

Im Einsatz für Tiere

WARE TIER



▶ Polizeischulung auf der Ostroute:

Unser Team zeigt, worauf es bei Tiertransportkontrollen ankommt, woran man das Elend der Tiere erkennt.



▶ Tiertransportkontrolle Beispiel 1:

Überladener Schaftransport aus Bulgarien. Unser Team setzt Entladung und Versorgung durch.



▶ Tiertransportkontrolle Beispiel 2:

31 Bullen stecken im Niemandsland fest. Unser Team im Dauer-Rettungseinsatz.

Liebe Leserinnen und Leser

Polizeischulungen für mehr und bessere Kontrollen von Langstreckentiertransporten sind nötig. Nicht, weil die Polizei nicht helfen will, sondern weil die normale Verkehrspolizeiausbildung das Thema Tierschutz nicht abdeckt. Wir haben bereits hunderte Polizisten und für Transportkontrollen zuständige Veterinäre geschult. In allen Schulungen kommt eindeutig zum Ausdruck: Polizisten wie Veterinäre wollen kontrollieren. Sie wollen Verstösse gegen Tierschutzvorschriften ahnden. Sie wollen gegen Qualtransporte vorgehen. Sie wollen den Tieren auf Transporten helfen. Was ihnen jedoch für eine konsequente Kontrolle fehlt, sind die Fachkenntnisse über Tierschutz auf Transporten im Rahmen der EU-Tierschutzverordnung 1/2005.


TSB|AWF und unsere holländische Partnerorganisation Eyes on Animals (EonA) kontrollieren seit Jahren Langstreckentiertransporte. Einen Schwerpunkt bildet die Ostroute über Ungarn und Bulgarien in die Türkei und den Irak. Hier werden v.a. Schafe und Rinder transportiert. Unter unbeschreiblichen Bedingungen. Wir haben hunderte dieser Tiertransporte kontrolliert. Wir haben sterbende, tote, verletzte, hungernde und kranke Tiere in den Transportern gefunden. Wir haben die Behörden alarmiert und Beschwerden geschrieben.

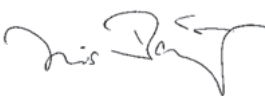
Unsere Praxiserfahrungen sind in Polizeihandbüchern festgehalten. Sie bilden die Grundlage für unsere Schulungen und dienen im Einsatzalltag der Polizei als praktisches Hilfsmittel.

Seit einem Jahr bilden wir Polizisten deshalb auch in Ungarn und Bulgarien aus. Mit Erfolg, das zeigen die Rückmeldungen. Das zeigt sich aber auch in der wachsenden Gesprächs- und Unterstützungsbereitschaft der Behörden.

Ganz besonders gefreut haben wir uns im Mai 2013 darüber, dass unsere Schulung in Sofia durch eine grenzüberschreitende Kooperation zwischen dem bulgarischen Agrarministerium und Mitarbeitern der Slowenischen Mobilen Kontrolleinheit für Tiertransporte unterstützt wurde.

Wir werden auch künftig Fortbildungen durchführen, damit noch mehr Polizisten zu „Freunden und Helfern der Tiere“ werden.

Ihr 
York Ditfurth (Vorstand)

Ihre 
Iris Baumgärtner (Projektleitung)



▲ Unser Team vor Ort. TSB/AWF-Projektleiterin Iris Baumgärtner, TSB-Geschäftsführer Johannes Maué (li) und 'Charly' Karl Weber, Polizeikommissar im Ruhestand und feste AWF/TSB-Einsatzkraft. Danke auch an unsere türkischen Helfer vor Ort.

▼ Protokoll eines Wahnsinns: Der Fall der 31 Bullen im Niemandsland (Siehe Seite 7) fordert unser Team bis an seine Grenzen. Es geht um Leben und Tod der Tiere, und am Ende werden sie doch in einem irakischen Schlachthof getötet.



*Die AWF wurde von Mitgliedern des TSB und Tierrechtsexperten in Deutschland gegründet. Zweck der Organisation ist die internationale Ausrichtung des Tierschutzes.



Impressum und Kontakt:

Herausgeber: Tierschutzbund Zürich

Redaktion: York Ditfurth, Iris Baumgärtner

Texte: York Ditfurth

Fotos: Tierschutzbund Zürich,

Animal Welfare Foundation, Eyes on Animals

Geschäftsstelle:

Tierschutzbund Zürich

Schulhausstrasse 27

CH-8600 Dübendorf

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

Fax: +41 (0) 44 482 65 76

info@tierschutzbund-zuerich.ch

www.tierschutzbund-zuerich.ch

Spenden-Konto 80-20750-0

IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0

Deutschland

Animal Welfare Foundation e.V.*

Burgstraße 106, D- 60389 Frankfurt a.M.

