

Klima-Killer auf dem Teller

Nicht alle Spargeln, die aus Übersee kommen, sind gleich schädlich fürs Klima

Der moderne Mensch hat ein «ökologisches Gewissen». Sind Spargeln, die aus Übersee importiert werden, damit noch vereinbar? Oder soll man in der Schweiz auf Gemüse aus der hiesigen Ernte warten?

SABINA STURZENEGGER

Es ist wieder Spargelzeit. In der Schweiz, im Elsass und in Süd-Deutschland hat die Ernte zwar noch nicht begonnen, doch in den Supermärkten türmen sich die weissen und grünen Stangen bereits. Sie kommen aus Mexiko, Peru, Griechenland oder Spanien.

Und mancher Konsument fragt sich: «Soll ich jetzt schon kaufen oder auf die heimische Ernte warten?» Denn bei Spargeln aus dem angrenzenden Ausland oder aus der Schweiz entfiel der lange Transportweg per Flugzeug oder Schiff. Stattdessen werden sie per Lastwagen aus dem Erntegebiet in die Supermarkt-Filiale befördert. Es stellt sich die Frage: Wird für die heimischen Spargeln weniger des schädlichen Treibhausgas CO₂ ausgestossen, bis sie im Kochtopf landen?

Belastung rund zehnmal tiefer

Mit solchen Rechnungen, so genannten Ökobilanzen, beschäftigen sich die beiden Grossverteiler Coop und Migros nicht erst seit der diesjährigen Spargelsaison. Die Migros hat bereits für verschiedenste Produkte aus ihrem Sortiment Ökobilanzen erstellt. Im Fall der Spargeln zeigt sich: Diejenigen aus Europa sowie die mit dem Schiff transportierten aus Peru schneiden beim CO₂-Ausstoss deutlich besser ab als solche, die eingeflogen werden. «Die Klimabelastung ist rund zehnmal tiefer», präzisiert die Migros in einem entsprechenden Factsheet.

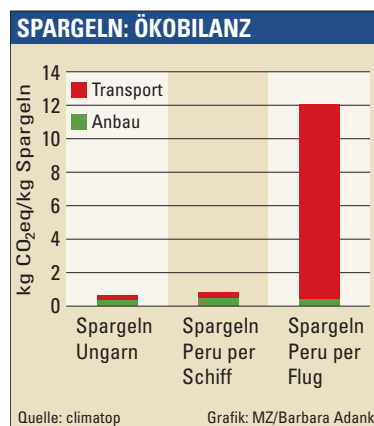
Aus demselben Grund verzichtet Coop seit Anfang 2009 auf Aktio-



SPARGELN In Deutschland geerntete (wie im Bild) kommen per Lw hierher. KEY

nen von eingeflogenen Spargeln aus Übersee, zum Beispiel aus Peru, Mexiko oder Kalifornien. Die per Flugzeug importierte Menge konnte im letzten Jahr um fast 40 Prozent auf rund 680 Tonnen gesenkt werden, wie Coop-Sprecher Nicolas Schmied erklärt. «Dies entspricht einer Einsparung von über 7200 Tonnen CO₂», sagt Schmied. Mittelfristig wol-

le Coop ganz auf den Import von Grünspargeln, die über den Luftweg in die Schweiz transportiert würden, verzichten und prüfe deshalb die Möglichkeiten mit Schiff und Lastwagen, wie sie bei den weissen Spargeln üblich sind. Solange die grünen Spargeln per Jet in die Schweiz kommen, sind sie mit dem Logo «Byair» gekennzeichnet.



Doch Herkunft und Transportart sind nicht die einzigen Faktoren, die die Klimawirksamkeit eines Produktes beeinflussen. «Mit Ausnahme des Flugzeugs wird der Transport für die Ökobilanz überschätzt. So ist es deutlich sinnvoller, Produkte aus Spanien mit dem Lastwagen zu importieren, als sie in der Schweiz in beheizten Treibhäusern zu ziehen», erklärt Schmied. Die Rosen, die Coop in Kenia unter dem Fairtrade-Label Max Havelaar anbauen lässt, schneiden beispielsweise besser ab als diejenigen aus den beheizten Gewächshäusern im näher gelegenen Holland.

