TSB TIER SCHUTZ BUND ZÜRICH

Im Einsatz für Tiere



Kälbertransporte ausser Kontrolle – Behörden schauen weg

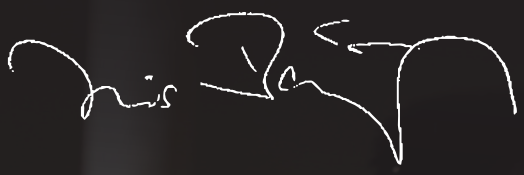
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Unsere Hände zittern vor Kälte, als wir an einer Tankstelle nahe Prag in den Anhänger eines Lkw schauen. Im Laderaum sind 270 Kälber, dicht aneinandergedrängt. Die Decke ist so niedrig, dass einige mit dem Rücken oben anstossen. Sie brüllen vor Hunger. Seit Stunden haben sie keine Milch bekommen. Der Fahrer will, dass wir verschwinden. Doch wir bleiben. Diese Kälber liefern einmal mehr den Beweis dafür, dass so junge Tiere nicht transportiert werden sollten.

Solche Nächte gehören seit 2014 zu unserer Arbeit. Wir folgen Kälbertransporten quer durch Europa, filmen, sichern Beweise und legen sie den Behörden und politischen Entscheidungsträgern vor. Was wir finden, ist keine Ausnahme: Kälber, die noch Milch brauchen, werden über tausende Kilometer gefahren und nach verkürzten Ruhezeiten an Versorgungsstationen weitertransportiert. Greifen Behörden ein, verschiebt sich die Route. Die Branche ist wie Wasser: Sie findet den nächsten Weg, genauso skrupellos und genauso rechtswidrig. Die Behörden sehen einfach weg – oder greifen nicht durch.

Dieses Heft zeigt, was wir gesehen und erreicht haben und was sich ändern muss. Die EU überarbeitet ihre Tiertransportverordnung. Wir fordern: keine Transporte von Kälbern, die noch auf Milch angewiesen sind, und höchstens acht Stunden für entwöhnte Kälber. Solange dafür keine Mehrheit in Sicht ist, kämpfen wir für Zwischenschritte: ein Mindestalter von vier Wochen, kürzere Transportzeiten und Milch unterwegs.

Die Kälber können nicht für sich kämpfen. Wir machen weiter. Danke, dass Sie uns dabei unterstützen.



Herzlichen Dank,
Iris Baumgärtner, Projektleiterin

Titelbild / Bild ©: Mathieu Cugnot

Kälber aus Tschechien auf dem Weg nach Spanien. Sie sind erst wenige Wochen alt und eigentlich noch auf die Milch ihrer Mutter angewiesen. Trotzdem werden Sie über tausende Kilometer transportiert.



Wo Behörden wegsehen, treten wir für die Schwächsten ein

September 2026. Die ganze Nacht warten wir auf einer Autobahn in Österreich auf Tiertransporter. Langsam wird es wieder hell. Ein befreundeter Tierschützer hat uns erzählt, dass auf dieser Strecke regelmässig Kälber transportiert werden. Sehr junge Kälber.

Weite Transporte sind für Kälber besonders schlimm. Die Tiere sind noch schwach und brauchen Milch. Nie werden sie unterwegs richtig versorgt. Das wollen wir bei diesem Einsatz erneut beweisen. Die Kälber kommen aus dem Baltikum, die meisten aus Litauen, einige sogar aus Estland. Sie werden gesammelt, bevor die lange Fahrt durch Osteuropa beginnt.

Litauen hat weniger als drei Millionen Einwohner. Trotzdem exportierte das Land 2024 mehr als 315‘000 Tonnen Milchprodukte – und ist damit weltweit der 23.-grösste Exporteur. Zum Vergleich: Deutschland lag mit 5,4 Millionen Tonnen an der Spitze, die Schweiz mit 122‘000 Tonnen auf Platz 38.

Kälber als «Abfallprodukt»

Hinter der Milchindustrie steckt viel Tierleid. Damit eine Kuh Milch gibt, muss sie ein Kalb bekommen. In der konventionellen Haltung wird sie deshalb etwa einmal im Jahr besamt. Das Neugeborene wird schon in den ersten Stunden nach der Geburt von seiner Mutter getrennt. Für die männlichen Kälbchen gibt es in diesem System keinen Platz, denn sie geben keine Milch. Und auch viele weibliche Tiere werden aussortiert, wenn die Bauern denken, dass sie keine grossen Erträge bringen werden. So werden sie zum «Abfallprodukt» der Milchproduktion. In der Schweiz werden die überzähligen Tiere meist an Mastbetriebe im Inland verkauft. In den EU-Ländern verkaufen die Bauern sie an Viehhändler, die sie oft auf Transporte quer durch Europa schicken.

Es gibt zwei Arten von Abnehmern. Die einen mästen die Kälber, um sie im Alter von ein bis zwei Jahren zu



Dicht an dicht werden die Kälber von Litauen nach Italien transportiert. Auf einer Strecke von 1‘800 Kilometern.

schlachten, oder sie in Länder ausserhalb Europas zu exportieren. Spanien ist in diesem Geschäft besonders aktiv und exportiert von seinen Mittelmeer-Häfen aus jedes Jahr hunderttausende Rinder per Schiff in Drittländer, vor allem nach Nordafrika und in den Nahen Osten.



Wenn Kälber bei ihren Müttern aufwachsen dürfen, trinken sie alle paar Stunden Milch vom Euter.

Andere Staaten produzieren Kalbfleisch. Sie mästen die Kälber etwa sieben Monate lang und schlachten sie dann, um das Fleisch in Europa zu verkaufen. Zu den grössten Abnehmern von Kälbern für die Kalbfleischproduktion gehören die Niederlande und Italien.

Genau dorthin sollen auch die litauischen Kälber, die wir in dieser Nacht suchen: zu einem Händlerstall in der Nähe von Mantua in Italien. Das sind rund 1‘800 Kilometer. Schon für erwachsene Tiere wäre das sehr belastend. So jungen Kälbern, die eigentlich noch Milch von ihrer Mutter brauchen, setzt es noch mehr zu.