info@animal-welfare-foundation.org

www.animal-welfare-foundation.org

Spendenkonto Deutschland

Sparkasse Hanau, BLZ: 506 500 23

Konto: 540 020 84

IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84

BIC: HELADEF1HAN

Polizei – Im Einsatz für die Tiere

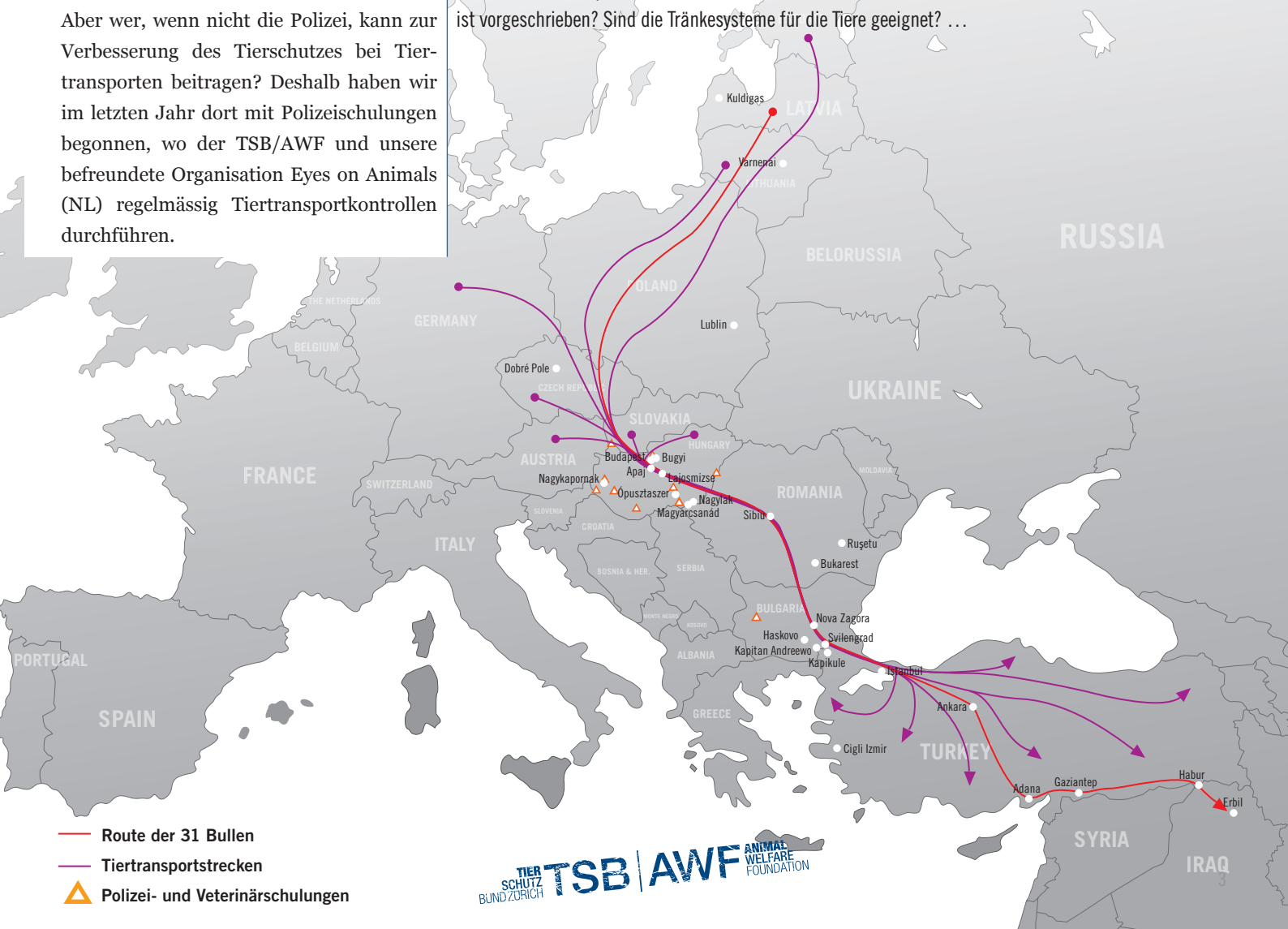
POLIZEISCHULUNGEN ZUM SCHUTZ DER TIERE AUF TRANSPORTEN IN OSTEUROPA

„Wie soll ich Tiertransporte kontrollieren, wenn ich unsicher bin?“. So beschreiben immer wieder Teilnehmer unserer Polizeischulungen das Dilemma, in dem sie stecken. Kommt es zu einer Kontrolle eines Tiertransportes, werden die Technik des Fahrzeugs, der Fahrtenschreiber und die Papiere kontrolliert. Die Polizei hat nicht den Auftrag, die Tiere zu kontrollieren. Sie werden einfach „übersehen“. „Wir lernen, das Reifenprofil eines Fahrzeugs zu prüfen. Wir wissen, dass es eine EU-Transportverordnung zum Schutz der Tiere gibt. Aber wie sie zur Anwendung kommt und woran man bei Tiertransporten Verstösse erkennen kann, ist nicht Teil der Ausbildung.“

Aber wer, wenn nicht die Polizei, kann zur Verbesserung des Tierschutzes bei Tiertransporten beitragen? Deshalb haben wir im letzten Jahr dort mit Polizeischulungen begonnen, wo der TSB/AWF und unsere befreundete Organisation Eyes on Animals (NL) regelmässig Tiertransportkontrollen durchführen.

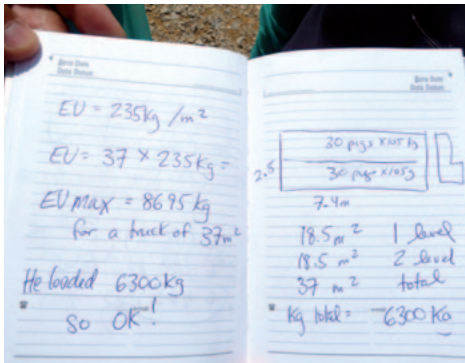


▲ Bisher dienten Polizeikontrollen auf den Ost-Routen hauptsächlich der Überprüfung der Fahrzeugtechnik. Mit den AWF/TSB-Schulungen für Polizisten und Veterinäre kann künftig auch das Wohlergehen der Tiere auf den Transporten kontrolliert werden. Woran erkennt man kranke, leidende Tiere? Wie viel Platz ist vorgeschrieben? Sind die Tränkesysteme für die Tiere geeignet? ...





