beförderung wurden alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen. b) Die Tiere sind transportfähig. c) Die Transportmittel sind so konstruiert, gebaut und in Stand gehalten und werden so verwendet, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist.

**Sprecherin:**

Ganz junge Kälber, die noch auf Muttermilch oder Milchersatz angewiesen sind, dürfen nach dieser Verordnung nur dann länger als 9 Stunden befördert werden, wenn zusätzliche Bestimmungen eingehalten werden. In der Verordnung heißt es:

### **Zitator:**

Sind für die Fütterung von Tieren besondere Vorrichtungen erforderlich, so sind diese im Transportmittel mitzuführen. (...) Die Tränkevorrichtungen müssen stets voll funktionsfähig und so konstruiert und positioniert sein, dass sie für alle an Bord des Fahrzeugs zu tränkenden Kategorien von Tieren zugänglich sind.

### **Sprecher:**

Oft sind auch die 2 bis 4 Wochen alten Tiere weit länger als 9 Stunden unterwegs, bis sie abgeladen werden. Auf den LKW erhalten sie eine Elektrolytlösung statt Milchersatz. Das stillt zwar den Durst, aber nicht den Hunger. Und oft genug kommen sie an die Flüssigkeit gar nicht erst heran.

### **16 Iris Baumgärtner keine geeignete Tränke für Kälber 0´45“**

Jeder, der sich einen LKW kauft, will, dass der LKW so ausgestattet ist, dass er möglichst vom Lamm übers Schwein bis hin zum Rind und zum Pferd alles transportieren kann. Niemand will so einen spezialisierten LKW, und deshalb sind die meistens mit Schweinenippel-Tränken ausgestattet und noch mit Tränkebecken für Rinder, aber für Kälber gibt es keine geeigneten Tränken in solchen Fahrzeugen. Hinzu kommt noch, dass Wasser keine geeignete Nahrung für die Kälber ist. Milch oder Milchaustauscher, das würde das ganze Leitungssystem verstopfen und wäre schwer zu reinigen.

### **17 Iris Baumgärtner Telefon engl. Fahrt Truck is back 1´33“, darüber**

### **Sprecher:**

In der Nacht erreichen die NGO-Vertreterinnen und die EU-Parlamentarierin Frankreich. Sie nähern sich vorsichtig einer Kontrollstelle, einem Hof mit Stallungen, auf dem Tiere von Veterinären untersucht werden und sich ausruhen können. Iris Baumgärtner versucht, unentdeckt herauszufinden, wie es den tschechischen Kälbern geht.

**18 Iris Baumgärtner Undercover Kappelen 1'37" (Wortende 0'54")**

Ja, wir sind jetzt in Kappelen, das ist ein Ort im Elsass. Also da unten jetzt im Dunkeln, da sieht man jetzt noch ein Licht blinken, dort ist der Stall, wo die Kälber sind. Wir hören die ja jetzt auch ein bisschen Muhen. Aber im Stall sind alle Lichter aus. Also das sieht nicht so aus, als hätten die in der Zeit 200 Kälber füttern können. Das ist unmöglich. Das ist traurig, die waren ja schon die ganze Zeit hungrig. Die waren ja schon am Muhen, als wir die in Tschechien gesehen haben. Wir wissen ja nicht, wie viele Stunden die schon in Tschechien unterwegs waren.

**19 Strategiebesprechung engl. Kappelen 1'27", darüber****Sprecher:**

Bei der Lagebesprechung am nächsten Morgen diskutieren Tierschützer und die Europaabgeordnete. Die Kälber wurden nach der langen Fahrt nicht oder unzureichend versorgt. Davon sind sie überzeugt. Sie wollen die Polizei zu einer Kontrolle des Transports hinzuziehen. Doch heute sind alle Einsatzkräfte anderweitig gebunden. Staatspräsident Emmanuel Macron besucht an diesem Tag Besancon, die Kontrolle fällt erst mal aus.

**20 Abladen Kälber Kappelen Alain Müller LKW2 0'40", darüber****Sprecher:**

Die Gruppe entscheidet sich, aus der Deckung zu kommen und die Kontrollstelle zu besuchen, als gerade weitere Kälber von einem gerade neu eingetroffenen Lastwagen in die Ställe getrieben werden.

**21 Alain Müller Hotel Restaurant pour animaux 0'45", darüber****Sprecher:**

Alain Müller, der die Kontrollstation betreibt und in Europa und darüber hinaus mit Zuchtvieh handelt, gibt sich gastfreundlich, steht der Europaabgeordneten Rede und

Antwort. Hier gehe alles mit rechten Dingen zu, sagt er. Er betreibe so eine Art Hotel-Restaurant für Tiere. Gesundheit und Wohlergehen der Kälber würden überprüft, die Tiere ordentlich versorgt.

## **22 Kälber Alain Müller 1 2'13“, darüber**

### **Sprecher:**

In Müllers Ställen steht Tier an Tier. 500 Kälber, die auf der Reise von Tschechien nach Spanien sind. Sie sind 2-4 Wochen alt und ähneln Kalb Hilde aus Homberg/Ohm. Ihre Lautstärke lässt vermuten, dass sie verängstigt und hungrig sind. Im hinteren Teil der Stallung liegen sieben Tiere, die sich nicht an der allgemeinen Aufregung ihrer Artgenossen beteiligen. Sie sind apathisch, von der langen Reise erschöpft, vielleicht krank.

## **23 Alain Müller spricht mit Caroline 2'02“, darüber**

### **Sprecher:**

Im Gespräch mit Caroline Roose erläutert Müller, wie mit den Kälbern verfahren wird. Ja, der Tierarzt prüfe den Zustand der Tiere und stemple die Papiere ab. Das dauere meist nicht lang. Gefüttert würden sie, nachdem sie sich beruhigt haben. Ob die Kälber auch immer wie vorgeschrieben 24 Stunden auf der Kontrollstation bleiben?

