Auch EU in der Verantwortung

Tiertransport-Skandal auf internationalem Terrain

(Freiburg/Dornbirn/mb) – Tierschutzorganisationen schlagen Alarm, die EU-Kommission verweist auf fehlende Zuständigkeiten und die Weltorganisation für Tiergesundheit schweigt. Eines aber ist klar: Die Ereignisse werfen ein Schlaglicht auf ein systemisches Problem, bei dessen Lösung Europa eine maßgebliche Rolle spielen muss.

Der Tiertransport-Skandal um die »Spiridion II«, der große mediale Aufmerksamkeit erregt hat, sorgt international für Bestürzung. Nach rund zehn Wochen an Bord unter katastrophalen Bedingungen wurde in der libyschen Stadt Bengasi zumindest ein Teil der ursprünglich etwa 2.900 Rinder abgeladen. Die Tierschutzorganisation Animal Welfare Foundation e. V. (AWF), die dem Schiff auf seiner Odyssee gefolgt ist, spricht von Lastwagen mit Plätzen für 30 bis 35 Tiere. »Es ist möglich, dass sie alle überlebenden Tiere in der Zeit, in der das Schiff im Hafen lag, entladen haben«, so Schiffstierärztin Dr. Lynn Simpson. Wie viele Tiere bereits vorher gestorben sind oder sich noch auf dem Schiff befinden, ist nicht bekannt. Der Fall, der im September seinen Ausgang in Uruguay nahm, hat sich zu einem der dramatischsten Beispiele für die Missstände im globalen Lebend-

tierhandel entwickelt. »Wir erleben hier einen der schwersten Tierschutz- und Meeresschutzverstöße der letzten Jahre – und ein weiteres Beispiel für das strukturelle Versagen beim Handel mit lebenden Tieren«, sagt Maria Boada Saña, Tierärztin und Projektleiterin der AWF. Sie fordert: »Die Behörden müssen jetzt unverzüglich klären, ob sich noch Tiere an Bord befinden, wohin die verbliebenen und die ausgeladenen Tiere gebracht werden, und was während der Signalabschaltungen passiert ist.«

Das Viehtransporterschiff »Spiridion II« vor der türkischen Küste

Weltorganisation für Tiergesundheit schweigt bislang

Auch wenn es sich nicht um europäische Rinder handelt und es keine EU-Länder betrifft, hat die AWF gemeinsam mit anderen Tierschutzorganisationen die EU-Kommission um Hilfe gebeten. Diese hat jedoch mit der Begründung abgelehnt, »der Fall sei außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs.« Daraufhin wandten sich die Organisationen an die Weltorganisation für Tiergesundheit (WOAH) und forderten unter anderem eine Erhebung des aktuellen Status quo an Bord, sofortige tierärztliche Untersuchung und Intervention, Entladung gesunder und Euthanasie der kranken Tiere sowie eine Bewertung der Umwelt- und Gesundheitsrisiken auf dem Schiff.

Die WOAH hat sich bis zum Redaktionsschluss nicht auf Nachfrage der VET*impulse* gemeldet, sodass wir nicht wissen, ob und was von Seiten der Weltorganisation für Tiergesundheit geplant ist. Hier steht ganz klar die EU-Kommission in der Verantwortung, die als europäische Instanz Einfluss auf die WOAH nehmen muss. Wer, wenn nicht die EU, könnte in einem Fall wie diesem Druck ausüben? Klar ist: Lebendtiertransporte auf dem Seeweg müssen generell verboten werden – und zwar auch innerhalb der EU.

Internationaler Tiertransport extrem anfällig

Durch diesen Fall wird einmal mehr deutlich, wie anfällig und unkontrollierbar der internationale Lebendtiertransport ist – und zwar auch bei deutlich kürzeren Strecken als bei der »Spiridion II«. So kommt es auch auf Transporten in der EU und an den Grenzübergängen zu gravierenden Missständen, wie NGOs regelmäßig aufdecken. 2023 wurden laut AWF 5,9 Millionen Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine aus der EU in Drittländer exportiert. Haben sie den Transport überstanden und sind im Zielland angekommen, treffen sie dort meist auf Haltungs- und Schlachtbedingungen, die den europäischen Standards nicht ansatzweise entsprechen.