▲ Unser Polizeihandbuch fasst die wesentlichen Bestimmungen der EU-Transportverordnung zusammen. Es dient nach der Fortbildung als praktisches Nachschlagewerk während Tiertransportkontrollen.



▲ Blick in ein Teilnehmerbuch. Typische Berechnungen für Ladedichte und Stehhöhe je nach Tierart.

▼ Die Teilnehmer der Polizei- und Veterinär- schulung sind hoch konzentriert. Das ist wichtig, denn die EU-Transportverordnung ist sehr komplex und die Vorschriften müssen u.a. nach Tierart, Alter und Geschlecht angewendet werden.



▲ 100 Veterinäre und Polizisten nehmen an der bulgarischen Polizeischulung teil. Beim praktischen Teil werden zwei Gruppen gebildet, um möglichst vielen Teilnehmern direkte Erfahrungen zu ermöglichen. Das Interesse ist sehr gross, die Teilnehmer sind hoch motiviert. Unser Team beantwortet unendlich viele Fragen, zeigt auf Besonderheiten hin und erklärt typische Verstösse.

DAS POLIZEIHANDBUCH FÜR AUSBILDUNG UND PRAXIS

In den Polizeihandbüchern für Ungarn und Bulgarien steckt die Erfahrung aus über 10 Einsatzjahren und hunderten Tiertransportkontrollen auf den Ostrouten. Praxisorientiert werden die Bestimmungen der EU-Tiertransportverordnung für die Einsatzkräfte der Polizei aufbereitet: Woran erkenne ich, dass ein Tier krank ist? Wie viele Tiere dürfen geladen werden? Wie rechne ich die korrekte Ladedichte aus? Welche Transportzeiten sind für welche Tierart zulässig? Welche Tränkesysteme sind zur Versorgung der Tiere geeignet?

Unsere Fortbildungen bestehen aus zwei Blöcken.

1. Theorie: Hier werden die Grundlagen für eine Tiertransportkontrolle auf Basis der geltenden Gesetze geschaffen.

2. Praxis: Gemeinsam mit unserem Team führen die Polizisten und Veterinäre Tiertransportkontrollen durch. Auch nach Ende einer Fortbildung können sich die Teilnehmer jederzeit mit Fragen an unsere Einsatzkräfte wenden.

SCHULUNG VON 304 POLIZISTEN VON 14 VERSCHIEDENEN STATIONEN IN UNGARN:

14.08.2012	Ungarn	Teskand	21 TEILNEHMER
22.08.2012	Ungarn	Rajka	17 TEILNEHMER
16.10.2012	Ungarn	Pecs	18 TEILNEHMER
17.10.2012	Ungarn	Somogy, Marcali, Fonyod	50 TEILNEHMER
18.10.2012	Ungarn	Siofok	25 TEILNEHMER
19.10.2012	Ungarn	Lenti	40 TEILNEHMER
24.10.2012	Ungarn	Budapest	30 TEILNEHMER
26.10.2012	Ungarn	Kiskunfelegyhaza	35 TEILNEHMER
05.12.2012	Ungarn	Szeged	25 TEILNEHMER
06.12.2012	Ungarn	Budapest	20 TEILNEHMER
07.12.2012	Ungarn	Artand	23 TEILNEHMER

15./16.04.2013	Deutschland	Schulung	12 POLIZISTEN
21./22.05.2013	Bulgarien	Sofia	SCHULUNG VON CA. 100 POLIZISTEN UND AMTSTIERÄRZTEN IN



▲ Die Teilnehmer der Veterinär- und Polizeischulung inspizieren den Innenraum eines Tiertransporters. Unser Team erklärt, warum es zu jedem Abteil, zu jedem Tier einen Zugang geben muss. Warum Trennwände wichtig sind und wie sie dennoch für manche Tierart zur Verletzungsfalle werden können. Welche Besonderheiten es mit den Tränkesystemen gibt. Wie man die Lüftungssysteme einstellt nach Tierart und Wetterbedingungen.

▼ Das korrekte Be- und Entladen von Tieren braucht geschultes Personal. Die Tiere sind verängstigt in ungewohnter Umgebung. Um zu wissen, wie man sie leitet, ohne sie unnötig zu ängstigen, braucht es Fachkenntnisse über jede Tierart. Zudem müssen die Rampen und Fahrzeuge sicher sein. Immer wieder liegen verletzte Tiere im Fahrzeug. TSB/AWF fordert deshalb, die Tiere noch im Fahrzeug notzutöten. Immer wieder beobachten wir, dass verletzte Tiere, die nicht mehr aufstehen können, unter unsäglichen Schmerzen aus den Transportern heraus zur Schlachtung gezogen werden. Man will ja keinen Verlust machen.



▲ Moderne technische Hilfsmittel ermöglichen den Kontrolleuren z.B. die Temperatur im Innenraum zu messen. Welche Temperaturen zulässig sind, ist Teil der Ausbildung.



▲ Die Kontrolle der Begleitpapiere ist Basis für die Beurteilung, ob ein Transport die vorgeschriebenen Transportzeiten und Versorgungsintervalle einhält. Hier wird oft betrogen. Unser Team erläutert die wesentlichen Punkte.

▼ Nachbesprechung:
Nach dem praktischen Teil sind noch Fragen offen. In einer Nachbesprechung beantworten Lesley Moffat (Eyes on Animals, hi. Mitte) und Dr. Tea Dronjic (TSB/AWF, vorne) die Fragen.





