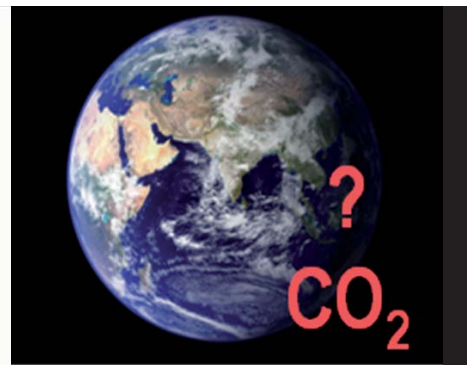


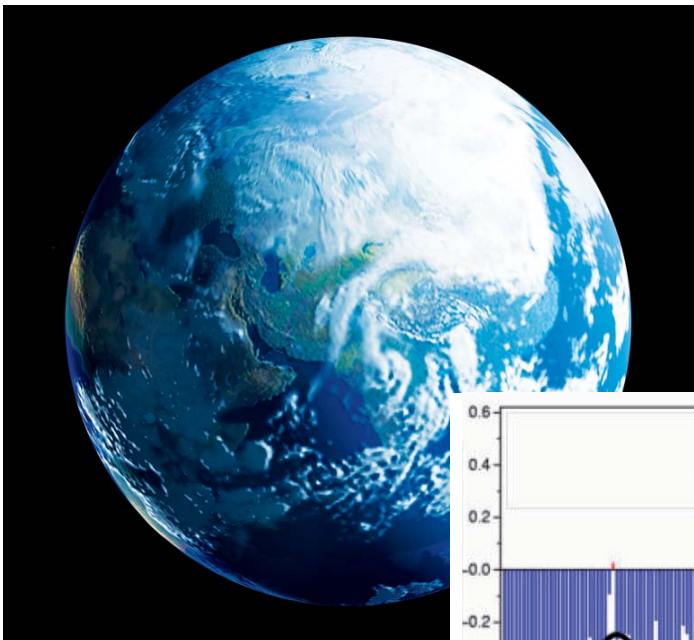
Klimaschutz auf kurzen Wegen

Welchen Beitrag leisten regionale
Lebensmittel für Umwelt und Verbraucher?

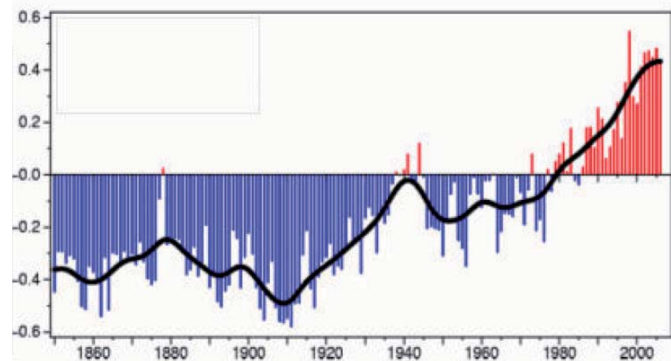


Herausforderung Klimaschutz

Das Thermometer zeigt seit einigen Jahren einen dramatischen Anstieg der durchschnittlichen Temperatur auf der Erde. Eine zunehmende Erwärmung wird für die Umwelt und das Zusammenleben der Menschen weit reichende Folgen haben. Wetterextreme wie Überschwemmungen, Stürme, Dürren, Gletscherrückgang, Schneemangel u. a. werden zukünftig neben Ökosystemen nahezu alle Wirtschaftsbereiche – von der Land- über die Versicherungs- bis hin zur Tourismuswirtschaft – beeinflussen und teils tief greifend verändern.



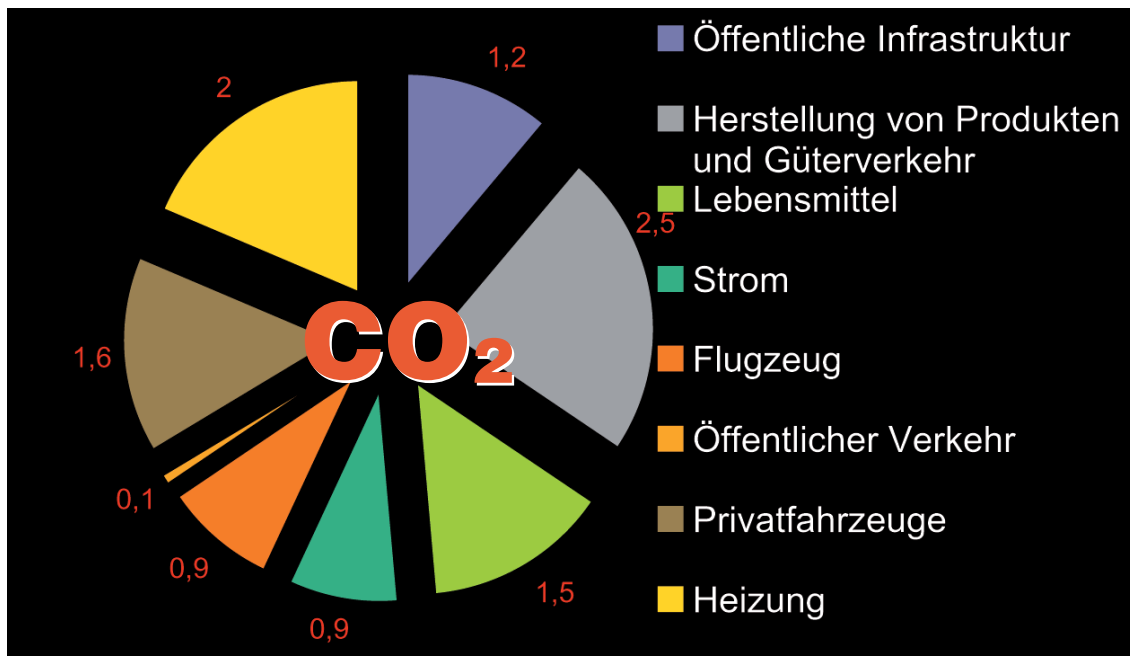
Temperaturabweichung °C



Der Stern-Report, eine Studie erstellt im Auftrag der britischen Regierung, schätzt, dass die Kosten und Risiken der vom Menschen verursachten Klimaveränderungen bei Unterlassung von Gegenmaßnahmen einer jährlichen Einbuße von mindestens 5 Prozent (und bis zu 20 Prozent) des globalen Brutto-inlandprodukts gleichkommen.

Der Weltklimarat sieht es als erwiesen an, dass der Mensch mit seiner Wirtschaftsweise die Zunahme der Erdtemperatur maßgebend beeinflusst und fordert Politik, Gesellschaft und jeden Einzelnen auf, mehr Verantwortung zu übernehmen.

CO₂ einsparen - aber wie?



Jeder deutsche Bürger verursacht derzeit einen jährlichen Ausstoß von mehr als 10 Tonnen CO₂. Um 80 Prozent – auf lediglich 2 Tonnen pro Jahr – muss der Ausstoß bis 2050 reduziert werden, sollen die schlimmsten der vorhergesagten Folgen verhindert werden.

Dabei ist das Sparpotenzial gewaltig: Beim Wohnungsbau, bei der Mobilität – aber auch im Ernährungs- und Güterverkehrsbereich. Unsere Ernährung ist zu rund einem Fünftel am Ausstoß von Klima relevanten Gasen beteiligt. Es sollte sich also lohnen, auch hier nach Einsparpotenzialen Ausschau zu halten.

Ökobilanzen offenbaren Belastungen für die Umwelt und das Klima, weil Lebensmittel immer weiter transportiert werden. Die drängende Frage lautet daher:

Welche Alternativen für eine zukunftsfähige Lebensgestaltung bietet uns eine Versorgung mit lokalen und regionalen Lebensmitteln?