Kälber können unterwegs nicht trinken

In den ersten Lebenswochen brauchen Kälber alle paar Stunden Milch. Wachsen sie bei ihrer Mutter auf, trinken sie bis zu zehnmal am Tag. Heu können sie noch nicht verdauen, deshalb brauchen sie Milch oder Milchersatz. Doch auf einer langen Fahrt ist es kaum möglich, sie richtig mit Milch zu versorgen. Die EU-Verordnung schreibt zwar vor, dass die Tränken in den Transportfahrzeugen «für die Tierart und die Tierkategorie geeignet» sein müssen. Was das für Kälber genau heisst, steht dort aber nicht. Die Kälber brauchen spezielle Saugnippel und gewärmte Milch. Im Transportalltag gibt es das nicht.

«Wenn wir Kälbertransporte auf der Strasse kontrollieren, sehen wir immer wieder, dass die Tiere nicht versorgt werden während des Transportes. Die eingebauten Tränken sind ungeeignet. Die Kälber können daraus nicht trinken. Und selbst wenn sie es könnten, würden sie von kaltem Wasser nicht satt», sagt Projektleiterin Iris Baumgärtner, die bereits seit über 20 Jahren Transporte mit jungen Kälbern verfolgt. ***«Und so müssen die Tiere auf diesen langen Transporten stunden- oder sogar tagelang hungern»***, sagt sie.



Franziska Burkhardt fotografiert den Lkw mit den Kälbern auf dem Weg nach Italien. Damit wir die Polizei hinzuziehen können, müssen wir alles ganz genau protokollieren: Nummernschild, Beschriftung, Zeit und Ort. Dafür brauchen wir auch fotografische Beweise.

Die Verfolgung

Unsere Projektleiterinnen Iris Baumgärtner und Franziska Burkhardt haben bereits die ganze Nacht auf der österreichischen Autobahn verbracht und mehrere Tiertransporter verfolgt. Doch keiner hatte Kälber geladen. Um kurz vor 8 Uhr entdecken sie einen Lkw mit Tieren. Durch die geöffneten Lüftungsgitter erkennen sie kleine Köpfe. Sie fahren hinterher. Diesmal ist es der gesuchte Transport aus Litauen. Auf drei Etagen stehen Kälber dicht an dicht.

Gegen elf Uhr hält der Fahrer kurz an einer Raststätte. Unser Team nutzt die Gelegenheit, um in den Transporter zu schauen. **Während der Fahrer zur Toilette rennt, machen wir schnell Beweisfotos des Tränkesystems. Natürlich ist es nicht geeignet. Jetzt haben wir den Beweis, um die Polizei zu verständigen.**

Unser Team bleibt dran. Mehr als fünf Stunden folgt es dem Transporter in Richtung Italien. In der Nähe von Udine wartet das zweite Team. Nach einer 25-Stunden-Schicht können sich Franziska Burkhardt und Iris Baumgärtner nun etwas ausruhen, bevor sie sich wieder bereitmachen für die nächste Nacht auf der Autobahn. Nun übernimmt die Tierärztin Tea Dronjić gemeinsam mit einer Kollegin unserer Partnerorganisation Animals' Angels die Verfolgung des Transporters. Beide sprechen fliessend Italienisch – ein grosser Vorteil bei Kontrollen vor Ort.

Während der Fahrt rufen sie die italienische Polizei und erklären, dass die Tränken im Fahrzeug nicht geeignet sind – und dass der Transporter damit gegen die EU-Tiertransportverordnung verstösst. In der Nähe von Verona hält die Polizei den Lkw schliesslich an.



Nach einer stundenlangen Fahrt durch Österreich und Italien stoppt die italienische Polizei den Transporter und kontrolliert ihn. Der Fahrer erhält eine Busse von 3'300 Euro, weil die Tränke für Kälber nicht geeignet ist.

Die Kälber brüllen vor Hunger

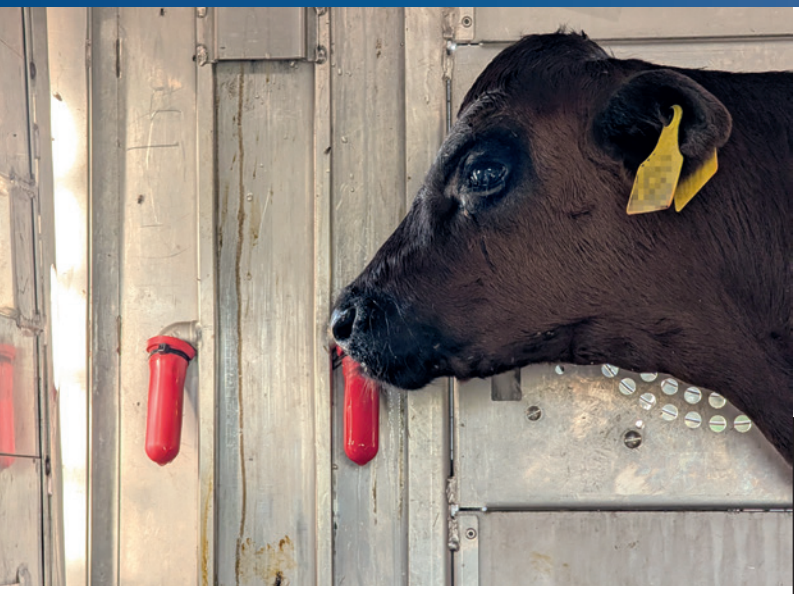
Gemeinsam mit den Behördenvertretern schaut Tea Dronjić in den Transporter. Was sie sieht, bestätigt ihre Befürchtungen.

«Die Kälber waren noch sehr jung und hatten ganz klar grossen Hunger», berichtet die Tierärztin. ***«Sie haben ständig aneinander genuckelt und versucht, an allen möglichen Stellen im Fahrzeug zu saugen. Zudem haben sie sehr laut gebrüllt und einige hatten eine gut sichtbare Hungergrube. Diese Einbuchtung an der Seite des Bauches zeigt eine Unterversorgung an.»***

Die jüngsten Tiere sind nach ihrer Einschätzung erst etwa zwei Wochen alt, die ältesten höchstens fünf Wochen. Der Polizist, der den Lkw kontrolliert, kennt sich mit Tiertransporten aus. Er schult sogar andere Polizist:innen zu diesem Thema. Er erkennt das Problem sofort: Im Lkw sind normale Metalltränken für Schweine eingebaut, über die Gummi-Nippel gezogen wurden. Aus solchen Tränken können junge Kälber nicht trinken. Der Polizist stellt dem Fahrer eine Busse über 3'300 Euro aus.