Seit Tagen ohne Versorgung. Schafe, die normalerweise keinen Kontakt zu Menschen suchen, strecken ihre Münder durch die Gitter in der Hoffnung auf Wasser und Futter.

Ware Tier – Opfer eines grenzenlosen Geschäfts

DAS BEISPIEL EU-AUSSENGRENZE TÜRKEI

Innerhalb Europas werden Tiere über Tage und tausende Kilometer transportiert. Ganz legal, denn die geltende **EU-Verordnung 1/2005** zum Schutz von Tieren beim Transport sieht keine zeitliche Begrenzung von Tiertransporten vor. Definiert sind lediglich Transport- und Ruhephasen. Aber selbst wenn man die Transportdauer begrenzen würde, führen Stressfaktoren wie fremde Umgebung, fremde Tiere, Lärm, Witterung, Anbindung, Abtrennung, Versorgung und unbekanntes Personal zu einer hohen Belastung der Tiere.

Allerdings ist die Dauer des Tiertransportes nur ein Faktor, unter dem die Tiere leiden müssen. Die Transportbedingungen, wie z.B. die Beschaffenheit des Transport-

fahrzeugs, die Anzahl der geladenen Tiere, die Einstreu, die Anbindung und Abtrennung, die Verträglichkeit untereinander, sowie die gesundheitliche Verfassung bei der Beladung spielen eine massgebliche Rolle beim Transport.

Seit drei Jahren sind wir regelmässig mit Einsatzteams an der türkisch-bulgarischen Grenze Kapikulé. Auffällig ist, dass viele Tiere bereits verletzt und erschöpft an der Grenze ankommen und dass ungeeignete und veraltete Transporter eingesetzt werden. Deshalb haben wir unsere Einsätze ausgeweitet auf die Herkunftsländer dieser katastrophalen Tiertransporte. Zusätzlich führen wir Polizeischulungen entlang dieser Routen durch (siehe Seite 3)

Beispiel 1: Bulgarischer Schaftransport

Wir kontrollieren zwei Schaftransporter an der türkischen Grenzstation Kapikulé. Die Schafe kommen aus Bulgarien; Transporteur ist die bulgarische Firma Maria Livestock Express. Der Transport wurde von den bulgarischen, für den Export zuständigen Veterinärbehörden für den Weitertransport aus der EU genehmigt, obwohl die Tiere in einem schlechten Zustand sind und der Transport völlig überfüllt ist. Beide Transporter wären in den meisten EU-Staaten nicht zugelassen: Das Tränkesystem ist ungeeignet für Schafe und zudem für die meisten Tiere nicht erreichbar. Der Innenraum ist für Schafe ungeeignet, weil es viele „Fallen“ gibt. Wir entdecken zwei Schafe, die mit jeweils einem Bein in einer



▲ Sie sind zu eng geladen, die Versorgung ist nicht gesichert. Unser Team bastelt aus PET-Flaschen Minitröge, um wenigstens die Schafe am Gitter zu versorgen.

▼ Massenware Schaf: Dieser Schaftransport steht für viele. Tod, Verletzung, Krankheit und elende Transportbedingungen sind der Alltag. Die Fahrzeuge sind nicht für Schafe gebaut, die Rampen ungeeignet, der Boden hat Spalten, die Versorgung ist unmöglich. Unser Team greift ein und lässt entladen. Die toten Tiere werden herausgeholt, die eingeklemmten befreit, die verletzten medizinisch versorgt. Alle Tiere werden mit Wasser und Futter versorgt. Der Transporteur bekommt eine Anzeige.



Spalte zwischen Boden und Seitenwand eingeklemmt sind. Wie lange sie so schon festliegen, können wir nur erahnen. Sie sind völlig apathisch vom Dauerschmerz. Wir wecken den Fahrer und fordern ihn auf, uns umgehend dabei zu helfen, die Tiere zu befreien. Was er nur widerwillig tut. Als wir den Innenraum betreten, entdecken wir mehrere tote Schafe. Sie sind wohl Opfer der fehlenden Versorgung und des bestialischen Gestanks nach Exkrementen. Unsere Augen fangen sofort an zu tränen. Wir befreien die Schafe aus ihren Fallen. Eines ist schwer verletzt und blutet aus einer knochentiefen, klaffenden Wunde.

Unser Team macht eine Meldung beim zuständigen türkischen Amtstierarzt. Er veranlasst

daraufhin, dass die Schafe in einem kleinen Versorgungsstall entladen werden müssen. Ausserdem beauftragt er einen örtlichen, praktischen Tierarzt, nach den Schafen zu sehen und die Wunden zu behandeln. Es dauert noch fünf Stunden, bis es endlich soweit ist, und die Schafe abgeladen und versorgt werden. Unser Team lässt die Tiere keine Minute aus den Augen. Der Umgang der Fahrer mit ihnen ist brutal. Sie zerran, treten und schlagen die Tiere. Wir halten das per Foto und Film fest und schicken die Aufnahmen mit einer Beschwerde an die Behörden.

