



# ABFALLPRODUKT KALB

DIE AUSWÜCHSE DER INDUSTRIELLEN MILCHPRODUKTION

# Liebe Leserinnen und Leser,

welchen Wert haben Vorschriften, die ständig missachtet und nicht durchgesetzt werden? Deren Verletzung keine Konsequenzen haben? Ich würde sagen: Keinen. Es gibt Branchen, in denen Vorschriften mehr Papiertiger denn tatsächliche Verhaltensregeln sind. Eine dieser Branchen sind Tiertransporte und hier ganz besonders Kälbertransporte. Mangelnde Kontrollen, Lücken in Vorschriften, aber auch kriminelle Energie kennen bei Kälbertransporten wortwörtlich keine Grenzen (siehe Bericht Seite 7).

Artikel drei der EU-Tierschutztransportverordnung regelt, dass Tiere entsprechend ihrer Bedürfnisse und spezifischen Ernährungserfordernisse transportiert werden müssen. Nicht abgesetzte Kälber, die noch auf Muttermilch angewiesen sind, müssen also entweder Milch oder Milchersatz bekommen. Auf dem Papier ist das so, in der Realität nicht. Bei keinem Langstrecken-Kälbertransport. Das wissen die abfertigenden Veterinärämter, das wissen die Ministerien und Gesetzgeber der EU-Mitgliedsstaaten, das wissen die EU-Kommission und eben auch die Profiteure der Missachtung: die Milchbetriebe, die von diesen Transporten abhängig geworden sind und die Transporteure, die damit ihr Geld verdienen (siehe Bericht Seite 13).

In den Jahren von 1996 bis 2000 wurde das „Abfallprodukt Kalb“ kurz nach der Geburt getötet. Staatlich gewollt und subventioniert. Rund 140 Euro bekam der Tierhalter für die Beseitigung eines männlichen Kalbes. Die Öffentlichkeit war empört über diese Beseitigungspolitik, die unter dem Namen Herodes-Prämie bekannt wurde. Mit Inkrafttreten der EU-Tierschutztransportverordnung im Jahre 2007 wollte man der Öffentlichkeit eine aus Tierschutzsicht vertretbare Lösung bieten, die nicht gewollten Kälber loszuwerden. Es entwickelte sich eine wahre Milch-Industrie. Mit 3,8 Millionen Milchkühen allein in deutschen Betrieben und entsprechend vielen Kälbern (siehe Artikel Seite 3).

Für die Kälber sind die „Beseitigungstransporte“ zu Mastbetrieben in ganz Europa tagelange Qualtransporte. Die EU-Tiertransportverordnung mag bestenfalls eine gute Absicht sein. In der Realität ignoriert sie, dass es für Kälbertransporte keine geeigneten Fahrzeuge gibt und die Transport- und Versorgungszeiten nicht dem entsprechen, was die Tierbays brauchen. Entsprechend gibt es von unserer Seite und von Fachleuten aus der Wissenschaft seit Jahren Kritik.



Unsere Teams im Einsatz. Kontrolle eines Kälbertransportes von Polen nach Spanien.

Iris Baumgärtner, AWF|TSB-Projektleiterin Tiertransporte, bemängelt seit über 20 Jahren, dass „Kälber wie Abfall“ behandelt werden (siehe auch Interview ab Seite 18).

Wir sind regelmäßig mit Einsatzteams unterwegs, um Kälbertransporte zu dokumentieren. Wir schauen in die dreistöckig beladenen Transporter mit bis zu 280 Tieren. Wir schauen genau hin. Es sind Massentransporte. Das Einzeltier verschwindet in der Menge. Nicht für uns. Jedes Augenpaar ist ein Wesen, mit Gefühlen, Schmerzempfinden, Hunger- und Durstgefühl. Deshalb haben wir wiederholt auch den Leidensweg eines Kalbes genauer dokumentiert. Eine Herausforderung besonderer Art, bei so vielen ähnlich ausschauenden, aber eben nicht identischen Individuen (siehe Bericht Seite 11).

Derzeit wird der „Papiertiger“ EU-Tierschutztransportverordnung überarbeitet. Eine einmalige Chance, die Wirklichkeit der Kälbertransporte in die neue Verordnung verbindlich einfließen zu lassen. Ob das gelingt, das wissen wir nicht. Aber damit es gelingen kann, müssen wir massiv weiter auf die Entscheidungsprozesse Einfluss nehmen. Mit Fakten. Wir sind die Augenzeugen der täglichen Vergehen an den Kälbern. Wir bleiben im Einsatz. Bitte helfen Sie uns dabei mit Ihrer Spende.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre

*York Ditfurth*  
York Ditfurth

*Rebecca Linge*  
Rebecca Linge

**So helfen Sie – Ihre Spende gegen Tierquälerei!**

Spenden-Konto Schweiz: PC 80-20750-0 IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0

Spenden-Konto Deutschland: 540 020 84 IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84

BIC: HELADEF1HAN BLZ: 506 500 23, Sparkasse Hanau

# Abfallprodukt Kalb

Eine Kuh gibt Milch, wenn sie ein Kalb geboren hat. Eigentlich ist die Milch für das Kalb. In den letzten Jahrzehnten ist Milch allerdings zu einem lukrativen Industrierohstoff geworden. Sie wird in der Kosmetik-, Auto- und Lebensmittelindustrie eingesetzt. Das Kalb ist ein Abfallprodukt dieser Rohstoffgewinnung. Um die Milch zu vermarkten, wird sie dem Kalb weggenommen. Deshalb wird es oft schon am ersten Tag von seiner Mutter getrennt. Egal, ob bio oder konventionell. Milchersatz erhält es aus einem Nuckeleimer.

Die Tiernutzungsindustrie unterscheidet zwischen „Milchrassen“ und „Fleischrassen“. Milchkühe sind auf Milchmenge gezüchtet. Ihre Milchleistung hat sich durch Zuchtmaßnahmen seit 1950 fast vervierfacht und liegt heute bei über 8.000 kg pro Jahr. 30 Prozent der Kälber bleiben auf den Betrieben und werden später selbst zur Milchkuh. Sobald sie ein Kalb bekommen hat, wird sie wieder künstlich befruchtet. Damit die Milch pausenlos fließt. Nach durchschnittlich 2,5 Geburten lässt ihre Milchleistung nach. Im Alter von 4,5 Jahren werden Milchkühe geschlachtet. Die natürliche Lebenserwartung liegt bei ungefähr 20 Jahren.

Männliche Kälber aus der Milchindustrie haben dagegen kaum einen ökonomischen Nutzen. Sie geben keine Milch und setzen weniger Fleisch an als ihre Artgenossen aus den „Fleischrassen“. Ihre ersten Lebenswochen verbringen sie in Einzelglus, in der dritten Lebenswoche werden sie verkauft. Die Aufzucht lohnt sich kaum. Anfang Oktober kostete ein „Nutzkalb schwarzbunt ab Hof“ 66,60 Euro. Manche der Kälber werden in der Massentierhaltung für Rindfleisch gemästet. Andere werden schon als Kälber geschlachtet. Davon profitiert auch die Schweiz: 20 Prozent des Fleisches wird importiert.




Foto: Sterbendes Kälbchen bei Ankunft in der Sammelstelle Vic, bei Barcelona, Spanien.

## MILCH ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

In Deutschland liegt der Selbstversorgungsgrad bei Milch über 100 Prozent. Das heißt, es wird mehr Milch „produziert“ als konsumiert. Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung schreibt: „Die Milcherzeugung ist nicht nur der wichtigste Betriebszweig in der deutschen Landwirtschaft. Mit 3,8 Millionen Kühen ist Deutschland zudem größter Milcherzeuger der EU“. In der Schweiz wird günstige Milch aus der EU veredelt.

Die Wirtschaftlichkeit vieler Milchbetriebe hängt von den Milchpreisen ab. Je niedriger der Milchpreis, desto mehr Milch muss produziert werden. Je mehr Milch, desto mehr Kälber werden geboren. Und vor allem die männlichen Kälber müssen entsorgt werden. Auch die meisten Biokälber landen in der konventionellen Mast.

Mit vierzehn Tagen werden die Kälber zu Sammelstellen transportiert und von dort zur Mast in die Niederlande, nach Belgien, Frankreich, Italien und Spanien. Von dort werden einige zur Schlachtung in Drittländer exportiert. Den wahren Preis der Milch zahlen Mutter und Kind.