## **24 Alain Müller ich bin nicht die Polizei 0'21“**

Die hatten jetzt eine Fahrt von 10 Stunden und die sind natürlich jetzt, müde würde ich nicht sagen, aber die haben Durst, die möchten etwas essen. Das gibt es immer mal, dass der LKW ein bisschen früher weg will, und da haben wir keine Macht. Ich bin nicht die Polizei.

### **Sprecher:**

Tierärztin und Aktivistin Tea Dronjic aus Slowenien sieht in solchem Verhalten ein Muster. Die Kontrollstellen fühlen sich nicht zuständig. Die Veterinäre stempeln die Papiere nach einer kurzen Visite ab, die Polizei hat keine Zeit. Die fast wertlosen Kälber werden nach ihrer Überzeugung so gut wie nie tierschutzkonform transportiert und versorgt. Und selbst wenn die Gesetze eingehalten werden: Für die erfahrene Veterinärin ist diese Praxis grausam.

### **25 Tea Dronjic Cruelty by definition 0'04"**

### **Sprecher:**

Alain Müller sieht das anders. Die Gesetze würden von Menschen gemacht, die keine Ahnung hätten. Er hält auch nichts von 24-stündigen Ruhepausen und bemüht einen eigenwilligen Vergleich.

### **26 Alain Müller Leute die keine Ahnung haben 0'56"**

Ich habe vieles mitzuteilen, ich habe viele Sachen zu sagen über Dinge, die geschrieben stehen (Gesetze), die für meinen Sinn Wahnsinn sind. Es geht nicht! Die Zeit ist zu lange. Voila. Das ist klar. Wenn sie von einem Punkt in Norddeutschland nach Südportugal in die Ferien fahren, möchten sie so schnell wie möglich ankommen. Sie machen eine Rast in Frankreich, essen ein Sandwich, trinken eine Cola oder ein Bier und sie fahren schnell nach Südportugal. Dann sind sie angekommen. Dann können sie schlafen, essen und haben Ruhe. So ist es auch mit den Kälbern. Voila. Das ist nur ein kleines Beispiel. Es gibt viele Sachen, die von Leuten geschrieben werden, Entschuldigung, dass ich das sage, die keine große Ahnung haben.

### **27 Debriefing Cafe Kappelen 2'12", darüber**



### **Sprecher:**

Zu den Leuten, die keine große Ahnung haben, gehört aus Sicht Müllers auch die Europaabgeordnete Caroline Roose.

### **28 Caroline Roose Reaktion Alain Müller 0´45“**

Je pense qu´il a dit certaine choses...

### **Sprecher: (Übersetzung Konsekutiv)**

Die grüne Abgeordnete ist Mitglied des Untersuchungsausschusses im Europaparlament zu Tiertransporten. Müller habe schon einige Antworten auf ihre Fragen gegeben, aber manches davon glaube sie nicht ganz. Auf die Frage, ob alle Tiere fit für den Transport waren, antwortete er zum Beispiel, die Kälber seien „tiermedizinisch untersucht“ worden. Da habe sie Zweifel, weil einige Tiere nicht in besonders guter Verfassung seien.

### **29 Kälber Alain Müller 2 1´15“, darüber**

### **Sprecher:**

Die Kälber haben in der Kontrollstelle bei Alain Müller erst eine Teilstrecke hinter sich. Sie werden weitere 10 bis 12 Stunden auf der Autobahn verbringen. Von einer Sammelstelle in Spanien aus werden sie auf Mastbetriebe verteilt, um in einigen Monaten geschlachtet zu werden. In Spanien, oder nach einem weiteren Transport über die EU-Grenzen hinaus.

Ina Müller-Arnke, Nutztierexpertin bei der Tierschutzstiftung Vier Pfoten, verfolgt die Entwicklung der Tiertransporte schon viele Jahre. Für 2019 hat sie aus den Angaben des europäischen Statistikamtes Eurostat und dem Whitepaper der Eurogroup for Animals, einem Dachverband der größten europäischen Tierschutzorganisationen, diese Zahlen ermittelt:

### **30 Müller-Arnke Zahlen 0'32"**

Also Deutschland hat im Jahr 2019 8,8 Millionen Geflügeltiere, fast alles Küken, und mehr als 71000 Schweine und über 52000 Rinder in Drittstaaten, also in Länder außerhalb der EU exportiert. Und in andere EU-Länder wurden 2019 von deutscher Seite aus 312 Millionen Geflügeltiere, 1,9 Millionen Schweine und mehr als 763000 Rinder und über 15600 Schafe transportiert.

#### **Sprecher:**

Der Transport lebender Tiere ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der durch europäische Verordnungen reguliert, aber von regionalen Behörden überprüft wird. Cem Özdemir, Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft, will das Problem grundsätzlich anpacken und in Berlin und in Brüssel für einen Systemwechsel in Landwirtschaft und Ernährung sorgen. Mit besseren Bedingungen für Landwirte und weniger Tiertransporten.

### **31 Cem Özdemir Systemänderung 0'30"**

Die Grundlage dafür ist, dass das Prinzip, wie wir es gegenwärtig haben, nämlich dass von dem einen Euro, den die Kunden an der Ladenkasse für Schweinefleisch ausgeben gerade Mal 21 Cent beim Landwirt und bei der Landwirtin ankommen, das geht künftig nicht mehr so. Das muss dringend geändert werden. Wenn es dem Tier besser geht, muss das eben auch der Bauer und die Bäuerin im Portemonnaie merken. Also: Weiter so geht nicht. Das Prinzip „wachse oder weiche“, immer höher, schneller, weiter, das ist nicht mehr tragbar.