Beispiel 2: Bullen im Niemandsland

Unser Team führt bereits seit einigen Tagen Transportkontrollen durch an der bulgarisch-türkischen Grenze und den dorthin führenden Autobahnen. Immer wieder stehen Tiertransporter zur weiteren Abfertigung im sogenannten Niemandsland zwischen den beiden Grenzposten. Nachdem sie ein Land verlassen haben, müssen sie jetzt die Zollformalitäten für die Einreise ins andere Land erledigen. Das kann Stunden dauern. Manchmal auch viele Tage, wie der Fall der „Schlacht“bullen aus Lettland zeigt. Für unser Team wird es eine Woche im Dauereinsatz. Im Protokoll steht später die Bezeichnung „Unsere Bullen“. Was auch



▲ Iris und Johannes bei einem Treffen im Hauptquartier der Strassenpolizei DAI in Haskovo. Es werden für den nächsten Tag gemeinsame Tiertransportkontrollen verabredet.



▲ Iris und Charly überprüfen den Zustand der Bullen. Sie sollen durch die Türkei in den Irak gebracht werden. Zum Schlachten...

▼ Iris versucht durch Telefonate mit den zuständigen Stellen, der EU und den Spediteuren eine schnelle Lösung für die Tiere herbeizuführen. Es werden Tage....



◀ An der türkischen Grenze herrscht Hochbetrieb. Ständig stehen neue Tiertransporter nach Abfertigung durch die bulgarischen Grenzbehörden im 'Niemandland'. Wer keine korrekten Papiere für die Weiterfahrt hat, bleibt hier stecken. Für die Tiere eine Falle mit verheerenden Folgen. Es gibt keine 'Lösungsroutine'. Unser Team entdeckt 31 'Schlacht'bullen für den Irak.

der Wirklichkeit entspricht, denn tagelang übernimmt keiner die Verantwortung für deren Überleben und Wohlergehen. Dieser „Notfall“ und die permanenten Verhandlungen mit den Behörden, Speditionen, Polizei und Veterinären zehrt an den Nerven. Und ganz „nebenbei“ werden über 50 weitere Tiertransporter kontrolliert, Protokolle geschrieben und Beschwerden vorbereitet.

Aber der Reihe nach:

Es ist **Samstag, der 24.11.2012**. Gegen 14 Uhr finden Iris, Johannes und Charly fünf Tiertransporter im sogenannten Niemandland der türkisch-bulgarischen Grenze. Darunter einen Transport mit 31 „Schlacht“bullen aus Lettland. Zielort ist ein Schlachthof im Irak. Für unser Team ist klar: Da es in der Türkei keine Versorgungsstationen gibt, muss dieser Transporter vor der Weiterfahrt für 24 Stunden entladen werden. Unser Team kontrolliert die weiteren vier Transporter: Bis auf einen Transporter der polnischen Firma Wozniecki sind die Ladebedingungen insgesamt akzeptabel. Bei diesem jedoch stehen und liegen die Tiere im Dreck und es gibt auch keine Trennwände. Unser Team notiert diese Verstösse für eine schriftliche Beschwerde an die zuständigen Behörden und den Transporteur.

Sonntag, 25.11.2012, Unser Team fährt vormittags zu den Versorgungsstellen in Grenznähe, um zu prüfen, ob der Transporter mit den 31 Bullen für den Irak entladen wurde. Weder Transporter noch Tiere sind in der Versorgungsstation. Gegenüber der Versorgungsstation entdeckt Iris einen verletzten, kranken Hund. Unser Team versorgt ihn mit Wasser und Futter. Auf der Rückfahrt ins Niemandland besprechen Iris, Johannes und Charly, einen Veterinär zu suchen, der den Hund untersucht. Als sie am nächsten Tag wieder hinfahren, ist der Hund verschwunden.

Es ist inzwischen elf Uhr. Auf dem Weg zum Niemandland zu den Bullen will unser Team noch schnell nach den Tieren auf dem polnischen Transporter der Firma Wozniecki schauen. Dieser passiert gerade die türkische Grenze und steuert einen Parkplatz an. Dort sind inzwischen neun Transporter der ungarischen Firma Agrar-Coop angekommen. Sie haben Kälber geladen. Deren Blöken ist unerträglich laut. Unser Team vermutet, dass sie zu lange ohne Versorgung geladen sind und fordert die Fahrer auf, die Transportdokumente zu zeigen. Sie verweigern das und geben vor, dass die Tiere in einer Versorgungsstation (Royal Haskovo) für 24 Stunden entladen worden seien. Iris ruft später dort an und erhält die Auskunft, dass diese Kälbertransporte dort nicht entladen wurden. Unser Team hetzt weiter. Sie wollen wissen, ob die Bullen noch im Niemandland stehen. Auf dem Weg dorthin wird die Beschwerde geschrieben gegen die neun Kälbertransporte.

Kurz nach 12 Uhr erreicht unser Team Niemandland. Der Transporter mit den 31 „Mast“bullen steht noch immer da. Iris versucht mit den Fahrern zu sprechen, aber sie schliessen sich in der Fahrerkabine ein und ziehen die Vorhänge zu. Von anderen erfährt unser Team, dass die Papiere für den Weitertransport in den Irak nicht in Ordnung sein sollen. Dass der Transport hier so lange festgehalten wird, bis die Papiere geklärt sind. Die Spedition Animex soll einen Kurier losgeschickt haben, die fehlenden Unterlagen beizubringen. Unser Team bleibt in der Nähe. Während es weitere, neu ankommende Tiertransporte kontrolliert, behält es den Transporter im Blick. Nach einiger Zeit steigen die Fahrer aus und füttern die Bullen.