# Auswüchse der Milchindustrie

## DURCH SPEZIALISIERUNG AN DIE SPITZE

Der Milchsektor macht heute 15 Prozent der landwirtschaftlichen Produktion in der EU aus. Millionen von Kälbern werden deshalb quer durch Europa und darüber hinaus transportiert. Die Länder sind jeweils auf eine Aufgabe spezialisiert: Die Hälfte aller Kälberexporte innerhalb der EU kommt aus Deutschland. In den Niederlanden gelten laschere Haltungsbedingungen, deshalb konzentriert sich das Land auf die Kälbermast. Wegen geringer Produktions- und Futterkosten eignet sich Spanien besonders gut für die Bullenmast. Von dort werden die Tiere per Schiff in den Nahen Osten exportiert. Um die Nachfrage zu decken, importiert Spanien immer mehr Kälber aus anderen EU-Ländern.

*Mit dem Kalbfleisch erzielen die Niederlande jährlich einen wirtschaftlichen Wert von 6,2 Milliarden Euro, Spanien mit Rindfleisch 3 Milliarden Euro. Wie konnte es so weit kommen?*





## ÜBERPRODUKTION IM NACHKRIEGSEUROPA: MILCHSEEN UND BUTTERBERGE

Nach dem Krieg herrschten in Europa Mangelwirtschaft und Hunger. Um Lebensmittel bezahlbar zu machen, beschloss die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft eine gemeinsame Agrarpolitik. Überschüssige Produkte aus der Landwirtschaft kaufte der Staat zu Festpreisen auf. Die Folge: Besonders viele Menschen wollten von den guten Konditionen profitieren. Es kam zur Überproduktion. Der Staat lagerte überschüssige Ware und verkaufte sie etwa als Weihnachtbutter besonders günstig. Erst 2007 waren die staatlichen Lagerbestände vollständig abgebaut.

Milchindustrie bedeutet, dass die Kälber direkt nach der Geburt ihren Müttern weggenommen werden und in solchen Iglus verwahrt werden, bis sie in einen Mastbetrieb gebracht werden.

Um der Überproduktion Einhalt zu gebieten, führte Europa 1984 die Milchquote ein. Jedes Land durfte nur eine begrenzte Menge Milch „herstellen“, sonst gab es Strafzahlungen. 2015 wurde die Milchquote abgeschafft. Es wurden wieder mehr Kälber geboren und die Exportzahlen stiegen stark an.

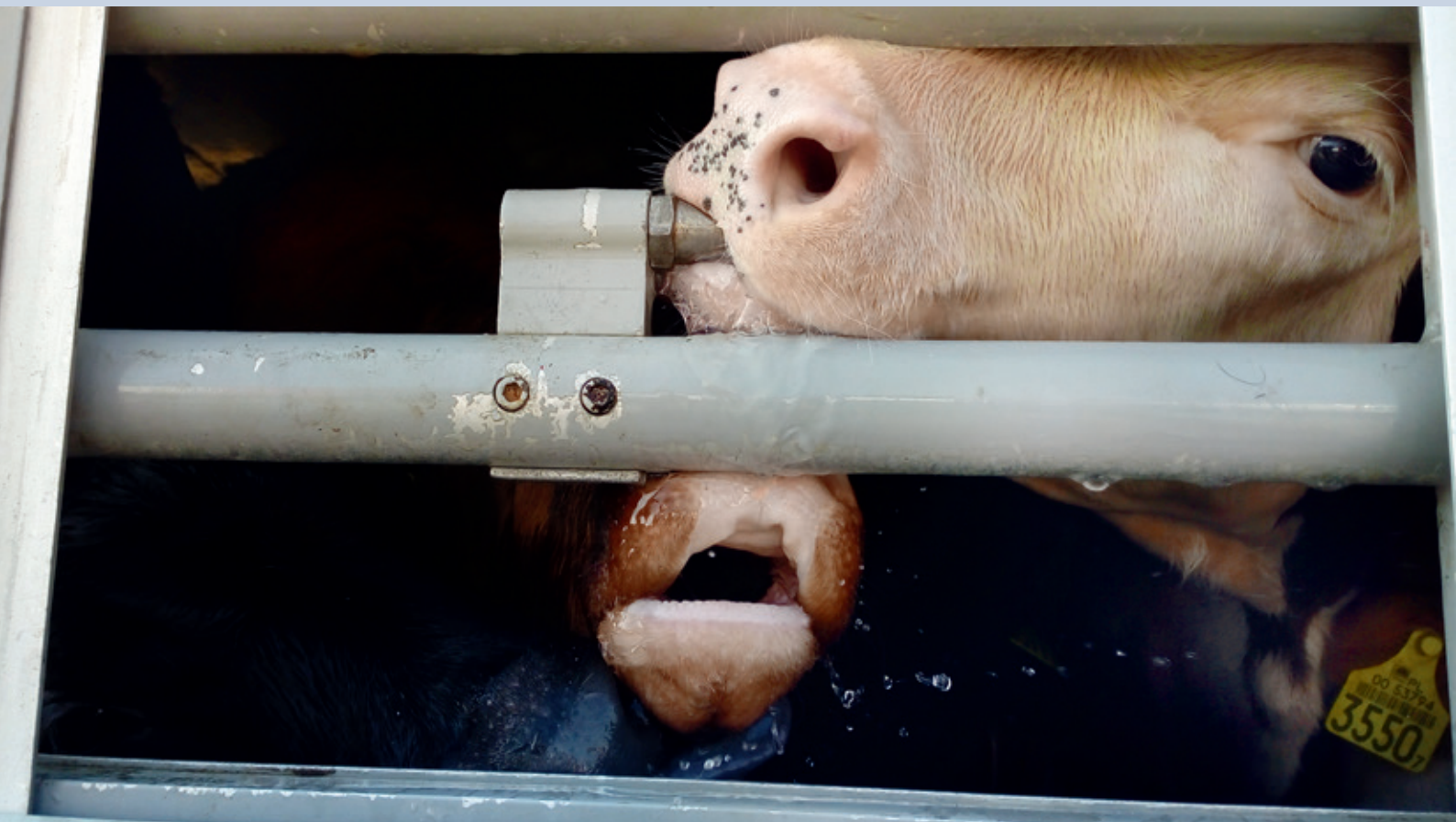
Ab den 1990ern erhielten Landwirtschaftsbetriebe direkte Beihilfen anstelle von Preisgarantien. Die Beihilfen waren allerdings an die Fläche gebunden. Mit Folgen: Das sogenannte Höfesterben begann. Kleine Betriebe gingen in die Insolvenz, während große Betriebe weiter wuchsen. Zwischen 2003 und 2015 stellten 27,5 Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe ihr Geschäft ein. Gleichzeitig vervielfachte sich die Milchleistung der Kühe, sodass genauso viel Milch mit weniger Kühen produziert werden konnte. Die Massentierhaltung war längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme.

## „HERODES-PRÄMIE“: AUFTRAGSMORD

Zwischen 1996 und 2000 bezuschusste die EU die Tötung von Kälbern kurz nach der Geburt.

**140 Euro erhielten Landwirt\*innen für jedes tote, männliche Kalb jünger als 20 Tage aus der Milchindustrie. Die Idee war, die Fleischpreise trotz des Überangebots zu stabilisieren.**

Diese Zahlung wurde „Herodes-Prämie“ genannt. Sie brachte doppelt so viel ein wie der Verkauf eines „Nutzkalbs“. Wegen ethischer Bedenken wurde die Prämie in Deutschland nie ausgezahlt. Stattdessen wurde sie indirekt umgesetzt: Kälber wurden nach Frankreich transportiert und dort geschlachtet.



Hunger und Durst sind Leidensfaktoren auf langen Transportstrecken. Kälber sind auf Muttermilch oder Milchaustauscher angewiesen. Diese können aber auf dem Transporter nicht gefüttert werden. Mit dem Tränkenippel für Wasser kommt das Kalb nicht zurecht. Dieser ist für Schweine.

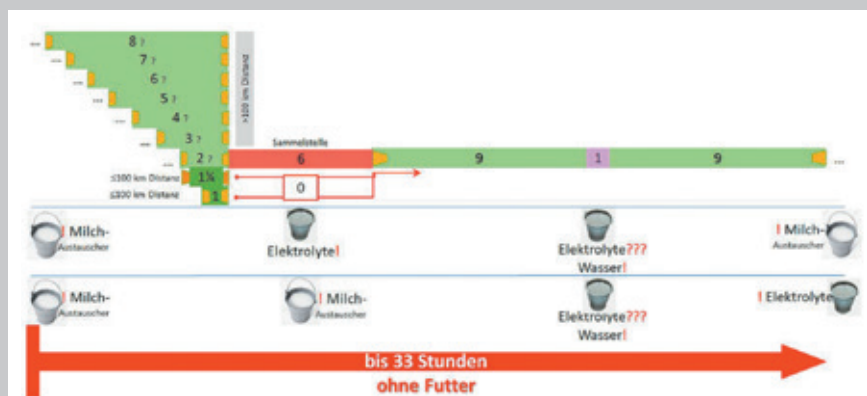


Eine typische Transportstrecke. Laut EU-Tierschutztransportverordnung sollen Tiertransporte so kurz wie möglich gehalten werden. Für Kälber ist die tagelange Fahrt eine lebensbedrohende Belastung.

