

Mühsames Einkaufen

Umwelt, Bequemlichkeit und Geldbeutel

Meine Kindheit war recht bequem: Milch oder Käse gab es auf der Lenzhalde beim „Milchmann“ Gruber im Nebenhaus. Lebensmittel aller Art beim Kolonialwarenladen Kraus 100 Meter weiter. Daneben im selben großen alten Mietshaus hatte der Bäcker Café, Laden und Backstube, in die man auch seine eigenen Kuchen bringen konnte, falls man keinen Ofen hatte. Daneben lag das kleine Geschäft mit Kurzwaren und Reinigungsannahme von Frau Kley. Im nächsten Haus hatte die Metzgerei Stollsteimer ihren gekachelten Laden, in dessen Nebenhaus der Friseur die Haare schnitt und die der Damen „schön machte“. Die Drogerie befand sich noch mal gut hundert Meter weiter im Salzmannweg, wo manchmal auf der Wendeplatte bei der Haltestelle des Viktor-Köchel-Wegs auch Bauern Obst, Gemüse und Salat vom Lastwagen herab verkauften. Von da waren es dann wieder ungefähr 100 Meter nach Hause. Der Milchmann fuhr auch Lebensmittel auf seinem Anhänger zu den reichen Leuten weiter oben am Hang.

So war das in den 50er Jahren nach dem zweiten Weltkrieg, als am Straßenrand kaum Autos parkten und dicke Leute eine heimlich bestaunte Abnormität darstellten. Die Straßenbahn brachte einen bei Bedarf in die Stadt hinab zu Kaufhäusern, Fachgeschäften, oder in andere Stadtteile zur Arbeit. Ein Auto war damit im Alltag überflüssig. Man konnte ja fast alles zum Leben Nötige im Umkreis von wenigen hundert Metern bekommen. Ursprünglich hatte sogar ein Schuhmacher seine Werkstatt in den Resten einer ausgebombten Villa am Viktor-Köchel-Weg und ein paar Häuser weiter oben konnte man seine Gäste in einer Pension einquartieren, die dort Übernachtung und Frühstück bekamen. Nur Apotheke, Post und Zeitungskiosk erforderten einen längeren Weg durch die Schottstraße in die Helfferichstraße.

Ein Auto war damals für die meisten Leute ein unnötiger Luxus, denn wer es nicht beruflich brauchte (Vertreter, Berater, Handwerker), nutzte es ja nur für Fahrten ins Grüne oder in den Urlaub, oder um damit Anderen zu imponieren, wie Oberbürgermeister Klett mit seinem Porsche und um zu zeigen, was man hat, was bei Schwaben nicht besonders gut ankommt. Deshalb versteckte der spätere Chef von Bosch, Hans Lutz Merkle, seinen Jaguar im Garten unter einer Plane und fuhr einen dezenten schwarzen Daimler.

Heute existiert keiner der Läden in den Lenzhalde mehr. Der nächste Supermarkt ist im Herdweg, oder am Killesberg. Nur in der Helfferichstraße überlebten einige Läden, die Apotheke und der Zeitungskiosk (bis 2019). Dafür sind die Straßenränder mit Autos so voll geparkt, dass es für die breiteren Busse, die die schmalere Straßenbahn ersetzen, ja manchmal sogar für den Gegenverkehr (Schottstraße) eng wird und man oft ein ganzes Stück weit zum geparkten Auto laufen muss. Die Paketboten parken deshalb oft dort, wo sie es eigentlich nicht dürften, um die Pakete auszuliefern und behindern dabei manchmal andere Verkehrsteilnehmer.

Konnte man in den fünfziger Jahren die meisten Einkäufe zu Fuß erledigen, so ist man heute häufig auf Busse und Bahnen, oder das eigene Auto angewiesen. Ein Auto kostet aber sauber gerechnet von 300 Euro im Monat an aufwärts. Ein Monatsticket im Öffentlichen Nahverkehr 64 - 214 Euro für eine Person, je nachdem, ob man nur in seinem Viertel, etwa in der Stadtmitte unterwegs sein möchte, oder im ganzen Netz. Das Auto erscheint da, weil man ja zu mehreren fahren könnte, günstiger, aber bei den meisten Fahrten sitzt nur ein Mensch im Auto. Kurz, das Einkaufen ist um mindestens 64, oft aber um 300 Euro im Monat teurer geworden, oder um 2-10 Euro je Tag. Zudem hat man längere Wege.

