

Foto: Getty Images, Roger Kibby/Reduz/half (u. D. ZEIT-Graphik, Quelle: Rainer Froese, GEOMAR



20 Prozent Marktanteil: Der Lachs gilt als das »Schnitzel der Meere«

## Fisch vom Land

Die Überfischung der Weltmeere bedroht unsere Ernährung und das Ökosystem. Aber es gibt einen Ausweg VON GÖTZ HAMANN

**E**ine gute Nachricht zuerst: In nur fünf bis zehn Jahren könnten die Meere rund um Europa, von der Ostsee bis zum Mittelmeer, wieder prall gefüllt mit Leben sein. Fische im Überfluss würde es geben, »die Fischer könnten mehr fangen als heute, aber ohne die Schwärme zu gefährden«, sagt der führende Meeresbiologe in Deutschland, Rainer Froese.

Eigentlich ist Froese für seine düsteren Prognosen bekannt, für seine Kritik an der deutschen Fischereipolitik, an Schleppnetzen und Todeszonen in der Ostsee. Und es stimmt ja: Es steht schlecht um den Fisch, zwei Drittel der Bestände sind überfischt oder existenziell bedroht. Wie schonungslos der Mensch die Meere ausbeutet, konnten Millionen Zuschauer so eindrücklich wie nie zuvor in der Dokumentation *Seapiracy* auf dem Streamingportal Netflix beobachten.

Und dennoch: Anderswo mögen Korallen bleichen, Vögel aussterben und Wüsten wachsen. Aber das Ökosystem in den europäischen Meeren ist fähig zur Regeneration. Und zwar erstaunlich schnell: »Ein großer Fisch wie der Dorsch legt mehrere Millionen Eier im Jahr. Das ist doch eine gute Ausgangslage. Wir müssen ihm nur ein wenig Ruhe gönnen«, sagt Froese.

Eine wenig Ruhe würde heißen: Die Europäer verzichten auf einen großen Teil ihrer Fischerei – und zwar für mehrere Jahre. Dorsch und Dorade, Seespinne und Seeteufel würden aus dem Supermarkt verschwinden. Aber dazu wird es nicht kommen. Die Landwirtschaftsminister in der EU schaffen es nicht mal, eine einzige Art wirkungsvoll

zu schonen, bevor sie fast ausgerottet ist. Importe aus Afrika oder Asien wären ökologisch betrachtet keine Alternative und erinnern ohnehin an koloniale Ausbeutung.

Also muss das Ökosystem anders gerettet werden, zumal der Fisch dem Fleisch in vielen Dimensionen überlegen ist. Greenpeace, WWF und Ernährungswissenschaftler rechnen es vor: Um ein Kilo Rindfleisch zu erzeugen, braucht es im Schnitt viermal so viel Energie wie für ein Kilo Fisch. Zählt man Wasser- und Flächenverbrauch hinzu, kommt das Institut für Energie- und Umweltforschung in Heidelberg zu dem Schluss, dass der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Rindfleisch im Schnitt sechsmal größer ist als der von Meerestischen.

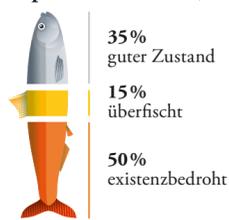
Deshalb widmen Unternehmer und Forscherinnen, Fischzüchter und Ingenieurinnen ihr Leben inzwischen der Frage: Wenn die Meere katastrophal überfischt sind, wenn Verzicht unwahrscheinlich und ein biblisches Wunder ausgeschlossen ist – könnte der Mensch die fehlenden Fische nicht an Land züchten? Ob das gelingen kann, darum geht es, und die Recherche führt weit weg vom Meer, nach Wiesbaden und in die Alpen, bevor sie in Bergen op Zoom an der Nordsee endet.