#### **Sprecher:**

Der Juristin Julia Havenstein reicht das nicht. Sie widmet ihr berufliches Leben als Anwältin, Tierrechtsexpertin und Aktivistin dem Tierwohl. Seit 2003 begleitet die Vorsitzende der Tierschutzorganisation Animals' Angels Tiertransporte innerhalb der EU, in die Türkei und den Nahen Osten. Sie hat europäische Tiere bei 40 Grad an der bulgarisch-türkischen Grenze verdursten sehen, weil der Lastwagen nicht über



ausreichende Tränkvorrichtungen verfügte. Sie sah verletzte Rinder in Ägypten die an einem Bein aufgehängt per Kran vom Schiff auf den Lastwagen verladen wurden und weiß von lebenden Tieren, denen in Schlachthöfen im Nahen Osten aus reinem Sadismus die Augen ausgestochen wurden. Aber es sind nicht nur diese Horrorbilder bei Ferntransporten, die sie beschäftigen.

### **32 Julia Havenstein Gleichgültigkeit 1:02“**

Also das Schlimmste für mich, was ich so erlebe unterwegs bei den Transporten, ist die Gleichgültigkeit, die den Tieren entgegengebracht wird. Es müssen noch nicht einmal diese Extremfälle sein, aber einfach dieses: „Na ja, ich fahre mal los, weiß aber genau, das Tränkesystem auf dem LKW ist kaputt. Ich weiß also von vornherein, die Tiere werden nicht trinken können, aber was solls. Ist halt kaputt, konnte ich jetzt gerade nicht reparieren, aber ich fahre halt trotzdem mal los. Oder es ist kein Futter dabei, oder es ist nicht genug Einstreu, das heißt die Tiere stehen in ihrem Kot und Urin und es kümmert niemand, da einfach ein bisschen Stroh reinzutun oder den LKW, wenn er eh anhalten und abladen muss, einfach mal sauberzumachen. Für mich sind es die alltäglichen, kleinen Dinge, die so leicht zu verändern wären, die ich so schwer zu ertragen finde.

#### **Sprecher:**

Wie heißt es noch ziemlich schwammig in der EG-Verordnung: Lange Fahrten sollen - wenn möglich - vermieden werden. Zuständige Behörden sollen regelmäßig kontrollieren,...

#### **Zitator:**

...ob die angegebene Beförderungsdauer wirklichkeitsnah ist und ob bei der Beförderung die Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere die Beförderungs- und Ruhezeiten eingehalten worden sind.



### **Sprecherin:**

In der Verordnung werden auch weitere Details geregelt. Lastwagen, müssen über Belüftungseinrichtungen, Klimaanlage, Tränken und weiche Unterlagen verfügen. Kälber, die jünger als 10 Tage und Ferkel, die noch nicht 3 Wochen alt sind, sowie hochschwängere Kühe und Kühe unmittelbar nach der Geburt dürfen nicht transportiert werden.

### **Sprecher:**

Die Verordnungen und Gesetze gehen nach Meinung der Tierschützer nicht weit genug. Aber noch schlechter sieht es bei deren Kontrolle aus, ist Polizeihauptkommissar Peter Schilling überzeugt. Tierärztinnen und Polizei hätten einfach nicht genug Zeit. Schilling ist Dienstabteilungsleiter beim niedersächsischen Autobahnpolizeikommissariat in Winsen an der Luhe. Seit 30 Jahren versieht er dort seinen Dienst, seit 15 Jahren ist er für das Thema Tiertransporte zuständig, kontrolliert den Lastwagen mit Zuchtrindern, der unterwegs nach Usbekistan ist, den Transport vom Schweinezüchter aus Schleswig-Holstein nach Oldenburg. Außerdem hält er Seminare zum Thema, pflegt den Kontakt zu den Veterinärämtern. Auch nach seiner Erfahrung geht es bei Tiertransporten selten gesetzeskonform:

### **33 Peter Schilling 80% der Transporte nicht rechtmäßig 0´30“**

Ich würde behaupten, dass, wenn man es eng sieht, 80% der Transporte beanstanden kann. Es sind oftmals nur Kleinigkeiten, es sind oft aber auch, gerade wenn es um Flächen und Rückenfreiheit geht, große Sachen. Aber da wird dann immer gestritten ohne Ende. Da wird über die Zentimeter gestritten, da wird über die Flächen gestritten, da wird über das Gewicht der Tiere gestritten. Also das ist ein Thema ohne Ende und da wird sicher jeder auf seiner eigenen Meinung beharren.

### **34 Fahrt innen, 5´52“, darüber**



### **Sprecher:**

Peter Schilling und sein Team können zwar Gewicht und Platzangebot prüfen, Ordnungswidrigkeiten feststellen und Verwarnungsgelder verhängen, für weitergehende Maßnahmen muss die Polizei allerdings Tierärztinnen hinzuziehen. Die Veterinärinnen haben aber oft keine Zeit.

Die Kontrollfahrt zum Maschener Kreuz ist Routine. Auf den Autobahnen A1, A7 und A39 werden Rinder, Schweine und Geflügel von Sammelstellen zum Schlachthof transportiert und Zuchttiere auf lange Reisen geschickt, auch über die Grenzen der Europäischen Union hinaus. Ein Lastwagen mit dänischem Kennzeichen und der Aufschrift „Levende Dyr“ fällt Schilling auf. Er lenkt das Fahrzeug zunächst auf den nächstgelegenen Parkplatz.