Deshalb kauft man auch nicht mehr jeden Tag frisch ein, sondern viele Dinge nur einmal in der Woche. Das ist bei Klopapier nicht schlimm, aber bei Obst und Gemüse oder Fleisch bedeutet das, dass man eben nicht mehr ganz frische Lebensmittel kauft, sondern solche, die durch irgend ein Verfahren, oder irgend eine Verpackung (Folie, unter Schutzgas eingeschweißt) haltbar gemacht wurden. Damit wuchs auch die Menge des Abfalls in den meisten Haushalten. Wer wirklich frische Ware will, muss auf den Markt, oder in die Markthalle fahren, denn die meisten Supermärkte bekommen ihre Waren in großen Kühllastern aus der Zentrale. Die Waren sind also tagelang unterwegs. Dabei bekommt die Kühlung manchen Lebensmitteln überhaupt nicht und sie verderben beim Kunden oder schon im Laden um so rascher.

Zwar sind viele Lebensmittel heute kaum teurer, als in den fünfziger Jahren, was auch zum Sterben der kleinen Läden beitrug, weil die zu wenig Umsatz machten, um sich halten zu können, aber vor allem waren es die großen Supermärkte (schon das Wort enthält einen Machtanspruch), die sie mit ihren Dumpingpreisen, die auch in der Landwirtschaft viele kleine Höfe zum Aufgeben zwangen, und vielfältigerem Angebot verdrängten. Wer draußen auf der grünen Wiese einen Supermarkt baute, der bezahlte für den Boden natürlich weniger, als in der Innenstadt, oder in einem Wohngebiet und konnte daher mit niedrigeren Preisen locken, selbst, wenn er dafür große Parkplätze anlegen musste. Der Einkauf wandelte sich vom alltäglichen Gang durchs eigene Viertel und der Begegnung mit den Nachbarn zu einer wöchentlichen Einkaufstour, nach der man schwer bepackt ist, oder mehrmals die Einkäufe vom Auto in die Wohnung tragen muss.

Das Ladensterben und die Konzentration auf Supermarktketten fand ähnlich bei den Lebensmittelvermarktern statt. Die allermeisten Lebensmittel stammen heute von einer Handvoll großer Firmen (z.B. Nestle, Kraft Heinz Company, Oetker, usw.), die den Bauern und den Verbrauchern die Milchpreise und Anderes diktieren können. Deshalb gibt es in Supermärkten viele alte bewährte Obst- und Gemüsesorten nicht mehr, sondern Früchte, die darauf gezüchtet wurden, besonders schön auszusehen, oder sich - durch dickere Schale - maschinell ernten zu lassen.

Warum muss der Bürger heute weitere Wege zurücklegen, um seinen Alltagsbedarf zu stillen? Wie eine ideale Verteilung aussieht zeigt die Natur zum Beispiel an Bäumen, die dem Boden die Nährstoffe durch ein immer feiner verzweigtes Wurzelwerk entziehen, über den Stamm in die Höhe transportieren und dort wiederum über immer feinere Verästelungen die einzelnen Blätter versorgen. Ganz ähnlich funktioniert der Blutkreislauf im Körper. Auch Verkehrsnetze haben Hauptstrecken und verästeln sich in der Fläche um jeden Ort, jedes Haus zu erreichen.

Schaut man sich die 50er Jahre, oder die Zeit vor Erfindung von Eisenbahn und Automobil an, dann wurden Waren immer nur so weit wie unbedingt nötig transportiert, denn man musste sie ja tragen, oder per Schiff oder Karren mit Zugtieren bewegen. Der größte Teil des Handels war deshalb lokal oder regional. Nur besonders rare oder wertvolle Güter (Gewürze, Kuckucksuhren, Schmuck, Stoffe, Langholz in Form von Flößen) wurden über weite Strecken gehandelt.

Die Verteilung von Haus zu Haus ist besonders aufwändig. Die Logistiker (Warenverteiler) sprechen daher auch von der besonders „teuren letzten Meile“. Die wurde bis in die 50er Jahre vom Endverbraucher zu Fuß erledigt und war damit preisgünstig und umweltfreundlich. Deshalb gab es praktisch in allen Wohnvierteln Läden, in denen man viele Dinge des täglichen Bedarfes kaufen konnte, die der Ladeninhaber mit seinem Fahrzeug vom Großmarkt holte. Anderes, wie etwa Obst, Salat und Gemüse zogen viele Menschen im Garten am Haus, oder bezogen sie vom nächsten Bauern. Zum Großmarkt brachten Bauern, aber auch Großhändler ihre Erzeugnisse, die sie nicht schon in ihrer Nachbarschaft oder auf dem nächsten Markt verkaufen konnten, oder die von weit her kamen (Bananen, Zitrusfrüchte, Seefische).

