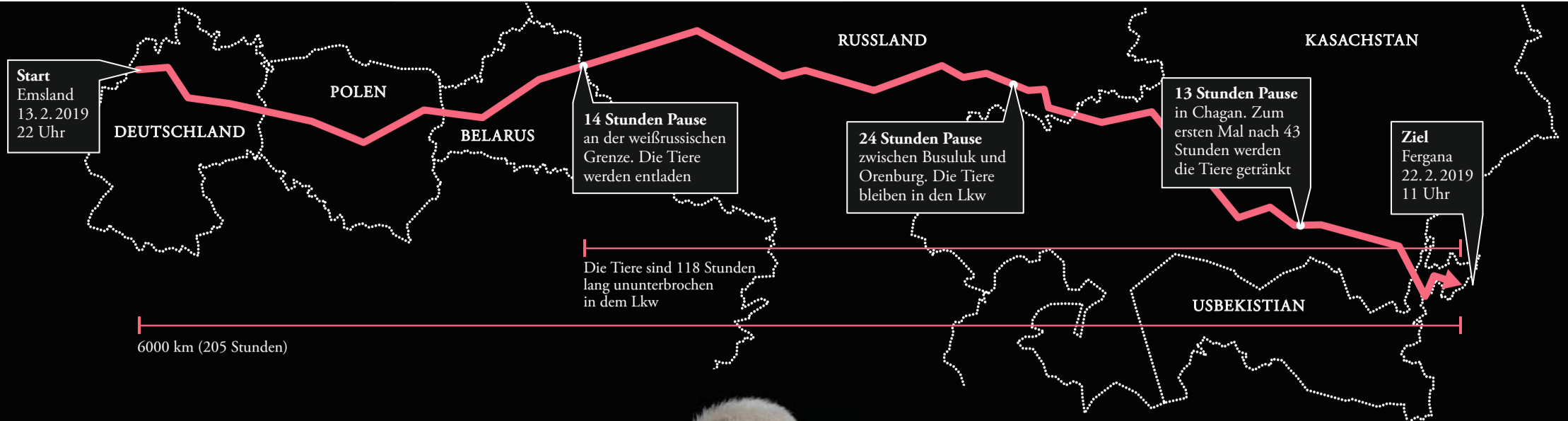


205 Stunden Tortur

Die Grafik dokumentiert die Fahrt zweier Viehtransporter, die von der Tierschutzorganisation Animals' Angels begleitet wurden



Jenseits der Schmerzgrenze

Kühe aus Deutschland werden Tausende Kilometer weit gefahren – und außerhalb der EU teils qualvoll geschlachtet. Bis Amtsveterinäre streikten **VON MERLIND THEILE**

Von seiner Kühe aus kann Jens Haveland Utopia sehen, auf einem Bildschirm oben links neben dem Fenster. Utopia stakst in ihrer Box durchs Stroh. Munter wirkt sie und recht schlank, das ungeübte Auge sieht ihr die Trächtigkeit nicht an. Bald schon kommt ihr Nachwuchs. Haveland will da sein, wenn es so weit ist, deshalb beobachtet er Utopia auf seinem Monitor, deshalb geht er vorerst nicht auf Reisen, das macht er immer so, die Kühe gehen vor.

Jens Haveland ist Landwirt. Er und seine Frau führen einen Hof in Schleswig-Holstein, 320 Tiere, ein Großteil Milchkühe der Rasse Rotbunt, braun-weiß geschecktes Fell. Viele Kälber ziehen die Havelands selbst groß, auf dass auch sie zu ihrem Milchvieh werden, aber manche Rinder führen sie, wie es dann heißt: der Vermarktung zu. Den Landkreis verlassen dürfen nur Tiere, für die der Amtsveterinär ein sogenanntes Vorattest ausgestellt hat. Ist dies erledigt, tritt die Kuh ihre Reise an.