### **35 Peter Schilling Kontrolle Papierlage 1´12“**

Der hat geladen...Schlachtschweine. „Danish Crown“ ist da der Betreiber des Schlachthofs. Wir sind dabei, erst einmal die Papierlage zu prüfen. Und wir sind jetzt schon so weit, dass wir sagen können, er ist zumindest leicht überladen. Bei den Flächen wird es jetzt schwierig. Wir werden jetzt einmal schauen. Wahrscheinlich werden wir gleich zur Waage fahren, damit wir ein Gewicht haben, vorwerfbares Gewicht. Und dann werden wir schauen, was die einzelnen Tiere wiegen. Bis 120 Kilo müssen sie 0,55 Quadratmeter mindestens haben, und wenn sie deutlich drüber liegen, brauchen sie 0,7. Wenn er in dem 0,5er-Bereich ist alles gut, dann kann er mit seinen 170 Tieren weiterfahren. Wenn er allerdings deutlich drüber liegt, dann brauchen die 0,7 Quadratmeter und dann müssen wir uns überlegen, wie es weitergeht, ob wir eventuell an der Sammelstelle etwas abladen müssen oder wie auch immer.

### **36 Peter Schilling berät sich mit Kollegen 0´28“; darüber**

#### **Sprecher:**

Der Lastwagen muss auf die Waage. Die gibt es bei einer Tier-Sammelstelle, die ein gutes Stück entfernt ist, aber auch bei einem Lebensmittel-Lager ganz in der Nähe. Der erfahrene Polizist erklärt dem Fahrer den Prozess:

### **37 Peter Schilling spricht mit Fahrer 0´23“, darüber**

#### **Sprecher:**

Ein paar Kilometer weiter auf der Waage zeigt sich: Der Transporter ist eindeutig zu schwer.

### **38 Schweine auf dem Transporter 0´47“, darüber**

#### **Sprecher:**

Die Schweine, eng an eng auf drei Etagen, sind auf ihrer ersten Reise, die auch ihre letzte sein wird, verängstigt, versuchen sich Platz zu verschaffen, schauen durch enge Gitter nach draußen.

Im Gespräch mit der Polizei versucht der Fahrer, die Kontrolle kurz zu halten, um rechtzeitig im Schlachthof anzukommen.

### **39 A Fahrer 1. Kontrolle in 15 Jahren 0´56“, Dialogbeginn 0´21“ darüber Sprecher**

#### **(englisch: )**

Das ist wirklich seine erste Kontrolle?

Ja, sagt der Fahrer. Ernsthaft?

Ja!

Und wie lange transportiert er schon Tiere?

15 Jahre, 3 Fahrten pro Woche.

Die Kontrolle? Eine Katastrophe, findet der Fahrer.

Bei 40 Arbeitswochen sind das 120 Fahrten im Jahr, in 15 Jahren 1800, bei durchschnittlich 170 Schweinen sind das mehr als 300.000 Tiere. Und nur eine Kontrolle.

#### **40 Fahrer diskutiert mit Peter Schilling 0'37"**

##### **Sprecher:**

Er diskutiert weiter mit Peter Schilling, erläutert, wie viele Schweine in drei Lagen untergebracht sind und das doch alles ganz in Ordnung sei. Schilling leuchtet mit seiner Taschenlampe in die Ladefläche, klettert auf seine Leiter, um auch auf den oberen Decks Zustand, Größe und Platz für die Tiere zu begutachten.

#### **41 Peter Schilling Kontrolle am Lastwagen 0'31"**

Wo man drauf achten muss, ist natürlich, dass man versucht, alle Decks so ein bisschen in Augenschein zu nehmen. Oftmals wird auf dem oberen Deck ein bisschen gemogelt. Da wird dann ein bisschen mehr gepackt. Also ich hatte da schon 35 Tiere in einer Gruppe, weil das Gitter fehlte, beziehungsweise die das einfach nicht ausgeklappt hatten.

##### **Sprecher:**

4 von 5 Transporten sind zu beanstanden, hatte Schilling gesagt. Der dänische Schweinetransport ist ein kleines Beispiel dafür, wie wider besseren Wissens Lastwagen auf die Straße geschickt werden, die dort eigentlich nichts verloren haben. Das fängt schon bei dem Formular an, dass ein Viehtransportunternehmen bei einer EU-Datenbank eingeben muss.

## **42 Peter Schilling Papiere 0´55“**

Die Firma stellt den Antrag. Das wird online eingegeben, von wo nach wo sie die Tiere transportieren, wie lange der Transport dauert, wie viele Tiere sie transportieren. Dann wird das genehmigt, abgestempelt und wird vor der Abfahrt von einem dänischen Veterinär abgenommen. Aber es war jetzt auch hier wieder von Anfang an klar, dass es eigentlich zu schwer ist, weil das schon allein die Berechnungen und die Frachtbriefe hergeben. Er hätte so nicht losfahren dürfen, spätestens nach dem Blick in die Papiere. Die Transporteure berufen sich darauf: Wir wissen nicht, wie schwer die Tiere sind. Manchmal sind sie schwer, manchmal leichter. Das sind die üblichen Ausreden, die man zu hören kriegt. Aber man könnte ja theoretisch auch zu einer Waage fahren, bevor man dann auf die große Reise geht und das noch einmal richtig checken. Aber das macht natürlich keiner, weil der Aufwand zu groß ist.

### **Sprecher:**

Ein zu großer Aufwand, um Regeln zum Schutz der Tiere einzuhalten. Der Umstand, dass der dänische Fahrer in 15 Jahren ein einziges Mal kontrolliert wurde und das Verwarnungsgeld in Höhe von 55 Euro für die Überladung dürften keine abschreckende Wirkung haben. Selten gelingt es Schilling gemeinsam mit dem Veterinäramt, einen unrechtmäßigen Transport zurückzuschicken oder eine Vermögensabschöpfung durchzuführen, also den Fuhrlohn des Transportunternehmens einzuziehen.

## **43 Abschied Peter Schilling Fahrer nach Kontrolle 0´25“, darüber**

### **Sprecher:**

Beim nächsten Mal kontrollieren wir noch genauer, sagt Peter Schilling dem Fahrer, der in ein paar Tagen auf der selben Strecke Ferkel transportieren will.