Lange Reise statt kurzer Ketten



Der ganz normale EU-Wahnsinn

Graphik: Haitzinger

Viele unserer Lebensmittel haben bereits eine weite Reise quer durch Europa oder den ganzen Globus hinter sich, bevor Sie auf unserem Teller landen. Lebensmittel aus der Region (Umkreis 100 km) waren vor einem halben Jahrhundert die Regel, heute sind sie die (seltene) Ausnahme im deutschen Einkaufskorb. Ihr Anteil kann auf deutlich unter fünf Prozent und in vielen Gegenden Deutschland sogar auf unter einem Prozent geschätzt werden.

Die meisten unserer Lebensmittel liefern international und global agierende Handelsunternehmen – bei überwiegend ungeklärter Herkunft der Produkte und ihrer Zutaten.

Der Handel mit Agrarrohstoffen und Lebensmitteln hat in den vergangenen Jahren an Fahrt aufgenommen. Lebensmittelketten ziehen sich immer stärker in die Länge: Haben früher Aufzucht, Futtergewinnung, Mast und Schlachtung in der Tierhaltung auf einem Bauernhof und in der benachbarten Dorfmetzgerei stattgefunden, sind heute für die einzelnen Schritte nicht selten Hunderte bis Tausende Transportkilometer erforderlich.

Schweine auf der Straße

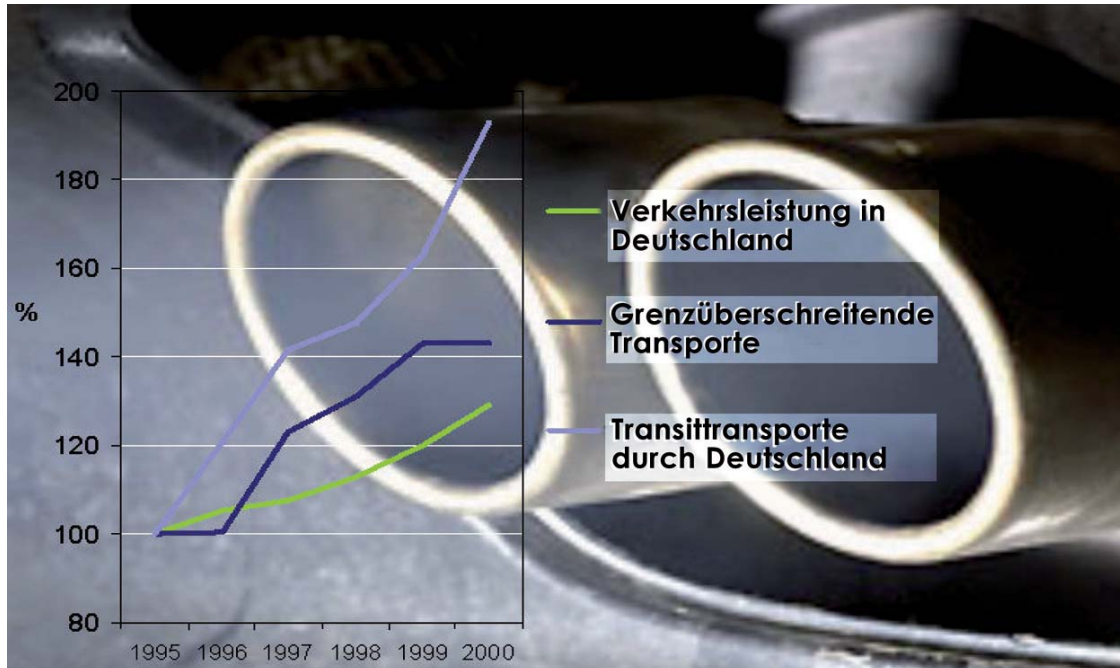
Für Großbritannien wurde ermittelt, dass im Straßengüterverkehr zwei von fünf LKW-Fahrten direkt oder indirekt dem Agrar- und Lebensmittelbereich zugeordnet werden können.

Innerhalb dieser Entwicklung kommt in Europa dem internationalen Lebensmittel-Tauschhandel zunehmende Bedeutung zu. Dabei wird dasselbe Produkt in großen Mengen sowohl im- als auch exportiert. Einen möglichen Umfang des Austauschs identischer Produkte verdeutlicht ein Beispiel aus Großbritannien: Dort wurden im Jahr 2000 rund 200.000 Tonnen Schweinefleisch exportiert und 250.000 Tonnen importiert.

Zwar sind die Lebensmittelprodukte nicht immer vollständig substituierbar, da es sich beispielsweise auch um verschiedene Fleischanschnitte handeln kann. Doch lässt sich aus den Vergleichen zwischen Im- und Export ersehen, dass Lebensmitteltransportbewegungen ein gewaltiges Einsparpotenzial bieten.



Lebensmittelhandel im Wandel



Die Dynamik hinter den Veränderungen im Lebensmittelhandel wird im statistischen Vergleich deutlich: Binnen fünf Jahren haben bei Lebens- und Futtermitteltransporten die Verkehrsleistungen um 30 Prozent zugenommen. Der grenzüberschreitende Verkehr von Lebensmitteln stieg im selben Zeitraum um mehr als 40 Prozent. Der Transitgüterverkehr hat sich innerhalb von fünf Jahren nahezu verdoppelt.

Im gleichen Zeitraum ist der Bedarf an Lebens- und Futtermitteln in Deutschland jedoch nahezu auf konstantem Niveau geblieben. Die Prognosen für den Transport von Lebens- und Futtermitteln zeigen eine Fortführung dieses Trends.

Eine wesentliche Triebfeder für die starke Zunahme des Handels ist der schwindende betriebswirtschaftliche Einfluss von Transportkosten gegenüber den Arbeits- und Produktionskosten – das heißt, es wird wo anders produziert, weil Arbeit dort derart billig ist, dass steigende Ausgaben für den Ferntransport überkompensiert werden können.

Beispiel macht Schule



Einen anderen Weg hat das nachfolgend beschriebene Beispiel-Unternehmen eingeschlagen:

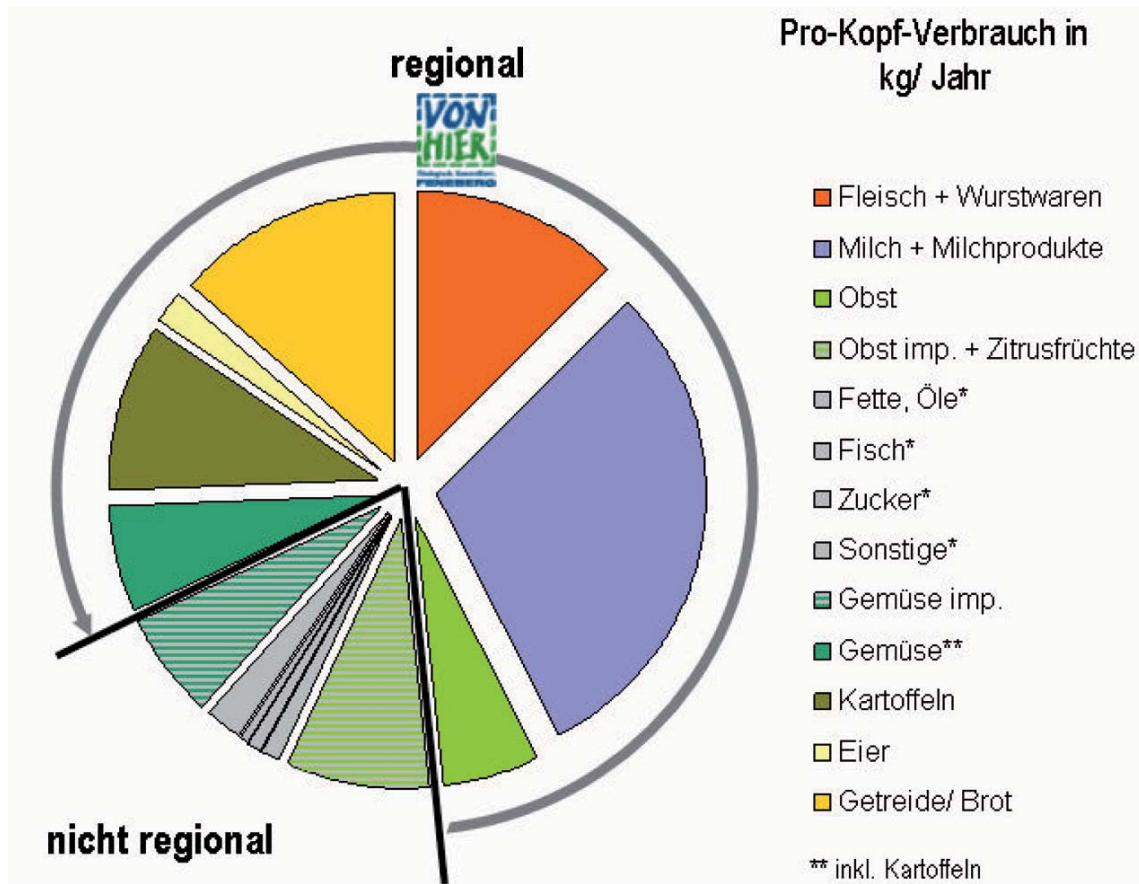
Unter der Firmen eigenen Dachmarke „VonHier“ vermarktet das Lebensmitteleinzelhandelsunternehmen Feneberg seine regionalen Bio-Lebensmittel. Das Gebiet wurde über bestehende administrative Grenzen hinweg als ein Kreis mit einem Radius von 100 Kilometern um den Firmensitz Kempfen definiert.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen naturräumlichen Potenziale, der vorhandenen Agrarstruktur und vorhandener Verarbeitungsmöglichkeiten wurde ein umfangreiches regionales Bio-Sortiment mit derzeit 300 verschiedenen Produkten eingeführt.

