

Es riecht nach starkem Tobak:

Es muss doch zu denken geben, dass der Containertransport von Gemüse globaler Herkunft per Schiff und LKW über 16.000 km weniger CO₂ pro kg Lebensmittel verursacht als die sog. "Letzte Meile", die im Verantwortungsbereich des Endkunden liegt. Wer mit dem Auto etliche Kilometer in die Stadt zum Biomarkt oder weit ins Umland zum Hofladen fährt, um dort "Bio" zu kaufen, tut der Umwelt definitiv keinen Gefallen. (Prof. Elmar Schlich im Vorwort als Herausgeber)

Wie umweltfreundlich ist eigentlich der Einkauf im Biomarkt – bezogen auf den Einkaufsweg? Dieser Frage ist Manuel Mohr in seiner Master Thesis in einer empirischen Studie zum Consumer Carbon Footprint (CCF) nachgegangen.

Im Unterschied zum „Product Carbon Footprint“ (PCF), der eine rein produktbezogene Bilanzierung und Bewertung der Treibhausgasemissionen vornimmt, wird mit dem „Consumer Carbon Footprint“ (CCF) die Prozesskette um den Aspekt des Einkaufs erweitert, weil dieser sich nicht auf den CO₂-Ausstoss eines einzelnen Produktes bezieht, sondern die Klimarelevanz dem Warenkorb insgesamt zuordnet und damit das Einkaufsverhalten des Endkunden miteinbezieht.

Die Untersuchung stützt sich auf Kundenbefragungen von 275 Kundinnen und Kunden von Biomärkten in Mittelhessen und beruht auf der detaillierten Auswertung der wichtigsten Parameter der Klimarelevanz von Einkaufsfahrten: Haushaltsgröße, Streckenlänge, Wahl des Verkehrsmittels inkl. Fahrzeugdaten, Einkaufsmasse etc. Bezüglich des Heimtransportes der Einkäufe lautet das Fazit: "Es besteht ein klarer Zusammenhang zwischen der Wahl des Verkehrsmittels, den Einkaufsmassen sowie den Wegestrecken zum CCF. Es sollte jedoch davon abgesehen werden, nach Pauschalantworten bei der Rolle des Endverbrauchers für die Klimarelevanz der Einkaufsfahrt zu suchen" (S. 91). Ersteres überrascht nicht so sehr, für das Zweite besteht noch erheblicher Forschungsbedarf – auch was die Aspekte der Nutzung und Entsorgung der Lebensmittel anbelangt. Eine Studie, deren Lektüre – trotz der wissenschaftlichen Akribie und wegen der gesellschaftspolitischen Brisanz – nur empfohlen werden kann!

Werner Brandl, Staatsinstitut für die Ausbildung von Fachlehrern, München