Schlechte Bilanz für Zuckerrüben

Ebenfalls deutlich fällt die Ökorechnung für Zucker aus: Bei Bio-Zucker mit dem Max-Havelaar-Label aus Paraguay ist die Klimabelastung rund 40 Prozent tiefer als beim durchschnittlich von der Migros verkauften Zucker, heisst es. Das Zuckerrohr aus Paraguay ist im Vergleich zur Schweizer Zuckerrübe in der Verarbeitung viel weniger energieintensiv. Beim Anbau werden zudem kein Dünger, keine Pestizide und kaum Maschinen verwendet. Am höchsten ist die Klimabelastung bei Zucker aus Schweizer und deutschen Rüben.

Gisler



MARKUS GISLER

Vekselberg ging in der Schweiz leer aus

VIKTOR VEKSELBERG zählt zu den ärmeren der reichsten Oligarchen Russlands. «Forbes» schätzt sein aktuelles Vermögen auf 6,4 Mrd. Dollar, vor der Krise waren es über 11 Mrd. Einen grossen Abschreiber muss Vekselberg in der Schweiz verdauen. Nach der Sanierung von OC Oerlikon zeigt sich, dass Vekselberg allein mit dieser Firma rund 1,8 Mrd. Franken verloren hat. 400 Millionen hatte der Mathematiker 2006 für die ersten 10 Prozent an der damaligen Unaxis bezahlt, als der Wert des Konzerns also noch 4 Mrd. Franken betrug. Danach stockte Vekselberg seinen Anteil bis auf 45 Prozent auf, wofür er nochmals über 1,5 Mrd. aufgewendet haben dürfte. Die Sanierung kostete ihn weitere 447 Millionen. Total dürfte Vekselberg bisher rund 2,5 Mrd. investiert haben. Nach der Sanierung hält er noch 38 Prozent an OC Oerlikon, die nun noch einen Wert von knapp 700 Millionen haben. Ergibt einen Verlust von 1,8 Millionen Franken. Natürlich geht der Unternehmer davon aus, dass das Unternehmen wieder Fuss fasst und der Aktienkurs steigt.

2008 ZAHLTE VEKSELBERG gemäss der «NZZ am Sonntag» in Zürich eine Pauschalsteuer von 1,9 Millionen Franken. Angesichts der Vermögensverluste ist das ein ansehnlicher Betrag. Die Renova-Holding in Zürich hingegen dürfte die Verluste absetzen können. Auch wenn Vekselbergs Vermögen geschrumpft ist, sein Imperium wird laufend grösser. Es umfasst mittlerweile die Erdöl- und Aluminiumproduktion, ist in der Stromversorgung, der Maschinen-, Metall- und Telekomindustrie tätig. Auch im Immobiliensektor investiert die Gruppe. Sie besitzt einen Private Equity Fonds, der Konzern gewinnt Mangan in Afrika und Titan in der Ukraine und hat in Alternativenergien in Italien investiert – es gibt fast keine Industriebranche, in die der 53-Jährige nicht investiert hätte.

IM VERSCHLUNGENEN MACHTZIRKEL des Kremls scheint Vekselberg die Rolle jenes Industriellen zu spielen, der die russische Wirtschaft mithilfe westlichen Know-hows an die Weltspitze führen soll. Vor 2 Wochen wurde er zum Präsidenten eines Komitees, das in der Stadt Skolkovo ein russisches Silicon Valley aufbauen soll. Keine Frage, Vekselberg wird auch dieses Geschäft irgendwann zu vergolden wissen.

Französische Masse – deutsche Klasse

Die Allianz von Renault und Daimler ist perfekt

Die deutschen Limousinen-Hersteller kommen auf die französischen Kleinwagen: Daimler schliesst mit Renault eine Allianz, BMW ist an Peugeot interessiert.

