

SARAH ZIERUL

# Billig Billiger Banane

**Wie unsere Supermärkte  
die Welt verramschen**



 oekom

Sarah Zierul  
Billig. Billiger. Banane  
Wie unsere Supermärkte die Welt verramschen  
ISBN 978-3-86581-709-9  
256 Seiten, 13,0 x 20,5 cm, 19,95 Euro  
oekom verlag, München 2015  
©oekom verlag 2015  
[www.oekom.de](http://www.oekom.de)

# Banane ist nicht gleich Banane

## Verwirrung im Supermarkt

**E**igentlich wollte ich nur schnell für die nächsten Tage einkaufen. Nun stehe ich schon seit zehn Minuten an der Obsttheke und wundere mich. Bananen stehen ebenfalls auf meiner Liste – doch welche soll ich nehmen? Vorher ist mir nie aufgefallen, wie viele verschiedene Bananenangebote es im Supermarkt gibt. Vom Aussehen her unterscheiden sich die Früchte kaum: Sie alle sind gelb, gebogen und liegen meist in Vierer- oder Sechserbündeln im Regal. Aber ihre Preise gehen weit auseinander. In diesem Supermarkt gibt es Bananen für 99 Cent, solche für 1,79 Euro und Bio-Bananen aus fairem Handel für 1,99 Euro. Die Bio-Bananen und die mit mittlerem Preis liegen leicht versteckt auf der Rückseite der Obsttheke. Davor – und für alle Kunden zuerst sichtbar – liegen die billigen Bananen. Ecuador steht als Herkunftsort auf dem Preisschild, sonst erfährt man nichts über sie. Aber beliebt scheinen sie zu sein: Während die rückwärtigen Regale noch fast voll sind, liegen bei den billigen Bananen nur noch wenige Exemplare herum.

Noch etwas fällt auf: Kaum ein anderes Obst kostet so wenig wie Bananen. Selbst für Äpfel aus Deutschland wird deutlich mehr als zwei Euro das Kilo verlangt; Birnen, Kirschen oder Weintrauben sind weit teurer. Wie kann das sein? Schließlich galten Bananen hierzulande lange Zeit als exotischer Luxus, der um die halbe Erde reist, bevor er in den Ladentheken landet. Meine Großtante erzählte mir, dass sie

als Kinder nur gelegentlich eine Banane vom Einkauf mitgebracht bekamen – sofern es überhaupt welche gab.

Was Bananen zudem besonders wertvoll macht, ist ihr Reichtum an gesunden Nährstoffen: Sie enthalten etliche Vitamine, Kohlenhydrate und Mineralstoffe wie Kalium und Magnesium, kein Fett und kaum überschüssige Kalorien. Auch Kleinkinder und alte Menschen vertragen sie gut, sie sind ideale Energielieferanten und regulieren die Verdauung. In Ländern wie Indien und China sowie in tropischen Gebieten gehören Bananen zu den wichtigsten Grundnahrungsmitteln; sowohl die sogenannten Dessertbananen, die es bei uns vor allem zu kaufen gibt, als auch die mehligeren, herzhaften Kochbananen. Warum also sind sie hierzulande dermaßen billig?

In den nächsten Tagen sehe ich mich auch in anderen Supermärkten und Discountern in der Umgebung um. Überall ist es ähnlich: Es gibt billige Bananen, die selten mehr als einen Euro das Kilo kosten und stets so platziert sind, dass die Kunden quasi über sie stolpern: gut sichtbar, in vorderster Front der Obsttheke. In einer anderen Ecke liegen Bananen, die ein Bio- oder Fairtrade-Siegel tragen, oder Bananen von Marken wie Chiquita oder Dole. Auch sie kosten nie über zwei Euro das Kilogramm. Gekauft werden die Bananen überall in großen Mengen. Während meiner (nicht repräsentativen) Beobachtungen greift mindestens jeder zweite Kunde ins Bananenregal oder in die herumstehenden Pappkartons, sucht sich die besten Früchte aus und legt sie in den Einkaufswagen. Überall kaufen die Leute dabei vor allem die billigen Bananen – die teureren bleiben meistens liegen.