Die Warenverteilung war also bis in die 50er Jahre weitgehend optimal, sowohl was die Energiebilanz angeht, als auch für die Umwelt, weil die Feinverteilung vor allem zu Fuß und auf dem Land auch mit dem Fahrrad erfolgte. Schiff und Bahn sorgten für die Langstrecken-Transporte von haltbaren Gütern und das Auto spielte bei der lokalen Verteilung die Rolle der mittleren Äste und Ästchen, die alle Bereiche der Baumkrone versorgen, also die Viertel.

Heute dagegen kommen die Bauern mit Lkws auf den Markt, werden die wenigen übrig gebliebenen Supermärkte mit riesigen Kühllastern versorgt und der Kunde muss immer weitere Wege bis zum nächsten Laden zurück legen. Zwar ist die Auswahl an genormten Produkten gestiegen, aber regionale oder jahreszeitliche Spezialitäten (Spargel, Quitten, Pilze) verschwinden. Der Kontakt zu den Nachbarn, das Schwätzchen beim Warten im Laden, die Bewegung zu Fuß im Viertel blieben ebenfalls auf der Strecke. Läden und Gasthäuser, die auch als Treffpunkte wichtig waren, mussten aufgeben und die Ortskerne veröden. Auf dem Lande gibt es viele Orte, in denen man nicht mehr alles für den täglichen Bedarf einkaufen kann. Dort ist man, mangels öffentlichem Nahverkehr, oft gezwungen ein Auto anzuschaffen.

Wie kam es zu dieser Entwicklung, die den Menschen mehr Aufwand abverlangt und weniger Bequemlichkeit bietet? Man versprach den Kunden Zweierlei: Erstens eine größere Auswahl und zweitens niedrigere Preise. Für eine größere Auswahl braucht man mehr Platz, zahlt also mehr für die nötige Fläche. Das Versprechen der niedrigeren Preise war schon mal zweifelhaft. Wenn man jedoch statt zweier Läden nur noch einen großen Laden hat und die Kunden dazu zwingt, den weiteren Weg in Kauf zu nehmen, dann kann ich das Versprechen der größeren Auswahl einhalten, allerdings um den Preis, dass es diese eben nur noch an weniger Orten gibt und der Kunde weitere Wege hat. Auch deshalb mussten kleinere Läden sterben.

Aber wieso sollte das zu billigeren Preisen führen? Wer zum Beispiel Klopapier verkauft, spart sich die Fahrten zu zehn Läden, die jeweils 100 Rollen abnehmen, wenn man dafür nur einen oder zwei große Läden beliefern muss. Also kann man etwas billiger sein, als der Konkurrent, der die zehn Läden weiter beliefert. Und der große Laden kann einen Preis anbieten, der etwas unter dem der kleinen Läden liegt. Und damit wirbt er dann natürlich. Aber zugleich sank auch die Gewinnspanne, also das was vom Preis nach Abzug der Unkosten übrig bleibt.

Angeblich liegt sie nur noch bei 0,7%. Also muss man ein Produkt zig mal mehr verkaufen, um denselben Gewinn zu erzielen. Für solche Mengen hatten die kleinen Läden keinen Platz.

In Wirklichkeit wurde ein Teil der Warenverteilung von den Herstellern und Geschäften auf die Endkunden verlagert, denen man einredete, es wäre doch für sie vorteilhaft, wenn sie ihren gesamten Einkauf in einem Einkaufszentrum erledigen könnten, statt zig verschiedenen Läden abklappern zu müssen. Man verschwieg, dass man dann an der Kasse in einer Schlange warten muss, denn auch am Personal wird gespart. Dass das Einkaufen zu Fuß in der Ortsmitte oder auf dem Markt unter Umständen viel billiger ist, als die Fahrt zum Einkaufszentrum, das verschwieg man. Ebenso, dass die persönliche Bedienung in kleinen Läden, in denen man als Stammkunde bekannt ist, ein ganz anderes Einkaufserlebnis ist, als in der musikberieselten Anonymität eines Einkaufszentrums. Zugleich wurde am Personal gespart, denn man redete dem Kunden ein, es ginge doch viel schneller, wenn man sich selbst bedient (an die daraus entstehende Verlockung zum Diebstahl und die folglich nötigen Sicherheitsmaßnahmen und deren Kosten dachte man zunächst nicht). Man verlagerte also nicht nur Wege, sondern auch Arbeit auf den Kunden (berühmt berüchtigt ist da ein Skandinavisches Möbelhaus). Zudem wurde aus dem verehrten Kunden ein gefürchteter potentieller Ladendieb. Das veränderte die Beziehung zum Kunden.