Vor lauter Hunger versuchen die litauischen Kälber sogar, gegenseitig aneinander zu nuckeln. Ohne Erfolg.





Die Jungen Kälber können die Tränken (rot) nicht bedienen. Es sind Schweinetränken, über die Gumminippel gestülpt wurden. Diese Art von Tränke reagiert auf Druck. Doch die Kälber können nur saugen, nicht drücken

Die Amtstierärztin, die ihn begleitet, ist weniger engagiert. Sie attestiert den Tieren eine gute Gesundheit. Die deutlichen Hungergruben und die vielen anderen Zeichen für mangelnde Versorgung berücksichtigt sie nicht. Weil das Ziel des Transports nur noch eine Stunde entfernt ist, darf der Lkw weiterfahren.

Fassungslos über das Verhalten der Amtstierärztin

Am folgenden Tag sind unsere Teams wieder unterwegs. Wieder finden wir einen Transport mit Kälbern aus dem Baltikum. Wieder folgt ihm das erste Team durch Österreich, bevor das zweite in Italien übernimmt. Diesmal ist der Polizist vom Vortag nicht dabei, aber die gleiche Amtstierärztin. Die Tränken sind wieder nicht geeignet und funktionieren obendrein nicht einmal. Trotzdem beanstandet die Beamtin den Transport nicht. Sie kontrolliert nur die unterste Etage. Die Kälber auf den oberen Etagen schaut sie nicht an.

Tea Dronjić macht sich grosse Sorgen um mehrere Tiere: ***«Ein Kalb ist uns besonders aufgefallen. Es ging ihm schlecht. Seine Augen waren eingefallen – ein deutliches Zeichen für Flüssigkeitsmangel»***, sagt sie. ***«Ausserdem war ein Tier unter einer Trennwand festgeklemmt. Mehrere Kälber hatten Augen- oder Nasenausfluss. Sie waren krank.»***

Tea Dronjić spricht die Amtsveterinärin auf die Missstände an. Doch diese blockt ab und will nicht mit unserem Team reden. Ohne Beanstandung lässt sie den Transporter weiterfahren. Wir sind fassungslos. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wissen: Das Verhalten der Tierärztin bleibt nicht folgenlos. Wir werden später zu einem Termin mit ihrem Chef eingeladen.

Diese Probleme sind systematisch

Leider ist das kein Einzelfall. Seit Jahren dokumentieren wir bei Kälbertransporten immer wieder dieselben Verstösse: ungeeignete Tränken, fehlende Versorgung, zu wenig Platz oder Tiere, die nicht fit sind für den Transport. Hinzu kommt, dass die Transportzeiten oft überschritten werden. Die vorgeschriebene Ruhezeit an Versorgungsstationen von 24 Stunden wird auf wenige Stunden verkürzt. Manchmal werden die Tiere auch von Sammelstellen zu Sammelstelle gefahren, damit die Gesetze umgangen werden können (sogenanntes Sammelstellen-Hopping).



Kälber werden an einer Versorgungsstation ausgeladen. Die Arbeiter gehen grob mit ihnen um.



Immer wieder finden wir tote Kälber in einer «Entsorgungs-Box» nahe der Kälber-Sammelstelle in Vic, Spanien. Einige Tiere überleben die lange Fahrt nicht oder sterben kurz nach der Ankunft. Junge Kälber haben noch kein entwickeltes Immunsystem und sind anfällig für Krankheiten.

Beim Sammelstellen-Hopping wird ein Langstreckentransport in mehrere kürzere Transporte unterteilt. Die Transporteure laden die Tiere auf sogenannten Sammelstellen ab. So können die tatsächlichen Lade- und Bestimmungsorte der Tiere verfälscht und die gesetzlichen Vorgaben zur Ruhezeit umgangen werden. Kürzere Aufenthalte sind billiger – und Zeit ist Geld in diesem Geschäft.

Ein Beispiel dafür haben wir letztes Jahr aufgedeckt: Ein Lkw brachte 270 Kälber von Tschechien über Österreich und Italien nach Spanien. In Italien lud der Fahrer die Tiere nach nur neun Stunden Pause wieder auf und fuhr weiter. In den Transportpapieren war nun Italien als Ladeort angegeben – die elf Stunden Fahrt aus Tschechien fielen damit aus der Dokumentation.

Besonders schlimm: bei der Ankunft in Spanien hat ein von uns alarmierter Amtsveterinär den Transporter kontrolliert. An Bord waren nur noch 266 Kälber. Vier sind an der Sammelstelle in Italien zurückgeblieben, vermutlich sind sie gestorben. Nach diesem Fall haben wir die Sammelstelle in Italien wochenlang beobachtet und das gleiche Vorgehen bei sechs weiteren Transporten dokumentiert. Ein systematisches Versagen. Das ist leider keine Seltenheit. Bei der Sammelstelle Vic (Spanien) dokumentieren wir seit Jahren tote Kälber aus ganz Europa in einem Entsorgungskasten am Strassenrand.

Die geltenden Regeln werden von den Transporteuren nicht eingehalten und von den Behörden nicht durchgesetzt. Und auch wenn in seltenen Fällen Bussen verteilt werden, machen die Händler und Transporteure weiter. Solange Kontrollen nicht konsequent durchgeführt und Verstösse nicht wirksam geahndet werden, ist Tierschutz nur ein leeres Wort!

Wir fordern deshalb, dass die Behörden ihre Aufgabe endlich richtig wahrnehmen. Sie müssen Transporte, die gegen die Gesetze verstossen, sanktionieren und auch die Genehmigung von Transporten und Fahrzeugen strikt kontrollieren.



Aber auch die Gesetze müssen verschärft werden:

- **Nicht entwöhnte Kälber sollen nur noch über kurze Strecken transportiert werden dürfen, denn es ist unmöglich, sie unterwegs richtig zu versorgen.**
- **Das Mindestalter für Kälber beim Transport muss erhöht werden auf mindestens vier Wochen, wie wir es auch in Deutschland schon durchgesetzt haben.**

Unser jüngster Einsatz für die Kälber aus Litauen hat einmal mehr gezeigt, wie gross die Lücke zwischen den gesetzlichen Anforderungen und der Realität auf den Strassen ist. Die Leidtragenden sind die Kälber. Wir haben deshalb Beschwerde bei den zuständigen Behörden eingereicht.



Tea Dronjic dokumentiert den Zustand der litauischen Kälber beim Stopp in Italien.