## Warum Kälber nicht auf Transporter gehören

Nicht entwöhnte Kälber leiden während des Transports unter Durst und tagelangen Nahrungsentzug. Nur Milch oder Milchersatz kommt für sie als Futter in Frage, da ihr Körper Heu und Wasser noch nicht verstoffwechseln kann. Die

Versorgung mit Milch ist auf den Transportern nicht möglich. Wenn überhaupt, wird unterwegs Wasser angeboten, das für die Kälber ungeeignet ist. Trotzdem werden Transporte mit Säuglingen genehmigt.



Tiere müssen „in angemessenen Zeitabständen mit Wasser und Futter, das [...] ihrer Art und Größe angemessen ist, versorgt“ werden. Für Kälber bedeutet das Milch, nicht Wasser. In der Realität bekommen Kälber 33 Stunden oder länger weder Milch noch Milchersatz.

Grafik: Dr. Alexander Rabitsch.

# Die Ausweichmanöver der Transportbranche

## Warum polnische Transporter für deutsche Kälbertransporte eingesetzt werden.

Inzwischen ist es ein normaler Vorgang, dass polnische Transportunternehmen deutsche Kälbertransporte durchführen. Um jedoch nicht den schwarzen Peter nach Polen zu verschieben, das wäre zu einfach: Die Verantwortung für diese Transporte liegt v. a. in Deutschland. Nehmen wir einen der vielen Fälle aus Süddeutschland, Bad Waldsee. Von hier wurden tausende Kälber nach Spanien verfrachtet. Zur Mast. Wöchentliche Routine. Gegen diese Transporte leisten wir seit Jahren Widerstand. Unsere Berichte haben im Dezember 2020 das baden-württembergische Landwirtschaftsministerium veranlasst, die Veterinärbehörden aufzufordern, keine Langstrecken-Kälbertransporte mehr zu genehmigen. Die Freude darüber währte nur kurz. Per Gerichtsbeschluss des Verwaltungsgerichts Sigmaringen wurde der Minister-Erlass zum wertlosen Papier. Eigentlich könnte und müsste das Ministerium nachlegen. Unser Eindruck: Der Erlass war politisch motiviert. Minister Hauk kann jetzt sagen, er hätte alles versucht, ohne den Kälberexporteuren jedoch geschadet zu haben. Für die Durchführung der Tiertransporte sind die EU-Mitgliedsländer und in Deutschland die Bundesländer verantwortlich. Die Durchführung muss gesetzeskonform sein. Ist sie aber nicht. In keinem Fall bei Kälbertransporten.

### Die EU-Verordnung ist eindeutig

In Artikel 3 der EU-Tierschutztransportverordnung (TTVO) steht u. a.

**... die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen.**

**... die Tiere werden in angemessenen Zeitabständen mit Wasser und Futter versorgt, das qualitativ und quantitativ ihrer Art und Größe angemessen ist.**

Bezogen auf nicht entwöhnte, also auf Muttermilch angewiesene, junge Kälber gibt die TTVO vor, dass diese bis zu neun Stunden befördert werden können. Danach müssen alle Tiere ausreichend Ruhe bekommen und nötigenfalls gefüttert werden können. Was diese „Säuglinge“ benötigen, kann nur durch Amtstierärzte und Sachverständige und nicht durch Fahrer und Arbeiter beurteilt werden.

Die TTVO geht noch weiter. So müssen die für einen Tiertransport eingesetzten Fahrzeuge die Vorgaben erfüllen. In Kapitel VI wird ausgeführt: Futtermittel müssen mitgeführt werden, die den Fütterungsbedürfnissen (Milch oder Milchaustauscher) der Tiere während der Beförderung gerecht werden. Und, ganz wesentlich für Kälber: Die



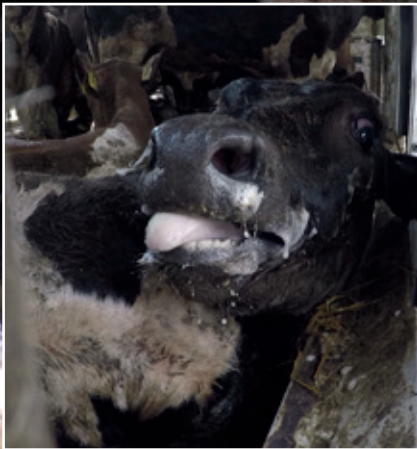
Manche Fahrer sind kooperativ und lassen uns per Leiter auch die oberen Ladendecks kontrollieren. Hier finden wir zwei sterbende Kälbchen.

Tränken im Fahrzeug müssen gewährleisten, dass sie von ALLEN Tieren erreichbar und bedienbar sind. Da diese Anforderungen fahrzeugtechnisch nicht erfüllbar sind, hat nach unseren Kenntnissen nur ein Fahrzeug in Bayern eine temporäre Zulassung für den Transport von Kälbern.

### Deutsche Transportwünsche werden von polnischen Firmen erfüllt

Das KälberKontorSüd (KKS) ist ein Unternehmen der Rinderunion Baden-Württemberg e.V. und der Viehzentrale Südwest. „Seit 2009 vermarkten wir erfolgreich mehr als 1.000 Kälber pro Woche“, bewirbt das KKS seine Dienstleistungen für die Milchbetriebe. Im Angebot: Wöchentliche Abholung, Höchstpreise und Vermarktungsprogramme. Für den Transport arbeitet KKS mit der Firma Interexpress-Trans zusammen. Ein polnisches Unternehmen. Das ist praktisch, denn in Polen erhalten sogar in Deutschland ausranzierte Kälbertransporter eine Zulassung. Selbst solche, die offensichtliche keine Versorgungsmöglichkeit für Kälber eingebaut haben.

Je länger der Transport, desto größer der Stress. Hunger, Durst und dreckige, stinkende Einstreu schwächen die sehr jungen Tiere. Manche kommen nicht mehr auf die Beine. Ihre Leidensgenossen trampeln ungewollt auf ihnen herum.



### Fortdauernder Rechtsbruch – unzureichende Ermittlungen der Behörden

Das Verwaltungsgericht lässt den Ministeriumserlass zum Schutz der Kälber gegen die Wand fahren. Die Veterinärämter müssen wider besseres Wissen Kälbertransporte genehmigen. Wenn ein polnisches Unternehmen die Fahrzeugzulassung hat, dann ist diese gültig. Überall in der EU. Aber: Das geschieht selbst dann, wenn das betreffende Transportfahrzeug nur für die Tierarten Rind, Schwein, Schaf und Ziege zugelassen ist, nicht aber ausdrücklich für Kälber.

Die EU-Kommission weist in einer Antwort auf unsere Anfrage vom Dezember 2020 darauf hin, dass eine allgemeine Zulassung eines Transportfahrzeuges für Rinder NICHT für Kälber gilt, die auf Milch oder Milchaustauscher angewiesen sind. Punkt.

Wir haben deshalb das polnische Veterinäramt in Opole, zuständig für die Zulassung der Tiertransportfahrzeuge der Firma Interexpress-Trans, schrift-

lich um Überprüfung der Tränkesysteme gebeten. Die Antwort der Veterinärbehörde auf unsere Beschwerde ist skandalös: Am Tag der Kontrolle habe man kein Fahrzeug angetroffen, um es einer Inspektion zu unterziehen. Der Transporteur hätte aber versichert, alle Fahrzeuge seien mit Gummisaugern ausgestattet, um die Kälber mit Elektrolytlösung versorgen zu können. Zusätzlich gäbe es in jedem Fahrzeug sechs Eimer, um die Kälber unterwegs zu füttern.

Die Tränkenippel sind nicht geeignet, das ist mehrfach begründet. Rund 200 Kälber auf drei Ladeebenen und mithilfe von sechs Eimern zu versorgen, ist nicht möglich. Die Fahrer müssten in die niedrigen Ladeebenen reinkriechen und das Trinken jedes einzelnen Tieres überwachen. Das würde Stunden dauern und die erlaubte, maximale Transportzeit von 19 Stunden sprengen.