Auf der Rückseite eines Rewe-Marktes in Wiesbaden hängt neben einer Tür das Schild »Fisch vom Dach«. Eine Treppe führt von dort nach oben ins Technikgeschoss über dem Supermarkt, wo seit diesem Frühjahr die modernste Aquaponik-Anlage in Europa steht. Sie verbindet Fisch- und Gemüsezüchtung miteinander. Jannis Grothaus ist dort Produktionsleiter und erzählt: »Ursprünglich bin ich Teich-

wirt, gelernt habe ich mit Forellen. Aber hier züchten wir Tilapia.«

Mehrere Tausend Tilapia, auch Afrikanischer Buntbarsch genannt, schwimmen also im Technikgeschoss eines Rewe-Marktes. Sie leben in 13 runden Bassins, die kleinsten links vorne, die größten rechts hinten – und eine Treppe höher, auf dem Dach, spritzt Basilikum in einem Gewächs-

### Fischbestände in den europäischen Meeren (2018)



haus. Es wird dort schneller groß als üblich, weil es mit CO<sub>2</sub> geduscht wird, das die Fische liefern oder besser gesagt ihre Ausscheidungen. Eine Biokläranlage reinigt das Fischwasser, bevor es erneut in den Kreislauf fließt. Dabei entsteht das CO<sub>2</sub>.

»Wir züchten hier etwa zehn Tonnen Fische im Jahr, alle zwei Wochen bekommen wir Jungfische, die sind nur ein paar Gramm schwer, und ziehen sie über acht Monate groß, dann sind sie küchenfertig«, sagt Grothaus.

Er überwacht das alles per Monitor. Sensoren zeigen ihm, wie hoch die Temperatur und der Sauerstoffgehalt im Wasser sind, ob genug Frischwasser nachläuft, ob der UV-Filter leuchtet und ob die Bakterien in der Kläranlage ihre Arbeit verrichten. Wenn er nach den Fischen schaut, zieht Grothaus eine Plastikhaube über den Kopf und über die Schuhe. Die Tiere sollen sich bloß nichts einfangen.

»Als ich noch draußen mit Forellen gearbeitet habe, bin ich nach jedem Starkregen raus an die Teiche und habe die toten Fische eingesammelt, die vertragen extremes Wetter nicht gut«, sagt Grothaus. »In heißen Sommern trieben ebenfalls viele mit dem Bauch nach oben. Vögel schleppten Krankheiten und Parasiten ein.« Das ist in Wiesbaden ausgeschlossen, weil sich ein Handwerk, das den Naturgewalten unterworfen war, in eine planbare Produktion verwandelt hat.

Die Anlage deckt den Bedarf an Tilapia in 40 Supermärkten und mit ihrem Basilikum sogar den von 400 Supermärkten in Hessen und Rheinland-Pfalz. Entwickelt wurde sie von Nicolas Leschke und seinem Unternehmen ECF Farmsystems. Leschke sagt, er könne in Serie gehen. »Wir hoffen auf weitere Projekte mit Rewe. Denn Aquaponik funktioniert auch mit Zander und Baramundi. Andere Kräuter und Gemüse wie Tomaten und Auberginen haben wir auch schon gezogen.«

Aber, dämpft Leschke gleich, es werde noch dauern, bis die Anlagen überall stehen. »Wir brauchen mindestens zwei Jahre für die Planung und die Genehmigung. Außerdem subventionieren wir die Tilapia derzeit noch mit den Kräutern, unsere

Fische kosten einfach mehr als die gefrorene Importware. Das heißt, auf Dauer müssten die Verbraucher höhere Preise akzeptieren.«

Was Leschke nicht sagt: Der Tilapia gehört zum normalen Angebot im Supermarkt, ist aber bei Weitem nicht so beliebt wie der Lachs. Die Deutschen essen pro Jahr mehr als zwei Millionen Tonnen Fisch, mehr als 80 Prozent davon werden importiert, allen voran Lachs. Jeder fünfte verkaufte Fisch ist einer, er ist das Schnitzel der Meere.

Wer es nun ernst mit dem Schutz der Meere und der Tiere meint, darf diesen Standardlachs nicht mehr essen. Zum einen wachsen diese Fische in kreisrunden Zuchtanlagen heran, wie sie zu Tausenden vor der norwegischen Küste im Meer treiben, und in manchen davon geht es zu wie in übler Hühnermast. Zum anderen müssen aber, um den Lachs zu füttern, große Sardinenschwärme gefangen und viele Hundert Millionen Sprotten und Heringe zu Fischmehl geschreddert werden. Diese Schwärme fehlen als Nahrung für andere Fische im Meer, und so trägt die Lachszucht erheblich zur Überfischung bei.

