

# Poulet aus Erbsen und Burger mit Randen: Sind die neuen Fleischersatzprodukte positiv?



**pro**  
Isabel Heusser  
Redaktorin  
Stadt Schaffhausen

Ich esse eigentlich gern Fleisch. Ein saftiger Pouletschenkel, ein knusprig gegrillter Cervelat, ein währschafter Hackbraten: Finde ich alles super. Nur meldet sich immer öfter das schlechte Gewissen, weil: Für unseren Fleischkonsum müssen Tiere sterben, und ein besonders schönes Leben hatten sie vor ihrem Tod oft auch nicht. Ausserdem hat Fleisch eine miese Umweltbilanz. Gemäss WWF Schweiz verursacht etwa ein Kilo Schweinefleisch so viel CO<sub>2</sub>, wie 80 Kilo Kartoffeln. Wer rein vegetarisch lebt, kann seinen Ernährungsdruck um 24 Prozent reduzieren.

Ich habe mir deshalb einen deutlich reduzierten Fleischkonsum auferlegt. Was eigentlich recht einfach ist. Auch Lebensmittel, die so tun, als wären sie Fleisch, machen im Gegensatz zu früher was her. Planted Chicken zum Beispiel: ein Poulet-Ersatz, der aussieht wie Geschnetzeltes – hergestellt in der Schweiz aus Erbsenprotein, Erbsenfaser, Rapsöl und Wasser. Die Herstellung spart gegenüber normalem Hühnerfleisch zwei Drittel der Treibhausgase und Landfläche und braucht nur etwa halb so viel Ener-

gie. Vor allem aber, und das ist schliesslich das Wichtigste, ist es fein, sehr fein. In der Pfanne anbraten, würzen, fertig. Funktioniert als Geschnetzeltes mit Rahmsauce oder im Thai-Curry. Das mag sogar mein Mann, ein überzeugter Karnivore. Und das will was heissen.

Den Herstellern von Planted Chicken, einem ETH-Start-up, kommt zugute, dass Poulet recht wenig Eigengeschmack hat. Bei Fake-Rindfleisch wirds schon schwieriger. Das wissen auch die Tüftler hinter dem Beyond-Meat-Burger: Sie haben ihrem rein vegetarischen Tätschli, das ebenfalls grösstenteils aus Erbsenprotein besteht, Randensaft hinzugefügt – damit der Burger beim reinschneiden so «blutet» wie das Original. Geschmacklich überzeugt auch der Beyond-Meat-Burger. Als Alltagsprodukt eignet er sich aber weniger, weil er in den USA hergestellt wird und in die Schweiz transportiert werden muss.

Deshalb hoffe ich darauf, dass in der Schweiz bald ein ordentlicher Rindfleisch-Ersatz auf den Markt kommt, der Spass macht beim Essen. Gerne mit dem Randensaft-Effekt.

## PRO & CONTRA

**In den Supermärkten gibt es neue Fleischersatzprodukte. Aktuell werden gerade falsches Poulet von Planted Chicken und Vegi-Burger von Beyond Meat stark beworben. Sind das gute Alternativen?**



**contra**  
Tamara Schori  
Redaktion Neuhausen

Als ich noch vor wenigen Jahren statt einem Cervelat ein selbst gemachtes Gemüsepätzli auf den Grill warf, wurde ich bloss müde belächelt. Heute gelten Vegetarier längst nicht mehr nur als Körnlipicker, und Veganismus ist wahnsinnig trendy. Lebensmittelmultis wie Nestlé und Unilever ist das natürlich nicht entgangen. Dort herrscht Goldgräberstimmung – schliesslich lässt sich mit dem schlechten Gewissen der Fleischesser viel Geld verdienen. Laut einer Statistik soll der weltweite Umsatz mit imitiertem Fleisch zwischen 2025 und 2040, auf 450 Milliarden US-Dollar steigen. Das zeigt sich an der zunehmenden Vielfalt in den Supermärkten: neben den bekannten Seitenwürstchen und Tofusteaks in Cornflakespanade gibt es nun auch noch Burger aus Erbsenproteinen und künstliches Poulet, für das kein Huhn sterben muss. Das finde ich grundsätzlich nicht schlecht. Schliesslich muss weniger Fleisch verzehrt werden – der Umwelt, den Tieren und der eigenen Gesundheit zuliebe. Wer aber denkt, die fleischlosen Schnitzel, Würste und Burger sind gesund,

irrt. Es ist nach wie vor Fast Food: die Produkte sind oft stark industriell verarbeitet, eher nährstoffarm, und wer die Plastikverpackung mal umdreht, liest teils ellenlange Zutatenlisten. Das lässt sich nicht schönreden. Der gehypte «Beyond Burger», der gar Blut mit Randensaft nachzumachen versucht, besteht aus 21 Inhaltsstoffen und enthält relativ viel Fett. Das scheint derzeit aber die wenigsten Konsumenten gross zu kümmern. Ihnen wird raffiniert vermittelt, dass sie mit dem Kauf solcher Produkte etwas Gutes tun – für sich und die Umwelt. Da werden auch die relativ hohen Preise (noch) locker hingenommen: zwei tiefgefrorene Tätschli des «Beyond Burger» kosten rund acht, eine Packung marinierte «Planted Chicken» fast sieben Franken.