### Betrug, um der Form Genüge zu tun

Seit Jahren dokumentieren wir die Tricks und Betrügereien der Transpor-

teure und Versorgungsstellenbetreiber, um ein Transportverbot zu erreichen. Besonders dreistes Vorgehen zeigen unsere Videoaufnahmen von 2017. Im Zeitraum von Mai bis Oktober konnten wir wiederholt filmen, wie Kälber weder im Fahrzeug versorgt noch zur Versorgung abgeladen wurden. Dazu muss man wissen, dass es für die Kontrolle des Transportes ein automatisches Protokollsystem gibt. Dieses hält mehrere Daten fest. Auch wann ent- und beladen wird. In der Theorie. Wird die Laderampe geöffnet, registriert ein Sensor: „Laderampe geöffnet“. Mehr aber auch nicht. Die Tiere könnten also auf dem Transporter bleiben. So wiederholt geschehen und von unseren Einsatzteams dokumentiert. Wir haben das angezeigt. Die einzige Folge: Der Versorgungsstall hat Sichtschutz installiert.

Wir haben nicht lockergelassen. In Kooperation mit einer Partnerorganisation erhielten wir Videoaufnahmen aus dem Innern der Versorgungsstelle. Sie stammen vom Juli 2020. Diese bestätigen erneut, dass die Versorgung der Kälber nicht gewährleistet ist.





Nach Ankunft stehen die Kälber zehn Monate in solchen Mastpferchen. Sie sind eng, dreckig und oft matschig. Manche Tiere sterben hier nach den langen Transporten.

## Vorsätzlicher und fortgesetzter Verstoß gegen Tierschutztransportverordnung

Kälber können im Transportfahrzeug nicht versorgt werden. Aber selbst dort, wo man technisch in der Lage wäre, die Kälber angemessen zu behandeln und zu versorgen, wird betrogen und missandelt.

Auszug aus einem Protokoll unseres Einsatzteams: *Kontrollstelle T3B in Frontenaud am Abend des 7. Juli 2020. Wir warten auf einen Kälbertransport aus Bad Waldsee, der jeden Moment ankommen müsste. Gegen 20 Uhr erreicht er den Versorgungsstall. Auf drei Ebenen sind vorwiegend schwarzbunte Kälbchen geladen. Die Fahrer entladen die Kälber selbst. Mehrfach schlagen sie mit den Treibpaddeln auf Rücken und Kopf. Der eine Fahrer tritt ein Kalb brutal in die Seite. In der Videoüberwachung sind acht Pferche zu sehen. Noch sind keine Trinkmöglichkeiten vorbe-reitet. Das geschieht nach und nach, jedoch nicht in allen. Die Fahrer gehen sich umziehen und machen Pause im Führerhaus ihres LKW.*

**Die Videoauswertung:** Die Kälber sind sich selbst überlassen, unruhig, und blöken ohne Unterlass. Einige trinken, andere versuchen es vergeblich. Sie bleiben unversorgt wie jene, die einfach vergessen wurden. Niemand füllte Flüssigkeit nach während der Unterbringung der Tiere. Die Auswertung der Videoaufnahmen legt nahe, dass die Mehrzahl der Kälber während der Unterbringung nicht zur Ruhe kommt und mit Futtersuche beschäftigt ist.

Nach einer Stunde, um 21:30 Uhr, kommen die Fahrer zurück. Die Kälber werden zurück auf den Transporter getrieben. Mit Schlägen, mit Tritten, mit Geschrei. Im Versorgungsstall wäre im Gegensatz zum Transportfahrzeug eine individuelle Versorgung möglich gewesen. Statt den Tieren wie vorgeschriebenen 24 Stunden Pause und Versorgung zu geben, geht der Transport weiter auf einem Fahrzeug, das keine Zulassung für Kälbertransporte haben dürfte.

## Ein Rechtsbruch unter den Augen der Gerichte

Die Genehmigung und Durchführung eines langen Transports nicht abgesetzter Kälber ohne ausdrückliche Zulassung und Eignung des Fahrzeugs steht nicht im Einklang mit der Tierschutztransportverordnung und ist daher rechtswidrig. Die Rechtskonformität kann auch nicht dadurch hergestellt werden, dass nach neun Stunden Beförderung an einer Kontrollstelle abgeladen und nach ca. zwei Stunden wieder aufgeladen und weiter transportiert wird. Dies ist im Gegenteil eine erhebliche zusätzliche Belastung für die Kälber und ein weiterer Verstoß gegen EU-Recht.

Seit 2022 werden offiziell keine Kälber mehr von Bad Waldsee nach Spanien genehmigt. Neues Zielland sind die Niederlande. Es ist jedoch ziemlich sicher, dass viel Kälbchen dennoch in spanischen Mastbetrieben landen.

# Milch – Todbringer für Millionen Kälber

## Die Geschichte von Marek

Vor zwei Wochen wurde Kalb Marek geboren. Als eines von rund 400 Kälbchen auf einem Milchviehbetrieb in Tschechien. Er könnte auch in Deutschland, Dänemark, Frankreich geboren worden sein. Die Logik der Milchbetriebe ist überall dieselbe: pro Kuh ein Kalb pro Jahr, damit die Milch fließt. In der EU rund 20 Millionen mal.

Marek ist ein Holstein-Frisian Kalb. Eine Rasse, die nur auf hohe Milchleistung gezüchtet ist. Marek ist aber männlich und damit nutzlos. Er wird niemals Milch geben können. Sein Leben kostet Geld. Verdienen kann man mit ihm nur, wenn er möglichst billig dort hingebacht wird, wo man ihm unter günstigen Bedingungen wenigstens ein wenig Fleisch auf die Rippen mästen kann.

Marek ist noch ein Säugling, auf Muttermilch angewiesen. Trotzdem wird er verladen. Ziel ist ein auf Bullenmast spezialisierter Betrieb in Spanien. Wir kennen die Route. Sie wird wöchentlich mehrfach befahren.

Wir folgen Marek, denn es ist anzunehmen, dass sein Transport genauso wenig korrekt verläuft wie all die anderen zuvor. Denn eines ist Tatsache: Marek kann wie alle hunderttausende Kälber vor ihm und 230 Kälber mit ihm auf dem Transporter unterwegs nicht versorgt werden (siehe Bericht S. 6). Es ist ein Hungertransport. Das macht es billiger für den Exporteur. Nach 980 km kommt Marek in Frankreich an. In einen sogenannten Versorgungsstall, oder wie es im Beamtenjargon heisst: kontrollpost. Aber nichts deutet auf Kontrolle hin und schon gar nichts auf die vorgeschriebene Versorgung und Ruhepause.

Es ist Nacht. Wir beobachten das Geschehen versteckt. Zwei LKW leuchten mit ihren Scheinwerfern die Wand des Stalls an. In den Transportern wird das Licht angeschaltet. Während sie rangieren, hören wir das erbärmliche Muhen von mehr als 400 Kälbern. Es ist mehr ein Schreien, Hunger und Durst müssen gewaltig sein nach 14 Stunden Fahrt ohne Versorgung.





Kälbchen brauchen Hilfe, um das Trinken aus einem Nippelleimer zu lernen. Dieser Arbeiter führt den Nippel zum Mund und löst mit der Hand den Saugreflex aus. Erst dann beginnt das Kälbchen zu saugen. Deshalb würden Nippel-Tränken während Transporten nur funktionieren, wenn jedes einzelne Kälbchen Hilfe bekäme.

Marek und seine Leidensgenossen hätten spätestens vor fünf Stunden Milch oder Milchaustauscher bekommen müssen. So die Vorschrift auf Transporten. Wäre er bei seiner Mutter, bekäme er alle vier Stunden Milch. Genau dann, wenn er sie braucht. Natürliche Bedürfnisse sind etwas anderes als die Logistik eines Beseitigungstransportes.

Aber auch nach der Entladung keine Versorgung der Kälbchen. Die Lichter gehen aus, die Menschen machen Feierabend. Die Tore sind verschlossen. Auch das macht diese Transporte billiger. Kein Futter, keine Nachtschicht.

12 Stunden später bekommen die Kälber erstmals Elektrolytlösung statt Milch. Dank der Bilder versteckter Kameras entdecken wir Marek, wie er in einer dicht gedrängten Gruppe hin- und hergetrieben wird. Er ist sichtlich orientierungslos.