Veganer würden spätestens hier sagen: Was soll das Ganze? Esst einfach keinen Fisch. Doch 450 Millionen Europäer werden nicht über Nacht zu Veganern. Und deshalb braucht es so dringend einen anderen Weg – auch für den Lachs.

Der gedankliche Sprung vom Champagner zum selbst gezüchteten Lachs war für Ronald Herculeijns nicht so groß. Herculeijns arbeitete in der Schweiz als Verkaufschef von Dom Pérignon, Veuve Clicquot und Moët & Chandon, und auch

Fortsetzung von S. 29

der Lachs, der ihm vorschwebte, war ein Luxusgut: antibiotikfrei, ohne Mikroplastik, stressfrei gezüchtet und unbelastet von den vielen Krankheiten, die einen Lachs in den kreisrunden Netzgehegen im Meer befallen können. Dazu sollte er in Schweizer Quellwasser schwimmen, von einer Gegenstromanlage fit gehalten werden, abgeschirmt von äußeren Einflüssen. Die Energie sollte aus einem nahen Wasserkraftwerk kommen, und die Ausscheidungen der Fische sollten zu Biogas verdampfen.

Mit diesem Plan gründete Herculeijns vor sieben Jahren seine Firma Swiss Lachs, und auch wenn ein paar mühevollen Jahren folgten: Heute steht seine Halle in Lostalio in der italienischen Schweiz, rund hundert mal hundert Meter misst sie, und drinnen schwimmen seine Fische. Eine zweite, doppelt so große Anlage ist bereits geplant.

Als Herculeijns an einem Tag im März durch den Betrieb führt, hält er bei ein paar flachen Blechen an, durch die frisches Wasser strömt: »Das ist unser künstlicher Bach. Wir simulieren nach und nach die verschiedenen Lebensphasen, die ein Fisch durchläuft. Die Lachseier kommen zunächst in den Bach, sind die Jungfische geschlüpft, schwimmen sie in mehreren Süßwasserbecken, dann folgen Brack- und schließlich Salzwasser. Das Salz dafür beziehen wir aus Schweizer Salinen.«

40.000 norwegische Lachseier holt Herculeijns alle zwei Monate vom Flughafen ab.

»Die größten Verluste haben wir, bis die Tiere ein paar Zentimeter lang sind, und dann noch einmal, wenn sie vom Süß- ins Brackwasser kommen. Die Schwachen überleben das nicht. In der Natur auch nicht. Da werden sie von Raubvögeln und anderen Fischen gefressen.«

Die Frage nach dem Tierwohl stellt sich trotzdem, weil die Lachse in der Schweiz nie das Tageslicht sehen und die meiste Zeit ihres Lebens in ringförmigen Becken gegen einen künstlich erzeugten Strom anschwimmen. Auf der anderen Seite haben sie offenbar recht wenig Stress. Die schlachtreifen Tiere gleiten langsam durch ihren Tank, sie schwänzeln im Schwarm vor sich hin, und es ist kaum ein Fisch zu sehen, der im Lauf der Zeit von seinen Artgenossen verletzt wurde. Aus der Massentierhaltung von Hühnern und Schweinen sind ganz andere Bilder bekannt.

Swiss Lachs hält auch deutlich weniger Tiere pro Kubikmeter Wasser, als es der Erbauer der Anlage vorgesehen hatte. Aber es wachsen pro Jahr immer noch rund 300 Tonnen Lachse in Lostalio heran, es ist und bleibt ein mittelständischer Industriebetrieb mit dem Zweck, mehrere Hunderttausend Verbraucher zu versorgen.

Dass sich Herculeijns um das Wohl seiner Tiere sorgt, erklärt er so: »Als ich vor sieben Jahren eine Fernsehdokumentation darüber gesehen habe, unter welchen Umständen die

Lachszucht in Netzgehegen in Teilen der Industrie betrieben wird, habe ich gedacht: Igit, so etwas kann man doch nicht essen.« Er, der ehemalige Champagner-Manager, wollte Lachs wieder zu einer Delikatesse machen. »Das beste Filet entsteht nur, wenn es den Fischen gut geht.« Deshalb werde er auch an einer Studie zum Stresslevel der Fische teilnehmen. »Dabei wird der Cortisol-Gehalt der Haut gemessen. Das interessiert mich. Denn wenn ich den Lärm der Maschinen in unserer Halle höre, dann frage ich mich schon, was das mit den Tieren macht.«

