

# Angenehme Gäste

Cabernet Sauvignon wird in fast allen Weinregionen der Welt angebaut. Besonders gut zu Fleischspeisen und kräftigen Gerichten passen solche aus Übersee.

**K**örperreich, mit reifen Fruchtnoten und Barrique-tönen, so präsentieren sich viele Cabernet Sauvignons aus der Neuen Welt. Sie runden jedes Mahl mit Rind- oder Lammfleisch bestens ab, denn der eher kräftige Geschmack von Entrecôte, Huftsteak oder Lammrack verlangt nach einem ebensolchen Begleiter. So regt der Cabernet Sauvignon California Bear Ridge das Auge mit seinem dunklen Rubinrot an, die Nase mit dem Duft nach Cassis, Brombeere und schwarzen Kirschen, und er überzeugt durch seine Fülle auch den Gaumen. Der mittelkräftige Tropfen aus Kalifornien passt auch zu würzigem Käse.

Ein Australier von grossem Kaliber ist der Cabernet Sauvignon Australia Yellow Label Wolf Blass. Von sattem, tiefgründigem Purpur ist seine Farbe, schwarze Johannisbeeren, etwas Minzengeschmack und Würzigkeit sind in der Nase zu riechen und mit milden Gerbstoffen und gut eingebundener Barriquearomatik wird jeder Schluck angenehm rund.

Andere tolle Begleiter unter:

 [link www.coopathome.ch](http://www.coopathome.ch)



Sonnenverwöhnt: Weine aus den USA und Australien.



**Barbara Meier-Dittus**  
Chefredaktorin «Vinum»  
und Sommelière

## Grün und gut zugleich

**W**ussten Sie, dass der Energieaufwand, der für die Erzeugung einer (x-beliebigen) Flasche Wein nötig ist, etwa vier Dezilitern Erdöl entspricht? Das hat der Branchenverband der Bordeauxweine CIVB in seinem jüngsten Ökoraapport veröffentlicht. «Klimaneutraler Weinbau» ist das Schlagwort unserer Gegenwart – und soll künftigen Standard werden. Amerika ist diesbezüglich besonders fortschrittlich. «Winery powered with 100% green energy», heisst es auf dem Cabernet von Fetzer, einem Wein, der aromatischer, saftiger und einladender kaum sein könnte. Ob der positive sensorische Eindruck mit der positiven Klimabilanz zusammenhängt? Ich weiss es nicht. Aber es ist definitiv ein gutes Gefühl, wenn Wein nicht nur unserem Gaumen, sondern auch der Natur gefällt.

## essen & trinken news



**Jan Schwarzenbach**  
Oenologe

### Weinmythen

#### Weine aus Übersee: Nichts für Umweltbewusste?

Auf jedem Kontinent wird Wein produziert. Viele Länder exportieren mehr Wein, als im eigenen Land getrunken wird. Für Australien, Neuseeland und Südafrika, welche ihre grössten Kunden in Europa und Amerika haben, bedeutet der Export von Wein einen langen Transportweg. Umweltbewusste Geniesser in Europa finden es deswegen oft unangemessen, Weine aus Übersee zu trinken. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss

von Transporten auf dem Seeweg ist jedoch viel geringer als bei Strassen-transporten. Weil viele Weine aus Europa auf der Strasse in die Schweiz gelangen, die Überseeweine indes den Grossteil ihres Wegs in die Schweiz auf dem Seeweg zurücklegen, ist die Umweltbelastung von Überseetransporten oft nicht höher. Geniessen Sie daher ohne schlechtes Gewissen die Abwechslung, die Überseeweine bieten.

### Weintipp

**Cabernet Sauvignon California Fetzer, 2008**

**Preis:** Fr. 14.90/75 cl  
**Herkunft:** Kalifornien  
**Rebsorte:** Cabernet Sauvignon  
**Genussreife:** 2-4 Jahre ab Ernte  
**Erhältlich:** in Ihrer Coop-Verkaufsstelle und unter:

 [link www.coopathome.ch](http://www.coopathome.ch)



FOTOS: FERDINANDO GODENZI, ZVG

## **CO2-Emissionen Straße, Luft, See, Logistik**

DB Schenker Logistics hat auf Datenbasis von 2008 erneut seine Emissionen im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht, der Kontraktlogistik sowie den betrieblichen Anlagen erfasst und daraus den so genannten Fußabdruck für das Berichtsjahr 2008 berechnet. Die Berechnung des Footprints erfolgte analog zu der ersten Berechnung für das Berichtsjahr 2007. Dafür hatte das zentrale Umweltmanagement-Team eine Taskforce gegründet, um alle Daten zu sammeln und zu erfassen. Diese wurden dann einem externen Berater, dem Ökoinstitut Berlin, übermittelt, um den CO2-Footprint von DB Schenker Logistics in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Norm ISO 14064-1 zu berechnen. Die Methodik ist von Deloitte Cert., Düsseldorf/Deutschland, gemäß DIN ISO 14064-3 validiert worden.