Auch Utopia wäre dafür eine Kandidatin gewesen, sagt Jens Haveland. In normalen Zeiten hätte er sie gut verkaufen können, womöglich in eines der Länder weit weg von Schleswig-Holstein, wo man für trüchtige Kühe hohe Preise zahlt. In normalen Zeiten stünde Utopia jetzt vielleicht auf einem Viehtransporter und würde wochenlang herumgefahren, zum Beispiel nach Usbekistan. Utopia aber stakst noch durch ihre Box, weil die Zeiten in Schleswig-Holstein keine normalen sind: empörte Veterinäre, ängstliche Bauern, wütende Viehhändler – und Berichte über Tierquälerei, die schwer zu ertragen sind.

Mitte Februar verkündeten die Amtsveterinäre in Rendsburg-Eckernförde und Steinburg, Viehtransporte aus ihren Landkreisen in 14 Länder außerhalb der EU (»Drittstaaten«) bis auf Weiteres nicht mehr zu genehmigen, darunter die Türkei, Marokko, Ägypten, Kasachstan und Usbekistan. Am Montag dieser Woche verhängte das Landwirtschaftsministerium in Kiel schließlich ein vierwöchiges Moratorium für das gesamte Bundesland. Auch andernorts sind die Dinge in Bewegung. In Bayern beschloss das zuständige Umweltministerium bereits vergangene Woche, Viehtransporte in Drittstaaten vorerst zu unterbinden. In anderen Bundesländern harret man noch aus. Die Akteure warten auf ein »bundesweit abgestimmtes Vorgehen«.

Warum die Aufregung? Formal gehen Viehtransporte innerhalb der EU-Grenzen wie auch darüber hinaus »artgerecht« vonstatten. Die EU-Verordnung über den Schutz von lebenden Tieren beim Transport, in Kraft seit 2007, sieht – speziell für lange Reisen – klare Regeln vor: Fahrtenbücher, Temperaturschreiber, Tränkvorrichtungen, Ruhezeiten. 2015 urteilte der Europäische Gerichtshof, dass die Verordnung auch auf den Streckenabschnitten außerhalb der EU gilt. Kontrollen seitens der EU in den Dritt-

staaten aber gibt es keine. Recherchen von Tierschutzorganisationen und Journalisten belegen immer wieder, dass das Regelwerk oft nicht das Papier wert ist, auf dem es steht. Konsequenzen hat das alles kaum. Bis jetzt.

Ein neues Gutachten nämlich kommt zu dem Schluss, dass Veterinäre, die Tiertransporte in bestimmte Drittstaaten genehmigen, sich der Beihilfe zur Tierquälerei schuldig und damit strafbar machen. In ihrem Fachartikel schildern der Amtsrichter Christoph Maisack und der Tiermediziner Alexander Rabitsch unter Berufung auf Fernsehbilder und eigene Recherchen die teils grausamen Schlachtbedingungen in vielen Nicht-EU-Ländern, besonders in der Türkei, im Nahen Osten, im Maghreb sowie in den asiatischen Nachfolgestaaten der Sowjetunion. Dokumentiert sind Szenen aus Schlachthallen, in denen das Blut auf dem Boden knöchelhoch steht. Die hineingezerzten Tiere wittern den Tod und wehren sich. Ohne Betäubung werden ihnen die Augen ausgestochen und die Achillessehnen durchtrennt. Ihre Beine werden gefesselt, es folgen Entblutungsschnitte mit sägenden Bewegungen. Die Tiere verenden nach minutenlangem Todeskampf. Gegen deutsches und europäisches Tierschutzrecht verstoßen derlei Prozeduren eklatant.

All dies konnten deutsche Veterinäre ahnen, es hatte sie bislang aber nicht zu interessieren. Nach geltendem Recht sind Amtstierärzte verpflichtet, auf Verlangen Voratteste für den Tierexport auszustellen und Transporte in Drittstaaten zu genehmigen, nachdem sie die geplanten Reisebedingungen überprüft haben. Was mit den Tieren nach Abladung im Drittland geschieht, wie sie dort behandelt, gehalten, geschlachtet werden, galt als rechtliches Niemandsland. Als Blackbox. Der Vorwurf, Veterinäre machten sich durch ihre »Beihilfe« strafbar, schreckt nun nicht nur die betroffenen Mediziner auf, sondern auch Landwirte, Viehhändler, Politiker. Und der drohende Rechtsstreit wirft ein Schlaglicht auf eine Branche, in der vieles als normal gilt, was nicht normal sein sollte.