Aber viele Kunden starteten nur auf den scheinbar günstigeren Preis. Dass in ihrem Wohngebiet die Läden verschwanden und die Wege zum Einkaufen immer länger wurden, so dass auch das Heimtragen der Einkäufe immer mühsamer wurde, das wollten Viele nicht sehen. Sie meinten, dass sie auf's Geld schauen müssten und daher eben dort einkauften, wo es am Billigsten sei. „Geiz ist geil“ jubelte die Werbung. Oder: „Ich bin doch nicht blöd!“ Als ob es nie Moliers Theaterstück vom Geizigen gegeben hätte.

Wie töricht das ist wird deutlich, wenn man das Geld und die Preise einmal außer Acht lässt: Um ein Schälchen Erdbeeren verkaufen zu können, muss man einen Acker haben, dort Erdbeeren anbauen, diese eventuell bewässern, düngen, Unkraut bekämpfen, Holzwolle unter die Früchte legen, pflücken, wiegen, in die gekauften Schälchen packen, zum Großmarkt fahren, oder auf dem Markt einen Stand mieten, aufbauen und dort verkaufen. Die Arbeit für das Schälchen Erdbeeren lässt sich nicht verringern. Die Arbeit für die meisten frischen Lebensmittel, aber auch für Wein, Saft, oder Milch lässt sich kaum beeinflussen. Natürlich versucht man auch in der Landwirtschaft durch den Einsatz von Maschinen oder durch immer größere Ställe für Geflügel und andere Tiere Geld zu sparen, aber das führt zu einer immer stärker spezialisierten Landwirtschaft, die immer mehr Geld für Geräte, Energie und für Schutzmaßnahmen (Spritzen von Obst und Gemüse, Medikamente für die Tiere) erfordert, während früher die Landwirtschaft durch geschickt gewählte Frucht- und Weidefolgen die Gefahren durch Krankheitserreger klein hielt, zumal kleinere und vielfältigere Felder es den Schädlingen ebenfalls schwerer machten sich zu verbreiten. Es änderte sich aber grundsätzlich – trotz teilweisem Einsatz von Maschinen - an der notwendigen physikalischen Arbeit recht wenig, denn viele Früchte müssen immer noch von Hand geerntet werden.

Die Veränderungen fanden vor allem im Handel statt:

Beim Verkauf ändert sich etwas, wenn ich im Großmarkt die Erdbeeren auf einmal verkaufe, oder auf dem Marktstand Schälchen-weise, weil ich da natürlich länger stehe, als im Großmarkt. Dafür bekomme ich im Großmarkt weniger Geld je Schälchen, als auf dem Markt. Großmärkte

entstanden mit dem Wachsen der Städte, weil es immer schwieriger für den einzelnen Laden wurde Waren von den Bauern der umliegenden Dörfer in ausreichender Menge zu bekommen. Man weiß heute, dass bei Megacitys ab einer gewissen Größe die Gefahr besteht, dass Lebensmittel in der Stadtmitte zu teuer werden, weil der Transport dorthin zu aufwändig ist, ja unter Umständen für frische Ware zu lange dauert.

Alles in Allem sind einige Leute (Aldi, Lidl) sehr reich dadurch geworden, dass die meisten Verbraucher nicht mehr im Laden an der Ecke, also nah und damit auch rasch vor der eigenen Haustür einkaufen können, sondern dazu längere Wege und oft sogar Verkehrsmittel benötigen. Die einst versprochene Bequemlichkeit und die angeblich günstigeren Preise haben sich als Illusionen erwiesen. Auch die Qualität hat teilweise erheblich gelitten, wie Lebensmittelskandale immer wieder zeigen. Die Landwirtschaft gilt heute - neben dem Verkehr - als eine der größten Belastungen für die Umwelt. Der Verkehr ist auch deshalb gewachsen, weil das Einkaufen im Viertel nur noch selten möglich ist.

So bequem, wie es in meiner Jugend war, wird es wohl so schnell nicht wieder, auch, wenn es klug wäre, weil es den Geldbeutel und die Umwelt schonen würde. Aber langfristig sollte man schon darüber nachdenken, ob man den falschen Versprechungen der Wirtschaft noch glauben sollte.