Investigative Projekte wie »The Marker« dokumentieren diese Realitäten. Bei der Recherche über österreichische Rinder, die nach Algerien verschifft werden, deckte das Team enorme Missstände auf. So gibt es algerische Internetseiten, auf denen explizit kranke und verletzte Rinder gehandelt werden. Eine festliegende Kuh wurde beispielsweise quer durchs Land zu einem Zoo transportiert – vermutlich als Lebendfutter für Raubtiere. Doch auch gesunden Tieren ergeht es oft schlecht, denn in Algerien ist es aufgrund der Trockenheit schwer, die Hochleistungsrinder

mit ausreichend Futter und Wasser zu versorgen (Stichwort hohe Kosten).

Erfolge zivilgesellschaftlichen Engagements

Trotz der düsteren Gesamtlage gibt es Lichtblicke: Dank kontinuierlicher Aufklärung und Dokumentation vor Ort, beispielsweise an der bulgarisch-türkischen Grenze, konnten NGOs wie AWF und Animals‘ Angels bereits Verbesserungen erzielen (weitere Informationen hier). So ist die Zahl der Tiertransporte in die Türkei deutlich gesunken – 2024: über 3.000 Transporte, 2025 bis September: 138. Dieser Fortschritt ist laut AWF unter anderem auf das Importverbot für tragende Färsen zurückzuführen. Dieses wurde eingeführt, nachdem die Organisationen gemeinsam mit Filmemacher Manfred Karremann auf einen Fall von 69 trächtigen Rindern aufmerksam gemacht haben, die wochenlang an der Grenze festsaßen.
Bei einer Mahnwache Anfang November überreichten Tierschützerinnen und Tierschützer dem BMLEH mehr als 95.000 Postkarten, mit denen sie ein Ende der Lebendtiertransporte in Drittstaaten und von Transporten nicht abgesetzter Kälber fordern. Und auch die Bundestierschutzbeauftragte Silvia Breher bezieht Stellung: »Ich plädiere für ein Ende von Tiertransporten in Tierschutz-Hochrisikostaaten außerhalb der EU.«

Neue EU-Transportverordnung besser?

Aktuell berät das Europäische Parlament über den Entwurf zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport. Jetzt könnte man meinen, dass das ausnahmslos eine positive Nachricht ist. Doch mitnichten. Denn wie eine Analyse der Eurogroup for Animals zeigt, zielen einige der mehr als 3.000 Änderungsan-

träge darauf ab, die bestehenden Standards sogar noch zu schwächen. Problematische Vorschläge beinhalten:

- ⇨ Streichung neuer EFSA-Bestimmungen zu Platzangeboten,
- ⇨ Abschaffung des Temperaturschutzes,
- ⇨ Verlängerung maximaler Transportzeiten,
- ⇨ Erhöhung der Kapazitäten für besonders schutzbedürftige Tiere.

Die EFSA (Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit) empfiehlt hingegen deutliche Verschärfungen, etwa:

- ⇨ strengere Regeln für Seetransporte innerhalb der EU,
- ⇨ vollständiges Verbot von Lebendtierexporten in Drittländer,
- ⇨ kein Transport trächtiger Tiere ab 40 % der Trächtigkeitsdauer,
- ⇨ strengere Vorschriften bezüglich Temperaturgrenzen je nach Tierart.

Nun ist zu hoffen, dass die Mitglieder des Europäischen Parlaments im Sinne des Tierschutzes entscheiden werden und lediglich die Vorschläge absegnen, die eine deutliche Verbesserung für die Tiere auf den Transporten darstellen. Erste Ergebnisse werden zum Jahresende erwartet.