Mehr als 600 Bio-Erzeuger und Bio-Verarbeiter aus der Region im Allgäu und in Oberschwaben liefern ganz oder teilweise ihre Rohstoffe und Produkte an die Marke VonHier. Für einige stellt die Dachmarke den alleinigen Absatzpfad dar, für den Großteil der beteiligten Betriebe bildet sie den Vermarktungsschwerpunkt. Die zusätzliche Wertschöpfung, die den Biobauern des Projekts im vergangenen Jahr zukam, beläuft sich auf rund 3,2 Millionen Euro.

Die Lebensmittel aus dem Projekt werden in den über 80 Verkaufsstätten des Lebensmitteleinzelhandelsunternehmens angeboten.

Regionen bieten (fast) alles



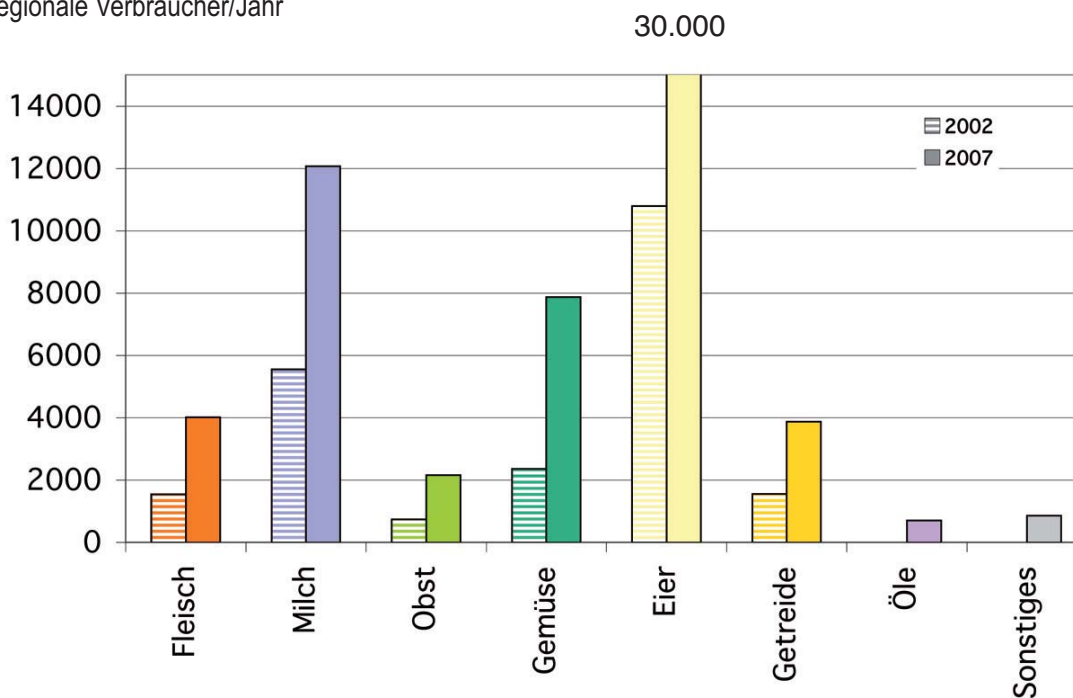
Regionen in Deutschland können rein rechnerisch rund drei Viertel jener Lebensmittel hervorbringen, die ein Verbraucher pro Jahr in seinen Warenkorb legt. Dies gilt zumindest für Regionen mit einem Zuschnitt vergleichbar der „VonHier“-Region, also mit einem Kreis mit einem Radius von 100 Kilometern.

Lebensmittel, die in Europa aufgrund des Klimas nicht wachsen können, machen dabei den geringeren Anteil aus. Es muss also kein Verbraucher vollständig auf mit dem Schiff bzw. LKW importierte Orangen im Winter oder Kaffee verzichten.

Für Umwelt, Mensch und Klima ist vor allem problematisch, dass Lebensmittel des täglichen Bedarfs wie Eier, Milch oder Fleisch auf der Suche nach dem billigsten Schlachthof, der preiswertesten Mühle oder dem besten Absatzmarkt mit zunehmender Tendenz immer weitere Entfernungen quer durch Europa oder über den ganzen Globus zurücklegen.

Umsatz: Verbraucher wollen Regionales

Regionale Verbraucher/Jahr

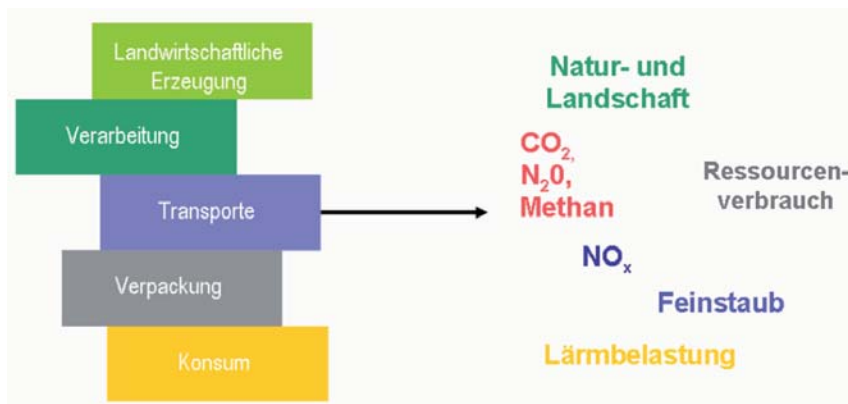


Fragt man die Verbraucher, wird deutlich, dass das Wissen „was-woher-kommt?“ und die regionale Herkunft immer mehr Bedeutung gewinnen. Bereits die Hälfte der deutschen Bevölkerung äußert den Wunsch, es mögen mehr regionale Lebensmittel angeboten werden.

Neben der Kürze der Wege und der Nähe zum Landwirt schätzen Verbraucher die Frische, die gesundheitliche Unbedenklichkeit und eine transparente Erzeugung an Lebensmitteln aus der Region. Gefragt sind Produkte aus der Region weil sie meist eine hohe Qualität in der Verarbeitung und einen besonderen Geschmack bieten, nicht selten handelt es sich um regionstypische Spezialitäten.

Das gesteigerte Interesse beim Einkauf zeigt sich auch bei der Umsatzentwicklung. Der Jahresumsatz mit regionalen Lebensmitteln liegt beim untersuchten Unternehmen Feneberg zur Zeit bei 15,8 Millionen Euro – mit Wachstumsraten von jährlich über 20 Prozent. Die regionalen Lebensmittel reichen um umgerechnet eine ganze Kleinstadt vollständig zu ernähren.