Er steht genauso verloren wie viele andere Kälbchen im Treibgang. Rechts und links sind die Tränkeimer mit Nippeln. Das hilft ihm nichts, er kennt und erkennt sie nicht, hat nie gelernt, damit umzugehen.

Er könnte direkt vor ihnen stehen und wüsste dennoch nichts mit ihnen anzufangen. Er bräuchte Hilfe, Arbeiter, die ihn an die Nippel heranführen, ihm zeigen, wie es geht, den Saugreflex auslösen. Stattdessen bekommt er Prügel. Immer wieder knallt ein Stock auf die Kälber nieder. Wüssten alle Kälbchen mit den Tränkeimern umzugehen, wären es zu wenige Gefäße und die Zeit viel zu kurz, um ausreichend zu trinken. Eine Farce, die dazu dient, den Behörden eine korrekte Versorgung vorzugaukeln. Unversorgt werden alle 230 Kälber wieder verladen.

Nächstes Ziel ist eine Sammelstelle in Spanien. Nach weiteren 12 Stunden Hunger und Durst. Und auch das ist nicht die Endstation. Dort werden Marek und seine Leidensgenossen nochmals verladen und auf Mastbetriebe verteilt.

Zehn Monate wird er dann Mastfutter bekommen, in dreckigen Pferchen stehen, bis er das Schlachtgewicht erreicht hat. Dann geht es in einen spanischen Schlachthof oder auf ein Schiff, um in Nordafrika, dem Libanon oder Libyen geschlachtet zu werden. Ein elender Tod nach einem elenden Leben. Die Milch bringt's, so der Werbeslogan der deutschen Milchindustrie. Eine bittere Wahrheit. Marek bringt sie ein kurzes Leben und einen elenden Tod.





# Mit Behördenunterstützung: die Lückenschließer im Transportgeschäft



Panik im Gesicht. Zu schwach zum Aufstehen. Das Fell mit Fäkalien und Urin verreckt. Ob dieses Kälbchen den Transport überlebt hat, wissen wir nicht.

Mindestens die beiden polnischen Firmen Interexpress und WTK Agrotrans sind Nutznießer unterschiedlicher Zulassungsverfahren von Tiertransportfahrzeugen in der EU. Beide sind in der Stadt Opole an derselben Adresse gemeldet. Beide verfügen über derzeit zehn Transportanhänger mit deutschem Kennzeichen und polnischer EU-Zulassung für den Tiertransport. Wir wissen derzeit nicht, wie viele dieser Transporter für nicht abgesetzte Tiere über eine EU-Zulassung verfügen. Tatsache ist, sie werden eingesetzt. Und das, obwohl wir seit Dezember 2021 versuchen, von den polnischen Behörden detaillierte und klärende Informationen über die „Transportflotte“ zu erhalten, die für deutsche Kälber beauftragt wird. Im Mai 2022 teilte man unserem pol-

nischen Anwalt lapidar mit, dass ein Teil der aufgeführten Fahrzeuge nicht mehr gelistet sei. Bei dreien läge eine Zulassung für den Transport nicht ab-

den, was jetzt nachgeholt werden soll. Die Aussagen zu den Tränkesystemen und den jeweiligen Zulassungen entbehren jeder Genauig- und Überprüfbarkeit. Deshalb haben wir die oberste polnische Veterinärbehörde erneut um genaue Auskunft gebeten. Wir wollen für jedes einzelne Fahrzeug wissen, welches Tränkesystem installiert ist und darüber hinaus die Prüferzertifikate jedes einzelnen Fahrzeugs einsehen. Unge- nau oder unvollständige EU-Zulassungszertifikate gehen in der Regel zu Lasten der Tiere. Vielleicht ist das auch genauso gewollt, denn so bleibt eine Grauzone, die weiterhin Kälbertransporte ermöglicht.

Auf die Antwort der Behörde warten wir seit Mitte Juli 2022.



Nicht nur drangvolle Enge, auch viel zu wenig Platz in der Höhe.

gesetzter Tiere vor. Diese würden funktionieren und die Tiere hätten freien Zugang zu Wasser. Eine Fahrzeugüberprüfung wurde vergessen in der Antwort. Bei einem sei die Zulassung gegeben, aber nicht eingetragen wor-

## Exporte sind nicht die Lösung, aber die Realität

### Sechs Einzelschicksale, die für Millionen stehen

*Jedes Jahr exportiert Deutschland 650.000 Kälber in die Niederlande. Das sind 650.000 Opfer einer aus den Fugen geratenen Industrie. Wir haben die Lebensstationen vieler Kälber recherchiert: Wo kommen sie her? Wer sind die Zwischenhändler? Und was passiert nach ihrer Ankunft in den Niederlanden? Hier sechs Beispiele: Namen haben die sechs Kälber nicht. Die Landwirt\*innen haben keine Zeit, eine persönliche Bindung aufzubauen oder sie als Individuen zu sehen. Für die Viehhandlungen sind sie Nummern.*

**Kalb 1 und 2** werden im Januar 2021 in Rheinland-Pfalz geboren. Vom Hof werden sie mit 16 Tagen an eine Viehhandlung in Rheinland-Pfalz verkauft. Am selben Tag werden sie weiterverkauft an eine Viehhandlung in Nordrhein-Westfalen. Tags darauf werden sie zu einem Mastbetrieb in die Niederlande transportiert.

**Kalb 3 und 4** werden auch im Januar 2021 geboren, auf einem anderen Hof in Rheinland-Pfalz. Dieselbe Viehhandlung in Rheinland-Pfalz kauft sie auf. Sie landen auf demselben Transporter

wie Kalb 1 und 2, werden ebenfalls an die Viehhandlung in Nordrhein-Westfalen verkauft. Als sie einen Tag später in die Niederlande transportiert werden, sind sie erst 16 Tage alt.

**Kalb 5** wird im Januar 2021 in Rheinland-Pfalz geboren. Der Hof legt Wert auf Klima- und Umweltschutz, hat 2021 mehrere zehntausend Euro Agrarsubventionen erhalten, darunter die „Greening-Prämie“. Am Schicksal von Kalb 5 ändert das nichts. Im Alter von 17 Tagen wird es an einen Rinder-großhandel in Rheinland-Pfalz ver-

kauft, von dort an eine Viehhandlung in Nordrhein-Westfalen. Einen Tag später wird es in die Niederlande transportiert.

#### Vom Bauernhof um die Ecke zum Mastbetrieb in Spanien

Nach ihrer Ankunft in den Niederlanden steht den fünf Kälbern aus dem Beispiel eine lange Fahrt nach Spanien bevor. Das Land ist für Tierexporte aus der EU meistens Zwischenstation. Ohne Kälber aus anderen EU-Ländern kann Spanien den Bedarf im Nahen Osten nicht decken. In den letzten 15 Jahren stieg die Zahl der Exporte aus Spanien in Drittländer um mehr als 45 Prozent. Die meisten dieser Tiere kommen aus Deutschland, Frankreich und Irland. Unsere fünf Beispielkälber werden alle in Spanien gemästet, bevor sie Ende Juli 2021 gemeinsam mit 5.000 weiteren Rindern nach Ägypten verschifft werden. Die EU-Kommission weiß, auch wegen unserer Infor-

mationen, wie quälend Schifffahrten für lebende Tiere sind. Und obwohl die Niederlande, Luxemburg und Deutschland im Juni 2021 ein EU-weites Verbot von Langstreckentransporten von Tieren in Drittländer forderten, werden aus genau diesen Ländern Tiere in Drittländer exportiert.

Ähnlich geht es **Kalb 6**. Es wird im Juni 2021 in Baden-Württemberg geboren. Ein Holstein-Rind, „Nutz“kalb schwarzbunt. Nach 16 Tagen wird es frühmorgens an eine Viehhandlung im Allgäu verkauft. Noch am selben Tag kauft eine zweite Allgäuer Viehhandlung Kalb 6. Auch hier kann es sich nicht ausruhen, denn es geht direkt weiter nach Bayern, zur dritten Viehhandlung.

Am Morgen darauf wird Kalb 6 wieder auf einen Transporter geladen. Ohne Pause dauert die Fahrt bei durchschnittlich 80 km/h knapp 19 Stunden. Ziel: Vic in Spanien. In Vic angekommen, wird Kalb 6 zu einem Mastbetrieb gebracht. Neun Monate bleibt es dort. Dann wird der mittlerweile junge Bulle in den Hafen von Tarragona transportiert und nach Libyen verschifft. Mit 2.000 anderen Rindern steht er im Bauch der Nader-A. Die Nader-A ist 45 Jahre alt. 2013 wurde sie als Frachtschiff ausgemustert und zum Tiertransportschiff umgebaut. In Libyen verlieren wir seine Spur. Er wurde sicherlich kurz nach seiner Ankunft ohne vorherige Betäubung geschlachtet. Das übliche Schicksal.