Montag, 26.11.2012. Morgens erreicht unser Team die Nachricht, dass der Transport mit den 31 „Schlacht“bullen in Kapiku-

lé ausgeladen worden sei. Sie fahren sofort los und klappern die Versorgungsställe ab. Nirgends sind die Tiere zu finden. Sie sind nach wie vor im Niemandsland. Immer wieder erreichen unser Team Informationen, nur um im nächsten Moment durch andere ersetzt zu werden. Iris und Johannes telefonieren mit offiziellen Stellen, mit Veterinärbehörden, EU-Kontakten und TSB/AWF-Kollegen, um nach Auswegen aus der Falle für die Tiere zu suchen. Die 31 Bullen dürfen nicht in die Europäische Union zurückgebracht werden, weil sie als offiziell ausgeführt gelten, noch dürfen sie auf die türkische Seite transportiert werden, weil die Einfuhrpapiere nicht in Ordnung sind. Auch im Niemandsland gibt es keine Einrichtungen, um die Tiere zu entladen oder zu versorgen.

Dienstag, 27.11.2012. Unser Team versucht direkte Kontakte mit den zuständigen Behörden herzustellen. Unter anderem mit Dr. Volchanov, Veterinärdirektor für die Region Haskovo. Das Treffen verläuft erfolglos. Nachmittags kommt es zu einem Treffen mit Anton Starev, dem Chef der Strassenkontrolle (DAI). Das Ergebnis bringt unser Team im aktuellen Fall nicht weiter, ist aber dennoch erfreulich, weil die DAI die Probleme der Tiertransporte kennt und selbst aktiv dagegen vorgeht. Unser Team verabredet eine gemeinsame Transportkontrolle für den nächsten Tag. Gegen 20:30 Uhr fahren Iris, Johannes und Charly wieder zu den Bullen im Niemandsland. Noch immer steht der Transport dort. Drei neu hinzugekommene ungarische Transporter mit Bullen werden kontrolliert, bevor unser Team wieder abfährt.

Mittwoch, 28.11.2012. Es ist neun Uhr und der Transporter steht noch immer an derselben Stelle. Diesmal kommen die Fahrer auf unser Team zu. Sie hätten versucht, die Tiere zu füttern, aber der bulgarische



▲ 31 Bullen aus Lettland für den Schlachthof im Irak. Eingesperrt seit fast zwei Wochen ohne ausreichende Versorgung mit Wasser und Futter, ohne Einstreu und Bewegungsfreiheit. Sie sind erschöpft, der Gestank greift die Schleimhäute an. Der Rotz läuft aus den Nasen.

Zoll hätte das untersagt. Iris nimmt sofort Kontakt mit der bulgarischen Grenzveternärbehörde auf und schildert die dringende Notwendigkeit, die Tiere umgehend zu versorgen. Es scheint, als sei denen angeordnet worden, nicht mit unserem Team zu spre-

chen. Iris solle auf Dr. Michalov, Veterinärdirektor der bulgarischen Grenztierärzte, warten. Als dieser ankommt, geht er an Iris wortlos vorbei. Eine Stunde später kommt Erol Eser, Veterinärdirektor der türkischen Grenzveternäre. Er und Dr. Michalov ver-



▲ Unser Team im Dauer-Rettungseinsatz: Iris hat bulgarische und türkische Medien arlamiert, um den Druck zu erhöhen. Unser Team organisiert Wasser, Futter und Einstreu sowie Personal, um die Tiere zu versorgen. Mit einem Schlauch und herangeschafften Wannen werden die Bullen getränkt.

schwinden im Veterinärgebäude. Iris hat inzwischen bulgarisches und türkisches Fernsehen an die Grenze bekommen, um den Druck zu erhöhen. In Interviews erläutert sie die Situation. Nach Ende der Interviews geht sie sofort zurück zu den Bullen und sieht, dass sie noch immer nicht versorgt wurden. Sie geht ins Veterinärgebäude und sieht dort Dr. Michalov mit dem Journalisten des bulgarischen TV. Auf die Aufforderung von Dr. Michalov, draussen zu warten, reagiert Iris nicht, vielmehr wiederholt sie die Forderung, die Tiere unverzüglich versorgen zu lassen. Vielleicht hat die Anwesenheit des Journalisten ja geholfen, auf jeden Fall wird wenige Minuten später Futter zum Transporter geliefert.

Donnerstag, 29.11.2012. Fünf Uhr morgens trifft sich unser Team mit der bulgarischen Strassenkontrolle (DAI), um Tiertransportkontrollen durchzuführen. Bis 11 Uhr werden gemeinsam Tiertransportkontrollen durchgeführt und Erfahrungen ausgetauscht.

Länger kann unser Team auch nicht abwesend sein, denn die Bullen stecken noch immer im Niemandsland fest. Die Versorgungssituation der Tiere wird langsam ernst. Inzwischen ist das Futter ausgegangen und auch die Wasserversorgung geht zur Neige. Unser Team organisiert Heu und veranlasst die Fahrer, die Tiere von Hand zu tränken. Gegen 15:30 Uhr kommt neues Heu, Stroh, Getreide, Wasserbehälter und ein Tank mit

Frischwasser. Die Tiere werden versorgt. Der Rest des Futters wird im Schwanenhals des Transporters verstaut. Noch immer ist keine Lösung für die Tiere in Sicht. Iris ist mit der Spedition und den Behörden in telefonischem Kontakt. Die Aussagen sind oft widersprüchlich. Es gibt schlicht kein Notprogramm und keine für die Tiere sinnvolle Zusammenarbeit zwischen der bulgarischen und der türkischen Grenzstation.

Freitag, 30.11.2012. Den ganzen Vormittag ist unser Team damit beschäftigt, weitere Transporter zu kontrollieren. Auch werden sie gerufen, weil ein polnischer



▲ Einer von 31 'Schlacht' bullen - tausende Kilometer und zwei Wochen im Transporter, um geschlachtet zu werden.