Bilanzen von Lebensmitteln



Auf der Suche nach Ansatzpunkten für eine Einsparung von CO₂ lässt sich der Lebensweg von Lebensmitteln in fünf Abschnitte untergliedern: Die „Landwirtschaftliche Erzeugung“, die „Verarbeitung“, die „Verpackung“, der „Transport“ und der „Konsum“. In allen fünf Phasen werden die Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas emittiert.

Je nach Lebensmittel verteilen sich die Emissionen auf die einzelnen Abschnitte in unterschiedlicher Zusammensetzung. Vergleicht man regionale Lebensmittel mit Lebensmitteln, die überregionale oder gar globale Herkunft haben, fallen einem rasch Transporte als Unterschied ein. Unter dem Gesichtspunkt der Regionalität ergeben sich jedoch auch bei der landwirtschaftlichen Erzeugung und bei der Verarbeitung Unterschiede mit Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt.

Betrachtet wird nicht nur der Ausstoß von Treibhausgasen, sondern auch wie viel Lärm verursacht wird, wie viel Flächen für Verkehrswege überbaut werden und welche Luftschadstoffe emittiert werden, die sich negativ auf die Gesundheit des Menschen und auf die Umwelt auswirken.

Die nachfolgenden Beispiele des Unternehmens Feneberg verdeutlichen, wie eine Vermarktung von regionalen Lebensmitteln über wenige Kilometer funktionieren kann.

Milchprodukte: Von der Weide nebenan



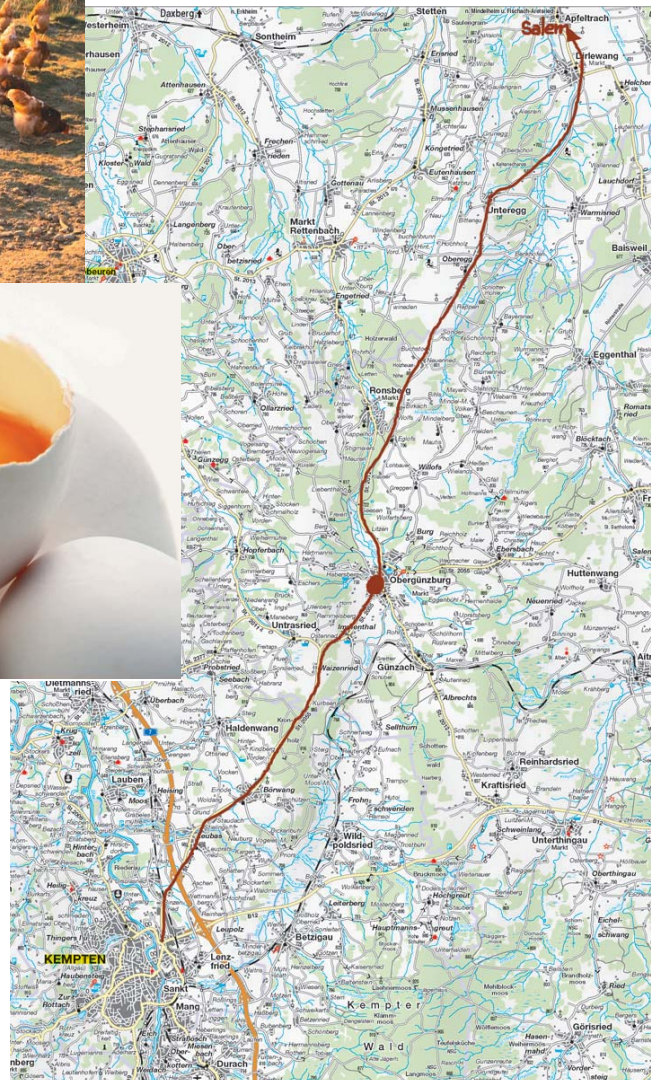
Die Feinkäserei Stich in Ruderatshofen ist ein gelungenes Beispiel, wie die Einsammlung der Milch und die Anlieferung von Milchprodukten Ressourcensparend organisiert werden kann. Die Bio-Milchbauern sind nur wenige Kilometer von der Käserei entfernt.

Ein Tanklastzug einer Großmolkerei sammelt in separaten Kammern die Bio-Milch ein und lädt diese bei der Käserei Stich ab. Dort wird VonHier-Käse hergestellt. Die fertigen Käsesorten liefert ein effizienter LKW an die Feneberg-Zentrale im 25 Kilometer entfernten Kempten. Von der Zentrale werden die Super- und Kaufmärkte angefahren. Im Durchschnitt sind diese nur 40 Kilometer vom Logistikzentrum entfernt.

Eier: Verbrauchernah erzeugt

Vergleichsweise sehr wenige Kilometer haben die Eier vom Bio-Landwirt Egger auf dem Buckel. Einmal pro Woche werden die gesammelten Eier mit einem Lastkraftwagen in die logistische Zentrale in Kempten gefahren – die Distanz beträgt knappe 50 Kilometer.

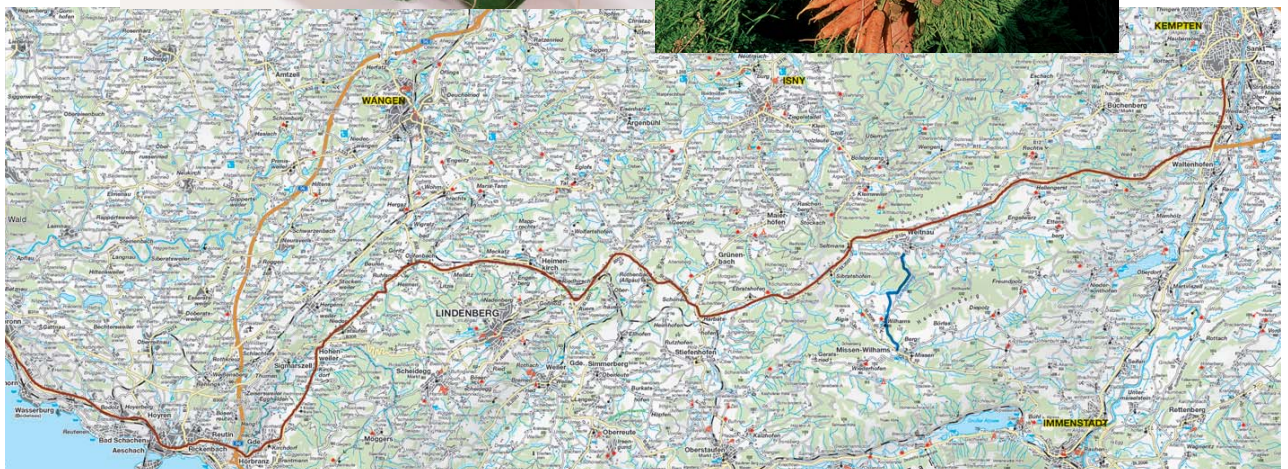
Was für die Eier gilt, trifft auch beim Transport von Schlachtvieh zu: 100 Kilometer sind das absolute Maximum, deutlich weniger die Regel. Hier gewährleistet die Größe der Region auch einen besonderen Tierschutz während der Transporte.



Gemüse: Frisch vom See

Auf kurze Wege in der Lebensmittelkette wird beim Bio-Gemüseerzeuger und -händler Hahn am Bodensee geachtet. Am See wird die klimatische Gunst dieses Teils der Region genutzt und ein umfangreiches Angebot an frischem Gemüse – und auch Obst – erzeugt.

Die sieben demeter-Erzeuger liefern ihr Gemüse an der nahe gelegenen Sammelstation ab. Der Transport von der Ladestation zum Logistikzentrum erfolgt morgens mittels eines großen Lastkraftwagens. Gleichzeitig wird auch konventionelle Ware mitgeführt. Auf der Rückfahrt werden zudem andere Supermärkte beliefert, so dass keine Leerfahrten entstehen.