Als ich die Verkäufer in den Läden frage, wieso sämtliche Bananen so wenig kosten, woher sie kommen und unter welchen Bedingungen sie angebaut werden, können sie mir keine genaue Auskunft geben. Auch nach Schildern, die über die Hintergründe der Bananen informieren würden, suche ich vergebens. Manche Angestellten verweisen darauf, dass zumindest bei Bio- und Fairtrade-Bananen vieles durch



die Gütesiegel klar geregelt sei: Die Bio-Früchte würden ohne Pestizide und chemische Düngemittel angebaut. Bei Bananen mit Fairtrade-Siegel wiederum erhielten die Produzenten Festpreise für die Früchte und einen Aufpreis für soziale Projekte – ein weltweites Handelssystem, das es auch für Kaffee, Kakao und zahlreiche andere Produkte gebe. Wie es jedoch um die Umwelt- und Arbeitsbedingungen bei den Früchten der niedrigen und mittleren Preisklassen bestellt ist, lässt sich als »normaler« Kunde nicht in Erfahrung bringen.

Ich wende mich mit meinen Fragen an die Pressestellen der Supermärkte und Discounter, vor allem an die von Aldi, Lidl, Edeka und Rewe, den größten Unternehmen im deutschen Lebensmitteleinzelhandel. Nach einer Weile und meist erst nach mehrfachem Nachhaken trudeln erste Antworten ein. Wirklich zufrieden stellen sie mich jedoch nicht: Edeka schreibt, man wolle mir »aus Wettbewerbsgründen keine pauschalen Auskünfte zu unserer Sortiments- und Preisgestaltung geben«. Aldi und Lidl schildern nur, was ich über Bio- und Fairtrade-Bananen bereits weiß. Zu den bei ihnen verkauften billigen Bananen – beziehungsweise »konventionellen«, wie es in der Branche in Abgrenzung zu Bio- und Fairtrade-Bananen heißt – schreiben sie, dass sie sie von deutschen Importfirmen beziehen, mit

denen eine teils jahrelange, »vertrauensvolle« Zusammenarbeit bestehe. Wer diese Importeure sind, will man mir nicht sagen. Auch wo die Bananen angebaut werden, erfahre ich nicht – außer in welchen Ländern die Plantagen liegen: vor allem in Ecuador, Kolumbien und Costa Rica sowie im Fall von Lidl auch in der afrikanischen Elfenbeinküste.

Nur bei Rewe ist man nach einigem Hin und Her etwas auskunftsfreudiger. Zwar bleiben die Firmenvertreter bei den Billigbananen ebenfalls ziemlich vage. Die kämen meist aus Kolumbien oder Ecuador, würden dort von verschiedenen Produzenten angebaut und ebenfalls über deutsche Importeure bezogen, heißt es. Die Bio-Bananen wiederum wachsen auf Plantagen in Peru, Ecuador oder der Dominikanischen Republik. Fairtrade-Bananen hat Rewe nicht im Angebot. Als dritte Kategorie bieten sie Chiquita-Bananen an – »aus nachhaltiger Produktion«, wie man mir sagt. Sie stammen vor allem aus den mittelamerikanischen Staaten Costa Rica und Panama; von Plantagen, die Rewe-Mitarbeiter selbst regelmäßig besuchen. Meine Neugier auf diesen Bananenkonzern ist erneut geweckt. Für weitere Fragen solle ich mich jedoch bitte zunächst an dessen Firmenleitung wenden, so die Auskunft von Rewe. Chiquita müsse selbst entscheiden, ob man mir einen Einblick in die Produktionsbedingungen geben und möglicherweise auch Zutritt zu ihren Plantagen gewähren wolle.

