

Fleisch essen: Teil einer ausgewogenen Ernährung oder unmoralisches Verhalten?



pro
Dario Muffler
Redaktion Region

Dieses – mit Verlaub – heuchlerische Argument geht mir auf den Wecker. «Ich esse aus ethischen Gründen kein Fleisch», hört man von Vegetariern regelmässig. Und dann tragen sie ihre mit Tofu gefüllte Tupperware in einer Lederhandtasche durch die Gegend. Musste das Tier, dessen Haut zur Tasche verarbeitet wurde, etwa nicht geschlachtet werden? Wieso sollte man das Fleisch nicht auch verwerten? Da knirscht es doch im Gebälk dieser Argumentation! Fleisch steht zwar noch nicht seit allzu langer Zeit auf dem Speiseplan sämtlicher Bevölkerungsschichten. Evolutionsgeschichtlich betrachtet, ist es aber nicht vom Menschsein wegzudenken. Erst die Fähigkeit, zu jagen, brachte die Spezies Mensch so weit, wie sie heute ist. Und das, weil der Mensch das Tier in seiner Ganzheit zu nutzen wusste: Aus Fell wurde Kleidung, aus Knochen Werkzeug oder Schmuck. Zweifelsohne überlebt der Mensch auch ohne Fleisch zu essen. Doch kein Nahrungsmittel dürfte den Bedarf an Eisen so gut abdecken wie Fleisch. Zudem liefert Fleisch Ei-

weisse. Das Protein B₁₂ kommt sogar fast ausschliesslich in tierischen Produkten vor. Und wer sagt, dass übermässiger Fleischkonsum schwerwiegende negative Folgen für die Gesundheit haben kann: Das hat auch der übermässige Konsum von Olivenöl. Wie sagte doch Paracelsus: «Allein die Dosis macht, dass ein Ding kein Gift ist.» Und wer auf diese Dosierung des Konsums und eine ganz allgemein ausgewogene Ernährung achtet, der kann auch ein Zeichen gegen die Fleischindustrie setzen. Dann braucht es nämlich kein 500 Gramm schweres Steak jeden Tag. Wenn ich etwas nicht will, dann ist es, hier eine Lanze für die Massenvernichtung von Tieren zu brechen. Gut wäre, wenn wir wüssten, von welchem Produzenten unser Fleisch stammt: am besten aus dem Nachbardorf. Dass das Tier fachgerecht geschlachtet wurde, sollte ebenfalls klar sein. Denn auch Tiere haben ihre Würde. Ein Kollege schrieb einst treffend: «Das Schlachten von Tieren ist nicht romantisch und wird es auch nie sein. Es ist ein archaischer Vorgang.» Aber er ist unvermeidbar.

PRO & CONTRA

Menschen sind Allesfresser. Doch in den letzten Jahren wird der Konsum von Fleisch immer stärker hinterfragt – aus ethischen, ökologischen und gesundheitlichen Gründen. Gehört Fleisch weiterhin zu einer ausgewogenen Ernährung?



contra
Tamara Schori
Redaktion Region

Ich bin es leid. Mir wird rasch ein «Gutmensch-Image» auferlegt, welches ich natürlich nicht erfülle. Ich reise mit dem Flugzeug, besitze ein MacBook und esse gerne mal Avocado. Aber eben kein Fleisch, Fisch und tierische Produkte. Dürfen wir Milliarden von Tieren unnötiges Leid zufügen – einzig, um unseren Gaumen kurzfristig zu befriedigen? Der Geschmack reicht mir als Grund einfach nicht aus. «Ich esse nur ab und zu Fleisch. Und wenn, dann schaue ich schon, woher es kommt», das höre ich oft als Rechtfertigung. Fleisch kommt, Bio hin oder her, von empfindungsfähigen Tieren. Das idyllische Bild von glücklichen Schweinchen wird nicht mit dem saftigen Schnitzel auf dem Teller verbunden. Viele Fleischesser schalten bewusst aus, dass mit der Geburt für viele Nutztiere ein kurzes Leben beginnt. Diese werden von ihrer Familie getrennt, auf engstem Raum eingepfercht, häufig künstlich besamt, manche mit Antibiotika vollgepumpt und oft schon im Kindesalter geschlachtet. Fakt ist: Schweizer essen viel Fleisch – 50 Kilo durchschnittlich pro Jahr.

Der Mensch hat zwar schon immer Tiere getötet und gegessen, das heisst aber noch lange nicht, dass es auch richtig ist. Wem das Leiden der Tiere als Argument noch nicht reicht: Die grössten Umweltsünder unter den Nahrungsmitteln sind tierischen Ursprungs. Ein vegetarisches Gericht belastet das Klima im Durchschnitt dreimal weniger als eines mit Fleisch. Unsere Körper funktionieren tadellos ohne die tägliche Ration Wurst oder Steak. Beim heutigen Angebot an eiweissreichen pflanzlichen Lebensmitteln ist eine ausgewogene fleischlose Ernährung kein Problem mehr. Zu diesem Schluss kommt die American Dietetic Association, die weltweit grösste unabhängige Ernährungskommission. Jemandem sein geliebtes Cordon bleu zu verbieten, liegt mir aber trotzdem fern. Grundsätzlich sollten wir frei entscheiden dürfen, was und wie viel wir essen möchten. Meine Ernährungsweise hat für mich weder mit Verzicht, noch mit lustlosem Stochern in Salatblättern etwas zu tun. Mein Credo: Fleisch mit Verstand verzehren und das eigene Konsumverhalten überdenken. Weniger ist definitiv mehr.

