

## Zu viel Essen auf Rädern

**Gütertransporte: Lebensmittel in Supermärkten haben im Schnitt etwa 2000 Kilometer zurückgelegt. Viele Wege entstehen nur aus Kostengründen.**

Von Angelika Hillmer

Norddeutschland - Österreich - Italien - Hamburg. Was wie eine Urlaubsrundreise klingt, ist eines von vielen Beispielen, dass Lebensmittel Tausende Transportkilometer „auf dem Buckel“ haben. In diesem Fall ist es Parmaschinken. Er steht für ein neuzeitliches Phänomen: Lkw sind rollende Lebensmittellager geworden, die, von Konzernzentralen des Einzelhandels gesteuert, „Just-in-Time“ anliefern. Die Transporte basieren auf Niedriglöhnen und überstrapazierten Fahrern und sind teils staatlich subventioniert. Das macht es lukrativ, Rohware quer durch Europa zu karren, um Verarbeitungskosten zu sparen oder aus einem Durchschnittsprodukt eine „regionale“ Spezialität zu machen, wie beim Parmaschinken.

Andreas Reisinger und Else Rieger beschreiben im Buch „Schwarzbuch Straße“ einen Produktionsweg der norditalienischen Feinschmecker-Ware: Ferkel aus Norddeutschland kommen zur Aufzucht nach Italien. Dort werden sie mit Magermilchpulver aus Hamburg gemästet, das zuvor in Österreich mit Rindertalg angereichert wurde. Nach der Schlachtung pfeffere und salze man das Fleisch, lasse es anschließend an der Luft trocknen und verkaufe den Italo-Schinken nach Japan, China oder eben nach Hamburg. Natürlich landen auf diesem Weg auch belgische und sonstige Schweine in italienischen Räuchereien.

Das Kölner Umweltinstitut Katalyse beschreibt eine ähnliche Rundreise für Erdäpfel: Norddeutsche Kartoffeln kommen zum Waschen und Schälen nach Italien, machen dann einen Abstecher in die Niederlande und gelangen von dort als Pommes Frites in deutsche Ladenregale. Weitgehend bekannt sind die Fahrten der Nordseekrabben, die in Kühl-Lkw zum Pulen nach Marokko und zurück nach Norddeutschland geschickt werden.

Arg gebeutelt vom europäischen Güterverkehr sind vor allem die Alpenländer Schweiz und Österreich. Seit Jahrzehnten kämpfen Einwohner von besonders belasteten Tälern, in denen sich nicht nur die Lkw, sondern auch der von ihnen verursachte Lärm und die Abgase stauen, gegen die Verkehrsbelastung. Sie erhalten Unterstützung von ihren Regierungen: Österreich hat zunächst durch ein System mit so genannten Öko-Punkten den Transitverkehr limitieren wollen und kassiert seit Jahresbeginn eine Lkw-Maut. Nicht-EU-Mitglied Schweiz setzt auf die Schiene: Spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, also 2009, dürfen nur noch 650 000 Lkw pro Jahr das Land durchqueren - weniger als die Hälfte des Jahres 2000.

Die Schweizer Alpeninitiative, ein Verein mit rund 50 000 Mitgliedern und Sympathisanten, verleiht seit 2002 jeden Oktober den "Roten Teufelsstein" für die unsinnigsten Transporte an Schweizer Unternehmen. Den ersten Stein erhielten die Aargauer Zentralmolkerei und ein Subunternehmer der Supermarktkette Migros. Die Aargauer betreiben einen zweifachen Alpentransit von Schlagsahne: Die Unternehmen schicken Tankwagen nach Italien, wo die Sahne in Spraydosen abgefüllt und folglich in anderen Fahrzeugen zurück in die Nordschweiz gebracht wird. Der Migros-Ableger lässt Sahne zum Abfüllen nach Belgien fahren.

2003 ging der Rote Teufelsstein an die Firma Nestlé Waters. „Allein durch ihre Importe in die Schweiz produziert der Wasserkonzern schätzungsweise jährlich 12 000 unnütze Lastwagenfahrten“, begründet die Initiative ihre Entscheidung. Obwohl die Schweiz reich an Trink- und Mineralwasser sei, würden italienische Pellegrino-Flaschen ausschließlich per Lkw importiert, aus Frankreich reisten Perrier und Contrex ebenfalls mehrheitlich auf der Straße ein.

Der Österreichische Autofahrerclub ÖAMTC errechnete eine Verkehrsbelastung von gut 5000 Straßenkilometer, die bei einem Frühstück in Wien zusammenkommen. Allein 2400 Kilometer legen der Kaffee und das Orangensaftkonzentrat aus den Seehäfen zurück. Die Milch rollt im Schnitt 450 Kilometer, Wurst und Aufschnitt sind mit je 250 Kilometer dabei. Greifen die Wiener zu den oft preiswerteren EU-Produkten statt zu heimischer Ware, erhöht sich die Gesamtstrecke auf gut 7000 Kilometer.

Oftmals seien die Herkunftsländer für die Konsumenten nicht zu erkennen, moniert der ÖAMTC. So kamen die Rosinen für ein Müsli (es würde die Frühstücks-Straßenbilanz um weitere 2000 Kilometer erhöhen) aus Australien, die Aufschrift der Verpackung nennt als Herstellungsort jedoch „nur“ Holland.

Nicht nur die Straßen und ihre Anwohner werden belastet, auch das Weltklima. Erdbeeren aus Israel beanspruchen auf ihrer Flugreise nach Deutschland rund 1,3 Liter Kerosin pro Kilo Frucht, so das Katalyse-Institut. Spargel aus Südafrika komme auf 4,3 Liter das Kilo, schreibt Autor Norbert Suchanek im Buch „Zurück zum Geschmack“ (Hirzel Verlag, 16 Euro). Aber manche Exporte sind nicht ohne: „In der Mongolei, wo es etwa 25 Millionen Milch gebende Tiere gibt, stammt die Butter in den Supermärkten aus Deutschland“, so Suchanek.

In westlichen Industrienationen reisten Lebensmittel im Schnitt 2000 Kilometer, schreibt der Autor. Manche Transporte seien gänzlich überflüssig. Ein Beispiel: Großbritannien importierte 1998 rund 61 400 Tonnen Geflügelfleisch aus den Niederlanden und exportierte im selben Jahr 33 100 Tonnen Geflügelfleisch in die Niederlande.

Besonders fragwürdig sind Lebetiertransporte zwischen den EU-Staaten. Schottische Schafe werden zur Schlachtung nach Italien oder Griechenland transportiert, Kälber aus Osteuropa in EU-Ländern gemästet, Ferkel aus Deutschland zur Mast nach Belgien geschickt - oder nach Italien, in die Region rund um Parma.

Wirtschaftliche Hintergründe zum Transportgewerbe liefert das Buch „Schwarzbuch Straße“, Andreas Reisinger/Else Rieger, Deuticke Verlag, 19,90 Euro, ISBN 3-216-30646-1