Auf eines weisen mich indes alle Supermärkte und Discounter hin: Die Bananen unterlägen strengen Qualitätskontrollen, die sie passieren müssen, bevor sie in den Obsttheken der Geschäfte landen dürfen. Auch sei ihre Herkunft über Importeure und Produzenten sehr wohl rückverfolgbar bis zur jeweiligen Plantage, von der sie stammen. Nur für die Öffentlichkeit ist diese interne Transparenz offensichtlich nicht gedacht. Meine Bitte, mir die Kontrollen und die Rückverfolgung ansehen zu dürfen, zum Beispiel in einem der vielen

gigantischen Logistikzentren, die alle großen Einzelhandelsunternehmen überall in Deutschland und Europa betreiben und von wo aus sie die Waren an die Filialen verteilen, stößt auf Ablehnung. Aber es gebe einen Ort, der sozusagen das Nadelöhr für Bananen sei. Dort komme der Großteil der importierten Früchte an, die später auch in deutschen Supermärkten und Discountern landen: im Hafen von Antwerpen in Belgien.

Ich beschließe, meine Suche nach dem Weg der Bananen dort fortzusetzen. Es ist der Beginn einer Reise, die mich von Antwerpen bis zu Bananenplantagen in Mittelamerika und über viele Etappen wieder zurück in deutsche Supermärkte und Discounter führen wird – und bei der ich auf Hintergründe und Zusammenhänge stoße, mit denen ich nicht gerechnet habe.



# Die Spur der Bananen

## Die globalisierte Frucht

**D**ie Sonne ist gerade erst aufgegangen, aber am Kai herrscht schon seit zwei Stunden laute Betriebsamkeit. »Vorsicht!«, ruft mein Begleiter und hält mich am Arm fest. Vor mir flitzt ein Gabelstapler aus einem Rolltor in Richtung Schiff, lädt eine Palette gelb-blau bedruckter Kartons auf seine Zinken und verschwindet wieder in der Halle. Wir gehen weiter, hinter uns zischt schon der nächste Gabelstapler vorbei, dann dröhnt ein Signalton durch die Luft. »Der Kran!« Arno van Ederen zeigt nach oben. Weit über unseren Köpfen hebt ein Kran die nächste Fuhre Paletten aus dem Schiff, setzt sie erstaunlich sacht am Boden ab und schwenkt wieder in Richtung der *Chiquita Italia*. Van Ederen ist im Hafen von Antwerpen für das Qualitätsmanagement der Firma Chiquita zuständig – also dafür, dass die importierten Bananen den Qualitätsanforderungen der Supermärkte genügen, in denen sie verkauft werden sollen.

Auf Englisch erklärt mir der Belgier, dass das weiße Frachtschiff seit gestern Abend am Leopolddock liegt, dem Obst- und Gemüsebereich des Hafens, und dass es einen weiten Weg hinter sich hat. Erst wurde es in Costa Rica mit Containern und Paletten voller Bananenkartons beladen, danach nahm es in Panama weitere Lieferungen Bananen auf. Anschließend fuhr es zwei Wochen lang über den Atlantik und lief nach einem Stopp im britischen Sheerness schließlich in den Hafen von Antwerpen ein. Nachdem die Zollpapiere geklärt waren,



hat gestern das Entladen begonnen. »In knapp zwei Tagen werden Schiffs- und Hafencrew damit fertig sein«, meint van Ederen.