Über den Wolken Markus Müller über den Riesenflieger A380 und Soldaten, die aus dem Regenwald auftauchen

Grösser, besser, schöner – überlebt nicht immer

Am 9. Februar 1969 begann mit der Boeing 747 das Zeitalter der Grossraumjets. Ein Jahr später folgte McDonnell Douglas mit der DC-10. Beides ursprünglich Rüstungsentwicklungen. Swissair orderte beide Langstreckenflugzeuge und steigerte Passagierzahl und Komfort sowie Reichweite gegenüber der engen DC-8 Röhre. Die 747 war durch ihre Grösse das Wunschflugzeug vieler Piloten. Meines war es nicht. Meinen Wunsch, ich wolle ein moderneres Flugzeug, die 747-Destinationen seien mir zu langweilig, und der 10er wäre mir lieber, quittierte der damalige Umschulungsplaner mit Stirnrunzeln. Dass ich sogar auf die erst auf dem Reissbrett fliegende MD-11 warten würde, löste Kopfschütteln aus. Dass meine Statur keine Kompensation mit Flugzeuggösse brauche, sagte ich dem klein gewachsenen Jumbo-Kapitän natürlich nicht. Es sei gerade ein Platz frei geworden im nächsten DC-10-Umschulungskurs, entnahm er seinen Notizen. Ich müsse mich aber sofort endgültig entscheiden. Also Ferien streichen, Handbücher studieren, Simulator Sessions mit Spezialtraining in London für Hongkong und Turbulenzen und endlich Flugtraining in Shannon, dem ehemaligen Tor zur Neuen Welt. Tatsächlich war die DC-10 sehr fortschrittlich mit Apollo-Technologie, welche die Mondlandung vor 50 Jahren ermöglichte. Den Flight-Engineer hinter sich zu wissen, war für die Piloten wertvoll, vor allem wenn es technisch nicht rundlief. Auch am Boden nahm er uns viele Probleme ab wie tanken, beladen oder Reparaturen organisieren. Sein Ersatz in der nächsten Flugzeugeneration war allerdings durch die technische Entwicklung unausweich-



lich. Viele jüngere Flight-Engineers schafften die Umschulung zum Piloten. Einer scheiterte allerdings bereits beim Rollen. Wenn er das einmotorige Schulflugzeug nach links steuern sollte, drehte die Nase nach rechts: Er denke halt wie beim Velo. Leider funktioniert die Fusssteuerung im Flugzeug aber gerade umgekehrt zum Velolenker. Die DC-10-Destinationen und die Aufenthalte waren schön, exotisch und vielfältig. Wegen der grossen Flotte, der grossen Reichweite und wegen des Balair-Ferienflugzeugs. Eine Traumdestination war Venezuela mit einwöchigem Aufenthalt. Traumstrände, Wasserfälle im Urwald, und

Zu Musik aus dem Radio führten sie unsere Flight Attendants zum Tanz auf den Dorfplatz.

auf den 67 Inseln von Los Roques tatsächlich eine Insel allein für sich zu haben, war einmalig. Das pulsierende Caracas auf dem Hügel zeugte mit seinen fröhlichen, modisch gekleideten Einwohnern und den Meringue-Klängen am Abend vom Ölreichtum. Beim CrewLunch in einem kleinen Dorf tauchte plötzlich eine Gruppe Soldaten aus dem Regenwald auf. Zur Musik aus dem Radio führten sie unsere Flight Attendants zum Tanz auf dem Dorfplatz. Heute wären es Lösegeldforderungen, versicherte mir ein befreundeter Rancher. Seine Familie verlasse das Haus nur noch am Tag und unter Schutz. Bevor er ein Rind verkaufe,

müsse er den grössten Teil des erwarteten Erlöses als Schutzgeld bezahlen. Nach der Jumbo-Ära wurden die Schweizer Verkehrsflugzeuge kleiner gegen den Airbus-Trend. 2008 war ich im A340-Flugtraining in Châteauroux. Fünf Landungen für jeden, dann waren wir fit für die Linienflüge. Zusammen mit einer A380, mit der Quantas-Piloten das Landen beigebracht wurde, drehten wir unsere Platzvolten. Auf dem französischen Provinzflugplatz war die jüngste Aviatikgeschichte sichtbar. Ein abgewrackter Jumbo als Zeuge schnellleibiger, vergänglicher Technik und eine russische Ilyuschin IL-76, die auf ihre Beladung wartete. Die Transportmaschine mit einem Cockpit voller urtümlicher analoger Instrumente stürzte drei Jahre später in Afghanistan ab. Auf dem Airbus-Werkflugzeug stand in grossen Buchstaben: greener, cleaner, quieter, smarter (grüner, sauberer, leiser, intelligenter). Das hat offenbar nicht gereicht, die A380-Produktion wird eingestellt: Gross genügt eben nicht.

Markus Müller
Linienspieler und
Kantonsrat