Die folgenden Angaben beziehen sich immer auf Primärenergie ("well-to-wheel") und wurden gemäß Scope 1 bis 3 gemäß Greenhouse Gas Protocol (GHG) und ISO 14064 erhoben:

- Bei einer Verkehrsleistung von rund 20 Milliarden Tonnenkilometer im Landverkehr weltweit einschließlich des Fahrentransports von LKWs betragen die absoluten CO2-Emissionen in 2008 rund 2,6 Millionen Tonnen. Die spezifischen CO2-Emissionen für das europäische Gebiet betragen im LKW-Nahverkehr (Verteilverkehr), durchschnittlich 178 Gramm pro Tonnenkilometer und im LKW-Fernverkehr (Hauptlauf) 89 Gramm pro Tonnenkilometer.
- Bei einer Verkehrsleistung von rund 10 Milliarden Tonnenkilometer weltweit in 2008 betragen die absoluten CO2-Emissionen im Lufttransport ohne Vor- und Nachläufe rund 7 Millionen Tonnen. Die spezifischen CO2-Emissionen im Luftverkehr betragen durchschnittlich 713 Gramm pro Tonnenkilometer.
- Obwohl die weltweiten Seetransporte mit knapp 200 Milliarden Tonnenkilometer in 2008 den größten Anteil der Transport-Dienstleistungen von DB Schenker Logistics ausmachten, sind sie für nur 3,5 Millionen Tonnen absoluter CO2-Emissionen (mit Zubringerverkehren kleinerer Schiffe im Vor- und Nachlauf) verantwortlich. Ihre spezifischen CO2-Emissionen betragen durchschnittlich nur rund 18 Gramm pro Tonnenkilometer.

Lesen Sie zum gleichen Thema unseren Ökologie Bericht:

[http://www.kapweine.ch/news/doc/Report\\_Oekobilanz\\_Status\\_Weinimport\\_Uebersee.pdf](http://www.kapweine.ch/news/doc/Report_Oekobilanz_Status_Weinimport_Uebersee.pdf)

## **CO2-Vergleich von Bahn und Schiff**

Die Bahn beziehungsweise das Schiff emittieren mit 80 g beziehungsweise 18 g CO2 pro kg Lebensmittel pro 1000 km geringe CO2-Emissionen im Vergleich zum Flugzeug und zum LKW.

# CO2-Vergleich beim Lebensmitteltransport mit dem Flugzeug, dem LKW, der Bahn, dem Schiff

Vergleich der Verkehrsmittel pro Kilogramm Lebensmittel  
CO2-Ausstoss in g  
auf 1000 km

Flugzeug	713
LKW	178
Bahn	80
Schiff	18

---

Flugzeug:

Werden Lebensmittel mit dem Flugzeug transportiert, verursacht der Transport mit 1000 g CO2 pro kg Lebensmittel pro 1000 km fünfmal soviel CO2 wie ein LKW.

---

Bahn

Der Güterverkehr zeigt über Jahre hinweg sinkende spezifische CO2-Emissionen, im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich der Wert 2008 um 1,7 Prozent. Mit rund 23 Gramm pro Tonnenkilometer liegt die Schiene etwa bei einem Viertel der CO2-Emissionen des LKW. Dieser Umweltvorteil soll auch in Zukunft weiter gehalten und möglichst ausgebaut werden.

\*\*\*\*\*

Lastwagen:

Der LKW erzeugt mit 200 g CO2 pro kg pro 1000 km wesentlich geringere CO2-Emissionen im Vergleich zum Flugzeug.

<http://www.dekra-online.de/co2/lkw.html> RECHNER FÜR CO2 LASTWAGEN

Das hängt natürlich vom Verbrauch ab.

Aber wenn man davon ausgeht, dass ein 40 Tonner so gegen 30 Liter Diesel pro 100 km verbraucht (voll beladen wahrscheinlich mehr, leer vielleicht weniger) und pro Liter verbrannten Diesels 2,63 kg CO2 entstehen, dann sind das  $30L \times 2,63kg \text{ CO}_2 / (L \times 100 \text{ km})$

= 0,78 kg/km oder auch 780 g/km.