### Jede Station steht für einen Qualtransport

Mindestens vier Langstreckentransporte muss jedes ungewollte Kalb aus der Milchindustrie überstehen. Vier Mal hungern, dursten, aushalten, im eigenen Kot stehen und sich mit fremden Kälbern arrangieren. Die gezeigten Beispiele sind keine Ausnahmen, sondern die Regel.

# Die Grenzen der Kontrollmöglichkeiten



Bei jeder Gelegenheit schauen wir nach den Tieren.  
Wie hier bei einem Stopp an einer Tankstelle.

### Wie Transportunternehmen Vorgaben umgehen

Wo kein Kläger, da kein Richter. Transportunternehmen machen Falschangaben, die nie überprüft werden. Vorgeschriebene Ruhe- und Versorgungszeiten werden nicht eingehalten, Fahrer manipulieren Fahrtenschreiber und täuschen Pausen vor. Amtsveterinär\*innen genehmigen Transporte, die nicht genehmigt werden sollten. Zu wenige Tiertransporte werden kontrolliert. Eine ordentliche Kontrolle setzt Fachwissen voraus, das nicht immer vorhanden ist. Kommt es dennoch zu einer Strafzahlung, dann werden diese in Kauf genommen und in den Tierhandel einkalkuliert.

### Grenzenloser Markt, Grenzbarrieren für behördliche Kontrollen

Kontrollen von Tiertransportfahrzeugen sind Sache von Behörden. Amtsveterinär\*innen, Sachverständige und Polizeibeamte können Transporte nur im eigenen Land nachverfolgen. Wenn ein Transport in einem anderen EU-Land genehmigt wurde, gilt diese Genehmigung in der ganzen EU.

Transportunternehmen nutzen diese Situation aus und holen sich ihre Genehmigung in einem Land, wo die Vorgaben weniger streng umgesetzt werden.



Damit wir möglichst viele Transporte gleichzeitig kontrollieren können, sind wir mit mehreren Teams im Einsatz. Manchmal verstärken uns Teams anderer Tierschutzorganisationen.



Transportpferche auf dem Tierexportschiff Nader-A. Ein Schrottfahrer, wie die meisten EU-zugelassenen Tiertransportschiffe.



Solche Situationen zeigen, welchen Stellenwert die Kälber in der Milchindustrie haben. Kein Platz, kein Schutz, keine Versorgung. Das ist billig. Das ist brutal. Und die Politik schaut zu.

### Fehlendes Fachwissen

Wenn wir bei unseren Einsätzen grobe Verstöße gegen die EU-Tierschutztransportverordnung sehen, rufen wir die Polizei. Dabei stellen wir fest, dass den Polizeibeamten oft Fachwissen fehlt: Woran erkenne ich ein krankes Tier? Wie viele Tiere dürfen geladen werden? Welche Transportzeiten sind zulässig, und für welche Tierart? Ist das Fahrzeug geeignet, können sich Tiere verletzen? Eignet sich das Tränkesystem für diese Tierart? Ist es überhaupt befüllt, werden die Tiere versorgt? Sind die Begleitpapiere in Ordnung? Sollte ich das Veterinäramt hinzuziehen? Wann ist es sinnvoll, den LKW trotz massiver Verstöße weiterfahren zu lassen, um das Leid der Tiere nicht unnötig zu verlängern?

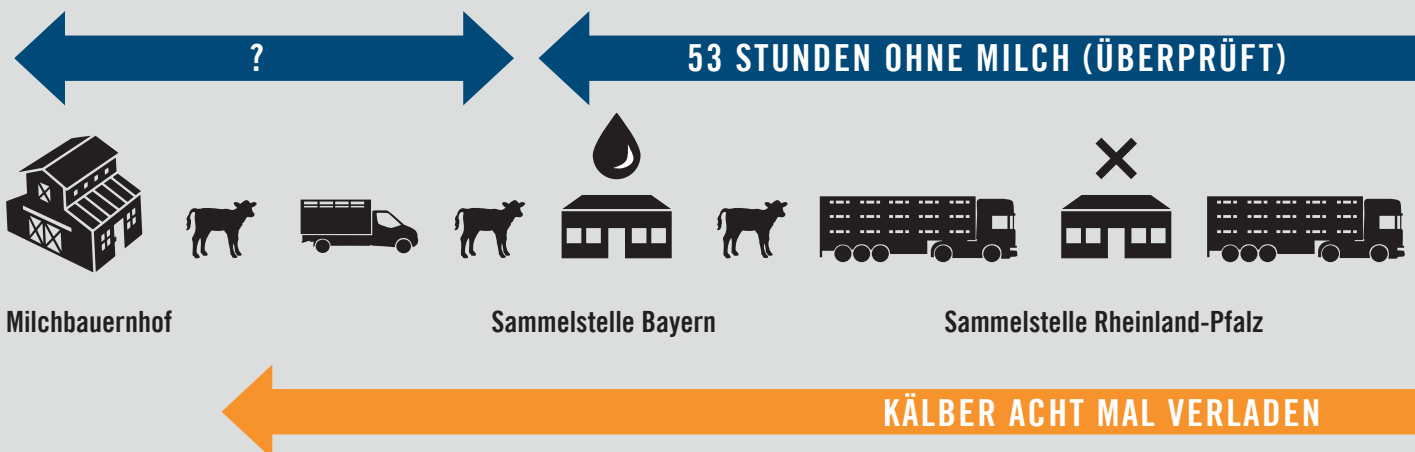
Damit die Polizei bei Verkehrskontrollen eigenständig Tierschutzverstöße erkennt, bieten wir international Schulungen an. Wir wissen von vielen Polizeikräften, dass sie diese Fortbildung begrüßen, denn das Thema Tiertransporte spielt in ihrer Ausbildung kaum eine Rolle.

### Mit „Sammelstellenhopping“ die Grenzen des Legalen ausreizen

In Deutschland werden nur in einem Landkreis Langstreckentransporte genehmigt für Kälber, die noch auf Milch angewiesen sind. Die Milchbetriebe müssen 70 Prozent ihrer Kälber trotzdem loswerden. Also unterteilen sie den Langstreckentransport in mehrere kurze Transporte. Ein Transport wird bei Sammelstelle A abgefertigt für

einen grenzüberschreitenden Transport zu einer Sammelstelle im Nachbarland. Dort erhalten die Kälber neue Transportdokumente und werden zu Sammelstelle B in einem Nachbarland transportiert. Dies alles, um die Herkunft und Transportdauer der Kälber zu verschleiern. Das ist nur möglich, weil Behörden keinen grenzüberschreitenden Zugriff auf die entsprechenden Daten haben und sie sich kaum mit Behörden in Nachbarländern austauschen.

Beispiel: Ein Kalb soll von Deutschland nach Spanien gebracht werden. Der erste Transport geht zu einer Sammelstelle weniger als 50 km entfernt. Dort wird es mit Kälbern von anderen Milchbetrieben zusammengebracht. Das







In solchen Mastbetrieben landen Kälber aus der EU. Ihr Fleisch landet auch in der Schweiz. Oder sie werden auf Schiffe verladen nach Nordafrika, Libyen und in den Libanon. Vorne liegt ein Kalb im Sterben, es bekommt erst Hilfe, als wir es fordern.

Bei regelmäßigen Polizeischulungen zeigen wir, worauf es bei Kontrollen ankommt, wo die Probleme sind.

Kalb erhält Wasser mit Elektrolyten. Danach geht es zu einer zweiten Sammelstelle, fünf Fahrstunden entfernt. Die Kälber werden gar nicht erst abgeladen. Der Fahrer erhält vom zuständigen Veterinäramt neue Begleitpapiere. Offiziell beginnt ein neuer Transport ins Elsass, vier Stunden Fahrt.

Bei einer Versorgungsstation im Elsass erhalten die Tiere wieder Wasser mit Elektrolyten. Eigentlich müssten die Tiere Milch bekommen und sich 24 Stunden ausruhen können. Stattdessen fahren sie nach zwölf Stunden los, Ziel ist Spanien. Die Fahrt geht über zehn Stunden. Bei der Sammelstelle in Spanien erhalten die Kälber Wasser mit Elektrolyten statt Milch. Von der Sammelstelle aus werden die Kälber zu

verschiedenen Mastfarmen gebracht, ca. zwei Stunden entfernt. Erst auf der Mastfarm erhalten sie erstmals Milch.

