



Durch Europa gekarrt

Warum die qualvollen Tiertransporte kein Ende nehmen.

Der Import und Export von Rindern, Schweinen und Geflügel ist ein Riesengeschäft.

THOMAS HÖDLMOSE

Die Filmaufnahmen von den zusammengepferchten Rindern, Schafen und Schweinen sind schwer zu ertragen: Lastwagen sind irgendwo im Niemandsland abgestellt. In den Anhängern strecken durstige Kälber ihre Zungen aus den Luken und lecken an Eisenstangen. Hier ein totes Kalb, ausgemergelt am Boden liegend, dort ein Rind, das in dem völlig verdreckten Transporter den eigenen Kot frisst. Kranke Tiere, die sich kaum noch auf den Beinen halten können. Ein Bulle, der völlig geschwächt zu Boden sinkt.

Das, was sich hier an der EU-Außengrenze zur Türkei abspielt, haben Teams mehrerer europäischer Tierschutzorganisationen über Jahre beobachtet und gefilmt. Bei 247 von 352 inspizierten Lastwagen wurden Verletzungen der EU-Bestimmungen festgestellt. Und an der Grenze hört das Martyrium noch nicht auf, es geht weiter bis zum Zielort, wo die Tiere oft mit Gewalt aus den Transportern geholt und dann ohne Betäubung geschlachtet werden. So beschreiben es unisono Insider und Tierschützer.

Innerhalb der EU werden laut Angaben des VCÖ jährlich mehr als 360 Millionen Rinder, Schweine, Schafe, Ziegen und Pferde lebend transportiert. Dazu kommen über eine Milliarde Stück Geflügel.

Millionen Tiere werden jedes Jahr aus Ländern wie Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Ungarn in die Türkei, den Libanon, nach Algerien und Ägypten verfrachtet. Zwei Wochen alte Milchkälber werden vom Norden und Osten Europas nach Spanien zu spezialisierten Milchmastbetrieben transportiert. „Diese Kälber müssten nach neun Stunden getränkt werden. Die sind von Milchflüssigfutter abhängig. Sie bekommen aber weder Milch noch Milchaustauscher noch Elektrolyte, sondern nur Wasser“, sagt Alexander Rabitsch, praktischer Tierarzt und ehemaliger Tiertransportinspektor aus Kärnten.

Aus Österreich wurden laut den jüngsten vorliegenden Zahlen der Österreichischen Agentur für Ernährungssicherheit im Jahr 2016 knapp 25 Millionen Zucht-, Mast-, Schlacht- und andere Tiere in verschiedene EU-Länder geliefert. Umgekehrt wurden 18 Millionen Tiere aus EU-Ländern nach Österreich gebracht. Im Vorjahr hatten laut aktuellen Zahlen des Gesundheitsministeriums rund 14.900 Tiertransporte mit knapp 27 Millionen Tieren ihren Ursprungsort in Österreich. 25 Millionen Tiere wurden in 25.000 Tiertransporten nach Österreich eingeführt.

Selbst wenn die EU-Regeln eingehalten werden, ist der Transport für die Tiere mit großen Strapazen verbunden. Rinder etwa dürfen 14 Stunden transportiert werden, nach einer Stunde Ruhepause kann die Fahrt für weitere 14 Stunden fortgesetzt werden. Schweine können bis zu 24 Stunden ohne Pause transportiert werden. Pferde dürfen bis zu 24 Stunden transportiert werden und müssen nur alle acht Stunden getränkt und gefüttert werden. Für eine ausgewachsene Kuh mit 550 bis 700 Kilogramm sind lediglich 1,3 Quadratmeter Platz beim Transport vorgesehen.