**Sprecherin:**

Den in Deutschland zuständigen Veterinärämtern gelingt es oft nicht, die Voraussetzungen für einen Transport ausreichend zu kontrollieren, beklagen Tierschutzorganisationen immer wieder. Besonders gravierend ist das bei Langstreckentransporten in nicht-europäische Drittländer. Daher werden die - wohl auch wegen der lauten Kritik daran - nur noch von wenigen der zuständigen Veterinärämter genehmigt.

**Sprecher:**

Zu diesen wenigen gehört auch die Behörde im brandenburgischen Landkreis Teltow-Fläming.

Auf Anfrage nach einem Interview schreibt das Presseamt des Kreises:

**Zitator:**

Selbstverständlich beantwortet das Veterinäramt gern Ihre Fragen, bittet aber um Verständnis, dass (nach immer wieder einseitiger und nicht objektiver Berichterstattung) niemand als Gesprächspartner zur Verfügung steht.

**Sprecher:**

Brandenburg verbietet solche Langstreckentransporte nicht – und so ist es den Veterinärämtern überlassen, sie zu erlauben. Auf die schriftliche Frage, ob das so bleibt, antwortet das Presseamt des Landkreises Teltow-Fläming:

**Zitator:**

Das können wir nicht vorhersagen. Die Abfertigung von Lebendtiertransporten gehört zu unseren Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung, die können wir uns nicht aussuchen. Wenn Organisatoren Anträge auf eine Abfertigung bei uns stellen, dann haben wir die rechtlichen Bedingungen zu prüfen. Sollten alle Anforderungen an einen

Tiertransport in der Planung und anhand der objektiv vorgefundenen Bedingungen bei der Abfertigung erfüllt sein, sind wir zur Genehmigung verpflichtet.

### **Sprecher:**

Die Bundesländer Schleswig-Holstein, Bayern und Hessen haben dagegen bereits 2019 Tiertransporte in nicht-europäische Drittländer untersagt.

Aus gutem Grund, meint Priska Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in Hessen. Recherchen von Tierschutzorganisationen und Erfahrungen der Behörden würden belegen, dass die Bedingungen für eine Abfertigung nicht vorhanden sind.

### **44 Priska Hinz Hessischer Sonderweg 1:04“**

Die Grundlage war eine Reise unserer Tierschutzbeauftragten mit Veterinärinnen und Veterinären aus Hessen und anderen Bundesländern auf der Route nach Kasachstan, und die haben einmal geschaut: Wo gibt es wirklich die Stationen, wo Tiere ausgeladen werden, gefüttert werden, getränkt werden. Wo können sie sich hinlegen, ausruhen, um dann weitertransportiert zu werden. Und die haben festgestellt, dass es zwar die Routen gibt, aber dass es diese Stationen nicht gibt. Das war für uns endgültig der Anlass zu sagen, wir stoppen diese Exporte, wir machen ein hessisches Verbot sozusagen. Wir halten das bis heute durch, wobei man ehrlicherweise dazu sagen muss: Wir haben es nicht alleine in der Hand, weil die Tiere dann teilweise über andere Länder oder Staaten verschifft werden oder verfrachtet werden.

### **Sprecher:**

Zum Beispiel über Brandenburg. Was den Leidensweg der Tiere noch einmal verlängert. Die Gesamt-Bilanz des Veterinäramtes Teltow-Fläming für 2021:

### **Zitator:**

225 Genehmigungen mit 52.900 Tieren (...) nach Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, Kosovo, Kroatien, Litauen, Niederlande, Pakistan,



Panama, Paraguay, Polen, Rumänien, Russland, Schweden, Spanien, Tschechien, Ukraine, Ungarn, USA, Weißrussland, Ägypten und Österreich.

### **Sprecher:**

Der Brandenburgische Landkreis Teltow-Fläming gehört also weiterhin zu den wenigen Landkreisen, die Tierexporte über lange Strecken abfertigen. Exporteure aus anderen Bundesländern bringen ihre Tiere daher zur Abfertigung dorthin.

Dabei hatte Ursula Nonnemacher, Verbraucherschutzministerin von Brandenburg 2020 versucht, die Langstreckenexporte per Erlass zu verbieten. Die Veterinäre im Landkreis Teltow-Fläming verweigerten einem Transportunternehmen daraufhin weisungsgemäß die Papiere. Doch das Transportunternehmen klagte dagegen und das Verwaltungsgericht gab ihm recht. Die Fahrt musste genehmigt werden. Das Veterinäramt dürfe nur eine "Wirklichkeitsnähe von Angaben" prüfen, eine "Wahrheitsprüfung" gehe zu weit, so die Begründung.

Das Veterinäramt Teltow-Fläming genehmigte 2020 daher auch einen Transport nach Russland, obwohl zu erwarten war, dass die zulässige Tiefsttemperatur von 5 Grad deutlich unterschritten würde. Die Behörde muss mehr leisten, um sich gesetzeskonform zu verhalten, sagt Tierschützerin Ina Müller-Arnke.

### **45 Müller-Arnke Temperaturen 0´12“**

Das heißt, der Veterinär muss nicht nur prüfen, wie ist heute das Wetter in Deutschland, sondern er muss prüfen, wie ist das in 6 Tagen in Usbekistan. Wenn es dort minus 20 Grad sind, dann darf der nicht losfahren.

### **Sprecher:**

In Deutschland genehmigen nur einige wenige Veterinäramter fast alle Langstreckentransporte. Einzelvorstöße lösen die Probleme also nicht. Nur eine europäische Lösung könnte das Tierleid beenden.





### **Sprecherin:**

2020 setzte das EU-Parlament einen Untersuchungsausschuss ein zur Prüfung von mutmaßlichen Verstößen bei der Anwendung von EU-Rechtsvorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport und damit verbundenen Vorgängen innerhalb und außerhalb der EU, den so genannten ANIT-Ausschuss. Nach 18 Monaten Ermittlungen stimmte das Europäische Parlament im Januar 2022 über die Vorschläge zum Tierwohl bei Transporten ab.