## Drei Fragen für den Einkauf

### Welche Fische kann ich bedenkenlos essen?

Greenpeace, WWF und Welternährungsorganisation empfehlen Scholle, Butt und Makrele; Wolfsbarsch aus der Nordsee und der Irischen See; Hering aus der Nordsee; den Alaska-Seelachs und Seelachs aus der Barentssee; den Bonito, einen kleinen Thunfisch, der vor allem in Dosen verkauft wird; Wildlachs aus Alaska; Rotbarsch aus dem Nordostatlantik.

### Wo kann ich mich informieren?

Eine erste Orientierung liefert der Fisch-Ratgeber der Umweltorganisation WWF. Es gibt ihn für Apple- und Android-Geräte. Eine weitere, umfassende Ratgeber-App soll im Herbst erscheinen. An der Arbeit sind der Meeresbiologe Rainer Froese und verschiedene Nichtregierungsorganisationen beteiligt.

### Und wenn ich noch mehr wissen will?

Auf der Internetseite [www.fischbestaende-online.de](http://www.fischbestaende-online.de) des deutschen Thünen-Instituts kann jeder Verbraucher für einzelne Fischarten und Fanggebiete schauen, wie es den Beständen geht.

Als Herculeijns und seine Geldgeber vor sieben Jahren ihre geschlossene Zuchtanlage bauten, war das noch eine Rarität. Inzwischen sieht die Unternehmensberatung von EY einen regelrechten Hype. Weltweit seien neue Anlagen für fast so viele Lachse geplant, wie heute im Meer gezüchtet werden. Eine wachsende globale Mit-

telschicht in einer wachsenden Weltbevölkerung verlange danach.

Für die Meere ist das eine schlechte Nachricht, weil für jedes Kilo, das ein Lachs in der Zucht zulegt, weit mehr als ein Kilo Wildfisch sterben muss. Immerhin hat sich Swiss Lachs von dieser ökologischen Last befreit. Das Unternehmen verwendet ein Futter der französischen Firma Biomar, deren Fischmehl aus Schlachtabfällen anderer Speisefische gewonnen wird. Aber was eine Lösung für die Schweizer ist, taugt nicht für die gesamte Industrie.

Eigentlich müssen die Lachse etwas anderes fressen lernen, und Kees Aarts wettet in einer Stadt an der niederländischen Nordseeküste seine Zukunft darauf. Aarts ist Gründer und Vorstandsmitglied der Firma Protix in Bergen op Zoom.

In seinem Unternehmen dreht sich alles um eine Fliege, die Schwarze Soldatenfliege, und es ist ebendiese, weil ihre Larve so genügsam ist und jeden Biomüll frisst. Zucht und Kreuzung haben sie inzwischen ein Viertel größer werden lassen als in der Natur, aber noch bevor sich die Larven verpuppen, endet ihr Dasein. Protix verarbeitet sie zu einer festen Paste aus tierischem Protein.

Übers Jahr fahren also 3000 Laster mit Biomüll vor, und den verwandelt Protix über die Fliegenlarven in mehrere Tausend Tonnen Eiweiß. Es ist die weltweit erste industrielle Produktion dieser Art, und bisher geht die Paste vor allem an die Hersteller von Hunde- und Katzenfutter. Aber das eigentliche Ziel ist die Fischindustrie.

»Wir haben gemeinsam mit den großen Lachs-Konzernen bereits ein Futter ohne Fischmehl und Fischöl entwickelt«, sagt der Firmengründer Aarts. »Die Lachse wachsen damit genauso schnell wie vorher, sie haben sogar bessere Leberwerte. Aber ich kann noch nicht genug Eiweiß liefern. Ein Vorstandsmitglied eines Lachs-Konzerns hat mir gesagt, wenn ich ihm 10.000 Tonnen im Jahr fest zusagen könne, dann sei ich wichtig. Weniger sei für ihn wie eine Prise Salz: Das verändere die Welt nicht.«

Aber in zwei, drei Jahren könnte Aarts so weit sein. Protix hat bei Investoren weitere Millionen eingesammelt, um die nächsten Werke zu bauen.