Jens Haveland aus Schleswig-Holstein befürchtet, dass am Ende er der Buhmann sein wird: der böse Landwirt, der seine Rinder an finstere Schlächter verkauft. Deshalb will Haveland nicht mit seinem richtigen Namen in der Zeitung stehen. Aber er will dem Schreckensbild vom konventionellen Viehbauern sein Selbstbild entgegensetzen.

»Wir sind 24 Stunden am Tag für unsere Tiere da. Wir hängen an denen«, sagt Haveland. Im Landwirtschaftssystem, wie es derzeit ist, kann ein Milchbauer wie er aber nicht alle Tiere aus seiner Zucht behalten, den Platz und das Geld hat er gar nicht. Einige der verkauften Kühe bleiben in der Region, und es kommt vor, dass Haveland sie wiedersehen, auf Auktionen beispielsweise. »Da freut man sich«, sagt er. Von den Tieren, die in Drittstaaten gehen, hört er nichts mehr.

»Du kannst nicht jedem Tier nachweinen. Man muss sich arrangieren«, sagt Haveland. Und dass er keine andere Wahl habe. Seine Kühe müssen laufend kalben, damit sie genug Milch geben. Mit dieser Milch macht Haveland den Großteil seines Umsatzes. Übrig bleibt der Nachwuchs. »Alle haben hier Überschuss«, sagt Haveland. »Der Export ist das Ventil, das wir brauchen.«

Natürlich habe er sich schon gefragt, wo die Tiere hingehen. Haveland kennt auch die einschlägigen Fernsehdokumentationen über Tiere, die tage- oder wochenlang auf Lastwagen ausfahren, in Hitze oder Eiseskälte, ohne Futter und Wasser, verstört und verletzt, manche verendet. »Wenn ich die Bilder sehe, kommt's mir hoch. Da kann ich nachts dann auch nicht schlafen.« Er gehe aber davon aus, dass es genug Kontrolleure gebe, die Transporte überprüfen. Und dass die Tiere an »seriöse Leute« gingen. »Ich sage mir, dass alles gut ist.«

Vom dem Verband, an den Haveland viele seiner Tiere verkauft, wird er jedenfalls regelmäßig beruhigt, gerade in diesen Tagen. Der Rinderzuchtverband Schleswig-Holstein (RSH) wickelt die Exporte in Drittländer ab, etwa 1800 Tiere pro Jahr gehen aus diesem Bundesland in die besagten Staaten. Im Gespräch am vergangenen Freitag sagt der RSH-Geschäftsführer Matthias Leisen, dass die Transporte stets ordnungsgemäß ablaufen. »Ich habe in 25 Jahren noch kein einziges Mal einen Bußgeldbescheid bekommen.« Dass anderswo mal etwas schief laufe, das komme eben vor. Die skandalösen Fernsehbilder aber seien »uralt«. »Und ich habe da noch nie ein Tier aus Schleswig-Holstein gesehen.«

Im Übrigen legt Leisen Wert auf die Feststellung, dass der RSH keine Schlachttiere, sondern ausschließlich Zuchttiere in Drittstaaten verkaufe, wo diese für den Aufbau von Rinderpopulationen benötigt würden. Gegen die Weigerung der schleswig-holsteinischen Veterinäre, Voratteste und Transportgenehmigungen für Drittstaaten auszustellen, hat der RSH inzwischen rechtliche Schritte eingeleitet. Matthias Leisen einzige Frage lautet: »Auf welcher Basis können wir rechtssicher Geschäfte machen?« Dies zu beantworten sei Aufgabe des Landwirtschaftsministeriums in Kiel. Das aber sei »abgetaucht«.