Transporteur sich weigert, seine Tiere in einem Versorgungsstall mit Wasser und Futter zu versorgen. Unser Team überzeugt den Transporteur, schreibt weitere Beschwerden über die Vorfälle des Morgens und fährt zurück ins Niemandsland. Dort sind zwischenzeitlich neue Tiertransporter angekommen. Auch diese werden

kontrolliert und dokumentiert. Um 13.45 Uhr schauen Iris, Johannes und Charly nach den Bullen. Die Versorgungssituation bleibt schwierig, das Wasser geht zur Neige. Iris erreicht bei der Grenzpolizei, dass der Transporter Wasser tanken darf. Unser Team wird jetzt vor Ort verstärkt durch einen türkischen AWF-Mitarbeiter, der uns durch seine Kontakte auf dem Laufenden hält, denn man will unser Team loswerden. Sein Name muss hier anonym bleiben. Nennen wir ihn einfach A.. Er erzählt uns, dass er von offizieller Seite erfahren habe, dass die Transitpapiere jetzt ausgestellt werden sollen und die Bullen in Kapikulé für 24 Stunden entladen und versorgt werden sollen. Um 18 Uhr verlässt unser Team die Grenze, nachdem die Grenzveternäre ebenfalls abgefahren sind.

Samstag, 1.12.2012. Um neun Uhr wird unser Team informiert, dass die 31 Bullen in einer Versorgungsstation entladen wurden. Wo, kann keiner sagen. Unser Team fährt sofort zu allen bekannten Ställen. Ohne Erfolg. Dann bekommt Iris einen Anruf eines weiteren AWF-Unterstützers vor Ort. Er gibt den Tipp, bei der ehemaligen Grenzstation nachzuschauen. Tatsächlich, dort sind alle 31 Bullen. Sie seien in der letzten Nacht hierhergebracht worden. Iris will die Bullen genauer anschauen, jetzt, wo sie das erste Mal seit gut zwei Wochen im Freien sind. Sie muss jedoch warten. Erst als gegen 11:30 Uhr Erol Eser gemeinsam mit dem Eigentümer der Bullen vorfährt,



▲ Während unser Team für die Befreiung der 31 Bullen kämpft, werden trotzdem sämtliche Tiertransporte, die die Grenze erreichen, kontrolliert. So auch dieser überfüllte, österreichische Transporter mit 'Mast'rindern. Auch gegen ihn wird eine Beschwerde eingereicht.



◀ Endlich an der frischen Luft nach fast zwei Wochen auf dem Transporter. Die Bullen machen einen erschöpften Eindruck. Sie scheinen die Strapazen einigermaßen überstanden zu haben. Wir sehen keine Verletzungen.

▶ Bevor die Bullen auf den Transit durch die Türkei gehen und dann in den Irak, kontrolliert Iris nochmals den Zustand der Tiere. Es ist traurig: "Wir haben sie gerettet, damit sie in einem irakischen Schlachthof geschlachtet werden."



bekommt Iris die Erlaubnis, die Bullen anzuschauen. Siraj Haijran Nooruldeen, Eigner der Bullen, spricht fließend Deutsch und bedankt sich bei unserem Team, dass es seinen Tieren das Leben gerettet hätte. (Seine Frau hat den Fall auf unserer Homepage mitverfolgt) Für unser Team ist das ein bitterer Dank, weiss es doch, dass die 31 Bullen die tagelangen Qualen auf dem Transporter, Hunger und Durst durchhalten mussten, damit sie unversehrt in einem irakischen Schlachthof getötet werden. Unser Team beschliesst, den Transport auch durch die Türkei zu begleiten, um bei den Bullen bis zum Ende zu bleiben.

Abends kommt die Information, dass die Bullen bereits wieder geladen sind. Der Transporter mit den 31 Bullen steht abfahrbereit an der türkischen Grenzstation. Den Fahrern wird aufgetragen, die Tiere so schnell wie möglich in den Irak zu bringen. Ihre Fahrt überwachen die türkischen Behörden mit einem GPS-Peilsender. Kurz vor

Mitternacht verlässt der Tiertransporter die Grenzstation. Die Fahrer machen keine Pause, aus Angst, Ärger mit den türkischen Behörden zu bekommen.

Sonntag, 2.12.2012. Der Transporter mit den 31 Bullen erreicht um 2:50 Uhr Istanbul. Um 6:35 Uhr sind es noch 126 Kilometer bis Ankara. Um 14:40 Uhr machen die Fahrer einen kurzen Versorgungsstopp bei Aksaray. Unser Team schaut nach den Tieren. Sie wirken sehr erschöpft, aber alle stehen und frischen. Um 16:30 Uhr fährt der Transport weiter bis ca. 23:00 Uhr. Ca. 80 Kilometer vor Gaziantep parkt der Transporter auf einem Parkplatz. Die Fahrer wurden von der Polizei gewarnt, nachts nicht weiterzufahren.

Montag, 3.12.2012. Um 5:00 Uhr geht es weiter, gegen 6:50 Uhr erreicht der Transport Gaziantep. Um 8:00 Uhr verweist ein erstes Schild auf die irakische Grenze in Habur, weitere 344 Kilometer entfernt. Kurze Zeit später, in Mardin, stösst der Eig-

ner der Bullen hinzu. Er will ab hier den Transport begleiten. Die weitere Strecke sei unwegsam und gefährlich. In der Bergregion käme es immer wieder zu bewaffneten Übergriffen auch auf Zivilisten. Nach einer Besprechung mit unserem türkischen Mitarbeiter, brechen wir ab, denn er hält es für lebensgefährlich weiterzufahren.