So endet der Text, wie er begonnen hat: mit einer guten Nachricht – oder wenigstens mit einer nicht so schlechten. Krasser Verzicht auf Fisch ist nicht die einzige Lösung zum Schutz der Meere. Inzwischen ist alles erfunden, was der Mensch braucht, um beliebige Arten nachhaltig an Land zu züchten. Und auch der Schritt von der Forschung, von den ersten Pilotanlagen hin zur industriellen Produktion ist gelungen.

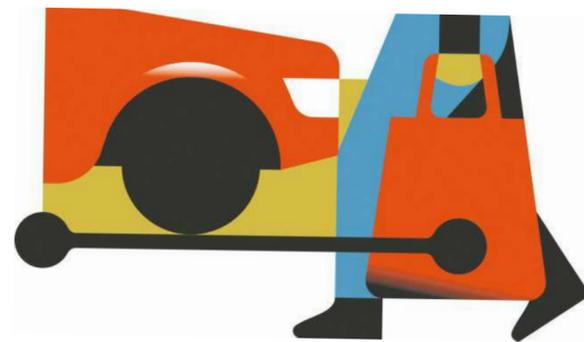
Doch um dem Meer nach und nach eine Ruhepause zu gönnen, wären nun enorme Investitionen nötig. Alles müsste sich vervielfachen für die Fische an Land: das Kapital, die Unternehmen, die Fischereibiologen, die Anlagenbauer, die Teichwirte.

In fünf Jahren ist das nicht zu schaffen. Der Weg ist länger als der des reinen Verzichts. Aber er hat einen Vorteil: Er existiert wirklich. ●

DER ÖKOTESTER

## Warnblinken in zweiter Reihe

In der Vorstadt bei unserem Kolumnisten HENNING SUSSEBACH tobt ein Parkplatzstreit. Dabei könnten viele auch zu Fuß gehen



Neulich habe ich das Kaufhaus meines Wohnorts einem Ökotest unterzogen. Wie vielerorts im Land wird auch in 22926 Ahrensburg, Schleswig-Holstein, oft und ausgiebig über die Zukunft der Innenstadt diskutiert, über die Interessen von Geschäftsleuten, Kunden und Anwohnern geredet und vor allem über die richtige Zahl an Parkplätzen gestritten – denn im Kern der meisten Stadtzentrumdebatten geht es ja um die Frage, wer so alles »aufs Auto angewiesen« ist, wie das immer heißt.

Ahrensburg, muss man wissen, ist ein eher trister Ort. Das Zentrum bildet ein riesiger und weitgehend baumloser sogenannter Marktplatz, der an fünf von sieben Tagen mit Autos vollgestellt ist. Wo andere Städte ein Kirchlein haben, einen Park, wenigstens einen Brunnen, hat Ahrensburg eine Mitte, die aussieht wie die Verkaufsfläche eines Gebrauchtwagenhändlers. Rund um diese innere Ödnis bebaut die Stadt Stück für Stück andere Brachen, um Wohnraum auf Flächen zu schaffen, die bislang ebenfalls als Parkplatz genutzt wurden. Deshalb tobt der Streit. Die Kaufleute sagen, bald würden Alte und Menschen aus dem Umland – jene, die »aufs Auto angewiesen« sind – nicht mehr zum Einkauf kommen. Die Stadt verweist indes auf ein Verkehrsgutachten, dem zufolge zwei Parkhäuser direkt am Eingang zur City nur zu etwa einem Viertel belegt seien. Vor einer Weile sammelten die Geschäftsleute unter Federführung des Kaufhauses Unterschriften. Ihre Forderung: Jeder Parkplatz, der überbaut wird, müsse durch einen neuen Parkplatz ersetzt werden. Ihr Motto: »Für eine lebendige Innenstadt«. Es wird ein Bürgerbegehren geben.

Ich bin kein Verkehrsplaner, aber Verkehrsteilnehmer. Als solcher betreibe ich seit Jahren Feldforschung, zu Fuß, per Rad, im Auto. Wann immer ich in unserer Stadt bin, stehen die begutachteten Parkhäuser tatsächlich leer, während sich direkt vor Reinigung, Obstladen und Konditorei ein irres Ein- und Ausparkchaos abspielt, inklusive Wartezeit und Warnblinken in zweiter Reihe. Manchmal sehe ich da wirklich Menschen, die »aufs Auto angewiesen« sind. Öfter aber Leute, die »aufs Auto angewiesen« zu sein glauben – und in Wahrheit zu faul sind, die letzten 250 Meter vom Parkhaus zum Lädchen zu laufen.