Bei 20 L/100 km sind's halt "nur" 526 g/km, bei 10L/100 km wären es 263 g/km.

\*\*\*\*\*

Schiff:

Ich geb' mal meinen Senf zu diesem Thread. Vielleicht hilft's weiter.

Zunächst behaupte ich mal, dass der CO2-Emission-Anteil aus dem Seetransport für eine Flasche Rotwein aus Australien zum Beispiel im Vergleich zu einem per LKW aus Italien herangekarrten Chianti klimamäßig völlig irrelevant ist.

Wer mal den CO2-Anteil pro Liter Wein, der per Schiff zum Beispiel aus Australien nach Hamburg (11.800 Seemeilen) kommt, nur auf den Seeweg bezogen ausrechnen möchte, sollte wie folgt vorgehen und muss dabei zunächst diese Faktoren berücksichtigen:

TEU-Kapazität des Containerschiffes

TEU-Auslastung der jeweiligen Containerschiff-Reise

Schwerölverbrauch pro Tonne und Tag

Schwerölverbrauch pro Tonne und Stunde

Dienstgeschwindigkeit des Schiffes nautische Meilen pro Stunde

zurückgelegte nautische Meilen pro Tag

Tonnen Schweröl pro 100 nautische Meilen

Schwerölverbrauch in Kilogramm pro TEU pro 100 nautische Meilen bei 100 Prozent bzw. jeweilige TEU-Auslastung des jeweiligen Containerschiffes.

Zutaten:

TEU-Nutzlast in kg

CO2-Emission pro kg Schweröl

Hier ein Rechenbeispiel:

Containerschiff: Emma Maersk

11.000 TEU bei angenommen 100 Prozent Auslastung

= Schwerölverbrauch 340 Tonnen pro Tag

= Schwerölverbrauch 14,17 Tonnen pro Stunde

26 nautische Meilen pro Stunde Dienstgeschwindigkeit

= 624 nautische Meilen pro Tag

= 54 Tonnen Schwerölverbrauch pro 100 nautische Meilen

= 4,95 Kilogramm Schwerölverbrauch pro TEU pro 100 nautische Meilen bei 100 Prozent

TEU-Auslastung des Schiffes

zum Vergleich dazu ein 3.000 TEU-Containerschiff

Containerschiff "Carinthia"

2.824 TEU bei angenommen 100 Prozent Auslastung

= Schwerölverbrauch 95 Tonnen pro Tag

= Schwerölverbrauch 3,96 Tonnen pro Stunde

24 nautische Meilen pro Stunde Dienstgeschwindigkeit

= 576 nautische Meilen pro Tag  
= 16,49 Tonnen Schwerölverbrauch pro 100 nautische Meilen  
= 5,84 Kilogramm Schwerölverbrauch pro TEU pro 100 nautische Meilen bei 100 Prozent TEU-Auslastung des Schiffes.

Das soll hier erst mal als Beispiel-Berechnung gelten.

Nun kann, wer will, wie folgt weiterrechnen:

11.800 nautische Meilen Sydney-Hamburg bei einem "Emma Maersk"-Schwerölverbrauch von 4,95 kg pro 100 nautische Meilen ergeben einen Gesamt-Schwerölverbrauch pro TEU für die Reise von Sydney nach Hamburg von insgesamt 584,1 Kilogramm Schweröl pro TEU pro Reise Sydney-Hamburg.

Bei angenommenen 16.800 Stück 1-Liter-Weinflaschen pro TEU beträgt der Seetransport-Schwerölanteil pro Weinflasche 35 Gramm (in Worten: fünfunddreißig Gramm) bei einem Transport mit der "Emma Maersk".

Bei einem Transport mit der kleineren "Carinthia" beträgt der Seetransport-Schwerölanteil pro Weinflasche 41 Gramm.

Weiter gehts:

Laut Wikipedia gilt als Rechenformel für die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emission wie folgt:

1 Mol Kohlenstoff (12,01 g) reagiert mit 1 Mol Sauerstoff (32,00 g) zu 1 Mol Kohlenstoffdioxid (44,01 g)

Oder einfacher:

Laut Wikipedia setzt 1 Kilogramm Diesel ungefähr 2,62 kg CO<sub>2</sub> frei. Nehmen wir also mal Diesel statt Schweröl für die CO<sub>2</sub>-Berechnung.