De facto ist das ein Langstreckentransport und die Kälber bleiben in vielen Fällen 30, manchmal auch 50 oder 60 Stunden ohne Milch. Um dieses Unrecht nachzuweisen, müssten Behörden den kompletten Transport kontrollieren können. Technisch wäre es möglich, den Behörden diesen Zugriff zu ermöglichen. Dazu fehlt aber der politische Wille.

### Veterinärämter in der Pflicht

Jeder Tiertransport muss vorab von einer Veterinärbehörde genehmigt werden. Sie sind dafür verantwortlich,

dass jeder Transport tiergerecht ist und die EU-Tierschutztransportverordnung eingehalten wird. Dafür müssen sie die Planung und Durchführung genau überprüfen und kritisch hinterfragen, ob eine angegebene Sammelstelle tatsächlich der Bestimmungsort der Kälber ist.

**In der Praxis haben viele Amtstierärzt\*innen zu wenig Zeit, um all diese Angaben zu prüfen.**

Manchmal sehen sie sich gezwungen, Transporte zu genehmigen, die nicht rechtens sind. Auf dem Hof sind die Abläufe getaktet und es gibt keinen Platz, um Tiere länger auf dem Hof zu behalten als geplant.



**INNERHALB VON DREI TAGEN**

# INTERVIEW



**Iris Baumgärtner ist Projektleiterin Tiertransporte bei der Animal Welfare Foundation (AWF) und dem Tierschutzbund Zürich (TSB Zürich). Seit 1998 beschäftigt sie sich intensiv mit Tiertransporten.**

**Redaktion: Fährt man heute über Land, sieht man hier und da Kühe und Kälber auf der Weide.**

*Iris Baumgärtner:* Das stimmt, betrifft aber nicht die Mehrheit der Tiere und schon gar nicht die aus den Milchbetrieben. Die Kühe und Kälber, die man im Freien sieht, sind entweder von Biobetrieben mit Mutterkuhhaltung oder gehören zu den Fleischrassen, also Rinder, die geschlachtet werden.

**Milchkühe sind also in Ställen?**

Ja, in der Regel. Beim Begriff Stall denken viele an einen kleinen Stall mit vielleicht 20 Kühen, Namensschildern und vereinzelt Kälbern. Stall heute heißt Halle mit hundert Tieren. Melkroboter übernehmen die Arbeit, Futtercontrolling, Gesundheitsmanagement und Milchleistung sind computergesteuert und -überwacht. Das hat längst nichts mehr mit bäuerlicher Landwirtschaft zu tun.

**Wo stehen wir heute?**

Die Zahlen sind erschlagend. In der Europäischen Union produzieren rund 20 Millionen Kühe Milch. Mit 3,8 Millionen Milchkühen ist Deutschland der größte Milchproduzent in der EU. Wir reden von Millionen Kälbern. In den meisten Betrieben müssen die Kühe jedes Jahr ein Kalb gebären, dann ist der Milchertrag am höchsten.





### Und die Kälber gehen in die Fleischproduktion?

Ja. Die hohe züchterische Spezialisierung auf Milchleistung hat dazu geführt, dass reinrassige männliche Kälber von Milchkuhrassen, v. a. Holstein-Frisian, überschüssig sind. Auch für viele weibliche Kälber ist keine Verwendung als Milchkuh vorgesehen. Für diese Tiere gibt es nur eine Nachfrage in Ländern, in denen die Kälber für die Produktion von Kalbfleisch oder für den Export als „Schlacht“rinder gemästet werden. In Deutschland sind sie ein Nebenprodukt für die Milchbetriebe.

### Was bedeutet das für die Kälber?

Der Milchproduzent hat weder die Infrastruktur zur Aufzucht auf dem Hof noch die Möglichkeit einer regionalen Vermarktung der Kälber. Es gibt immer wieder Zeiten, in denen er nur fünf bis 20 Euro für ein Kalb bekommt. Er will sie also möglichst schnell vom Hof bekommen.

### Wer sind die Abnehmer?

Es gibt EU-Länder, die sich auf die Mast der Kälber spezialisiert haben, wie die Niederlande, Italien und Spanien. So exportiert Deutschland jährlich rund 650.000 Kälber allein in die niederländische Kälbermast. Die Niederlande haben sich auf die Produktion von weißem Kalbfleisch spezialisiert. Unzählige Tiere gehen aber auch zu Sammelstellen in die Nachbarländer Belgien und Frankreich.

### Das wären vergleichsweise kurze Transportstrecken?

Das wird vorgegeben. Eine hohe Anzahl Tiere wird aber bis Spanien weitertransportiert. Unsere Recherchen belegen ein regelrechtes Sammelstellen-Hopping. Man deklariert den Transport aus Deutschland z. B. als Export nach Belgien. Von dort geht es dann weiter. Wir finden diese Kälber u. a. in spanischen Mastbetrieben oder Monate später auf Schiffen in Richtung Nordafrika, Libyen und den Libanon. Dort werden sie dann unter unvorstellbar grausamen Bedingungen geschlachtet.

### Wie muss man sich dieses Sammelstellenhopping konkret vorstellen?

Dort, wo Veterinärbehörden lange Transporte von Kälbern zu weit entfernten Bestimmungsorten nicht mehr genehmigen, finden die Händler Wege, die Tiere trotzdem dorthin zu verfrachten, wo ein Gewinn erzielt wird. Das funktioniert mithilfe anderer Händler und durch die Nutzung von Sammelstellen in verschiedenen Mitgliedstaaten. Jede Sammelstelle ist angeblich der Bestimmungsort der Tiere, aber nach wenigen Stunden im Stall werden sie erneut verladen und weitertransportiert bis zur nächsten Sammelstelle. Die einzelnen Transportabschnitte sind kurz, aber bis das Kalb an seinem tatsächlichen Bestimmungsort ankommt, muss es hungern. Wir haben Nahrungsentzug von bis zu 70 Stunden dokumentiert. An jeder Sammelstelle erhalten die Tiere neue Begleitpapiere, und ihre Spur verwischt sich für die Veterinärbehörden des Herkunftslandes. Ihre Kontrollmöglichkeiten enden an nationalen Grenzen.

### Sind Kälbertransporte ein neues Thema?

Nein, es ist ein jahrzehntelanges Thema. 2001 fuhr ich zum ersten Mal einem Kälbertransport von Bayern bis nach Spanien hinterher. Der Fahrer des LKW machte während der 22-stündigen Fahrt drei kurze Stopps an Tankstellen. Die Kälber wurden nicht versorgt. Sie brüllten während der ganzen Zeit vor Durst und Hunger.

### Was hat sich seit damals verändert?

Die öffentliche Wahrnehmung. Und die Fakten. Woran die Kälber auf Transporten leiden, ist wissenschaftlich viel besser untersucht



Iris Baumgärtner präsentiert unsere Recherchen im EU-Parlament vor einer Fachgruppe.



Immer wieder begleiten uns Journalist\*innen. Hier bei einer Polizeischulung.





und bekannt. Einerseits. Andererseits ist die EU-Richtlinie in den vergangenen 20 Jahren zwar zu einer Verordnung geworden, jedoch mit den identischen gesetzlichen Anforderungen an den Transport der Kälber, die praktisch nicht umsetzbar sind. Das Leiden der Kälber geht unverändert weiter. Das beobachten wir in unzähligen Einsätzen und auf verschiedenen Transportrouten.

#### Was muss geschehen?

Auf EU-Ebene werden zur Zeit kürzere Transportzeiten und ein Mindesttransportalter der Kälber diskutiert. Dennoch bleibt die Problematik, dass auf Milch angewiesene Tiere nicht versorgt werden können beim Transport.

Es gibt nur eine Lösung: Ein Verbot für diese Qualtransporte. Dafür kann und muss die EU-Kommission sorgen, sie ist die Hüterin der EU-Verträge.

#### Warum ist die Gegenwehr u. a. in der der EU-Kommission noch so groß?

Es gibt keine kurzfristige Lösung. Und es gibt keine billige Lösung. Die Milchindustrie hängt in ihrer eigenen Falle durch die hohe Spezialisierung auf Milchrassen und Fleischerassen. Wir sprechen von 20 Millionen Tieren allein in Milchbetrieben. Milchproduktion und Mast in einem Betrieb trifft man in der konventionellen Landwirtschaft kaum noch an. Die Kommission müsste tief in die Tasche greifen, um den Betrieben die Umstellung auf eine nachhaltige Landwirtschaft zu ermöglichen. Die Landwirtschaftsverbände und Betriebe müssten ihre gewohnten Pfade verlassen und auf pflanzenbasierte Nahrung umstellen, so wie es der Green Deal der EU-Kommission fordert.