Doch es liegt nicht nur an der Politik: Auch wir Tierärztinnen und Tierärzte können unseren Einfluss geltend machen, indem wir aufklären, Gespräche mit Landwirtinnen und Landwirten führen, verlässliche Informationen teilen sowie Petitionen unterstützen (zum Beispiel von der AWF).

Die »Spiridion II« ist kein Einzelfall – aber sie ist ein Mahnmal. Sie zeigt, wie dringend klare Regeln, bessere Kontrollen und ein Umdenken im internationalen Tierhandel notwendig sind. Solange Seetransporte lebender Tiere erlaubt sind, werden sich Szenen wie diese wiederholen. Hier müs-

sen wir uns geschlossen als EU für einen Wandel einsetzen. Denn: Tierschutz endet nicht an Landesgrenzen – und Wegsehen ist keine Option.

Chronologie des Scheiterns

Am 19. September legte die »Spiridion II« in Uruguay ab – Ziel: die Türkei. Als das Schiff nach wochenlanger Fahrt Ende Oktober dort eintraf, verweigerten die türkischen Behörden jedoch die Entladung. Grund waren Unstimmigkeiten bei Ohrmarken von rund 500 Tieren. Durch den Druck der Öffentlichkeit – maßgeblich initiiert durch die Tierschutzorganisation Animal Welfare Foundation e. V. (AWF), die das Schiff vor Ort verfolgte – durfte es am 9. November zumindest kurz anlegen, um Futter und Wasser zu laden.

Zu diesem Zeitpunkt war bereits bekannt, dass mindestens 58 Tiere verendet und rund 140 Kälber an Bord geboren worden waren. Das Schicksal vieler dieser Kälber ist unklar, ebenso der aktuelle Gesundheitszustand der Tiere. Doch man braucht nicht viel Fantasie, um sich die prekäre Situation an Bord (Exkremente, Hitze, Enge, Futter- und Wassermangel) auszumalen. »Die meisten, wenn nicht alle, werden diese Horrorfahrt nicht überstehen«, sagt Maria Boada Saña, Tierärztin und Projektleiterin der AWF. Hier stellt sich auch die Frage, ob die Tiere während des Transports tierärztlich betreut wurden. Laut der AWF befand sich auf der Überfahrt von Uruguay in die Türkei ein Tierarzt oder eine Tierärztin auf dem Schiff – in der Türkei ging diese Person aber von Bord. Es gibt keine Hinweise darauf, dass danach für Ersatz gesorgt wurde.

Kurz darauf folgte die nächste Hiobsbotschaft: Das Schiff legte wieder ab, diesmal angeblich auf dem Weg zurück nach Uruguay – was weitere vier Wochen auf See bedeutet hätte. Wenige Tage später verschwand die »Spiridion II« vom Radar – mutmaßlich durch bewusstes Abschalten der Ortungssysteme. Es liegt nahe, dass die Schiffsbesatzung mit diesem Vorgehen das illegale Entsorgen von Kadavern und Gülle zu verschleiern versuchte.
Am 21. November tauchte das Schiff schließlich vor der libyschen Küste auf und legte nach Angaben der AWF einen Tag später in Bengasi an. Ein Satellitenbild vom 23. November zeigt Lkws vor dem Schiff. Wie viele Tiere dort von Bord gehen konnten und ob sich noch Rinder auf dem Schiff befinden, ist jedoch nicht bekannt.
Am 24. November legte die »Spiridion II« bereits wieder ab – neues Ziel: Alexandria. Laut der AWF zeigt ein Satellitenbild, dass auf Deck keine Säcke mehr zu sehen sind – in der Türkei waren sie noch dort gestapelt. Es verdichtet sich also der Verdacht, dass die toten Tiere im Mittelmeer entsorgt wurden. »Das Schiff wurde vermutlich vor der Einfahrt in den Hafen von Bengasi gereinigt«, sagt Schiffstierärztin Dr. Lynn Simpson. Das passt auch dazu, dass vom AWF-Team vor Ort weder Gülle- noch Verwesungsgeruch wahrgenommen werden konnte.