Wir bleiben dran: Wir folgen den Transportern, dokumentieren, was wir sehen, alarmieren die Einsatzkräfte und zeigen Verstösse konsequent an. Junge Kälber, die noch Milch brauchen, gehören nicht auf einen Lkw, der tagelang unterwegs ist.

Helfen Sie uns, weiter für die Schwächsten zu kämpfen. Für unsere Einsätze folgen wir den Transportern meist tagelang, dokumentieren alles akribisch und bereiten die Beweise auf. Das kostet Geld: für Benzin, Einsatzmaterial, Übernachtungen und mehrere Teams, die sich abwechseln. Ohne Menschen, die diese Kosten mittragen, könnten wir das nicht leisten. Und die Transporteure kämen viel öfter ohne Kontrolle davon.

Wofür nutzen wir das gespendete Geld?

80 CHF

Damit füllen Sie einen Tank für die Verfolgung von Tiertransportern.

100 CHF

Damit finanzieren Sie Technik für unsere Einsätze, wie Kameras, Drohnen oder Temperaturmessgeräte.

150 CHF

Damit unterstützen Sie uns bei Anwalts- und Verfahrenskosten, wenn wir Beschwerden einreichen oder wenn wir für unsere Arbeit gebüsst werden. Erst kürzlich ist das einem unserer Teams in Italien passiert, als es sich in eine Kontrolle einmischte, weil die Beamten trotz klarer Verstösse gegen das Tiertransportgesetz nicht tätig werden wollten.

200 CHF

Damit finanzieren Sie die Vorbereitung von Vorträgen und Schulungsmaterial für Polizei und Amtsveterinäre. Bei unseren Seminaren sensibilisieren wir sie für Tierschutz beim Transport.

750 CHF

Damit ermöglichen Sie uns einen kompletten Einsatztag mit Team und Material.

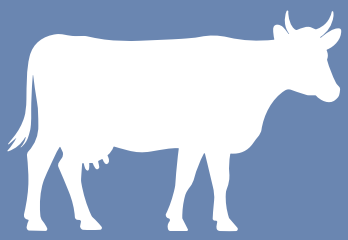


Als vollständig spendenfinanzierte Organisation ist uns Transparenz wichtig. Wenn Sie unsere Arbeit unterstützen, erhalten Sie ab 50 CHF automatisch eine Spendenbescheinigung, auf Anfrage auch bereits bei kleineren Beträgen. Ab 1‘000 CHF listen wir Ihnen auf Wunsch genau auf, wie wir Ihre Spende verwenden. Eine detaillierte Übersicht über unsere Mittelverwendung finden Sie im Jahresbericht:

SCANNEN SIE DEN QR-CODE, UM ZUM JAHRESBERICHT ZU GELANGEN

www.tierschutzbund-zuerich.ch/files/TSB_Jahresberichte/2025_Jahresbericht_TSB.pdf

FACTS & FIGURES



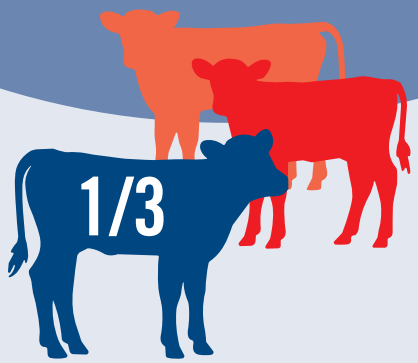
ca. 19 Millionen
Milchkühe gibt es in der Europäischen Union.



ca. 3‘6 Millionen
Milchkühe gibt es in Deutschland – mehr als in jedem anderen EU-Land.



Über 1 Million
nicht abgesetzte Kälber werden innerhalb der EU jährlich auf langen Transporten befördert; genaue Zahlen fehlen.



der Kälber wird in der industriellen Milchproduktion aufgezogen, um später selbst Milch zu geben. Der Rest ist überzählig und wird billig für die Fleischproduktion verkauft.



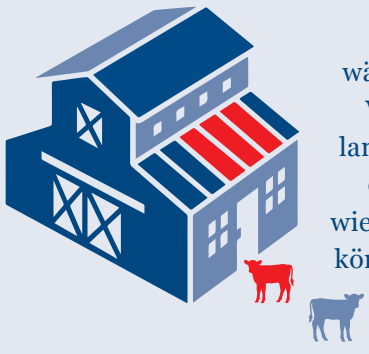
4,5 Jahre lebt eine Milchkuh in der industriellen Produktion im Schnitt, bis sie wegen nachlassender Leistung geschlachtet wird. Die natürliche Lebenserwartung von Kühen liegt bei 20 Jahren.

Bis zu 19 Stunden
dürfen nicht abgesetzte Kälber in der EU aktuell transportiert werden: 9 Stunden Fahrt, mindestens 1 Stunde Versorgungspause im Fahrzeug, danach weitere 9 Stunden.





Spanien, Italien, Niederlande
sind auf die Aufzucht von «überschüssigen» Kälbern aus der Milchindustrie spezialisiert.



24 Stunden
wäre die vorgeschriebene Dauer der Versorgungspause nach einer so langen Fahrt. In der Realität werden die Kälber jedoch oft viel früher wieder verladen. Nach der Ruhepause können die Kälber erneut 19 Stunden transportiert werden.

DIE PROBLEME



Unsere Projektleiterin Iris Baumgärtner kontrolliert, ob die Tränke in diesem Tiertransporter funktioniert.

Ungeeignete Tränkesysteme

Die Fahrzeuge, in denen nicht entwöhnte Kälber transportiert werden, sind oft nur mit Schweinenippeltränken oder Tränken für erwachsene Rinder ausgestattet. Die jungen Kälber können sie nicht bedienen. Kein System, das es heute auf dem Markt gibt, kann das Euter der Mutter ersetzen.

Fehlende Versorgung

Wir haben schon Transporte dokumentiert, bei denen die Kälber bis zu 70 Stunden ohne Milch waren! Im Fahrzeug gibt es keine passenden Tränkesysteme und selbst an den Sammelstellen und Versorgungsstationen erhalten die Kälber meist nur Elektrolytlösung anstatt Milch.



Bei diesen Kälbern sieht man deutlich die Hungergrube am Bauch. Sie sind zwar schon etwas älter und vermutlich abgesetzt, aber trotzdem unterversorgt.