Zuerst haben sie sich die Container vorgenommen, die auf dem Schiffsdeck festgezurrert waren. Ein Teil von ihnen war für Großbritannien bestimmt, in Antwerpen hievt der Kranführer den Rest der



Kühlschiffe fürs gelbe Obst: In Antwerpen, dem größten Bananenhafen der Welt, kommen im Jahr 1,5 Milliarden Tonnen Bananen an.

insgesamt 150 Container von Bord, die das Schiff tragen kann. Jeder von ihnen ist gefüllt mit 960 Bananenkartons – macht insgesamt 144.000 Bananenkartons zu jeweils gut 18 Kilogramm. Die Container sind mit einer Kühlvorrichtung ausgestattet, die im Inneren für stabile 13,3 Grad Celsius und einen geringen Sauerstoffanteil sorgt. Die Kälte und die spezielle Luftmischung halten die noch grün geernteten Bananen davon ab, schon auf der Reise zu reifen – ohne durch zu große Kälte zu verderben. Auf keinen Fall dürfen die Früchte gelb sein,

bevor sie im Hafen ankommen: Nur im grünen Zustand kann man sie lagern, um sie punktgenau, kurz vor Erreichen der Supermarktregale, reifen zu lassen.

Dieselbe Temperatur und derselbe niedrige Sauerstoffanteil herrschen in den Lagerräumen im Bauch des Schiffes, bevor sie fürs Entladen geöffnet werden. Auf Paletten gestapelt, haben auf der *Chiquita Italia* darin weitere 270.000 Bananenkartons den Atlantik überquert. Ich folge Arno van Ederen einige steile Treppen hinauf aufs Schiffsdeck, wo jemand aus der Besatzung uns mit Schutzhelmen versieht. Dann werfen wir durch eine schwimmbeckengroße Öffnung einen Blick hinab in den Bauch des Schiffes, aus dem der Kran gerade eine neue Palette hebt. Im Laderaum gestikulieren Männer in signalorangefarbener Arbeitskleidung und mit Schutzhelmen in Richtung Kranführer. »Sie sagen ihm, welche Palette als Nächstes dran ist«, klärt mich van Ederen auf. Die Männer haben den Raum erst nach dem Öffnen der Luke betreten, zuvor herrschte darin wegen des Sauerstoffmangels Lebensgefahr. »Es gibt Dutzende solche Lagerräume auf dem Schiff, auf vier Schiffsetagen«, ruft van Ederen, der bereits an der nächsten Luke steht. Insgesamt hat das Schiff 7.500 Tonnen Bananen von Lateinamerika nach Europa transportiert. Und dies ist nur ein einziges Schiff.

»Jede Woche kommen in Antwerpen im Schnitt sechs Bananenschiffe an«, zählt van Ederen auf, »alle aus verschiedenen Regionen in Lateinamerika.« Zwischen 1,3 und 1,5 Millionen Tonnen Bananen werden hier Jahr für Jahr importiert; Antwerpen ist der größte Bananenhafen der Welt. Bananen reisen so gut wie ausschließlich per Schiff, nur selten im Flugzeug. Das wäre zu teuer. Von der belgischen Küste aus gelangen die gelben Früchte in Supermärkte und Discounter in ganz Europa. Die meisten Schiffe legen zusätzlich in weiteren europäischen Häfen an, je nachdem, für welchen Abnehmer die Bananen bestimmt sind: in Göteborg, Sheerness, Bre-

merhaven, Hamburg, Le Havre, Marseille, Genua oder Neapel. Der weitaus größte Anteil an den Bananenladungen aber geht jedes Mal nach Antwerpen.