Ich verstehe, dass Kaufleute ihrer Kundschaft nichts Schlechtes nachsagen wollen. Was ich aber nicht kapiere, das ist, warum Verkehrsdebatten in Deutschland von Auto-Befürwortern immer derart unterkomplex, scheinbar und fantasielos geführt werden, dass es die eigene Klientel eigentlich auch schon wieder kränken müsste. Als Finanzminister Christian Lindner neulich angesichts der Kriegs-Spritpreise einen Tankrabatt vorschlug, hätte er sagen können: »Ich danke allen, die angesichts der aktuellen Lage Benzin sparen, und freue mich über jeden zu Fuß oder per Rad zurückgelegten Kilometer – da ich aber weiß, dass das nicht allen Menschen möglich ist, setze ich mich zusätzlich für einen Tankrabatt ein.« Der erste Teil des Satzes fehlt immer, obwohl er von einer Blut-Schweiß- und Tränen-Rede weiter entfernt wäre, als es Ahrensburgs Parkhäuser vom Zentrum sind.

Da sieht man mal, für wie verwehlicht Politik und Handel ihr Völkchen halten. In ihrem Bemühen und Bewahren steckt stets auch eine Beleidigung.

Als Ökotester habe ich einen Brief an die Geschäftsführer unseres Kaufhauses geschickt. Freundlichst stellte ich mich als jemand vor, der das Privileg guter Gesundheit und kurzer Wege genieße. Als jemand mit dem nicht selbstverständlichen Glück, es per Rad in den Ort zu schaffen – wo ich niemandem einen Autoparkplatz wegnehme. Ganz im Interesse der anderen Kaufhauskunden und im Sinne einer »lebendigen Innenstadt«, denke ich mal. Darum, schrieb ich weiter, wäre ich dankbar, wenn die Händler ihr Bürgerbegehren etwas freudiger, vielfältiger und innovativer formulieren würden. Sie könnten ja bei ihrer Forderung nach Erhalt aller Autoparkplätze bleiben, aber: »Warum regen Sie zusätzlich nicht den Bau eines Fahrrad-Parkhauses in der City an, damit jene, die den Autoverkehr entlasten, nach dem Einkauf nicht auf einen nassen Sattel steigen müssen? Weshalb bieten Sie Ihren Kundinnen und Kunden über 80 keinen Shuttle-Service an? Ich bin sicher, dass Sie viel Aufmerksamkeit dafür bekommen.«

Eine Antwort habe ich bis heute nicht erhalten. Somit hat das Kaufhaus meiner Stadt den Ökotest nicht bestanden.

[www.zeit.de/vorgelesen](http://www.zeit.de/vorgelesen)

ANZEIGE

## ZEIT VERANSTALTUNGEN

# ÜBER WELCHE FREIHEIT REDEN WIR? – ZWISCHEN VERANTWORTUNG SOLIDARITÄT UND SELBSTBESTIMMUNG

85. ZEIT FORUM WISSENSCHAFT

19. MAI 2022 · 19 UHR · BERLIN-BRANDENBURGISCHE AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN

Haben wir verlernt, solidarisch zu sein? Jedes Jahr sterben laut Statistiken der WHO mehr als sieben Millionen Menschen an den Folgen von Luftverschmutzung. Ein Blick in die Zukunft prognostiziert Hungersnöte, verheerende Naturkatastrophen und unbewohnbare Landstriche, wenn die Bevölkerung der Industrieländer ihren Lebensstil nicht nachhaltig verändert. Wir müssten weniger Auto fahren, seltener fliegen, unseren Ressourcenverbrauch drosseln, um Klima und Artenvielfalt zu schützen und allen Menschen auf der Erde vergleichbare Lebenschancen zu eröffnen. Doch viele Menschen sind nicht bereit zu verzichten. Einschränkungen ihres Konsums und ihrer Mobilität empfinden sie als Verlust persönlicher Freiheit. Wo endet das individuelle Recht auf Freiheit und Selbstbestimmung? Wie können wir globale Solidarität und Generationengerechtigkeit fördern? Und sind wir wirklich bereit dazu?