STEFAN BRÄNDLE, PARIS

Zusammen sind Deutsche und Franzosen noch bescheidener: Das Bündnis von Daimler und Renault sei «keine Hochzeit, sondern eine strategische Kooperation», spielt Daimler-Chef Dieter Zetsche die Einigung herunter. Damit wollte der Süddeutsche seinem neuen Partner, Renault-Chef Carlos Ghosn, vielleicht bedeuten, dass ihm keine weitere «Hochzeit im Himmel» vorschwebt, wie sie Daimler 1998 mit Chrysler geschlossen hatte, bevor sie 2007 Schiffbruch erlitt.

Dem Smart drohte das Aus

Die neuen Duzfreunde Dieter und Carlos gaben in Brüssel bekannt, dass ihre beiden Konzerne 3,1 Prozent ihres jeweiligen Kapitals austauschen. Das macht die Absprache laut Ghosn «haltbarer» als eine bloss technische Kooperation, wie sie heute viele Marken eingehen. Bis 2013 wollen die beiden Hersteller einen Smart-Viersitzer und den Renault Twingo auf einer gemeinsamen Plattform bauen. Zetsche verhehlte nicht, dass der Smart – den einst Nicolas Hayek mit Mercedes lanciert hatte – «wirtschaftlich nicht darstellbar» gewesen sei, das heisst ohne Schützenhilfe von aussen eingestellt worden wäre.

Daimler will überdies Renault-Motoren für seine neuen Kleinwagen-Serien einsetzen. Imageprobleme sieht Zetsche deswegen nicht:

Update

Die Allianz von Daimler mit Renault und Nissan ist ein weiteres Beispiel für den Konzentrationsprozess in der kriselnden Autobranche. In der Vergangenheit hatte die Achterbahnfahrt von Daimler und Chrysler lange für Schlagzeilen gesorgt. Heute wird Chrysler von Fiat kontrolliert. Auch BMW musste für die Übernahme der britischen Rover teures Lehrgeld zahlen und stieg im Jahr 2000 wieder bei Rover aus. Segensreich für beide Partner war dagegen die Liaison des Renault-Konzerns mit dem japanischen Autobauer Nissan. Vor elf Jahren wurde Renault grösster Anteilseigner und machte aus Nissan ein ertragreiches Unternehmen. Volkswagen konnte erst nach einem erbitterten Übernahme-Machtkampf mit Porsche das Rennen für sich entscheiden. Der Sportwagenbauer wird nun bis 2011 als zehnte Marke in den VW-Konzern integriert. (DPA)

«Wir werden dafür sorgen, dass ein Mercedes ein Mercedes bleibt.» Umgekehrt soll Daimler seine starken Benzin- und Dieselmotoren für grosse Modelle des japanischen Renault-Partners Nissan liefern.

Erklärtes Ziel der zwei Konzerne, die 2009 Milliardenverluste eingefahren hatten, sind Kosteneinsparungen. Ghosn beziffert sie auf zwei Milliarden Euro bis 2015 für Renault. Zetsche schwebt für sein Unternehmen die gleiche Grössenordnung vor. Finanzanalysten und Marktexperten sind etwas skeptischer. In Sachen Quantität sind die französischen Kleinwagen allerdings grösser denn

je: Renault verkaufte 2009 weit über zwei Millionen Autos, zusammen mit Nissan sogar 6 Millionen. Immer mehr Modelle haben zudem den gleichen Unterbau. Das gilt etwa für den Renault Clio, den Nissan Micra und die Kompaktversion des Dacia Logan. Genau dieses französische Konzept, das eher auf globale Masse statt auf Klasse setzt, will nun Daimler für sich nutzen.

BMW kooperiert mit Peugeot

Und nicht nur Daimler: Auch BMW könnte mit Peugeot bald eine enge Kooperation eingehen. Sie bliebe auf den technischen Bereich begrenzt, da die beiden Eignerfamilien Quant und Peugeot auf ihre Unabhängigkeit pochen. Sie kooperieren schon seit acht Jahren im Bereich der Vierzylinder-Motoren; seit 2006 bauen BMW und Peugeot einen gemeinsamen Benzinmotor und haben davon schon mehr als 1,3 Millionen Stück eingesetzt. Auch der Mini-Motor stammt aus Frankreich.