Klima schonen und Transporte einsparen

Die Transportkilometer und die Wahl des Transportmittels haben einen großen Einfluss auf die Klimabilanz der Produkte:

Wenn beispielsweise ein Verbraucher ein Kilo luftverfrachteten argentinischen Spargel kauft, belastet er sein Klimakonto mit knapp 17 Kilogramm Kohlendioxid-Äquivalent. Entscheidet er sich für spanischen Spargel, der mit LKW geliefert wurde, reduziert sich die Belastung auf knapp 400 Gramm.

Noch positiver fällt die Klimabilanz für das regionale Pendant aus, das lediglich mit 60 Gramm Kohlendioxid-Äquivalent pro Kilogramm Spargel zu Buche schlägt. Die Belastung der argentinischen Variante mit dem Flugzeug transportiert, fällt demzufolge 280 Mal höher aus als bei dem regionalen Produkt.

		 Apfel	 Spargel	 Rindfleisch
Übersee	<i>Schiff/ Flugzeug</i>	<i>Neuseeland, Schiff</i>	<i>Chile, Flugzeug</i>	<i>Argentinien, Schiff</i>
		513	16.894	349
Europa, Deutschland	<i>LKW</i>	<i>Italien</i>	<i>Spanien</i>	<i>Dänemark</i>
		219	359	179
Region "Von Hier"	<i>LKW, Lieferwagen</i>	<i>Bodensee</i>	<i>Schrobenhausen</i>	<i>Oberallgäu</i>
		76	60	61

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Äpfel oder Rindfleisch: Unnötige Transporte lassen sich einsparen. Die Variante Lebensmittel aus der Region verursachen um ein Vielfaches weniger Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen.

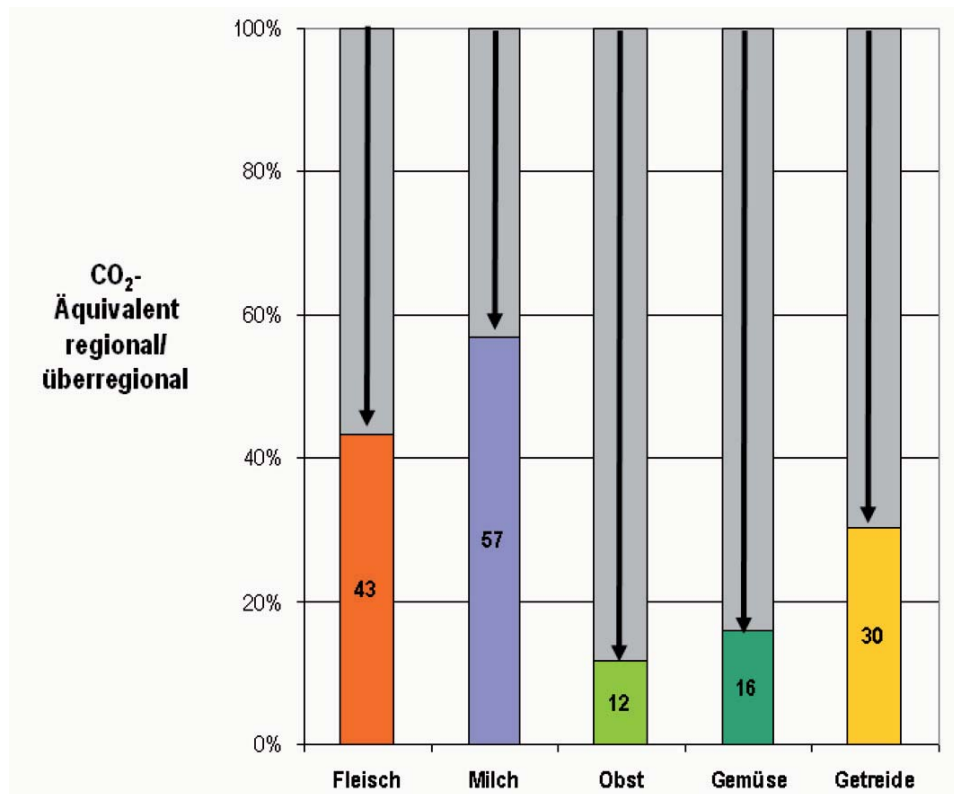
Effizienz auf kurzen Wegen



Regionale Lebensmittel schneiden in der Transport-Ökobilanz besonders günstig ab, wenn die Lebensmittel aus der Region verbrauchernah vermarktet werden und wenn effiziente Transportstrukturen zur Verfügung stehen. Die Kombination von kurzen Entfernungen und Transportmitteln mit relativ hoher Nutzlastkapazität und guten Auslastungsgraden sind die wirkungsvollste Antwort auf den Trend zunehmender Lebensmitteltransporte und daraus resultierender Belastungen des Klimas.

Verschiedene Handelsunternehmen setzen bereits auf ein regionales Lebensmittelangebot und zeigen Engagement im Auf- und Ausbau dieser Konzepte. Zur Vermeidung großer Mengen an Treibhausgasemissionen wären noch deutlich mehr Kooperationen zwischen Lebensmitteleinzelhandel und regionalen Initiativen in den verschiedenen Regionen Deutschlands erforderlich.

Klima entlasten



CO₂-Emissionen lassen sich – wie das Beispiel zeigt – bei Transporten aller Lebensmittelgruppen einsparen. Bei Obst und Gemüse sind sogar zwischen 80 und 90 Prozent der Emissionen unnötig, wenn das regionale und saisonale Angebot gewählt wird. Brot, Backwaren und Mehle aus heimischem Getreide sparen zwei Drittel der Treibhausgase. Fleisch und Milchprodukte mit regionaler Herkunft helfen gut die Hälfte unsinniger Transporte zu vermeiden und dabei das Klima zu entlasten.

Lebensmittel aus der Region erweisen sich vor dem Hintergrund wachsender Entfernungen und zunehmender Treibhausgas-Emissionen im Handel als eine zukunftsfähige Alternative. Sollen unnötige Transporte wirkungsvoll eingespart werden, muss aber der Anteil regionaler Lebensmittel am Gesamt-Lebensmittel-Umsatz massiv gesteigert werden.