Verkürzte Ruhezeiten

An manchen Versorgungsstationen werden Kälber nach wenigen Stunden Aufenthalt wieder aufgeladen, obwohl eine 24-stündige Ruhezeit vorgeschrieben ist.

Sammelstellen-Hopping

Durch Zwischenstationen und neue Begleitdokumente wird die vorherige Transportstrecke in den Papieren versteckt. Bei Kälbern, die z. B. von Tschechien über Italien nach Spanien gebracht werden, wird bei der Weiterfahrt Italien als Startpunkt angegeben.

Deutsche Kälber werden an einer Sammelstelle abgeladen.



Unser Team beobachtet die Entladung an der Sammelstelle in Spanien.





Ein Kalb wird an an der Versorgungsstation ausgeladen.

Routenwechsel statt Problemlösung

Werden Routen geschlossen, bspw. weil den Sammelstellen wegen wiederholter Verfehlungen die Genehmigung entzogen wird, verlagert sich ein Teil des Handels auf andere Strecken. Und das ganze Spiel beginnt von Neuem. Das verlangt uns Tierschützern einen langen Atem ab.

Behördenversagen

Während manche Einsatzkräfte ihren Auftrag ernst nehmen und Verfehlungen büssen, schauen andere weg und lassen die Transporter ungeahndet weiterfahren. Oder sie weigern sich, Experten für Transportkontrollen aufzubieten.



Manchmal klappt die Zusammenarbeit mit den Einsatzkräften gut. Aber insgesamt nehmen die Behörden ihre Verantwortung zu wenig wahr.



Im Interview erklärt Iris Baumgärtner, was sie antreibt, immer weiterzumachen im Kampf gegen die Kälbertransporte.

«Der Handel sucht sich neue Wege»

Projektleiterin Iris Baumgärtner ist seit über 20 Jahren hinter Kälbertransporten her. Sie kontrolliert und dokumentiert die Zustände an Bord, reicht Beschwerden ein und schult Behörden, wenn es um die Kontrolle von Transporten junger Kälber geht. Sie kennt das Leid der Kälber so gut wie kaum jemand sonst. Das ist nicht immer leicht. Vor allem, weil es oft Jahre braucht, bis sich etwas verändert. Iris kennt die Transportregeln auswendig und ist oft tagelang mit kaum Schlaf auf Europas Strassen unterwegs. Obwohl sie in ihrem Alltag grosses Leid sieht, geht sie rücksichtsvoll mit den Transporteuren um. Denn auch in unserem Beruf sind Kontakte wichtig. Für die Arbeit, die Iris macht, braucht es sehr viel Einfühlungs- und vor allem sehr viel Durchhaltevermögen.

Iris, was ist das Schwierige an deiner Arbeit im Kampf gegen Kälbertransporte?

Iris Baumgärtner: Dass es uns überhaupt braucht! Diese jungen, verletzlichen Tiere werden schlecht behandelt. Ihre Bedürfnisse zählen nichts. Es kann einfach nicht sein, dass wir dutzende Male in den Einsatz gehen und hunderte Beweise vorlegen müssen, bevor die Behörden reagieren. Selbst die zuständigen Amtstierärzte, die eigentlich Anwälte der Tiere sein müssten, sehen viel zu oft weg und setzen geltende Vorschriften nicht durch. Wir sind mehrmals im Jahr vor Ort, sitzen nächtelang bei Minustemperaturen im Gebüsch, etwa vor Versorgungsstationen, sammeln Beweise dafür, dass die Kälber dort viel zu kurz bleiben, halten alles mit Film- und Fotokamera fest und reichen am Ende Beschwerden ein. Dass wir diese Arbeit überhaupt übernehmen müssen, weil die zuständigen Behörden ihrer Verantwortung nicht nachkommen, ist erschütternd.

Reagieren die Behörden denn wenigstens auf die Beschwerden?

Weil wir wiederholt bewiesen haben, dass Zwischenstationen nicht sauber arbeiten und dort Sammelstellen-Hopping betrieben wird, wurden in den letzten Jahren einige Betriebe zeitweise geschlossen, etwa in Frankreich oder Belgien. Zudem haben die Behörden stärker hingeschaut. Das ist auf jeden Fall ein Erfolg.

Kannst du an einem konkreten Fall zeigen, wie ihr vorgeht?

Früher fuhren viele Transporteure mit nicht entwöhnten Kälbern von Tschechien nach Spanien. Auf dieser Strecke gab es im Elsass, also in Frankreich nahe der deutschen Grenze, zwei Versorgungsstationen. Dort mussten die Tiere 24 Stunden Pause machen und gefüttert



Die Projektleiterinnen Iris Baumgärtner und Magda Romańska halten Ausschau nach vorbeifahrenden Transportern.

werden. Wir waren über mehrere Jahre immer wieder tagelang vor Ort und haben jeden ein- und ausfahrenden Lkw dokumentiert. So konnten wir beweisen, dass die Ruhezeit der Kälber viel zu kurz war und die Kälber nicht mit Milch versorgt wurden. Oft luden die Fahrer die Tiere schon nach zehn Stunden wieder auf. Auf unsere Beschwerden hin wurden die Kontrollstellen zeitweise geschlossen und später intensiver überprüft. Und damit nahm die Zahl der Kälber, die von Tschechien nach Spanien transportiert werden, von über 55‘000 (2020) auf nur noch 7‘500 (2024) ab.

Das ist ja ein riesiger Erfolg.

Ja, aber es gibt einen Haken: Händler und Transporteure wissen genau, wie sie sich den Schwierigkeiten entziehen können. Wenn sie bemerken, dass Behörden oder wir auf einer Strecke oft kontrollieren, suchen sie einen anderen Weg. Sie haben kein Interesse daran, dass wir wissen, wo sie durchfahren. Für uns beginnt damit die Arbeit von vorn – einfach an einem anderen Ort.

Das heisst, sie verlagern ihr Geschäft?

Ganz genau. Dieser drastische Rückgang auf der Route zwischen Tschechien und Spanien schien uns verdächtig. Denn Tschechien muss seine Kälber aus der Milchindustrie ja irgendwie loswerden. Wir begannen zu recherchieren und stellten anhand der EU-Handelsstatistik (Eurostat) fest: Der Handel hat sich von der Route Tschechien–Frankreich–Spanien auf eine Route über Italien verlagert. In der gleichen Zeitspanne stiegen die Exporte von Tschechien nach Italien von rund 1‘700 Kälbern (2020) auf knapp 44‘000 (2024).