## Deutschland ist Europameister – im Bananenessen

Rund achtzig Schiffe sind weltweit nach Angaben des Branchendienstes Reefer Trends ständig für die Bananenindustrie im Einsatz. Etwa vierzig davon gehören Konzernen wie Chiquita, Dole oder Del Monte. Der Rest steht im Dienst global tätiger Speditionen wie NYK Cool, Seatrade oder Baltic Shipping und wird von verschiedenen Produzenten und Importeuren gechartert. Alle Bananenschiffe sind mit ähnlichen Kühl- und Containervorrichtungen ausgestattet wie die *Chiquita Italia*. Würde man ihre Routen auf einer Weltkarte einzeichnen, ergäbe sich ein dichtes Netz rund um den Globus. Laut Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) stammen 81 Prozent aller weltweit exportierten Bananen aus Lateinamerika und der Karibik, der Rest kommt aus Asien und westafrikanischen Ländern. Die wichtigsten Abnehmer dieser jährlich insgesamt rund 16 Millionen Tonnen gehandelten Bananen sind Europa und die USA, danach folgen Russland, Japan und andere asiatische Staaten. Bananen sind der Inbegriff einer globalisierten Ware, ihr Handel begann schon vor fast 120 Jahren – lange bevor auch andere Lebensmittel und Waren aus der »Dritten Welt« zu uns gelangten und der Begriff »Globalisierung« zum Alltag wurde.

Bevor ich nach Antwerpen kam, wusste ich nichts von den vielen Superlativen, mit denen der Bananenhandel aufwartet: Nach Reis, Weizen und Milch sind die Früchte das am viertstärksten gehandelte landwirtschaftliche Produkt – und damit das wichtigste exportierte Obst der Welt. Die meisten Dessert- und Kochbananen produziert



mit fast dreißig Millionen Tonnen im Jahr Indien, davon wird aber nur wenig exportiert. Wichtigste Ausfuhrländer sind Ecuador mit rund fünf Millionen Tonnen sowie Kolumbien, Costa Rica, Guatemala und die Philippinen mit jeweils um die zwei Millionen Tonnen exportierten Bananen.

»Beim Import hat Europa den Spitzenplatz inne«, sagt Arno van Ederen, während wir vom Schiffsdeck herunterklettern. »4,5 Millionen Tonnen Bananen landen pro Jahr in der EU, das ist mehr als ein Viertel des gesamten Welthandels.« Die USA liegen mit 4,4 Millionen Tonnen dichtauf. Russland kommt laut FAO auf 1,2 Millionen, Japan auf 1 Million Tonnen importierte Bananen. »Und auch innerhalb der EU gibt es einen unangefochtenen Spitzenreiter«, so van Ederen: Deutschland mit rund 1,3 Millionen Tonnen. Damit landet fast ein Drittel des gesamten EU-Imports bei uns, jede achte weltweit gehandelte Banane geht nach Deutschland. Zwar werden davon etwa 350.000 Tonnen Bananen jährlich an andere europäische Länder weiterexportiert. Doch unter dem Strich verzehren deutsche Kunden

immer noch etwa eine Million Tonnen Bananen im Jahr. Pro Kopf macht das rund zwölf Kilogramm. Oder hundert einzelne Bananen.

Allerdings darf nicht jede Banane die Tore des Hafens passieren und in einen europäischen Supermarkt gebracht werden. Ich folge van Ederen in eine fußballfeldgroße Halle: das »Bananenterminal«, wie er es nennt. Es ist ebenfalls gekühlt. In einem abgetrennten Raum an der Seite der Halle sind zwei seiner Kollegen seit dem frühen Morgen damit beschäftigt, Bananenkartons zu wiegen, zu öffnen, sie Frucht für Frucht zu inspizieren und alles in einem Handcomputer zu vermerken. »Wir nehmen Stichproben von jeder Lieferung«, erklärt van Ederen. »Etwa jeden tausendsten Karton müssen wir laut EU-Vorschriften öffnen, um nachzusehen, ob die Bananen in Ordnung sind. Bei Chiquita prüfen wir in der Regel sogar jeden fünfhundertsten.« In den Logistikzentren der Supermärkte werde die Prozedur meist noch einmal wiederholt.

Bei Chiquita hat man auf meine Anfrage, mehr über die Herkunft und Produktionsweise der Bananen zu erfahren, erstaunlich offen reagiert – sowohl in der Konzernzentrale in den USA\* als auch in der europäischen Niederlassung, die 2008 in den kleinen Ort Rolle in der Schweiz gezogen ist und nur noch ein paar Büros am früheren Sitz Antwerpen hält. Bereitwillig zeigt man mir den Import im Hafen von Antwerpen und ist auch einverstanden, mich auf Plantagen in Lateinamerika zu empfangen.