### **46 Stella Kydiadides Nicola Beer EP Debatte 20\_01\_22 1'05“, darüber**

#### **Sprecher:**

EU-Kommissarin Stella Kydiadides lobte zur Eröffnung der Debatte die Arbeit des Ausschusses als lohnende Investition in die nachhaltige Zukunft Europas, die Tieren ein besseres Leben garantiere. Sie sei davon überzeugt, dass das Parlament die zukünftige Überarbeitung geltenden Rechts unterstütze. Es lohne sich, zuzuhören und über 15 Änderungsanträge abzustimmen.

Sitzungspräsidentin Nicola Beer, liberale Abgeordnete aus Deutschland, bedankte sich bei der Kommissarin und eröffnete die Debatte

### **46 Stella Kydiadides Nicola Beer EP Debatte 20\_01\_22 1'05“ aufblenden bis Ende.**

#### **Sprecher:**

Ein bedeutsamer Moment. Zum ersten Mal präsentierte ein Ausschuss, der sich mit dem Tierwohl beschäftigte, seine Ergebnisse und brachte Anträge zur Abstimmung.

## **47 Ausschnitt Tilly Metz EP inkl. Ansage 0´37“, darüber**

### **Sprecher:**

Tilly Metz, grüne Parlamentarierin aus Luxemburg und Ausschuss-Vorsitzende bedankte sich für die Aufgabe und ermutigte das Parlament, für die weitgehenden Empfehlungen zu stimmen.

Stunden später verlas Sitzungspräsidentin Nicola Beer das Abstimmungsergebnis.

## **48 Nicola Beer verliest Abstimmungsergebnis 3´17“, darüber**

### **Sprecher:**

Unter dem Strich: Die EU-Parlamentarier fordern Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten, die Missstände nicht beheben und Transportverbote bei extremen Temperaturen. Fahrer sollen den Tierarzt alarmieren, wenn Tiere krank oder verletzt sind. Lastwagen sollen Überwachungskameras erhalten und Kälber, die noch keine vier Wochen alt sind, sollen mit Ausnahmen nicht mehr transportiert werden dürfen. Ein Transportverbot für Jungtiere aller Arten unter fünf Wochen erhielt keine Mehrheit. Auch bei der Höchstdauer für Transporte folgten die Parlamentarier nicht den Vorschlägen des Untersuchungsausschusses. Es bleibt bei den zugelassenen 29 Stunden im LKW und zeitlich unbegrenzten Transporten auf dem Schiff.

„Die Parlamentarier sollten sich schämen“, kommentierte die Tierschutzorganisation PETA. Agrarwissenschaftlerin Lisa Kainz vertritt die Organisation als Fachreferentin für die Rechte der Tiere in der Ernährungsindustrie.

## **49 Lisa Kainz Peta Enttäuscht über EU Parlament 0´44“**

Also wir sind wirklich sehr enttäuscht über die Abstimmungsergebnisse im EU-Parlament. Das liegt einfach daran, dass dieser ANIT, also der Untersuchungsausschuss, zu lasche Forderungen gebracht hat in Bezug auf die Realität,



die die Tiere eben ertragen müssen auf den Transporten. Wir sind sehr enttäuscht über diese Entscheidung und hoffen natürlich, dass im Nachhinein auch von Cem Özdemir noch nachgelegt wird, damit sich wenigstens auf Deutschland-Ebene noch eine strengere Regulierung der Tiertransporte einspielt.

**Sprecher:**

Doch Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir hält Alleingänge für problematisch.

**50 Cem Özdemir Deutscher Alleingang 0´11“**

Nationalen Regelungen zum Tiertransport in Drittstaaten sind wohl rechtlich enge Grenzen gesetzt. Deshalb ist aus unserer Sicht wichtig, dass solche Verbote nicht durch Transporte in andere Mitgliedsstaaten umgangen werden können.

**Sprecher:**

Allerdings prüft das Ministerium zurzeit einen Vorstoß des Bundesrates mit der Forderung, mittelfristig die Langstreckentransporte zu beenden.

**51 Cem Özdemir bedauert EP-Empfehlungen 0´25“**

Wir wollen die Probleme des Tierschutzes beim Transport in Drittländer lösen. Die Empfehlungen des Europaparlamentes bedaure ich sehr. Sie sind weit hinter dem zurückgeblieben, was wir uns gewünscht haben, nämlich der expliziten Empfehlung eines Transportverbotes bestimmter Tiere in Drittstaaten. Da haben sich offenbar wirtschaftliche Überlegungen bedauerlicherweise durchgesetzt.

**Sprecher:**

Die Zeit drängt: Das EU-Parlament hat im Januar 2022 lediglich Empfehlungen ausgesprochen. Diese sollen Ende 2023 in der EU-Kommission Thema werden, um von dort zurück ans Parlament überwiesen zu werden. Erst dann kann eine neue Verordnung verabschiedet werden. Das könnte knapp werden, glaubt die Vorsitzende des Untersuchungsausschusses, denn im Frühjahr 2024 stehen Europawahlen an.

Jede Veränderung der Rechtsprechung wirkt sich direkt bei den Landwirten aus, erklärt Landwirt und Verbandsfunktionär Volker Lein. Die Umsetzung der EU-Empfehlung, sehr junge Kälber nicht mehr transportieren zu dürfen, hätte Folgen für seinen Betrieb.

### **53 Volker Lein Längere Verweildauer Kälber 0'50"**

Das heißt jetzt faktisch, wenn ich jetzt mal mit dem Kalb den Weg weiter zeichne von der Kuh Hilde. Dann heißt das, 28 Tage muss es hierbleiben, mindestens, gehen wir mal von 30 Tagen aus. Jetzt sind es 14 Tage. Das heißt, ich muss 2 Wochen mehr Platz schaffen, und dann muss es in eine Gruppe. Und diese Gruppenhaltung, die bedeutet dann natürlich einen massiven Aufwand, weil man dann im Prinzip Ställe bauen müsste, aber wir haben uns innerbetrieblich dazu entschlossen, das nicht zu tun, sondern die Tierzahl auf dem Betrieb nochmal zu reduzieren, also den Weg, den wir schon seit 4,5 Jahren gehen, noch weiterzugehen.