Im aktuellen Rechtsstreit bezog das Landwirtschaftsministerium wochenlang keine Position, obgleich es selbst den Stein ins Rollen gebracht hatte: Mitte Januar hatte es das Gutachten, welches nun für Unruhe sorgt, ohne konkrete Weisung an die Landkreise verschickt. In der rechtlichen Frage der Strafbarkeit sieht man in Kiel den Bund beziehungsweise die EU in der Pflicht. Man habe den Vorgang »intern« an das Bundeslandwirtschaftsministerium weitergegeben, hieß es vergangene Woche.

Das von Julia Klöckner (CDU) geführte Haus wiederum beantwortete eine entsprechende Anfrage der ZEIT wie folgt: »Hier sind in erster Linie die Landesbehörden gefragt, die für die Durch-

führung des Tierschutzrechts zuständig sind.« Und weiter: »Deutschland exportiert im Übrigen fast ausschließlich Zuchtrinder in Drittländer: Der Transport von Schlachtrindern in Drittländer geht gegen null. Bundesministerin Klöckner hat mehrfach deutlich gemacht, dass sie den Transport von Schlachtrindern in Drittländer ablehnt.« Eine beigefügte Tabelle zeigt, dass aus Deutschland im Jahr 2017 knapp 80.000 Zuchtrinder in Drittländer exportiert wurden, vorwiegend in die Türkei, nach Russland und Usbekistan. Auf der Homepage des Ministeriums heißt es: »Ob ein solcher Export tatsächlich stattfindet, hängt ausschließlich vom Interesse der Wirtschaft ab.«

Hinter dem Begriff »Zuchtrinder« verbirgt sich folgende Realität: Bei den exportierten Tieren handelt es sich nach Auskunft des RSH fast ausschließlich um trüchtige Rinder. Die Schwangerschaft der Kuh dauert etwa neun Monate, ähnlich wie beim Menschen. Die ins Ausland verschickten Rinder sind in der Regel im sechsten bis siebten Monat. Ist das Tier während der Reise gestresst oder unterversorgt, wirkt sich das unmittelbar auf den Fötus aus. Stirbt eine Kuh auf dem Transport, verendet der Fötus im Mutterleib.

Mit diesen Umständen befasst sich Manuela Freitag. Seit 25 Jahren arbeitet sie als Veterinärin, seit 1996 leitet sie das Kreis-Veterinäramt Rendsburg-Eckernförde. Zu ihren Aufgaben gehört, die Voratteste sowie Transportgenehmigungen für Viehtransporte in Drittstaaten auszustellen. Dabei hat sie auch zu prüfen, ob die Routenplanung der Tiertransportverordnung entspricht. »Genau da«, sagt Freitag, »fängt das Problem an.«

Ein Plan sieht beispielsweise einen Zielort in Usbekistan vor. Über 5000 Kilometer Strecke, Transit via Weißrussland, Russland, Kasachstan. Laut Vorschrift müssen Rinder nach spätestens 29 Stunden für 24 Stunden abgeladen, gefüttert und getränkt werden. »Ich kenne aber die Straßenverhältnisse nicht«, sagt Freitag. Auch gebe es für Drittländer keine Listen der »Versorgungsstationen«. »Manchmal berichten mir Fahrer hinterher, dass es die im Plan vorgesehene Station gar nicht gibt.«

Ein anderes Beispiel: Transport in die Türkei, mindestens 3000 Kilometer Strecke, womöglich im Sommer. Manuela Freitag prüft anhand von Wetterseiten im Internet die voraussichtliche Außentemperatur. Bis 30 Grad Celsius muss sie den Transport genehmigen. »Aber wie zuverlässig sind solche Vorhersagen?«, fragt sie. »Und was passiert tatsächlich?« Fahrer erzählten ihr, wie sie an der bulgarisch-türkischen Grenze mit ihren Lastwagen in der Mittagshitze sechs Stunden lang warten mussten. Trinken konnten die Tiere nichts, weil die Schläuche der Tränkvorrichtungen geklaut worden waren.