Dann wurden die Tiere also einfach nach Italien statt nach Spanien exportiert?

Jein. Denn wir stellten fest, dass gleichzeitig auch die Exporte von Italien nach Spanien in dieser Zeit enorm anstiegen, von 3‘600 im Jahr 2020 auf knapp 29‘000 im Jahr 2024.

Italien war also gar nicht das Ziel dieser Kälber.

Auf dem Papier schon. Aber ein grosser Teil von ihnen wurde danach weiter nach Spanien exportiert. Für uns war klar: Auch auf dieser Route müssen wir aktiv werden. 2025 recherchierten wir mehrere Wochen in Tschechien und in Italien.

Und was habt ihr herausgefunden?

Wir ermittelten die Sammelstelle in Italien, wo die tschechischen Kälber hingebracht werden. Dort herrschten schreckliche Zustände: Die Kälber wurden nicht richtig versorgt, einige wurden sogar misshandelt oder kranke Kälber sich selbst überlassen. Wir erstatteten Strafanzeige gegen den Betreiber der Sammelstelle bei der Staatsanwaltschaft in Padua und gegen die für die Sammelstelle zuständige Veterinärbehörde, die ja die Dokumente ausstellt.

Und hat sich seither etwas getan?

Wir wissen noch nicht, ob die Staatsanwaltschaft ein Verfahren eröffnet. Ermittlungen können sich über Jahre hinziehen. Tierschutz hat bei der Justiz keine Priorität. Aber wir bleiben natürlich dran. Zudem haben wir Beschwerden gegen Tschechien und Italien bei der EU eingereicht, weil die Länder regelmässig und systematisch geltende EU-Vorschriften missachten. Denn eines darf nicht sein: Händler und Transporteure dürfen sich nicht immer wieder neue Routen suchen, auf denen sie weiterhin die Gesetze umgehen. Und die Behörden müssen hinsehen. Es darf keine Ausweichroute geben, auf der nicht einmal die ohnehin schwachen Vorgaben der EU-Verordnung zum Schutz der Kälber eingehalten werden. Dafür sind wir unterwegs. Wir lassen nicht locker, wenn die Industrie sich unseren Kontrollen zu entziehen versucht. Solange nicht entwöhnte Kälber in Europa transportiert werden, beobachten, dokumentieren, recherchieren wir, decken Verstösse auf und zeigen an.

Mit der Leiter kann Iris Baumgärtner auch die oberen Stockwerke des Lkws kontrollieren. Leider kommt es vor, dass sogar Amtstierärzte das nicht tun.



Auf diesen Routen schauen wir seit über 10 Jahren hin:

All diese Routen wurden aufgrund unserer Dokumentation behördlich kontrolliert, auf sieben davon werden heute keine Kälber mehr transportiert. Bei einer Route läuft derzeit noch ein Ermittlungsverfahren.



Route G: Deutschland–Spanien, 2017-2020
(Bad Waldsee DE – Frontenaud FR – Vic ES)

Von 2017 bis 2020 untersuchten wir Transporte deutscher Kälber, überwiegend aus Bayern und Baden-Württemberg, von der Sammelstelle in Bad Waldsee nach Spanien. Immer wieder folgten wir den Kälbern bis zur Versorgungsstation bei Bourg-en-Bresse (FR) und bis zur Sammelstelle in Spanien. In Frankreich enthüllten wir das Sammelstellen-Hopping, erstatteten mehrfach Anzeige, informierten Behörden und Ministerien und legten wiederholt Einsatzberichte, Fotos und Videos sowie Beschwerden und Veröffentlichungen als Beweise vor. Mit Erfolg: Heute gibt es diese Route nicht mehr!

Die Kälbchen werden inzwischen nach Norddeutschland oder in die Niederlande transportiert (auf Route I). Auch diese Transporte sind noch sehr lang, aber immerhin deutlich kürzer als früher.

QR-CODE SCANNEN
www.ardmediathek.de

Hier können Sie den Film «Die Spur der Kälbchen» ansehen, in dem diese Route behandelt wird. Auch unsere Projektleiterin Iris Baumgärtner kommt darin zu Wort.



Route K: **Tschechien–Spanien, 2021-2023**
(Moravec CZ –Soppe le Bas/Kappelen FR – Lleida ES)

Nachdem wir die «Route J» (siehe nächste Seite) zunächst erfolgreich bekämpft hatten, begann das Spiel 2021 erneut. Diesmal von Tschechien über Deutschland zu denselben Kontrollstellen im Elsass, die wir schon früher angezeigt haben. An Bord: Tränkesysteme für Schweine statt für Kälber. Trinken unmöglich. Die deutschen Behörden verwiesen nach Frankreich. Also fokussierten wir erneut auf die Versorgungsstationen im Elsass. Sie machten weiter mit ihrer rechtswidrigen Praxis: Die Kälber wurden nach nur zehn bis zwölf Stunden wieder aufgeladen, statt nach der vorgeschriebenen Versorgungspause von 24 Stunden. Und dies ohne Milchversorgung.

Die Behörden in Tschechien und Frankreich spielten alles herunter: Unregelmässigkeiten? Keine festgestellt. Verkürzte Ruhezeiten? Bedauerliche Ausnahmen. Mit Kamera und Ausdauer hielten wir dagegen, harrten nächtelang in der Kälte aus und sammelten weitere Beweise.

Im März 2023 übergaben wir dem französischen Landwirtschaftsministerium eine 114-seitige Dokumentation. Als keine Antwort kam, gaben wir sie an die EU-Kommission weiter. Jetzt reagierte Frankreich: Die Veterinärbehörden entzogen den Versorgungsstationen über Monate die Genehmigung, machten Auflagen zur Versorgung mit Milch, überwachten die Ruhezeit. Ein wichtiger Durchbruch.

QR-CODE SCANNEN
www.ardmediathek.de

Schauen Sie hier den Film «Lange Wege auf den Teller», der unter anderem auch diese Route thematisiert. Mehrere unserer Projektleiterinnen wurden für den Film interviewt.



Gemeinsam mit der Polizei kontrolliert unser Team einen Transport deutscher Kälber. Ein Journalisten-Team begleitet die Kontrolle.

Route A: Litauen–Niederlande, 2014
(Žemal LT – Berlin DE – Lettele NL)
Transport litauischer Kälber in die Niederlande zur Kalbfleischmast. Für die Strecke von 1'700 km benötigte der Transport 24 Stunden. Fünf Stunden länger als erlaubt.