### **Sprecher:**

Neben der rechtlichen Betrachtung spielt für die Hessische Landwirtschaftsministerin Priska Hinz auch eine Rolle, was bei den Tiertransporten überhaupt sinnvoll ist. Wenn es um Zuchttiere geht, ist der Export in vielen Fällen unsinnig, gibt sie zu bedenken. Deutsche Hochleistungskühe enden im Nahen Osten schnell auf dem Schlachthof.

### **54 Priska Hinz Zuchttier Export 0'49"**

Wir wissen aus vielen Berichten, die auch belegt sind, dass die Tiere, die zur Zucht transportiert werden, vor allen Dingen in Drittstaaten, es geht also um Drittstaaten, dass die dort in der Regel gar nicht zur Zucht verwendet werden können, weil die sozusagen auf die Bedingungen hingezüchtet wurden, die wir hier haben. Auf unser Hochleistungsgetreide, was sie fressen, auf unsere Lebensbedingungen, in denen die Tiere hier gehalten werden. Dann kommen die in ein Land, wo sie wenig zu fressen



kriegen, wo sie ganz andere Temperaturen haben, und dann leben die vielleicht eineinhalb, zwei Jahre dort und dann werden sie zum Schlachter verbracht.

### **Sprecherin:**

Der Wert des Handels mit lebenden Tieren innerhalb der EU belief sich 2018 laut EU-Parlament auf fast 9 Milliarden Euro.

### **55 Julia Havenstein Money makes the world go round 0´05“**

Money makes the world go round, und das ist der Grund, warum wir auch nicht weiterkommen wirklich.

### **Sprecher:**

...sagt Animals Angels-Vorsitzende Julia Havenstein. Nutztierexpertin Lisa Kainz von PETA geht weiter:

### **56 Lisa Kainz Peta Mafiöse Strukturen 0´23“**

Also hier hat sich wirklich ein teilweise mafiöses System etabliert, in dem es um unfassbar viel Geld geht. Wir sehen es an anderen Industriezweigen: Wenn es um so viel Geld geht, dann ist der Wille zu täuschen und auch der Wille, den Verbrauchern und Verbraucherinnen ein falsches Bild vorzugaukeln, riesen, riesengroß.

### **57 Müller-Arnke Lobbyismus und Tierschutz 0´44“**

Ja, das ist ja die Wurzel allen Übels. Dass die Fleischlobby oder auch die Transportlobby oder die Leute, die das Interesse daran haben, die Tiere maximal auszunutzen und den maximalen Profit da rauszuschlagen, die sitzen in allen möglichen Aufsichtsräten. Und das zu durchbrechen, das sind ja wirklich Netzwerke, die über Jahrzehnte aufgebaut wurden, und klar, die Tierschutzorganisationen sind auch gut vernetzt. Wir haben auch gute Drähte in bestimmte Bereiche, aber trotzdem: Wenn sich die Politiker letzten Endes von diesen Lobbys einnehmen lassen und es geht dann doch wieder nur ums Geld, dann ist es immer sehr schwer für den Tierschutz.

**Sprecher:**

Ergänzt Ina Müller-Arnke, Nutztierexpertin bei der Tierschutz-Stiftung Vier Pfoten. Was die Tierschützerinnen mit diesem Lobbyismus meinen, lässt sich mit Hilfe der Daten einer Studie der Universität Bremen im Auftrag der Umweltorganisation NABU nachvollziehen.

**Sprecherin:**

Zwischen 2013 und 2018 wies die Studie 560 Verflechtungen nach, die Interessenskonflikte nahelegen. Besonders Abgeordnete von CDU und CSU im deutschen Bundestag und EVP-Parlamentarier im Europaparlament waren demnach nicht nur Mitglieder in Agrarausschüssen, sondern hatten gleichzeitig auch Ämter in Bauernverbänden. Reformen und Verschärfungen würden dadurch auf Lobby-Druck hin verschleppt.

**Sprecher:**

Solange solche Verflechtungen die Agrarpolitik beeinflussen, glaubt Tierschützerin Müller-Arnke, wird sich auch in Sachen Tierwohl wenig bewegen können.

**58 Müller-Arnke Geld 0'26"**

Geld steht immer über Allem. Das ist also in so eine Art Perversion geraten, dass wirklich diese Grausamkeit, die wir den Kreaturen, den Tieren, den fühlenden Lebewesen antun, für Viele irgendwie ausgeblendet wird. Es interessiert viele von diesen Profiteuren wirklich überhaupt nicht.

**Sprecher:**

Fleisch sei ein Stück Lebenskraft, textete die Marketing-Gesellschaft der deutschen Agrarindustrie 1967. Und scheinbar hallt der Slogan bis heute nach. Die Folge: Laut statistischem Bundesamt werden in Deutschland jeden Tag 2 Millionen Tiere getötet und zu Fleisch verarbeitet.



Tierschützerin Julia Havenstein bringt es auf den Punkt:

### **59 Julia Havenstein Milch und Fleisch ohne Tierleid geht nicht 0´12“**

Nutztierwirtschaft ohne Ausbeutung der Tiere, das heißt also Konsum von Milch oder Fleisch oder auch anderen tierischen Produkten, ohne Tierleid ist das nicht möglich. Das ist ganz klar.

#### **Sprecher:**

Weniger Tiertransporte, würdigere Tiertransporte sind aus ihrer Sicht kaum möglich. Das Problem ist für sie ein sehr grundsätzliches. Nutztiere werden als Waren, nicht als Lebewesen gesehen.