Iris Baumgärtner im Einsatz bei einer Tiertransportkontrolle.



# Forderungen, Lösungen, Perspektiven

Die geltende Tierschutztransportverordnung (TTVO) ist der kleinste gemeinsame Nenner von Agrarlobby, Politik und Tierschutzorganisationen. Seit sie 2007 eingeführt wurde, hat sich für die Tiere nur wenig verbessert. Mangelnde Kontrollen und gesetzliche Schlupflöcher machen es den Transportunternehmen leicht, Regeln zu umgehen.

Beispiel: Nachdem in Deutschland nur noch in Bayern ein Transportunternehmen eine Genehmigung für lange Transporte von Kälbern hat, läuft der Kälberhandel jetzt über Sammelstellen in anderen EU-Mitgliedstaaten. Die Situation der Kälber hat sich dadurch verschlechtert.

## Bisher nur kosmetische Verbesserungen

Das Grundproblem besteht weiter: Was soll mit den männlichen Kälbern aus der Milchproduktion passieren, wenn keine langen Transporte in weit entfernte Bestimmungsländer genehmigt werden? Dazu hat die EU-Kommission

eine Studie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse sind ernüchternd und eines der Ergebnisse ist: Falls lange Transporte von Kälbern verboten würden, käme es stattdessen zu vielen kurzen Transporten.

## Neues Trinksystem: Die Lösung?

Ein Viehhändler aus Bayern verwendet bei seinen Transporten eine Tränkevorrichtung, die unterwegs eingehängt werden kann. Er ist damit der einzige Transporteur, der in Deutschland eine Zulassung für den Transport nicht entwöhnter (d. h. auf Milchnahrung angewiesene) Kälber hat. Eigentlich sollte das seit 2007 Standard sein.

Doch gut gemeint ist nicht gut gemacht. Als wir dem Transporter unbemerkt von Bayern nach Frankreich folgen, sehen wir, dass das Trinksystem tatsächlich verwendet wird. Allerdings erhalten die Kälber Elektrolytlösung statt Milch oder Milchersatz. Die Fahrer können auch nicht sicherstellen, dass wirklich jedes Kalb zu trinken bekommt. Die Be-

gründung der Fahrer ist immer die gleiche: Es wäre zu aufwendig, die Behälter zu reinigen und desinfizieren.

## Neue Chance 2023

Die Europäische Kommission stellt nächstes Jahr eine Überarbeitung der Tierschutztransportverordnung vor. Unsere Forderungen für Verbesserungen in Bezug auf Kälber:

- Transportverbot von Tieren, die noch auf Milchnahrung angewiesen sind
- Verbot von Langstreckentransporten lebender Tiere
- maximale Transportdauer von 4 Stunden innerhalb Deutschlands
- Transportverbot bei Temperaturen über 25 °C oder unter 5 °C
- Exportverbot von lebenden Tieren in Drittstaaten
- Transportverbot lebender Tiere auf Schiffen

Diese Forderungen können nur ein erster Schritt sein auf dem Weg zu einem Verbot von Kälbertransporten, für das wir uns einsetzen.

Erschöpft kommen die Kälbchen in einem französischen Versorgungsstall an. Immer wieder beobachten wir, wie Arbeiter mit Stöcken auf sie einschlagen.



## Die Tiertransport-Industrie wird nervös

Mit unseren Recherchen decken wir auf, was hinter Tiertransporten steckt. Dass Tiertransporte immer auch Qualtransporte sind. Zeitungsberichte, TV-Reportagen und Videos bringen die quälerischen Praktiken ans Licht. Die EU-Kommission setzte einen Untersuchungsausschuss ein, der unsere Kritik bestätigte. Die Abstimmung des EU-Parlaments im Januar gibt Anlass zu Hoffnung.

Die mediale Aufmerksamkeit macht die Tiertransport-Industrie nervös: Sie verlagert ihre Arbeit immer mehr ins Geheime. Sie versucht, unsichtbar zu arbeiten, zieht sich zurück hinter dicke Mauern und Stacheldrahtzäune. Für uns macht das die Beweiserbringung schwieriger. Drohnen werden mit Störsern abgelenkt, selbst dort, wo es erlaubt ist, sie einzusetzen.

Vor einigen Jahren kamen die Fahrer mit uns Gespräch, wenn wir ihre Transporter kontrollierten. Sie ließen uns Bilder von den Tieren machen. Inzwischen sehen sie ihren Arbeitsplatz durch uns bedroht. Schließen die Fensterklappen ihrer Transporter, wenn sie uns sehen. Die Betreiber der Sammelstellen rufen die Polizei, die unsere Dokumentation erschwert.

### Was ist jetzt zu tun?

Auch außerhalb des Einsatzfahrzeugs setzen wir uns für „Nutz“tiere ein. Wir bringen Transportunternehmen vor Gericht. Anzeigen gegen uns wehren wir ab. Wir schicken den Agrarminister\*innen der EU-Mitgliedsstaaten Beweismaterial und pochen auf vernünftige Lösungsvorschläge. Wir erarbeiten neue Möglichkeiten, trotz aller Gegenwehr der Branche,

um das Tierleid auf Transporten, in Sammelstellen und Versorgungsställen zu dokumentieren. Der Aufwand wird immer größer. Wir müssen immer einen Schritt voraus sein, um das zeigen zu können, was in den Transportern, hinter Mauern und Zäunen geschieht.

**Auch, wenn unsere Arbeit schwieriger wird, sind das gute Zeichen. Es ändert sich etwas. Der öffentliche Druck ist hoch und muss weiter erhöht werden. Die Zeichen der Zeit stehen auf unserer Seite, auf der Seite der Tiere. Wir bleiben dran, schauen weiter hin und hinter die Kulissen. Und setzen uns ein für das Ende von Qualtransporten.**

# DIE UNGEWOLLTEN

## Leben und Sterben von Millionen Kälbern

**20 Millionen Kühe** stehen in EU-Milchbetrieben. 3,8 Millionen allein in Deutschland. Damit eine Kuh Milch gibt, muss sie ein Kalb gebären. Millionen männliche und viele weibliche Kälber sind wertlos. Nach der Geburt werden sie sofort von ihren Müttern getrennt und anschließend europaweit über lange Strecken transportiert. Junge Kälber sind nicht transportfähig. Ihr Transport verstößt gegen EU-Recht.

Kämpfen Sie mit uns für ein Ende dieser Qualtransporte.

## WIR BRAUCHEN IHRE UNTERSTÜTZUNG. JEDE SPENDE HILFT:

- 30 EUR → für Wasser und Proviant (Teams)
- 60 EUR → für Mautgebühren
- 100 EUR → für eine Tankfüllung
- 190 EUR → Einsatztag
- 300 EUR → Einsatztag plus Technik
- \_\_\_\_ EUR → Ihr Wunschbetrag

**JETZT ONLINE  
SPENDEN!**



QR-Code mit dem  
Mobiltelefon scannen



[www.animal-welfare-foundation.org/helfen](http://www.animal-welfare-foundation.org/helfen)

ANIMAL WELFARE FOUNDATION **AWF | TSB** TIER SCHUTZ BUND ZÜRICH

Im Einsatz für Tiere

### Impressum und Kontakt:

Herausgeber AWF | TSB

Redaktion York Ditfurth, Rebecca Linge.

Mitarbeit: Iris Baumgärtner, Magda

Romanska, Tea Dronjic

Fotos Tierschutzbund Zürich, Animal

Welfare Foundation, Mathieu Cugnot (S. 4)

#### Schweiz

Tierschutzbund Zürich

Kemptalstrasse 29

CH-8308 Illnau

Tel.: +41 (0) 44 482 65 73

[info@tierschutzbund-zuerich.ch](mailto:info@tierschutzbund-zuerich.ch)

[www.tierschutzbund-zuerich.ch](http://www.tierschutzbund-zuerich.ch)

Spenden-Konto 80-20750-0

IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0

#### Deutschland

Animal Welfare Foundation e.V.

Basler Straße 115

DE-79115 Freiburg

Tel.: +49 (0) 761 4787 340

Fax: +49 (0) 761 4787 310

[info@animal-welfare-foundation.org](mailto:info@animal-welfare-foundation.org)

[www.animal-welfare-foundation.org](http://www.animal-welfare-foundation.org)

IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84

BIC: HELADEF1HAN