Die wahren Transportkosten

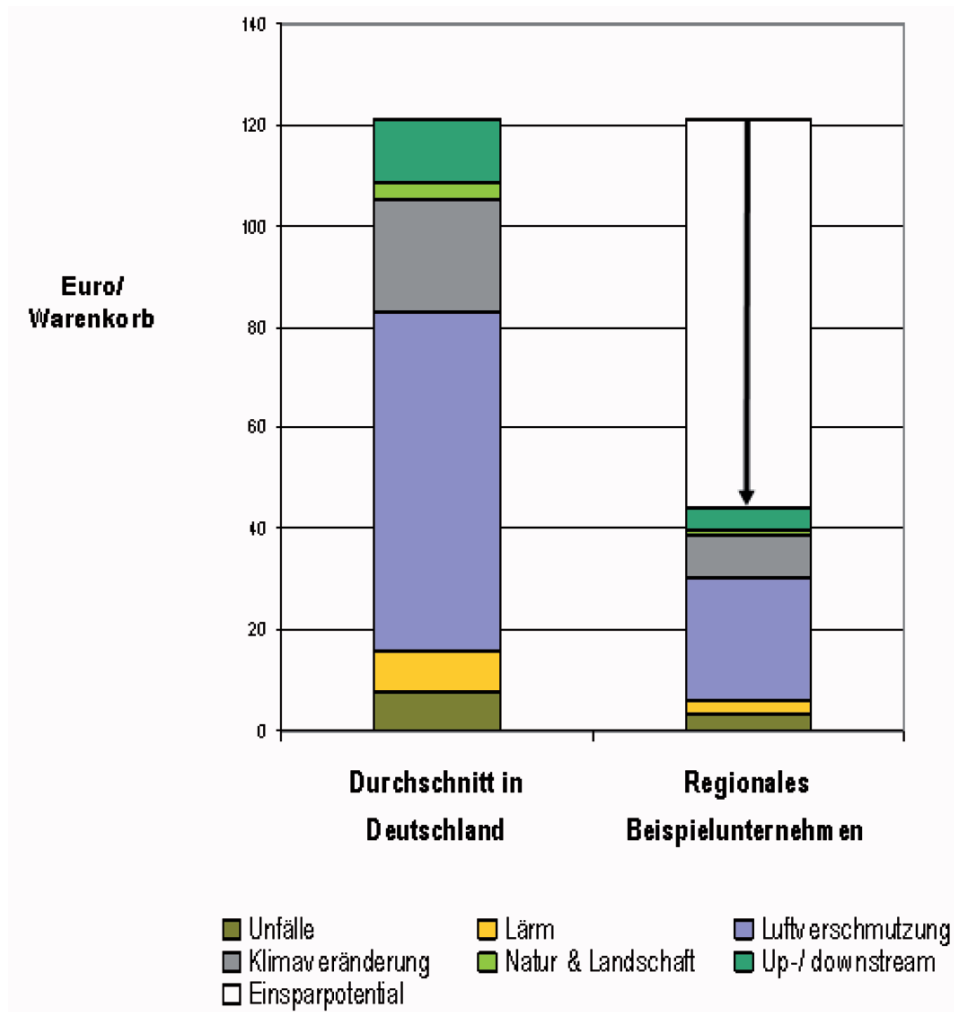


Die starke Zunahme der Lebensmitteltransporte wird dadurch ermöglicht, dass nicht alle Kosten der Transporte den sie verursachenden Verkehrsträgern angelastet werden. Vielfach müssen sie von der Gesellschaft getragen werden. Diese so genannten „externen Kosten“ entstehen durch Umweltbelastungen, gesellschaftliche Schäden durch Unfälle oder Staus sowie Wegekosten. Auf der Basis von Untersuchungen im Auftrag der EU belaufen sich die externen Kosten der Lebens- und Futtermitteltransporte in Deutschland pro Jahr auf mehr als zehn Milliarden Euro.

Werden in einer Folgenabschätzung die Kosten für externe Effekte in den Preis eines Lebensmittels eingerechnet, wird das umwelt- und sozialverträglichere Produkt im Verhältnis zu stärker belastenden relativ günstiger. Bei einer vollständigen Internalisierung der ermittelten Umwelt- und Gesundheitskosten würden sich die Transportkosten mehr als verdoppeln.

Die durchschnittlichen ermittelten externen Transportkosten übersteigen die gegenwärtigen Kosten für Straßenmaut um ein Vielfaches. Speziell bei Lebensmitteln, mit generell relativ hohem Anteil der Transportkosten am Produktionswert, können kürzere Wege begünstigt werden. Dies käme auch der Regionalvermarktung von Lebensmitteln zugute.

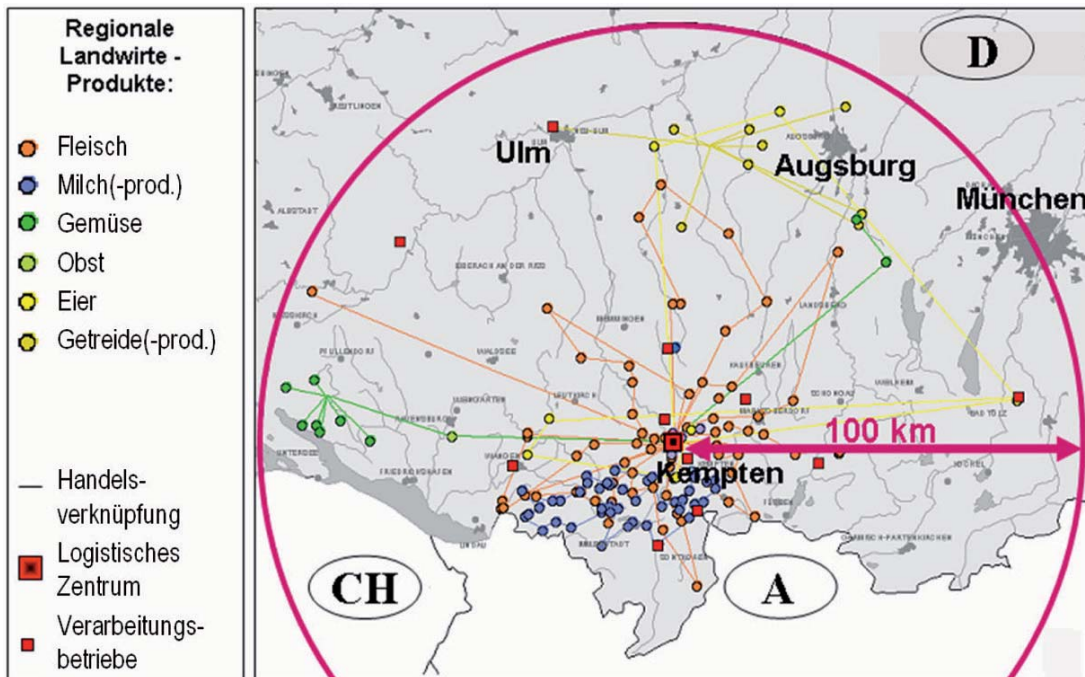
Steuergelder sparen



Ausgehend von der Ökobilanz kann für Transporte berechnet werden, wie viele externe Transportkosten sie verursachen. Die externe Transportkosten belaufen sich für den regionalen Warenkorb auf rund 40 Euro – gegenüber 120 Euro des deutschen Durchschnitts-Warenkorbes.

Bei einer konsequent regionalen Lebensmittelwahl lassen sich, wie das Beispiel zeigt, externe Umweltkosten auf ein Drittel verringern. Umfangreichste Kostenreduzierungen finden vor allem bei Gesundheits- und Gebäudeschäden ausgehend von der Verschmutzung der Luft und bei der Verminderung des Ausstoßes von Treibhausgasen statt. Auch die Kosten durch Lärmbelastung und durch Unfälle können um rund zwei Drittel gesenkt werden.

Breite Palette und gute Vernetzung



Die sehr breite Palette regionaler Lebensmittel im „VonHier“-Projekt ist möglich, weil Landwirte und Verarbeiter gut vernetzt sind und dabei das anbauen, was sie am besten können: Neben Milchprodukten und Rindfleisch können auch Obst, Gemüse, Schweinefleisch und Getreideprodukte zu wettbewerbsfähigen Marktpreisen angeboten werden.

Vier Großstädte mit insgesamt mehreren hunderttausend Verbrauchern gehören zur Region und stehen über die Lebensmittelvermarktung in einer Partnerschaft mit dem ländlichen Raum. Hieraus ergeben sich zusätzliche Synergien mit dem Tourismus und der Naherholung in der Region.

Eine große Region bietet den Vorteil, dass vielen Erzeugern auch viele Verbraucher gegenüberstehen. Das senkt die Preise bei der Rohstoffbeschaffung und aufgrund von Skaleneffekten fallen auch die Verarbeitungskosten. „Preiswerte“ Lebensmittel erhöhen die Attraktivität der regionalen Lebensmittel zusätzlich.

Transporte: CO₂-Ausstoß und noch mehr...