Bis heute gehört Chiquita Brands International neben den zwei ebenfalls US-amerikanischen Konzernen Dole Food Company und Del Monte Foods zu den größten Bananenproduzenten der Welt.

---

\* Im Jahr 2012 verlagerte Chiquita seinen Hauptsitz von Ohio, Cincinnati, nach Charlotte, North Carolina. Ob der Sitz mit der für 2015 geplanten Übernahme Chiquitas durch den brasilianischen Konzern Cutrale Group und den Finanzinvestor Safra Group nach Brasilien verlagert wird, ist bei Redaktionsschluss dieses Buches noch offen.

In Deutschland kommt Chiquita nach Firmenangaben auf einen Marktanteil bei Bananen von rund zwanzig Prozent. Dole und Del Monte möchten »aus Wettbewerbsgründen« zu solchen Zahlen keine Auskunft geben. Im Vergleich zu früheren Jahren ist der Einfluss der »großen Drei« allerdings deutlich geschrumpft. Noch in den 80er Jahren kontrollierten sie gemeinsam 65,3 Prozent aller Bananenexporte weltweit. Im Jahr 2013 waren es laut FAO nur noch 36,6 Prozent: Chiquita kommt dabei auf rund 13 Prozent, Del Monte auf zwölf und Dole auf elf Prozent. Durch die für 2015 geplante Übernahme Chiquitas durch den brasilianischen Zitrusfruchtkonzern Cutrale Group und den Finanzinvestor Safra Group wird sich an diesen Marktanteilen nichts ändern.

Van Ederen krepelt die Jackenärmel hoch, sein Kollege Gino Geuens stellt einen Karton vor ihm ab, den er gerade an der Waage kontrolliert hat. Auf 18,14 Kilogramm müssen die Bananenkartons kommen, es ist das weltweit vereinbarte Normgewicht. Die scheinbar krumme Zahl entspricht den in den USA üblichen vierzig Pfund. Van Ederen legt mit schnellen, geübten Handgriffen ein grünes Bananenbündel nach dem anderen vor sich auf den Tisch, holt ein Maßband heraus und beginnt, Gino Geuens Länge und Dicke der Bananen in den Handcomputer zu diktieren. Dann nimmt er die Bündel einzeln hoch und sucht die Früchte nach Schäden ab.

»Hier, solche Stellen können wir nicht durchgehen lassen.« Van Ederen zeigt mir eine Reihe dunkelbrauner Kerben auf einigen Bananen. »Vermutlich lagen die Früchte zu eng gepackt im Karton, die Spitzen der hinteren Bananen haben auf den Schalen der vorderen Abdrücke hinterlassen.« Er greift nach dem nächsten Bündel und fährt mit der Fingerkuppe über nadeldünne Kratzer in der Schale zweier Früchte, jeder nicht länger als einen Zentimeter. »Das ist gerade noch okay. Aber mehr davon wäre schon ein Ausschlusskriterium.« Die nächste Kiste ist dran. »Solche Stellen sind besonders heikel.« Er hält

mir eine Banane hin, bei der die Schale rund um die Spitze bräunlich-schwarz verfärbt ist, mit weißen Stellen dazwischen. »Bakterienbefall. Da besteht die Gefahr, dass auch das Fruchtfleisch betroffen ist.«



Strenge Kontrollen: Nur Bananen, die alle Vorschriften der EU erfüllen, dürfen importiert werden.