Was sagt Manuela Freitag zu dem Argument, in Drittstaaten würden keine Schlachttiere, sondern »nur« Zuchttiere exportiert? »Ich bezweifle stark, dass die deutschen Hochleistungsrassen für

die Zucht in diesen Drittstaaten überhaupt geeignet sind. Klima, Futter, Haltungsbedingungen, das kann dort alles nicht optimal sein.« Es wundere sie deshalb nicht, dass aus den betroffenen Ländern immer wieder nachgeordert werde. »Und wenn man es mal zu Ende denkt: Auch jedes einzelne Zuchttier landet früher oder später auf dem Schlachthof.«

Ginge es tatsächlich nur darum, in Drittstaaten Rinderpopulationen aufzubauen, gäbe es längst andere Wege. Rinder könnten direkt im Zielland besamt werden, Lebendtiertransporte wären damit überflüssig. Doch dafür, sagt Manuela Freitag, müsse vor Ort erst eine Infrastruktur aufgebaut werden. »Es scheint billiger zu sein, trüchtige Kühe aus Deutschland zu bestellen.« Von diesen Exporten wiederum profitieren die deutschen Rinderzüchter – und letztlich der deutsche Staat.

Manuela Freitag will nicht mehr Teil dieses Systems sein. »Wir stehen an einem Wendepunkt in der Landwirtschaft«, sagt sie. »Augen zu und durch funktioniert nicht mehr.« Als Veterinärin habe sie ein Berufsethos, das sie zum Schutz der Tiere verpflichte. Das neue Rechtsgutachten, dem zufolge Freitag sich durch die Genehmigung bestimmter Viehtransporte strafbar macht, begrüßt sie. »Mich und viele meiner Kollegen hat es in unserem Eindruck bestärkt, wider Willen Tierquälerei zu unterstützen.«

Am 13. Februar treten in Norddeutschland zwei Lastwagen ihre Reise an, 6000 Kilometer bis Fergana in Usbekistan. An Bord befinden sich über 60 trüchtige Kühe aus dem Emsland. In eigenen Autos begleiten den Transport drei Teams der Tierschutzorganisation Animals' Angels. Sie wollen prüfen, ob unterwegs die Tierschutzvorschriften eingehalten werden. Die folgenden Schilderungen beruhen auf ihrem Bericht.

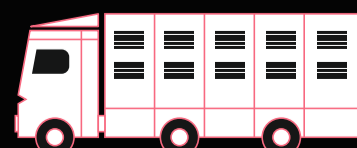
Am 20. Februar sind die Lastwagen im kasachischen Distrikt Yrgyz angekommen. Es herrschen minus zehn Grad. Seit mehr als drei Tagen haben die Kühe die Transporter nicht verlassen. Eng gedrängt, liegen oder stehen sie in der nassen Einstreu, Schnee weht herein. Am Morgen war das letzte Heu aufgebraucht. Trinken können die Tiere längst nicht mehr, das Wassersystem des Fahrzeugs ist eingefroren. Eine 24-stündige Ruhepause war im russischen Samara eingeplant, wo aber nach Auskunft der Fahrer gar kein Stall existiert. Stattdessen wurden die Transporter bei minus sieben Grad im Schneesturm für 24 Stunden an einer kleinen Raststätte an der Autobahn M5 zwischen Busuluk und Orenburg abgestellt.

Vergangenen Freitag, also neun Tage nach Fahrtbeginn, erreichen die Tiere ihren Zielort in Usbekistan. Noch leben alle. Nachdem er seine Ware in Empfang genommen hat, sagt der Käufer, diesmal habe er »Glück gehabt«. Beim Transport der Vorwoche seien drei Kühe tot angekommen. Drei tote Kühe und drei tote Föten.

www.zeit.de/audio



Zuchtrinder wurden im Jahr 2017 aus Deutschland in Länder außerhalb der EU (Drittländer) exportiert



Drittländer, in die 2017 die meisten Zuchtrinder exportiert wurden:
1. Türkei (30.236), 2. Russland (17.923), 3. Usbekistan (6898)