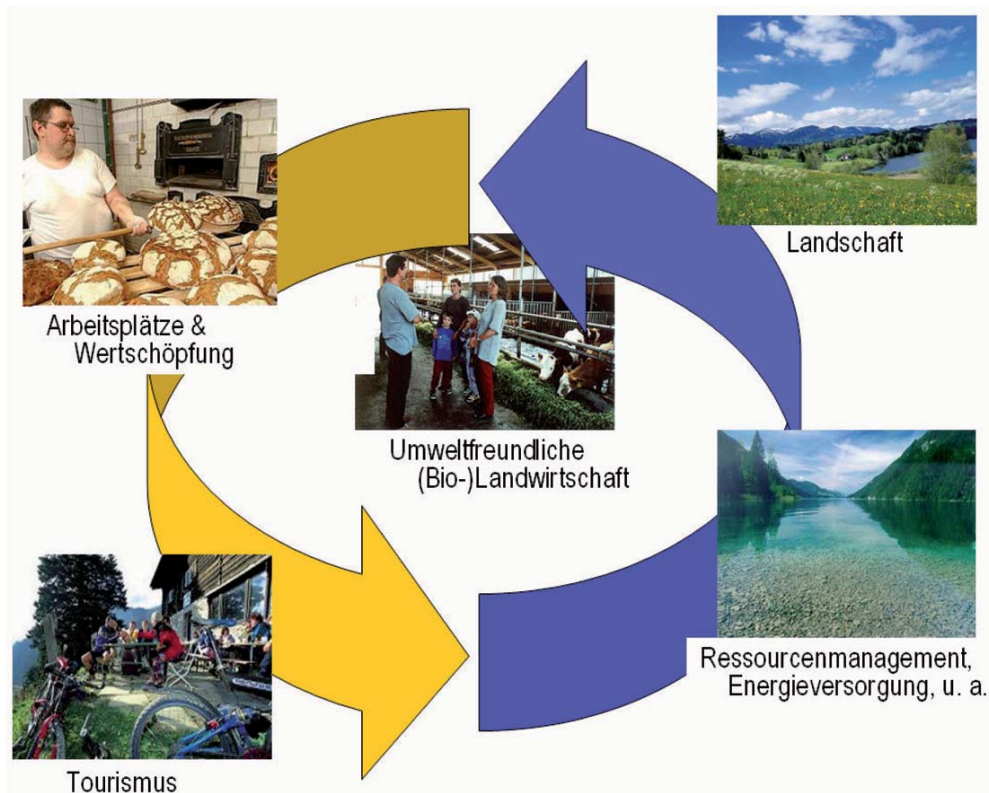


Die Verringerung von Verkehr wirkt sich positiv bei der Einsparung von CO₂ aus und hilft das Klima schützen. Dies ist jedoch nicht das einzige Argument für eine Verringerung von Transporten.

Weit mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung fühlt sich „etwas“ oder aber „mittelmäßig“ in ihrem Wohnumfeld von Verkehrslärm gestört und belästigt. Menschen entlang von Durchfahrtsstraßen oder der Alpentransitrouden profitieren ebenfalls, wenn kurze Transportwege wieder mehr gefragt sind.

Mit kurz gereisten Lebensmitteln lassen sich Ressourcen einsparen und der Endlichkeit nicht-erneuerbarer Energien in der Verantwortung gegenüber kommenden Generationen entgegenwirken. Es kann zudem verhindert werden, dass von Lastkraftwagen und Hochseeschiffen ausgestoßener Feinstaub die Gesundheit des Menschen weiter zusätzlich belastet.

Region: Klimaschutz und noch viel mehr ...



Von regionalen Wirtschaftskreisläufen profitiert nicht nur der Klimaschutz, sondern auch die Gesellschaft. Steigende Wirtschaftskraft und Lebensqualität in der Region kann dazu beitragen, dass Arbeitsplätze erhalten bleiben bzw. neue geschaffen werden und Pendlerströme reduziert werden.

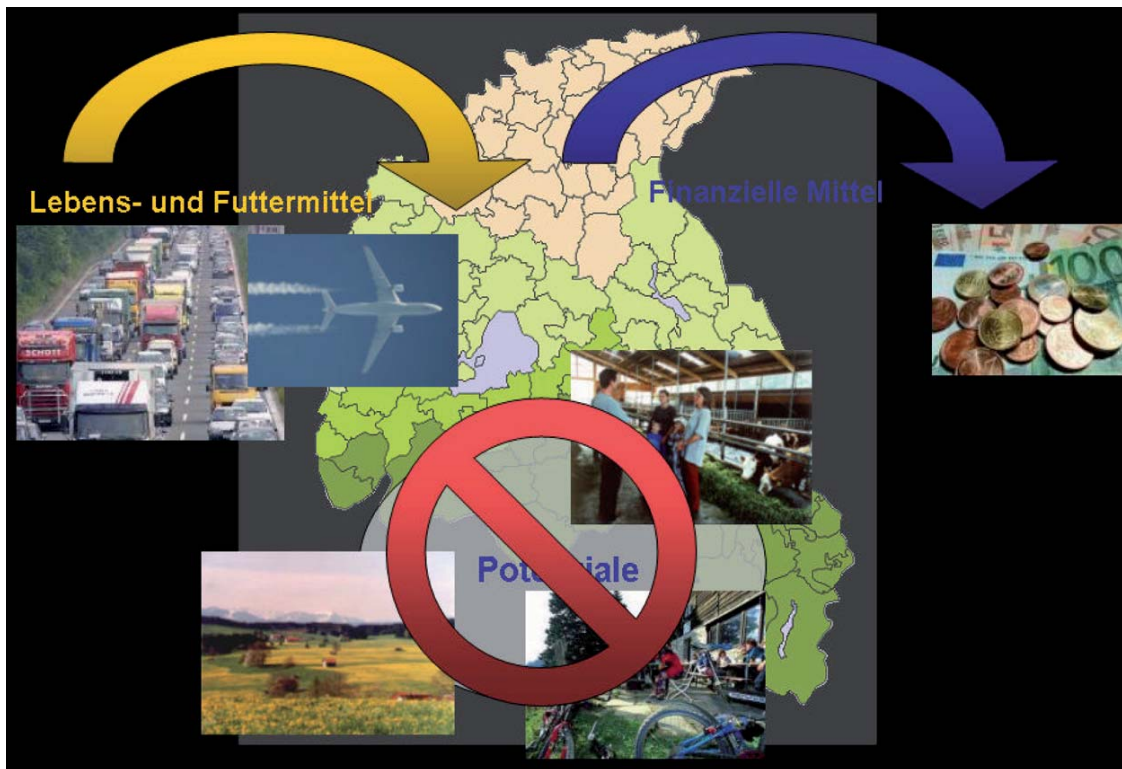
Mit einer Lebensmittelerzeugung und -vermarktung der regionalen Landwirtschaft können der Freizeit- und Erholungswert einer Landschaft und Region gesichert oder gesteigert werden. Dabei können Gastronomie und Handwerk gewinnen. Regionale Spezialitäten bieten zudem viele Möglichkeiten, die Nahrungsmittelvielfalt zu erhöhen.

Besondere und stark zunehmende Bedeutung kommt den Regionen und Kommunen bei der Energieeinsparung, und der dezentralen Bereitstellung von erneuerbaren Energien zu.

Region hat Charme ...

Die nachfolgende Geschichte vermittelt eine Idee, welche synergetischen Potenziale sich hinter einer regionalen (Lebensmittel-) Kette „im Kleinen“ verbergen und wie in Regionen intern Wohlstand gewonnen werden kann:

