# Saurer Apfel für Obstfreunde

Die Preise für Bio-Äpfel steigen in diesem Jahr stark an. Der Grund: Dauerregen und Frost haben die Bauern getroffen, Öko-Landwirte hatten ein spezielles Problem

„Wagt zu sagen, was ihr Apfel nennt.
Diese Süße, die sich erst verdichtet,
um, im Schmecken leise aufgerichtet,
klar zu werden, wach und transparent,
doppeldeutig, sonnig, erdig, hiesig – :
O Erfahrung, Fühlung, Freude
– riesig !"
*Rainer Maria Rilke*

Foto: Arno Burgi/dpa

Von **Roland Lindenblatt**

Obstliebhaber müssen dieses Jahr in den sauren Apfel beißen. Die Preise sind je nach Sorte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum teilweise um über 50 Prozent gestiegen. Wer lokale Produkte kaufen möchte, muss besonders tief in die Tasche greifen. Denn in vielen Regionen Deutschlands haben Aprilfrost und Dauerregen der Ernte besonders schweren Schaden zugefügt, vor allem in Baden-Württemberg. Bioapfelbauern rechnen mit einem Ernteausfall von bis zu 70 Prozent, die Preise im Supermarkt sind bereit um 20 Prozent geklettert.

„Der ökologische Obstanbau ist stärker von der Alternanz betroffen", erklärt Dierk Augustin, Vorsitzender der Fördergemeinschaft ökologischer Obstbau. Alternanz bedeutet, dass Bäume nach einem besonders ertragreichen Jahr im nachfolgenden Jahr eine geringere Ernte bringen. Die Landwirte in der konventionellen Landwirtschaft könnten das Phänomen durch hormonelle Behandlung der Bäume besser ausgleichen.

Ein weiterer Grund für die katastrophale Ernte ist das Wetter, erklärt Augustin: „Zu viel Regen und Kälte haben den Bienenflug behindert, sodass die Bestäubung unzureichend war." Der größte Schaden sei jedoch durch den Frost im Frühjahr entstanden.

Gegen die Kälteschäden ist auch die konventionelle Landwirtschaft nicht gefeit. Nach Angaben des Deutschen Bauernverbands ist die Apfelernte bei allen Landwirtschaftsbetrieben in diesem Jahr im Vergleich zum Vorjahr um rund die Hälfte eingebrochen – die schlechteste Ernte seit 1991. Statt gut 1 Million Tonnen sollen es dieses Jahr nur 555.000 Tonnen sein. Auch im europäischen Ausland, aus dem der Großteil der Apfelimporte komme, ist 20 Prozent der Ernte futsch.

Aktuelle Verbraucherpreise zu deutschen Bioäpfeln sind noch nicht verfügbar. Wer Äpfel aus regionalem Anbau kaufen möchte, sollte sich auf zum Teil happige Preise einstellen. „Regionale Unterschiede bei den Ernten und die jeweilige Verfügbarkeit wirken sich auf die Situation im individuellen Naturkostfachhandel aus", sagt Hilmar Hilger vom Bundesverband Naturkost Naturwaren.

Von der Preissteigerung im Handel sähen die Produzenten derzeit noch nichts, sagt Hans-Dieter Stallknecht, Obstexperte beim Deutschen Bauernverband: „Einzelne Bauern hatten dieses Jahr einen Totalausfall bei der Ernte. Die sind existenziell bedroht." Die Landwirte könnten sich meist vor extremen Wetterphänomenen kaum schützen. In wasserreichen Gegenden könne man die Pflanzen zum Schutz vor Frost immerhin künstlich beregnen. Versicherungen gegen Frost gibt es nicht.

> „Wir brauchen in Politik und Betrieben ein besseres Risikomanagement"
>
> **H.-D. Stallknecht,** Bauernverband

„Der Klimawandel ist da", sagt Stallknecht. „Wir brauchen von der Politik, aber auch bei den Betrieben ein besseres Risikomanagement." Die Frostschäden der Obstbauern beziffert der Verband auf rund 200 Millionen Euro.