Route B: Litauen–Spanien,
2016 (Raseiniai LT – Ibbenbüren DE – Vic ES),
2017 (Siauliu raj. LT – Ibbenbüren DE – Vic ES)
Im Januar folgten wir litauischen Kälbern bei Minustemperaturen über 2'994 km bis nach Spanien. Das ist die längste von uns beobachtete Strecke. Obwohl die Kälber in Deutschland für 24 Stunden entladen und versorgt wurden, war der Transport illegal: Denn es fehlte eine Tränke im Transporter.

Route C: Frankreich–Spanien,
2015 (Chateau-Gontier FR – Parlava ES)
Französische Kälber wurden von einem Markt in Gontier zur Mast in Spanien transportiert. Die Kälber wurden weder auf dem Markt noch bei dem nachfolgenden Transport, der 27 Stunden dauerte, versorgt.





Bis 2016 wurden nicht entwöhnte Kälber sogar per Schiff transportiert, von Ungarn über Kroatien nach Israel. Dank unserer Beschwerden wurden diese Qualtransporte gestoppt.

Route D: Ungarn–Israel, 2016
(Sammelstellen in Ungarn – Trget HR – Haifa IL)
2015 und 2016 waren wir mehrmals in Kroatien am Hafen. Von dort aus wurden neben Rindern auch nicht entwöhnte Kälber per Schiff nach Israel geschickt. Eine Fahrt von ca. fünf Tagen! Immer wieder dokumentierten wir die Beladung der Schiffe. Es gelang uns, die Behörden zu überzeugen, dass eine so lange Fahrt für Kälber extrem belastend ist. Daraufhin wurden die Transporte eingestellt. Ein bedeutender Fortschritt unserer Arbeit.

Route E: Irland–Frankreich, 2016
(Castleblaynay IE – Rosslare IE (Fähre) – Abbeville FR)
Jedes Jahr werden hunderttausende Kälber von Irland nach Frankreich und dann weiter nach Spanien oder in die Niederlande transportiert. Diese Transporte sind für die Tiere extrem belastend, weil sie 17 Stunden lang, eingeschlossen im Lkw, auf der Fähre sein müssen – ohne Versorgung.

Route F: Polen–Italien, 2016 (Szumowo PL – Tombolo IT)
Transport polnischer Kälber zu Mastbetrieben in Italien, während Minustemperaturen im Februar. Kälber dürfen eigentlich nicht bei Minustemperaturen transportiert werden. Die Kälber wurden 28 Stunden ohne Wasser und Futter transportiert.

Route H: Deutschland – Spanien, 2020
(Wettringen DE – Merksplas BE – Feugerolles FR – Vic ES)
Händler umgingen behördliches Transportverbot deutscher Kälber nach Spanien, indem sie Kälber mittels Sammelstellen-Hopping über Sammelstellen in Belgien und Frankreich nach Spanien transportierten. An jeder Sammelstelle gab es neue Papiere, um die Herkunft der Tiere zu verschleiern.

Kälber werden an einer französischen Versorgungsstation gefüttert. Wir haben aufgedeckt, dass die Tiere von dort aus regelmässig mit anderen Papieren weitergeschickt wurden. Die Sammelstelle wurde geschlossen. Doch die Industrie sucht sich immer neue Wege.



Kälber aus Deutschland auf dem Weg nach Frankreich

Route I: **Deutschland–Niederlande, 2022**
(Bad Waldsee DE – Wolpertshausen DE – Tielt-Winge BE – Amsterdam NL)
Diese Route ersetzt heute die Route G. Lesen Sie dort mehr.

Route J: **Polen–Spanien, 2014-2020**
(Szumowo PL – Soppe le Bas/Kappelen FR – Vic ES)
Ab 2014 folgten wir mehrmals Kälbertransporten von Polen nach Spanien. An Versorgungsstationen in Frankreich wurden die hungrigen Tiere kurz entladen, jedoch fast sofort wieder verladen. Unsere Anzeige verlief im Sand. Erst nach erneuter Beweissammlung bewegte sie etwas: 2016 wies das französische Landwirtschaftsministerium seine Behörden an, auch Transit-Kälbertransporte zu kontrollieren, mit Fokus auf Ruhepausen und Milchversorgung. Ein wichtiger Etappensieg für uns.



Diese polnischen Kälber drängen sich zur Tränke. Sie zu bedienen, ist für die Tiere schwierig, weil sie drücken müssen. Zudem werden sie von Wasser nicht satt.

Route L: **Tschechien–Spanien, 2025-2026**
(Mladá Vožice CZ – Santa Giustina in Colle IT – Vic ES)
April 2025: Gleich bei der ersten Kontrolle einer Sammelstelle für Kälber in Tschechien entdeckten wir einen spanischen Transporter, der mit 270 Kälbern viel zu eng beladen war. Die Tiere stiessen teils mit dem Rücken an die Decke, es gab nur Schweinenippeltränken und nur einen Fahrer. Die österreichische Polizei zog ihn nachts raus, liess ihn aber weiterfahren und wollte keinen Tierschutzinspektor hinzurufen.

In Italien lud der Fahrer die Kälber nach elf Stunden Transport an einer Sammelstelle ab und verlud sie nach nur neun Stunden Pause wieder. Jetzt war Italien auf dem Papier als Ladeort angegeben, die elf Stunden aus Tschechien verschwanden aus den Dokumenten. Mit diesem Trick spart die Transportfirma viel Zeit. Unser Team folgte dem Transporter weitere 15 Stunden, bis er in Spanien kurz vor seinem Ziel kontrolliert wurde. Es waren nur noch 266 Kälber geladen. Vier sind also unterwegs oder in der Sammelstelle gestorben.

Das verwundert uns leider nicht. Bei einem späteren Einsatz mit unserer italienischen Partnerorganisation dokumentierten wir die Zustände auf der Sammelstelle: Kälber wurden getreten und geschlagen, ein krankes Tier blieb sich selbst überlassen und starb. Wir erstatteten Strafanzeige. Die Beschwerden sind bislang nicht beantwortet. Tschechien reagierte zwar, schiebt die Verantwortung aber auf Italien.

Route M: **Litauen–Italien, 2026**
(Jundeliškiu LT – Haimburg AT – Udine IT – Pegognaga IT)
→ Diese Route beschreiben wir in unserer Hauptgeschichte in diesem Heft, lesen Sie ab Seite 5.