Mit einem Taschenmesser schneidet van Ederen die Banane der Länge nach auf und klappt sie auseinander. Das weiße Fruchtfleisch glänzt, eine zähe Flüssigkeit tropft herab – Latex, wie ich erfahre. Wenn es austritt und trocknet, verfärbt es sich braun – so wie man es von den Enden der Bananen kennt, an denen die Fruchtstände nach der Ernte in verbraucherfreundliche Bündel zerschnitten wurden. Für Kontrolleure wie van Ederen liefert es aber auch einen wichtigen Hinweis auf die korrekte Kühlung beim Transport: »Durch das Latex verfärben sich die Schalen grau, wenn die Bananen zu kalt gelagert oder zu früh aus der Reifung geholt werden«, so van Ederen. »Schön gelb und reif werden solche Bananen dann nicht mehr.« Er wendet

sich wieder der Banane mit Bakterienbefall zu. »Aber bei dieser hier ist das Fruchtfleisch nicht befallen. Sofern wir nicht noch mehr solche Bananen finden, scheint die Lieferung in Ordnung zu sein.« Ob ich einmal kosten möchte, fragt van Ederen und hält mir ein Stück weißes Fruchtfleisch entgegen. Ich zögere, beiße dann eine winzige Ecke ab – und spucke die bittere, kalte Masse sofort wieder aus. »Essen kann man die Früchte jetzt noch nicht«, lacht van Ederen. Die Bananen wandeln erst während der Reifung die in ihnen enthaltene Stärke in Fruchtzucker um.

Einen Teil seiner Stichproben sendet van Ederen anschließend an ein Lebensmittellabor in der Nähe. »Um sicherzugehen, dass die Pestizidrückstände auf den Schalen die zulässige Höchstmenge nicht überschreiten«, sagt er. Das Ergebnis erhielten anschließend die Supermärkte, um es in eigenen Stichproben zu überprüfen. Dabei gehe es vor allem um ein Mittel, das die Bananen vor Pilzbefall beim Transport schützen soll: Der Wirkstoff Thiabendazol werde dafür auf den Plantagen meist eingesetzt. Von der Weltgesundheitsorganisation wird er als nur wenig gefährlich eingestuft. »Alle anderen Pestizide, die auf der Plantage zum Einsatz kommen, verflüchtigen sich vorher schon oder werden abgewaschen«, erklärt van Ederen. In die Frucht selbst gelangten ohnehin keine giftigen Substanzen, erfahre ich – die dicke Schale schütze das Fruchtfleisch gut.

Van Ederen richtet sich bei alledem nach Regeln, die nicht nur für Chiquita gelten, sondern für alle Bananenproduzenten und -importeure in Europa. »Wenn die Bananen nicht den Anforderungen der EU entsprechen, müssen wir sie wegen schlechter Qualität zurückweisen.« Er legt die Bananen vom Tisch wieder in den Karton. »Der Grund sind meist Narben auf der Schale, Flecken oder Verformungen.« Dabei orientiert er sich – neben manch zusätzlicher Anforderung der Supermärkte – an der Bananenverordnung der Europäischen Union, genauer: der Verordnung (EG) Nr. 2257/94 der Kommission



vom 16. September 1994 zur Festsetzung von Qualitätsnormen für Bananen. Für Bananenproduzenten und -importeure ist sie eine Art Bibel. Die Verordnung legt fest, wie eine Banane beschaffen sein muss, damit sie in einem europäischen Geschäft verkauft werden darf: Länge, Dicke und Aussehen sind genau beschrieben. Finden die Kontrolleure in mindestens drei Paletten einer Lieferung einer Plantage jeweils zehn Kartons, die gegen die Auflagen verstoßen, muss die ganze Lieferung vernichtet werden – und wird nicht bezahlt. Die betroffene Plantage wird in einer Liste vermerkt und muss dieselbe Menge Bananen auf eigene Kosten erneut liefern. Kommt von einer Plantage immer wieder mangelhafte Ware, droht im schlimmsten Fall die Auslistung als Lieferant, berichtet van Ederen. Für den betreffenden Betrieb bedeutet es meist das schnelle Ende.