Der Apfel ist das unangefochtene Lieblingsobst der Deutschen. Doch wer auf anderes Obst umsteigen will, könnte Pech haben. Der Ernteausfall betrifft auch anderes Steinobst. Die Birnenernte ist um 46 Prozent eingebrochen, von 35.000 auf nur noch 19.000 Tonnen. Auch hier sind heftige Preise zu erwarten.

Fleißiger waren nach einer Umfrage unter Deutschlands Imkern dagegen die Bienen. Jedes Volk produzierte im Schnitt 37 Kilo Honig, mehr als 2016 mit 31 Kilo. Allerdings gilt 2017 trotzdem als unterdurchschnittliches Honigjahr – wegen des vielen Regens.

# Dem Saarland zu ungerecht

Fairtrade-Alarm an der Saar: Müssen bald auch in Süddeutschland faire Löhne gezahlt werden?

Von **Hermannus Pfeiffer**

„Faire" Schokolade, Rosen oder T-Shirts gibt es inzwischen im Supermarkt um die Ecke und beim Discounter auf der grünen Wiese. Auch viele Kommunen werben gerne mit dem Label. Im September wurde Gotha als die 500. „Fairtrade-Town" in Deutschland gekürt. Der Titel verpflichtet Städte unter anderem dazu, bei ihrer Beschaffung von Papier und Kantinenessen fairer einzukaufen. Doch das Wachstum außerhalb geschützter Räume wie Weltläden findet schon lange nicht mehr jeder gut. Jetzt wird auch unter Gewerkschaftern Kritik laut. Transfair, die Organisation, die das Fairtrade-Siegel vergibt, verhalte sich „seit vielen Jahren offen gewerkschaftsfeindlich und neoliberal", heißt es in einer gemeinsamen Erklärung der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) und der Aktion 3. Welt.

Anlass der Kritik ist der neue Koalitionsvertrag von CDU und SPD im Saarland. Er sieht vor, die Region in Zusammenarbeit mit Transfair zu einem „fairen Bundesland" zu machen – ohne auf die Einhaltung gewerkschaftlicher Standards im Fairen Handel einzugehen. Jessica Reckler von der NGG-Region Saar: „Wer Starbucks das bekannteste Fairtrade-Siegel verleiht, muss auch den Mund aufmachen, wenn unfaire Löhne gezahlt werden."

Seit 2010 hat die US-Kette Starbucks in Deutschland fair gehandelten Kaffee im Angebot. Schon zuvor hatte der Discounter Lidl Fairtrade-Kaffee ins Sortiment aufgenommen – ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, als die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi die Arbeitsbedingungen dort anprangerte. Lidl gilt der NGG weiterhin als „gewerkschaftsfeindlich". „Löhne und Arbeitsbedingungen sind schlecht", ergänzt Roland Röder von der Aktion 3. Welt. Für ihr „Greenwashing" würden die Konzerne auch noch von der Siegelorganisation Transfair „überschwänglich gefeiert und ausgezeichnet". Weitere umstrittene Konzerne wie Aldi, Coca-Cola und Nestle sind Partner und Lizenznehmer bei Transfair.

Die Siegelbewahrer fühlen sich missverstanden. „Der Kritik verwehren wir uns in aller Deutlichkeit", erklärt eine Sprecherin von Fairtrade Deutschland in Köln auf Anfrage. Zu weiteren Gesprächen mit Gewerkschaften sei Fairtrade dennoch bereit. Das Fairtrade-Siegel sei freilich kein Unternehmenssiegel, sondern ein Produktsiegel, es würden keine Unternehmen als Ganzes zertifiziert. Und es gehe auch nicht um den Norden: „Das Mandat von Fairtrade ist der globale Süden." Dort arbeite mensch überwiegend mit demokratisch organisierten Kleinbauernorganisationen zusammen. Der Schwerpunkt von Fairtrade liege auf einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Erzeuger vor Ort. Fazit: „Wir bieten Lösungsansätze innerhalb des Systems an."