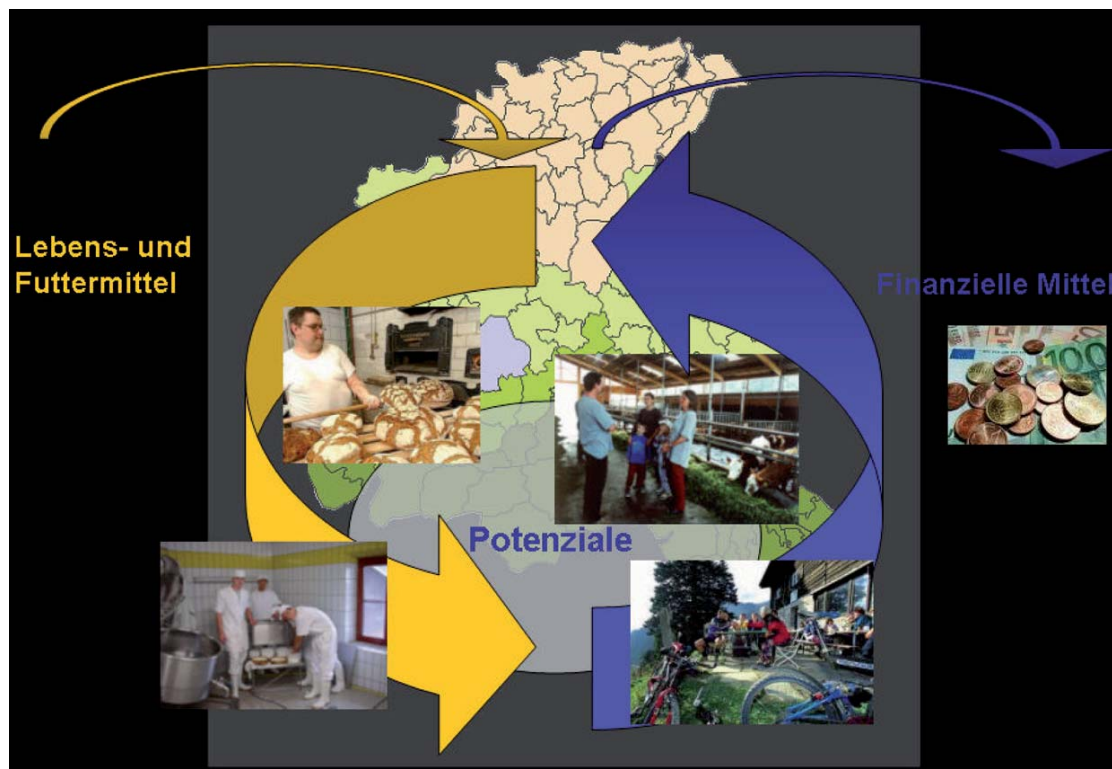
Ein Wirt gewinnt bei einem Preisausschreiben 500 Euro.. Hiervon besorgt er sich beim Dorfmetzger Fleisch für sein Wirtshaus. Um seinen Nachschub zu decken, kauft der Metzger mit demselben Schein Schweine beim Landwirt nebenan. Von diesen Einnahmen lässt sich der Landwirt seinen Traktor für 500 Euro beim örtlichen Mechaniker reparieren. Der Mechaniker kauft sich darauf neue Möbel im Wert von 500 Euro beim Schreiner vor Ort. Der Schreiner ist dadurch in der Lage, die Hochzeit seiner Tochter beim Wirt ausrichten zu lassen.



... und viel Potenzial – eine Geschichte

Die 500 Euro sind damit wieder zum Wirt zurückgekehrt. Auf dem Weg zur Bank geht dem Wirt der 500-Euro-Schein verloren. Die finanzielle Ausgangssituation ist wiederhergestellt: Zuvor war das Geld nicht vorhanden, und am Ende ist es nicht mehr vorhanden.

Jedoch hat der Metzger Schweine, der Traktor ist repariert, der Mechaniker hat neue Möbel, die Tochter des Schreiners ist verheiratet und der Wirt hat Fleisch. Durch die hohe Umlauffähigkeit ist eine regionale Wirtschaftsleistung von 2.500 Euro entstanden. Hätte der Metzger die Schweine „importiert“, dann hätte der Landwirt immer noch einen kaputten Traktor, der Mechaniker alte Möbel und die Tochter des Schreiners wäre noch nicht verheiratet.



Was sollte die Politik tun?

Folgerungen und Forderungen:

- 1.**
Es müssen eindeutige Herkunftsdeklarationen – auch von Zutaten – in Deutschland und der EU garantiert werden, damit der Verbraucher eine tatsächliche Wahlmöglichkeit für ein Umwelt und Klima schonendes Handeln hat.
- 2.**
Es muss gewährleistet werden, dass die Haftung für die bei Transporten auftretenden Schäden nicht von der Gesellschaft, sondern von den Verursachern übernommen wird. Die externen (Transport-)Kosten müssen also „internalisiert“ werden. Unnütze Transporte zu verringern und auf kurze Wege zu setzen, wird dadurch ökonomisch attraktiver.
- 3.**
Das Wissen über Umwelt- und Klimafolgen unserer Ernährung ist lückenhaft und vielfach nur exemplarisch – Energie- oder Kohlendioxidbilanzen greifen noch zu kurz und müssen durch grundlegende Forschung im Bereich der Ökobilanzierung erweitert werden.
- 4.**
Zur Erschließung des Umweltentlastungspotenzials regionaler Lebensmittelketten muss der Aufbau nationaler und übergreifender Strukturen – wie der Bundesverband der Regionalbewegungen – stärker gefördert werden.
- 5.**
Zudem muss sichergestellt werden, dass kleinere lokale und regionale Betriebseinheiten des Bäcker-, Metzger-, Mühlenhandwerks, u.v.a.m. nicht der bürokratischen Überregulierung geopfert werden. Es muss in Deutschland und der EU gewährleistet sein, dass auch zukünftig hohe und besondere Lebensmittel-Qualitäten vor Ort erzeugt werden können.
- 6.**
Durch die Einrichtung eines Kompetenzzentrums für Regionalvermarktung auf Bundeslandebene sollte beratend und vermittelnd die Entwicklung der Regionalität – als wichtiger Aspekt der Nachhaltigkeit im Handel mit Lebensmitteln (neben Bio und fairem Handel) – forciert werden.

Was kann ich als Verbraucher tun?



- Mit dem Einkauf regionaler Lebensmittel kann (vorausgesetzt, es werden nicht Kleinstmengen transportiert oder weite Einkaufsfahrten zurückgelegt) das Klima geschont werden.
- Es sollte darauf geachtet werden, dass Regionalität und Saisonalität zusammenspielen. Bei Lebensmittel mit Ferntransport sollte unbedingt auf Flugware verzichtet werden.
- Einkaufen kann man regionale Lebensmittel an verschiedenen Orten: Auf dem Wochenmarkt, im Supermarkt, im Hofladen oder auch über eine Abokiste.
- Durch die Wahl regionaler Gerichte wird die heimische Gastronomie unterstützt und bereichert.
- Eine Verknüpfung des Lebensmitteleinkaufs mit einem umweltfreundlichen Transportmittel (Fahrrad, zu Fuss) bzw. anderen Erledigungen (Arztbesuch, Post) schont das Klima.
- Naherholung in einer lebenswerten und attraktiven Landschaft, gepflegt von den heimischen Landwirten, spart unnötige Klimafolgen eines Fernurlaubs.

Die hier dargestellten Ergebnisse wurden mit den Methoden „Ökobilanzierung“ und „Ressourcenökonomische Analyse“ ermittelt.

Wie im Detail vorgegangen wurde, können Sie nachlesen bei (im Internet verfügbar):
Martin Demmeler: Ökologische und ökonomische Effizienzpotenziale einer regionalen Lebensmittelbereitstellung. Dissertation am Lehrstuhl für Wirtschaftslehre des Landbaues, Technische Universität München, 2008.

In dieser Kurz-Darstellung konnten aktuelle Daten des untersuchten Regionalvermarktungsprojektes „VonHier“ des Unternehmens Feneberg vom Herbst 2008 berücksichtigt werden.

Zur Studie gibt es einen aktuellen Vortrag. Bei Interesse an einer Präsentation, Themeneinführung oder Diskussion wenden Sie sich bitte direkt an den Autor.

Augsburg, Mai 2009

Quellennachweise:

3: Climatic Research Unit 2007; Stern, N. 2006 – 5: Mit freundlicher Genehmigung von Horst Haitzinger – 12: google 2009, Feinkäserei Stich – 13: google 2009, Biovum – 14: google 2009, demeter-Handel Hahn – 16: Feneberg, eigene Aufnahme – 18: BMU 2004 – 21: VCD, eigene Zusammenstellung – 23: eigene Zusammenstellung – 24: eigene Zusammenstellung – 25: SWR 2004

Herausgeber:
Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Landesfachgeschäftsstelle
Agrarreferat
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. 0911/81 87 8-0
Fax 0911/86 95 68
lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de



Text+Redaktion+Layout:
Dr. Martin Demmeler
Projektbüro mareg Markt+Region
Robert-Koch-Str. 30
86391 Stadtbergen
demmeler@markt-region.de
www.markt-region.de