Und: Was passiert, wenn ein Transporter einmal die EU verlassen hat, wagt ohnehin niemand zu sagen. Eigentlich müssten die Tierschutzbestimmungen laut einer Entscheidung des EU-Gerichtshofes bis zum Zielort eingehalten werden. Tatsächlich schaut aber keiner mehr hin, wenn der Transporter die EU verlassen hat. Genau hier müsste die Politik ansetzen, sagt der Salzburger Tiertransportinspektor Manfred Pleidl. „Die EU müsste schauen, dass es in den Bestimmungsdestinationen zugelassene Kontrollstellen gibt, damit die Tiere dort versorgt und von Amtstierärzten kontrolliert werden können.“

Dass man Rinder, Schafe, Schweine und Hühner über so weite Strecken lebend transportiert, hat vor allem einen Grund: Es ist ein Riesengeschäft. Landwirte könnten beispielsweise für Zuchtkalbinnen in der Türkei bis zu doppelt so hohe Preise erzielen, sagen Insider. Bevor der Türkei-Markt in den vergangenen Wochen eingebrochen ist, gingen 50 Prozent der österreichischen Zuchtrinderexporte in die Türkei – im Jahr 2017 waren das 17.500 Zuchtrinder.

Beim Schlachtvieh wiederum wäre ein Kühltransport teurer als der Lebendviehtransport. „Die Inne-

rien müssten dann anders als Karkassen und getrennt von diesen transportiert werden“, sagt Tierarzt Rabitsch. Wieder anders müsste man Nebenprodukte der Schlachtung wie große Blutgefäße, Unterfüße oder Schädel transportieren. „Oder alles wird gefroren transportiert, das gilt dann aber nicht als frisch geschlachtet.“

Weil es nur ums Geschäft gehe, holten viele Fahrer keinen Tierarzt für kranke Tiere, kritisiert Madeleine Petrovic, Präsidentin des Wiener Tierschutzvereins. „Verendete Tiere werden großteils von Versicherungen gedeckt. Es ist ein grausames und für Menschen schlechtes Geschäft. Fleisch von derart gemarterten Tieren hat einen Stresshormongehalt, der jenseitig ist.“ Ein großes Problem sei die mangelnde Kontrolle, sagt Petrovic. „Es gibt nicht genügend Kontrollorgane, außerdem wird geschwindelt, was das Zeug hält. Wenn Firmen Förderungen kriegen, müsste das EU-Recht bis Armenien eingehalten werden. Nur wer kontrolliert dort? Niemand. Wenn sie es nicht einmal schaffen, in Österreich ausreichend zu kontrollieren.“ Wer sich nur ein bisschen mit dem Tierleid auf den Transportern beschäftige, müsse entsetzt sein. „Ich habe selbst gesehen, wie gestandene Landwirte bitterlich geweint haben, weil sie die Bilder nicht mehr ertragen haben.“ Die Veterinärbehörden würden auf Druck der Landwirtschaftslobby oft nicht so genau hinschauen, sagen Insider. Anders sei es nicht zu erklären, dass Tiertransporte von Mitteleuropa nach Usbekistan abgefertigt würden. Obwohl jeder wisse, dass es dort auf weiten Strecken nicht einmal die von der EU vorgeschriebenen Ablademöglichkeiten zum Pausieren gebe.

Allerdings könne jeder Konsument etwas tun, damit das Leid auf der Straße weniger werde, sagt Tierschützerin Petrovic. Etwa, indem man genau auf die Herkunft der Produkte achte. „Wenn Fleisch sehr preisgünstig ist und kein Gütesiegel hat, können Sie davon ausgehen, dass da mit großer Wahrscheinlichkeit anonymes Billigfleisch drinnen ist.“ Einen Hoffnungsschimmer gibt es auch, was die Kontrollen betrifft. Die könnten in Zukunft besser werden, hofft Tierarzt Rabitsch: „Wir machen über NGOs Schulungen von Autobahnpolizei und Veterinärbehörden. Ich hoffe, dass das bald greifen wird.“

Der Experte für Tiertransporte: Alexander Rabitsch.

BILD: SN/PRIVAT