Das reicht nicht allen. Der Begriff „Fairer Handel" ist in Deutschland ohnehin gesetzlich ungeschützt. Die „fairen" Produkte sind mit sogenannten Siegeln gekennzeichnet, die garantieren, dass bei der Herstellung soziale Mindeststandards eingehalten werden. Dabei sind die Kriterien der einzelnen Siegelanbieter unterschiedlich hart. Üblicherweise betreffen sie auch nicht den Vertrieb der Produkte hierzulande.

Vorreiter der Fair-Trade-Bewegung wie Gepa lehnen allerdings einen Verkauf ihrer hochwertigen und besonders „fairen" Produkte über Discounter wie Lidl ab. Auch ein anderer Pionier der Szene, der Importeur El Puente, vertreibt seine Waren, neben dem eigenen Onlineshop, lieber über die bundesweit etwa tausend Weltläden.

**Auf dieser Seite finden Sie jeden Montag Geschichten aus der nachhaltigen Wirtschaft**

# Da geht die Post aber mal ab

Mit dem Streetscooter zeigt die Post der Autobranche, was geht

Von **Peter Lessmann**, **dpa**

Sie sind Handwerker, Händler oder Dienstleister: Die Fan-Gemeinde des Streetscooters der Deutschen Post wird immer größer, seit der Konzern die gelben E-Flitzer auch an Dritte verkauft. Selbst Privatpersonen sollen sich bereits bei der Post gemeldet haben. „Wir führen viele Gespräche, es gibt viele Interessenten", sagt Firmensprecher Alexander Edenhofer.

Ein Logistikunternehmen macht den Autoherstellern damit vor, wie sich die Elektromobilität vorantreiben lässt. Für diese Pionierarbeit wurde der Post – zeitgleich mit acht anderen Organisationen und Unternehmen – am Samstag in Wuppertal der Solarpreis 2017 verliehen.

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, neben dem Standort Aachen ein zweites Werk in Düren mit einer Jahreskapazität von bis zu 10.000 Einheiten zu bauen. Die Produktion soll im zweiten Quartal 2018 starten. Mit Ford vereinbarten die Bonner unlängst eine Kooperation über den Bau eines größeren E-Transporters.

„Unser Ziel ist und bleibt, Marktführer in der grünen Logistik zu sein", sagt Jürgen Gerdes, der im Vorstand des Unternehmens für die Geschäfte rund um Briefe, E-Commerce und Pakete zuständig ist. „Bis 2025 sind 70 Prozent unserer Zustellung grün", verspricht der Manager.

Dass es dem Konzern vor einigen Jahren überhaupt gelang, das Tor zur E-Mobilität aufzustoßen, hat er Tüftlern an der Technischen Hochschule RWTH Aachen zu verdanken. Dort entwickelte ein Ingenieurteam den sogenannten Streetscooter.

Bei den Ingenieuren in Aachen stieß die Post auf offene Ohren, nachdem sie auf der Suche nach einem passenden E-Kleintransporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt war. Das Start-up wurde wenig später übernommen. Seitdem werden die Kleintransporter in wachsenden Stückzahlen auf dem Firmengelände der früheren Waggonfabrik Talbot in Aachen gefertigt – und demnächst auch in Düren.

Dass sich die deutschen Autohersteller von einem Neuling vorführen lassen, nennt Branchenexperte Ferdinand Dudenhöffer, Professor an der Universität Duisburg-Essen, schlicht beschämend: „Es kann doch nicht sein, dass ein Transportdienstleister den großen Autobauern zeigt, wie man Elektromobilität in die Städte bringt."

Parade der Reinlichen: Die Streetscooter der Post
Foto: Armin Weigel/dpa