Klar, all dieses Fake-Fleisch schneidet in der Ökobilanz bestimmt besser ab als herkömmliches, es verursacht kein Tierleid und bietet eine gute Alternative, um weniger Fleisch zu essen. Die nachhaltige Nonplus-ultra-Lösung ist es aber nicht. Da bleibe ich doch lieber bei meinen selbst gemachten Pätzli aus frischem Gemüse mit Linsen.

## Über den Wolken Markus Müller über das Fliegen unter erschwerten Bedingungen

# Wind und Sturm – geschätzt und gefürchtet

Wind und Sturm gehören zur Fliegerei. Erst die Luftströmung um den Flügel sorgt für den nötigen Auftrieb, um das Flugzeug überhaupt zum Fliegen zu bringen. Dazu braucht es eine Vorwärtsbewegung. Ist diese zu langsam, reisst die Strömung ab, der Auftrieb ist weg, und das Luftfahrzeug stürzt ab. Die Geschwindigkeit braucht darum die ständige Aufmerksamkeit der Piloten. Ausschlaggebend ist die Bewegung gegenüber der Luftmasse, wichtig, um ans Ziel zu gelangen, ist hingegen die Geschwindigkeit über Grund. Dazu werden die starken Westwinde im sogenannten Jetstream auf dem Nordatlantik ausgenützt, um Flugzeit und Kerosinverbrauch möglichst klein zu halten. Auf dem Hinflug weicht man dem Jet möglichst aus, auf dem Rückflug nützt man den Rückenwind aus. Das kann einen Unterschied von mehreren Stunden Flugzeit ausmachen. Auf dem Flug nach Boston blies beispielsweise der auf dem Navigationsbildschirm im Bild angezeigte Wind aus 240 Grad mit 210 Knoten (390 km/h). Die Geschwindigkeit gegenüber der Luftmasse betrug übliche 405 Knoten (872 km/h) aber lediglich 305 Knoten (565 km/h) gegenüber dem Meer mit entsprechend langer Flugzeit. Zudem mussten wir mit unserer A340 fünfundzwanzig Grad aufkreuzen. Für den Rückflug brauchten wir zwei Stunden weniger.

Im Sommer 94 kündigte uns der Dispatcher in den ins Hotel geschickten Flugunterlagen an, es sei seine bisher kürzeste geplante Flugzeit von Los Angeles nach Zürich. Tatsächlich flogen wir die Strecke dank der Rückenwinde mit zum Teil über vierhundert Stundenkilometer in rekordmässigen neun-einhalb Stunden, obwohl wir die Ge-



schwindigkeit reduzierten. Während die Passagiere entweder keinen Bissen behalten oder gar nicht bedient werden konnten wegen der heftigen Turbulenzen, liessen wir uns im Cockpit aus der Küche verwöhnen. Starke Höhenwinde können Auswirkungen haben über die reine Flugzeit hinaus. An gewissen Tagen im Winter mussten wir auf DC-10- und MD-11-Flugzeugen in Bangkok oder Hongkong bis zu vierzig Sitze freigehalten, weil sonst aufgrund des Gegenwindes eine Zwischenlandung notwendig geworden wäre. Das war für die Passagiere, die umgebucht oder auf den nächsten Tag vertröstet wurden, schwer verständlich. Starke Winde können auch bei Start und Landung zum Problem werden.

**«Wenig erfreut liess ich mich wieder auf den Flugplatz fahren und nahm neben seinem Co-Piloten Platz.»**

Vom Flugzeughersteller sind klare Limiten vorgegeben, welche je nach Anordnung des Pistensystems einschränkend sind. Dabei sind die Limiten für den Autopiloten viel kleiner als für die Piloten aus der Erkenntnis, dass Automaten eben doch dümmer sind als Menschen respektive nicht vorausschauen können. Automatische Landungen sind deshalb nur bei wenig Wind möglich, was bei Nebellagen mit schlechter oder keiner Sicht der Fall ist. Sturm kann bedeuten am Boden zu bleiben oder einen Ausweichflugplatz anfliegen zu müssen. An einem solchen Sturmtag landeten wir in Genf. Wir waren heilfroh, am Boden zu sein, und freuten uns auf den Austausch mit Kollegen beim verdienten Bier im Crew-

house. Kaum sassen wir an der Bar, was im Swissair-eigenen Hotel nur für Besatzungen ausnahmsweise in Uniform erlaubt war, wurde ich ans Telefon gerufen. Ein Kollege musste in Kloten wegen heftigen Turbulenzen dreimal durchstarten und wich nach Genf aus. Die Situation habe sich zwar etwas beruhigt, aber er möchte nicht nach Zürich fliegen, das sei nicht glaubwürdig für seine Passagiere, und er bat mich, den Flug zu übernehmen. Wenig erfreut liess ich mich wieder auf den Flugplatz fahren und nahm neben seinem Co-Piloten Platz. Tatsächlich schien Zürich landbar, und der Sturm hatte sich etwas gelegt. Trotzdem sicherten wir uns grosszügig mit Treibstoffreserven ab und verabschiedeten uns mit «auf mögliches Wiedersehen». Wir machten dann halt ein paar etwas ruppige Kurven im Anflug auf Zürich und bauten ein paar handgemachte Turbulenzen ein, damit die Passagiere nicht glaubten, es sei zu einfach geworden für uns.

**Markus Müller**  
Linienpilot und Kantonsrat

