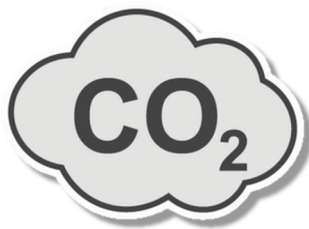
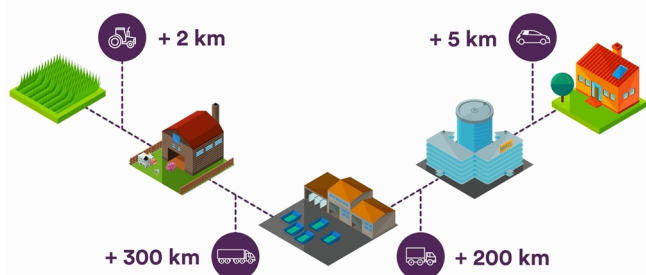


## Die *Food Miles*

### *FOOD MILES*

Nahrungsmittel wurden schon immer transportiert, um näher oder weiter vom Produktionsort entfernt verkauft zu werden. Seit einigen Jahrzehnten expandiert der Nahrungsmittelhandel dank Handelsabkommen und leistungsfähigen Transportmitteln stark.

Der Ausdruck „*food miles*“ oder Lebensmittel-Transportwege nennt die Kilometer, die Produkte vom Produktionsort über die Verarbeitungsindustrie und die Verkaufsstellen bis zum Verbraucher zurücklegen.



Diese Betrachtung berücksichtigt, dass Nahrungsmitteltransporte ökologische und wirtschaftliche Folgen haben. Denn die derzeitigen Transportmittel geben grosse Mengen Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) in die Atmosphäre ab, was die Luftqualität mindert und zur Klimaerwärmung beiträgt.

Je weiter ein Nahrungsmittel transportiert wird, desto höher sind Energieverbrauch und Ausstoss von umweltschädlichem CO<sub>2</sub>.

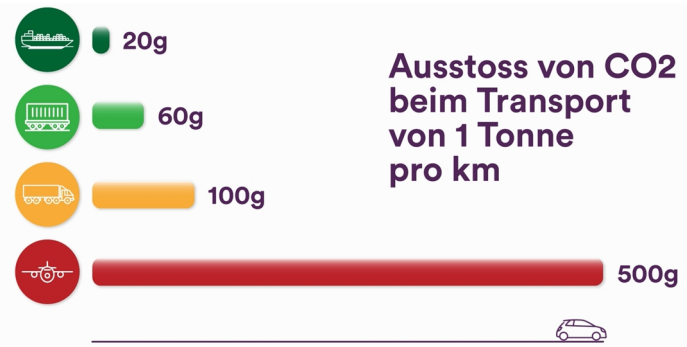
Die Initiatoren des Lebensmittel-Transportwege-Konzepts betonen die Bedeutung der Entfernung zwischen Produktions- und Verbrauchsort und empfehlen Nahrungsmittel, die möglichst nahe am Verbrauchsort produziert werden.

Aber reicht das aus, um die Umweltbelastung der Nahrungsmittelproduktion zu senken?

### **DIE GRENZEN DES *FOOD MILES*-KONZEPTS**

Eine auf Entfernungskilometern basierende Strategie ist ziemlich begrenzt, da die Umweltbelastung vom eingesetzten Transportmittel abhängt, das nach Kosten, Wegstrecke, Entfernung und Produkteigenschaften ausgewählt wird.

Betrachtet man die ausgestossene CO<sub>2</sub>-Menge beim Transport einer Tonne Nahrung pro Kilometer, ist Seetransport am umweltfreundlichsten und am billigsten. Verständlicherweise eignet er sich nicht für alle Wegstrecken.



Danach folgen Eisenbahn und Lastwagen, das national und interkontinental bevorzugte Transportmittel, während der Zug vor allem für weite Entfernungen eingesetzt wird.

Das Flugzeug erweist sich als Transportmittel mit der höchsten Umweltbelastung pro Tonne transportierter Produkte.

Am Ende der Kette steht der Verbraucher, der meist mit dem Auto zum Einkaufen fährt, so dass sich die dem Transport zuzurechnende Umweltbelastung weiter erhöht.

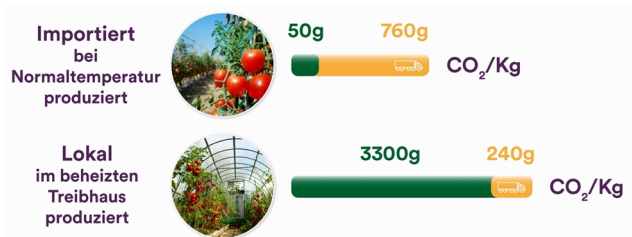


So entsteht beim Lastwagentransport einer Tonne spanischer Tomaten nach England gleich viel CO<sub>2</sub>-Ausstoss wie beim Seetransport aus Mexiko.

## DIE ANDEREN UMWELTFAKTOREN

Das Konzept der *food miles* oder Lebensmittel-Transportwege ist auch deshalb beschränkt, weil es nur Entfernung und Transport berücksichtigt, die allerdings nur zum Teil Energieverbrauch und Treibhausgase verantworten. Auch Anbau- oder Zuchtmethode sowie Verarbeitung und Aufbewahrung der Produkte müssen einkalkuliert werden.

Um beim Beispiel der Tomaten zu bleiben: Ein Anbau im beheizten Treibhaus, wie in den Niederlanden oder ausserhalb der Saison in der Schweiz, kann Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss vervielfachen. Deshalb belasten lokal, aber im beheizten Treibhaus produzierte Tomaten die Umwelt weit höher als bei Normaltemperatur produzierte Importe.



Daran erkennen wir, dass das Konzept der Lebensmittel-Transportwege nur eine Annäherung an die Umweltbelastung durch ein Produkt darstellt.

Wir ernähren uns in der Regel von Produkten aus mehreren Rohstoffen und Zutaten. Bevor sie auf unserem Teller landen, durchlaufen sie mehrere Herstellungstufen. Jede einzelne verursacht Kosten und ökologische Auswirkungen.