(Hinweis: Nachfolgender Abschnitt wurde zwischenzeitlich wegen eines unbeabsichtigten Rechenfehlers berichtigt)

Entsprechend würde die "Emma Maersk"-Weinflasche eine CO<sub>2</sub>-Emission von 91 Gramm nur aus dem Seetransport-Schwerölverbrauch freisetzen. Eine "Carinthia"-Weinflasche hätte eine CO<sub>2</sub>-Emission aus dem Seetransport von 107 Gramm CO<sub>2</sub>.

Was hatte ich eingangs gesagt?

Richtig. Die CO<sub>2</sub>-Emission aus dem Seetransport-Anteil ist irrelevant!

Ich sach dann mal: Na, denn Prost!

Mit freundlichen Grüßen  
HartungP

Vielleicht interessiert an dieser Stelle auch noch der Kostenanteil des Schwerölverbrauchs pro TEU für einige Haupt-Destinationen.

Nachfolgende Angaben sind Modellrechnungen nach bestem Wissen und Gewissen.

Datengrundlage sind die von den Reedereien/Fondsgesellschaften erhobenen TEU-Zahlen,

Verbrauchsangaben und Schiffsgeschwindigkeiten. Es handelt sich um Containerschiffe, die nach 2000 in Dienst gestellt wurden. Der Schwerölpreis wurde am 7. August 2007 für IFO 180 mit USD 380/mt in Rotterdam erhoben. Die Entfernungen in Seemeilen wurde mit [www.distances.com](http://www.distances.com) (World Port Distances Calculator) ermittelt. Ausgegangen wurde von einer fiktiven Vollausslastung der Schiffe, so dass die tatsächlichen Treibstoffkosten pro TEU höher anzusetzen wären.

Hamburg-New York (3.620 Seemeilen):

11.000 TEU-Schiff = 68 USD pro TEU  
8.000 TEU-Schiff = 82 USD pro TEU  
6.000 TEU-Schiff = 108 USD pro TEU  
3.000 TEU-Schiff = 82 USD pro TEU  
2.500 TEU-Schiff = 78 USD pro TEU  
1.000 TEU-Schiff = 104 USD pro TEU

Hamburg-Singapore (8.541 Seemeilen):

11.000 TEU-Schiff = 160 USD pro TEU  
8.000 TEU-Schiff = 194 USD pro TEU  
6.000 TEU-Schiff = 254 USD pro TEU  
3.000 TEU-Schiff = 193 USD pro TEU  
2.500 TEU-Schiff = 184 USD pro TEU  
1.000 TEU-Schiff = 245 USD pro TEU

Hamburg-Hongkong (9.950 Seemeilen):

11.000 TEU-Schiff = 187 USD pro TEU  
8.000 TEU-Schiff = 226 USD pro TEU  
6.000 TEU-Schiff = 296 USD pro TEU  
3.000 TEU-Schiff = 225 USD pro TEU  
2.500 TEU-Schiff = 215 USD pro TEU  
1.000 TEU-Schiff = 285 USD pro TEU

Hamburg-Shanghai (10.772 Seemeilen):

11.000 TEU-Schiff = 203 USD pro TEU  
8.000 TEU-Schiff = 244 USD pro TEU  
6.000 TEU-Schiff = 321 USD pro TEU  
3.000 TEU-Schiff = 244 USD pro TEU  
2.500 TEU-Schiff = 233 USD pro TEU  
1.000 TEU-Schiff = 309 USD pro TEU

Und hier noch ein paar Basisinformationen zur weltweiten Containerfahrt.

Die weltweite Containerflotte hatte zu Beginn des Jahres 2006 eine Transportkapazität von ca. 8.340.000 TEU, die durch 3.807 Schiffe gestellt wurde. Dies sind natürlich Schiffe der unterschiedlichsten Bauarten und Größenklassen. Um das Zahlenbeispiel aber einfach zu halten dividiert man die Anzahl der Container durch die Anzahl der Schiffe und gelangt so zu einer Durchschnittsgröße der 3.807 Containerschiffe von 2.190 TEU.

Braemar Container Shipping & Chartering Ltd., London, erwartete für das Jahr 2006 ein Nettowachstum in der Kapazität der weltweiten Containerschiffsflotte von 15,8%. Bei dieser Zahl sind die Verschrottungen bereits berücksichtigt, so dass ca. 9.660.000 TEU mit insgesamt 4.168 Containerschiffen transportiert werden können. Legt man auch hier wieder den gleichen Berechnungsmodus wie oben zu Grunde, ergibt sich daraus rechnerisch eine Flotte von 4.168 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 2.317 TEU. Die Erhöhung der durchschnittlichen Stellplatzkapazität ergibt sich aus den sehr großen Schiffseinheiten mit Kapazitäten von 8000 TEU und mehr.

Quelle: HANSA September 2006