Dienstag, 4.12.2012. Unser Team wird von der Firma Animex informiert, dass die Bullen am gestrigen Abend alle lebend in Erbil, Irak, angekommen seien. Sie haben überlebt, um dort getötet zu werden. Was für ein Wahnsinn.

Auch unser Team ist erschöpft nach tausenden Kilometern und tagelangem Kampf für eine Befreiung der 31 Bullen aus dem Niemandsland. Einziger Trost, der uns bleibt, ist, dass dieser Fall inzwischen seine Kreise durch alle Institutionen zieht. Dass das Martyrium dieser 31 Tiere vielleicht dazu führt, solche Transporte in Zukunft zu vermeiden.

Mal angenommen

– DIE WAHRE ERFUNDENE GESCHICHTE VON BALDO

Statt einer Kuh, einem Schwein, einem Huhn, einem Pferd nehmen wir einen Hund. Wir nennen ihn Baldo. Ihm wird in der Regel nicht abgesprochen, was allen Tieren gemein ist: Sie kennen Gemeinschaft und Bindung, erkennen vertraute Personen, empfinden Schmerz und Verlust. Baldo lebte die letzten Jahre auf einem Hof. Jetzt ist er zu alt, um seinen Job als „Wachhund“ zu machen. Der Besitzer ruft einen Händler an, der Baldo mit einem grossen Transporter abholt. Auf diesem sind bereits andere Hunde. Sie bellen und urinieren vor Aufregung und Angst in den Transporter. Baldo hört und riecht das, bekommt Angst. Während er auf den Transporter getrieben und aus seiner vertrauten Umgebung gerissen wird, stürmen die fremden Eindrücke auf ihn herein. Der Transporter fährt los und Baldo weiss nicht, was passiert. Er muss sich in der „neuen Gruppe“ zurechtfinden, aber der Abschied schmerzt zu sehr.

Nach Stunden der Ungewissheit stoppt der Transporter vor einer grossen Halle. Es ist dunkel, nur einzelne Laternen spenden etwas Licht. Lärmend gehen die Transporterrampen auf, fremde Menschen kommen in den Transporter, sie treiben mit rassenden Stöcken Baldo und alle anderen hinaus. Manche seiner Artgenossen sind zu schwach, um schnell zu laufen. Sie werden von den anderen überrannt. Baldo sieht noch, wie eine Hündin liegen bleibt. Die spürbare Angst der anderen verstärkt seine eigene. Bellen, Winseln und Jaulen überall. Das Treiben mit Stöcken, die Schläge auf Körper und Kopf, die unverständlichen Befehle hören erst auf, als alle in Pferchen untergebracht sind. Es ist eng, wieder neue Nachbarn, es gibt keine Rückzugsmöglichkeit. Die Nacht ist kurz.

Am nächsten Morgen wird wieder geschrien, es geht auf einen anderen Transporter. Es riecht nach fremden Tieren. Baldo und unzählige andere Hunde werden verladen in wieder neuen Gruppen. Das Bellen und

Schreien steigert die Angst von Neuem. Der Transporter fährt los. Es ist bitterkalt draussen. Wer an den Gitterstäben zum Stehen kommt, hat Pech gehabt, der friert. Nach sechs Stunden Transportzeit wird auch der Innenbereich unerträglich. Ein Gemisch aus Urin und Kot macht die Luft beissend. Manche von Baldos Leidensgenossen legen sich erschöpft hin, in den Dreck, denn die Erschöpfung ist grösser als der Ekel. Auch Baldo wird müde, seine Augen brennen. Durst und Hunger verdrängen sein Heimweh. Er versucht aus den Tränkenippeln zu trinken. Sie funktionieren nicht. Er kann nicht mehr stehen und legt sich hin. Andere treten auf ihn, um das Gleichgewicht zu halten. Baldo ist zu müde, um aufzustehen, sich gegen die Tritte auf seinen Kopf, seine Beine, seinen Körper zu schützen. Er legt schliesslich auch den Kopf ab und versucht, dem Hunger, dem Durst, den Schmerzen durch Schlaf zu entfliehen.

Als der Transporter nach einem Tag und einer Nacht durch ein Hoftor fährt und vor einem grossen weissen Gebäude hält, wiederholt sich die Prozedur vom Vorabend. Wieder kommen fremde Menschen in den Transporter, wieder werden unbekannte Befehle gebrüllt. Wieder rennen Hunde in Panik über ihre liegenden Artgenossen. Einer von ihnen ist Baldo. Jemand packt ihn an den Beinen und schleift ihn in das Gebäude. Schmerz und Ohnmacht wechseln sich ab. Irgendwann spürt er etwas Kaltes auf seiner Stirn. Dann wird alles Dunkel.

Baldos Geschichte ist erfunden. Das, was mit Baldo passierte, aber nicht. Über 50 Milliarden Tiere werden jährlich transportiert, durchleiden unvorstellbare Qualen. Kühe, Rinder, Bullen, Schweine, Hühner, Gänse, Enten, Truthähne, Schafe, Pferde, Frösche oder Wassertiere. Sie werden gezüchtet, gemästet, geschlachtet oder schlicht entsorgt nach den Prinzipien des grösstmöglichen wirtschaftlichen Vorteils.



So helfen Sie!

Ihre Spende schafft Perspektiven

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

Spenden-Konto Deutschland: 540 020 84
BLZ: 506 500 23, Sparkasse Hanau
IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84
BIC: HELADEF1HAN