Das 85. ZEIT Forum Wissenschaft beschäftigt sich mit dem Begriff der Freiheit und diskutiert, wie kompatibel unsere gesellschaftliche Auslegung von persönlicher Freiheit mit den Bedürfnissen zukünftiger Generationen ist. Wiegen die Interessen der Gegenwart stärker als die der Zukunft? Oder ist es an der Zeit, unseren Freiheitsbegriff grundlegend zu ändern und ihn zukunftsorientiert zu gestalten?

Über diese und weitere Fragen diskutieren wir beim 85. ZEIT Forum Wissenschaft unter anderem mit **Johannes Vogel**, MdB, Stellvertreter der Bundesvorsitzender der FDP und Erster Parlamentarischer Geschäftsführer der Fraktion der Freien Demokraten und weiteren Expert\*innen.

**Sie können das ZEIT Forum Wissenschaft am 19. Mai 2022 live vor Ort in der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften verfolgen. Eine Zusammenfassung sendet der Deutschlandfunk am 27. Mai 2022 um 19:15 Uhr in der Sendung »Auf den Punkt«.**

**Programm und Anmeldung:** [www.zeit.de/veranstaltungen](http://www.zeit.de/veranstaltungen) | **Folgen Sie uns:** [@ZEITvst](https://twitter.com/ZEITvst) | [@zeit\\_veranstaltungen](https://www.facebook.com/zeit_veranstaltungen)

Eine Veranstaltungsreihe von: DIE ZEIT

ZEIT-Stiftung  
Berlin und Gerd

In Kooperation mit:

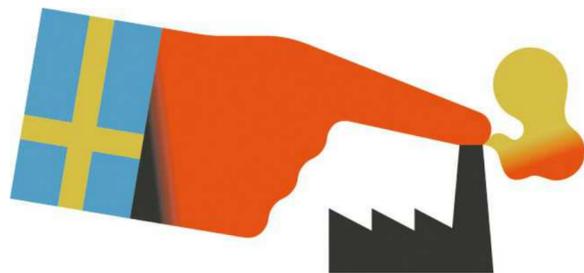
berlin-brandenburgische akademie der wissenschaften

Deutschlandfunk

Freunde  
der ZEIT

WARUM HABEN WIR DAS NICHT?

## Emissionsziele wie in Schweden



Die weltweiten Treibhausgasen zu reduzieren ist eine Rechenaufgabe: Wer stößt wie viel aus, und wie schnell lässt sich dieser Ausstoß senken? Das Ziel ist klar: Jedes Land muss die Emissionen auf null bekommen, die innerhalb seines eigenen Staatsgebiets entstehen. Darauf basieren die nationalen Klimaziele. Doch gerade in Europa liegen die eigentlichen Emissionen deutlich darüber – weil ein Großteil unserer Konsumgüter mittlerweile im Ausland produziert wird.

Für Schweden ist dieser Wert besonders hoch. Über 60 Prozent des durch den schwedischen Lebensstil verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes geschieht außerhalb der nationalen Grenzen – durch den Import von Waren und Dienstleistungen sowie Auslandsflüge. Als erstes Land der Welt wollen die Skandinavier für diese Emissionen jetzt die

Verantwortung übernehmen – und sie bis 2045 auf null senken. Sämtliche im schwedischen Reichstag vertretenen Parteien einigten sich in einem Ausschuss darauf und übergaben den Vorschlag Anfang April an die zuständige Ministerin. Wie genau dieses Ziel umgesetzt werden soll, ist noch offen – auch weil es bisher keinen internationalen Standard für die Berechnung gibt. In jedem Fall aber werden Verhaltensänderungen im Konsum eine große Rolle spielen.

In Deutschland ist der Anteil der im Ausland verursachten Emissionen mit knapp 20 Prozent deutlich geringer. Weil der Strommix hierzulande immer noch zu einem großen Teil auf Kohle basiert, liegt der konsumbasierte CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kopf gleichzeitig höher als in Schweden: bei elf statt neun Tonnen im Jahr. Den Schweden sollten wir also trotzdem folgen. ●

Illustration: Timo Meyer für DIE ZEIT