Das hat Tradition.

#### **Sprecherin:**

Die Philosophie beschreibt mit wenigen Ausnahmen bis ins 18. Jahrhundert keine besondere Wertschätzung und keine Verantwortung des Menschen gegenüber anderen Lebewesen. Erst im 18. Jahrhundert beschäftigen sich englische Sozialreformer mit der Leidensfähigkeit von Tieren und leiten daraus eine Verantwortung des Menschen gegenüber dem Tier ab.

1975 erscheint das Buch „Animal Liberation“, „Die Befreiung der Tiere“ des australischen Philosophen Peter Singer. Die Schrift wurde ein Bestseller.

### **60 Peter Singer Suffering and Moral 0´28“**

To me, that´s a very fundamental insight... ..towards it.

#### **Sprecher:**

Ausgangspunkt für Singers Überlegungen war, in der Tradition der englischen Philosophen, die Frage des tierischen Leidens. Individuelles grausames Quälen von Lebewesen, aber auch industrielle Produktion von Fleisch und der Transport von Tieren

zum Zweck, deren Leben nach der Fahrt zu beenden, sind nach seiner Auffassung moralisch nicht zu rechtfertigen.

Diese Gedanken spielen bei den Tiertransporten bislang keine große Rolle.

Während NGOs wie PETA einen radikalen Umbau zu einer ökologisch-veganen Landwirtschaft fordern, setzen Bundesregierung und Landesministerien zunehmend auf eine „re-Regionalisierung“ mit weniger Tieren, lokaler Schlachtung, Versand von Fleisch und Spermien statt lebendigen Tieren. Vorstellungen, die Landwirt und Bauernverbands-Vizepräsident Volker Lein begrüßt - wenn die Bedingungen stimmen.

### **61 Volker Lein Schlachten vor Ort 0´48“**

Ja, der gesunde Kompromiss machts. Ich bin kein Freund von diesen einseitigen Forderungen. Wenn man dann sagt: Schlachten vor Ort, dann brauchen wir auch Schlachthöfe. Sie können ja genauso beobachten wie wir, dass einer nach dem anderen kleinen Schlachthof geschlossen wird. Und das ist ja auch ein Problem der Tiertransporte. Früher waren die Transporte auch für unseren Betrieb bei weitem nicht so weit in Kilometern, da es mehr Schlachtstätten gab, die Stück für Stück nacheinander geschlossen werden und wurden. Und das heißt dann: weitere Transporte. Auch die ökologische Landwirtschaft hat damit ihre Probleme, nicht nur die konventionellen Betriebe, denn die wollen ja noch regionaler sein. Das heißt, dann hat die Politik auch die Aufgabe, für das passende Umfeld zu sorgen, d.h. diese Möglichkeit zu schaffen, dass wir Regionalität auch leben können als Produzent.

### **Sprecher:**

Regionalisierung ist eine Preisfrage, sagt der Chef des Hessischen Milchkuhbetriebes. Es geht um eine qualitativ andere Verteilung von EU-Subventionen, aber auch um Verbraucherpreise, die steigen müssten. Weniger Fleischkonsum, würde die Zahl von Tiertransporten deutlich reduzieren.

Bislang steigt die Fleischproduktion weltweit allerdings stark an. In der EU hat sich der Anstieg immerhin leicht abgeschwächt.





Vielleicht wird die jüngere Generation mit ihren veränderten Ernährungsgewohnheiten zur Lösung des Problems beitragen.

**Sprecherin:**

Für den Fleischatlas 2021 wurden 1.227 Deutsche im Alter von 15 bis 29 Jahren befragt. 10,4 Prozent der jüngeren Menschen ernähren sich nach eigenen Aussagen vegetarisch, 2,3 Prozent vegan. Doppelt so viele junge Menschen wie im Durchschnitt der gesamten Bevölkerung essen damit kein Fleisch.

**Sprecher:**

Tierschützerin und Veterinärin Madeleine Martin sieht darin mehr als einen Modetrend.

**61 Martin Schluss mit Grillen 0'57"**

Wir, also ich sag jetzt mal meine Generation, sind noch die Grillgeneration. Es war ein Status. Je mehr Fleisch man aß, desto wohlhabender schien man. Wenn meine Babyboomer-Generation mal weg ist, dann ist Schluss mit Grillen. Zudem muss man noch etwas sehen, was in Europa noch überhaupt nicht diskutiert wird, aber in anderen Ländern mit Millionenetats unterstützt wird. Das Fleisch, ich nenne es jetzt mal so, aus dem Reagenzglas. Dann müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass wir wahrscheinlich zusätzlich zu den veganen, vegetarischen Dingen auch noch Fleisch haben werden, das nicht mehr von Tieren kommt. Spannend für mich ist, wenn Sie mit Würdenträgern reden, gleich ob das im Bund oder im Bundesland ist: Das wird komplett negiert. Aber Zukunft sollte man nicht negieren.

**Sprecher:**

Mehr Laborfleisch, weniger Fleischkonsum. Diese Entwicklungen könnten dafür sorgen, was dem Gesetzgeber in Deutschland und Europa noch nicht gelungen ist: Veränderungen in Viehwirtschaft und Fleischindustrie zu bewirken, die weniger Tiertransporte zur Folge haben.

... hören, was dahinter steckt!

## **Absagesprecherin:**

Sie hörten: Frachtgut Tier - Doku über länderübergreifende Viehtransporte  
Von Andreas Horchler

Es sprachen: Hannes Jaenicke, Mathias Znidarec und Anika Baumann

Ton und Technik: Melanie Inden und Josuel Theegarten

Gitarre und Sounds: Der Autor

Regie: Leonhard Koppelman

Redaktion: Dorothee Meyer-Kahrweg

Eine Produktion des Hessischen Rundfunks für das ARD-Radiofeature, 2022