Route N: **Deutschland–Spanien, 2020-2022**
(Wincheringen DE – Soppe le Bas FR – Vic ES)
Händler umgingen behördliches Transportverbot deutscher Kälber nach Spanien, indem sie die Kälber zuerst zu einer Sammelstelle in Frankreich brachten und von dort mit neuen Papieren nach Spanien weitertransportierten.



Unsere Forderungen

Schluss mit den Milchkälber-Transporten!

Kälber, die noch auf Milch angewiesen sind, gehören nicht auf Langstreckentransporte. Dass sie dabei massiv leiden, haben wir seit Jahren wiederholt belegt.

Die Chance dafür ist jetzt da: Die EU überarbeitet ihre Tiertransportregeln. Eine Gelegenheit, die so schnell nicht wiederkommt. Über unsere deutsche Partnerorganisation Animal Welfare Foundation kämpfen wir an vorderster Front für ein besseres EU-Tiertransportgesetz. Doch die Mehrheit im EU-Parlament und der Mitgliedsstaaten will die Forderungen von uns Tierschützern nicht erfüllen.

Das ist die anstrengende Realität unserer Arbeit: Der öffentliche Druck wächst, doch die Lobby der Tierindustrie ist sehr stark und hält mit allem, was sie hat, dagegen. **Deshalb gehen wir in Etappen vor und fordern Zwischenziele, die im Moment politisch erreichbar sind:**

- Mindesttransportalter von vier Wochen für nicht entwöhnte Kälber, wie wir es bereits in Deutschland durchsetzen konnten.
- Deutlich kürzere Transportzeiten (heute bis zu 19 Stunden: zweimal neun Stunden mit einer Stunde Pause).
- Verpflichtende Versorgung mit Milch während des Transports.
- All diese Etappen werden die Industrie viel Geld kosten. Die grausamen Transporte dürfen sich nicht mehr lohnen!

Das Ziel bleibt: keine Milchkälber auf der Strasse. Der Weg dahin führt über jeden Schritt, den wir jetzt durchsetzen, über jeden Einsatz und jede Kontrolle eines Kälbertransportes.

Wir werden auch in den kommenden Monaten auf den Kälberrouten aktiv sein. Wir werden dokumentieren, kontrollieren und Beweise sichern, damit geltendes Recht umgesetzt wird. Damit klar wird, dass es sich nicht um Einzelfälle, sondern um regelmässige und systematische Rechtsverstösse und um Tierquälerei handelt. Damit die zuständigen Behörden das tun, wofür sie verantwortlich sind: geltendes Recht konsequent anzuwenden und durchzusetzen.

MIT IHRER SPENDE SCHENKEN SIE DEN KÄLBERN UND ANDEREN «NUTZ»TIEREN HOFFNUNG! VIELEN DANK FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG.



Freihandel nicht auf Kosten von Tieren, Menschen und Umwelt!

Unterstützen Sie jetzt das Mercosur-Referendum!

Bei unseren Recherchen in Südamerika werden wir immer wieder Zeugen unermesslichen Tierleids. Auf Mastfarmen, sogenannten Feedlots in Argentinien, Uruguay und Brasilien haben wir Anfang Jahr tausende Rinder in knietiefem Schlamm gesehen, dreckiges Trinkwasser, kein Schatten, keine Liegeplätze, unbehandelte Verletzungen.... **Genau von solchen Tierqual-Betrieben könnte künftig noch mehr Fleisch in die Schweiz kommen – und das zollfrei.**

Im September hat das Parlament dem Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay zugestimmt. Es stärkt den Handel mit diesen Staaten, **jedoch ohne Anforderungen an Tierschutz, Menschenrechte oder Umweltschutz zu stellen.** Das geht nicht. Freihandel darf nicht auf Kosten der Schwächsten gehen! Wir wollen deshalb mit der «Allianz gegen die Regenwaldabholzung» das Referendum ergreifen. Dafür braucht es bis Mitte Januar 50'000 Unterschriften.

Helfen Sie uns, den schädlichen Deal mit den Mercosur-Staaten zu stoppen? Laden Sie hier Ihren Unterschriftenbogen herunter.

QR-CODE SCANNEN

regenwald-retten.ch

Wie können Sie uns unterstützen?

SPENDEN – GEMEINSAM VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN

Jede Spende ist mehr als ein Beitrag – sie ist ein Ausdruck von Mitgefühl und Verantwortung. Wenn Sie unsere Arbeit unterstützen, helfen Sie nicht nur einzelnen Tieren – Sie gestalten eine Gesellschaft mit, in der der Schutz der Schwächsten zählt.

Unser Spendenkonto
PC: 80-20750-0, Post Finance
IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0
BIC: POFICHBEXXX

EIN LETZTER WUNSCH – TIEREN ÜBER DAS LEBEN HINAUS HELFEN

Manche Entscheidungen im Leben treffen wir aus tiefster Überzeugung. Wenn Sie den Wunsch haben, Tieren auch über das eigene Leben hinaus beizustehen, kann ein Testament der Weg sein. Wir wissen, wie sensibel dieses Thema ist – und wie viel Vertrauen es braucht.

In einem persönlichen Gespräch klären wir gemeinsam, ob und wie Ihr letzter Wille von uns erfüllt werden kann. Einfühlsam, achtsam und in Ihrem Sinn.

TSB TIER SCHUTZ BUND ZÜRICH

Impressum und Kontakt:
Herausgegeben von Tierschutzbund Zürich
Kempttalstrasse 29, CH-8308 Illnau
Tel.: +41 (0) 44 482 65 73
info@tierschutzbund-zuerich.ch
www.tierschutzbund-zuerich.ch

Redaktion Tabea von Ow, Iris Baumgärtner, Gerit Weidinger
Fotos Tierschutzbund Zürich, Animal Welfare Foundation
Gestaltung Graphikbuero GEBHARD|UHL, Freiburg i. Br.

/tierschutzbundzuerich @_tierschutzbund_zuerich_tsb



Bild ©: Mathieu Cugnot

MIT IHRER SPENDE SCHENKEN SIE TIEREN HOFFNUNG!

Jetzt mit TWINT spenden!

QR-Code mit der TWINT App scannen

Betrag und Spende bestätigen

Spenden-Konto

Spenden-Konto: PC 80-20750-0

IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0