Die Münchner wollen mit dieser Kooperation gegenüber VW und Audi bestehen. Für den PSA-Konzern, der laut Markenchef Jean-Marc Gales seine «strategischen Partnerschaften» noch in diesem Jahr neu sortieren will, kommt aber nicht nur BMW infrage. Die Franzosen kooperieren auch schon mit Toyota und Mitsubishi. Diese japanischen Firmen böten im Vergleich zu einem europäischen Partner einen zusätzlichen Standortvorteil, weil Zugang zum asiatischen Markt. Den Ausschlag für PSA wird aber die Frage der Masse geben. Der französische Konzern wird mit jenem Partner zusammenspannen, der einen verstärkten Absatz in allen globalen Märkten verspricht.

INSERAT

FUST-getestet und empfohlen

Eintausch-Rabatt auf alle Miele-Staubsauger.

Bei Abgabe eines Staubsaugers.

Eintauschpreis nur 299.90 statt 349.90 Sie sparen 50.-!

Zum Beispiel:
Miele Saphir S2120
 • 2-fach Teleskoprohr Art. Nr. 215109

Der Praktische. Miele S 163 Electronic • Unglaublich mobil dank 9 m Aktionsradius Art. Nr. 215121	Der Testsieger! Miele S 5 Eco Advantage • Stiftung Warentest 4/09: Bestnote «Saugen» und «Handhabung» Art. Nr. 215176	Der Parkett-Profi! Miele S 5 Senator Parkett • Maximale 2200 Watt • Inklusive Parkettdüse Art. Nr. 215175
--	---	---

Jetzt im FUST einkaufen und 1'000'000.- gewinnen!
 Vom 22. März bis 21. Juni 2010 www.fust-millionenschuss.ch

Allmarken-Express-Reparatur, egal wo gekauft! 0848 559 111 (Ortstarif), www.fust.ch

FUST – UND ES FUNKTIONIERT:
 • 5-Tage-Tiefpreisgarantie*
 • 30-Tage-Umtauschrecht*

Bestellen Sie unter www.fust.ch
 *Details www.fust.ch

Zahlen wann Sie wollen: Gratis-karte im Fust.

Aarau, FUST im Ex-HAVEG, Obere Vorstadt 3, 062 836 80 80 • Aarau, Telli-Zentrum, 062 837 70 80 • Bremgarten, Sunnemart, Sonnengutstr. 4, 056 648 21 50 • Brugg, City-Galerie (Ex-ABM), Neumarkt 2, 056 460 71 51 • Dielsdorf, «CD» Einkaufszentrum Bahol, Niederhaslistr. 5, 044 854 70 10 • Dietikon, Riedstr. 6, 044 745 90 10 • Füllinsdorf, Schnekelestrasse 1, 061 906 95 00 • Langenthal, im Ex-Interdiscount, Marktgasse 46, 062 916 20 60 • Olten, Ziegelstr. 19, 062 206 15 40 • Spreitenbach, Tivoli-Center, 056 418 14 40 • Suhr, im Hause Möbel Pfister, Bernstrasse Ost, 062 855 05 30 • Sursee, Autobahn-Anfahrt Sursee, Moosgasse 20, 041 925 86 40 • Wettingen, Landstrasse 90, vis-à-vis Center-Passage, 056 437 10 80 • Wetzikon, Rägli-Park, Jurastr. 48, 056 437 06 20 • Wohlen, Zentralstr. 52a, 056 619 14 60 • Würenlingen, Aarepark, 056 297 17 50 • Schnellreparaturdienst und Sofort-Geräteersatz 0848 559 111 (Ortstarif) • Bestellmöglichkeiten per Fax 071 955 52 44 • Standorte unserer 160 Filialen: 0848 559 111 (Ortstarif) oder www.fust.ch