Die Regeln führen nicht nur zu akribischen Prüfungen der gelben Früchte, bevor wir Verbraucher sie erhalten. Sondern auch zu einem gigantischen Müllberg. Insgesamt fallen im Hafen von Antwerpen im Jahr um die 170.000 Bananenkartons bei den Qualitätskontrollen durch, summiert Steven Beuselinck, Mitarbeiter von Sea-Invest. Die Firma betreibt die Terminalanlagen am Leopoldkai im Hafen von Antwerpen; Chiquita und andere Unternehmen wie Dole und Del Monte sind dort nur Pächter – das allerdings seit Jahrzehnten. Rund 3.000 Tonnen Bananen wandern damit allein in Antwerpen jährlich auf den Müll. Das sind 25 Millionen einzelne Früchte. Manchmal entsteht der Schaden erst beim Transport, weil Kartons beim Ausladen beschädigt werden. Oder im Schiff läuft Öl aus und verdreckt die Kartons mitsamt ihrem Inhalt. Aber die meisten Müllbananen scheitern an den strengen EU-Regeln. »Kann man nicht die Kunden davon überzeugen, dass auch äußerlich verformte oder fleckige Bananen im Inneren noch in Ordnung sind?«, frage ich Arno van Ederen. Er nickt. Es gebe dazu immer wieder umfangreiche Tests in Supermärkte, erzählt er. »Aber die Kunden sind nicht bereit,

als »hässlich« empfundene Bananen zu kaufen.« Und die Supermärkte würden sich nicht trauen, solche Bananen überhaupt anzubieten.

Ein wenig kann ich es nachvollziehen – auch ich möchte nicht, dass die Bananen nach einem Tag in der Obstschale braun und matschig sind. Nach meinem Besuch in Antwerpen probiere ich es zu Hause aus: Ich lege Bananen, die leichte Flecken und Kratzer auf der Schale haben, neben lupenrein hellgelbe Früchte. Das Ergebnis: Die fleckigen oder verkratzten Bananen werden gar nicht früher braun und matschig als ihre sauberen Gegenstücke. Sie sehen nur nicht ganz so hübsch aus. Im Geschmack unterscheiden sie sich sowieso nicht. Den Abfallberg in den Bananenhäfen könnte man also leicht reduzieren, wenn Kunden und Supermärkte das Ganze etwas entspannter sähen. Und wenn die strengen EU-Vorschriften für Bananen gelockert würden.

## Zeit ist Geld – auch bei Bananen

»Ungefähr die Hälfte der Lkw fährt nach Deutschland, die andere in die Niederlande und nach Belgien.« Am hinteren Ende des Bananenterminals unterbricht Michel Vanmechelen sein Gespräch mit zwei Fahrern, schüttelt mir die Hand und deutet eine lange Reihe geöffneter Hallentore entlang. Dahinter verlieren sich die offenen Bäuche wartender Lkw im Dunkeln. Vanmechelen betreut die Obst- und Gemüseterminals für Sea-Invest. Den Zugang zu Terminal 220, das sich die Firmen Chiquita und Dole für ihren Bananenimport teilen, hat mir die Pressestelle von Sea-Invest gern gewährt. »Wir haben erst kürzlich sämtliche Abläufe im Terminal modernisiert und einen Großteil automatisiert«, erklärt Vanmechelen. Auf die Neuerungen ist man im Hafen besonders stolz.

Was sich vor meinen Augen abspielt, entspricht dem Motto »Zeit ist Geld«. Gabelstapler setzen die von den Schiffen gehobenen Pa-

letten mit Bananenkartons auf Rollbändern ab. Ein Automat scannt ihren Barcode, daraufhin fahren sie computergesteuert in einen zugewiesenen Bereich im gekühlten Innersten des Terminals, zu dem Menschen keinen Zugang haben. Dort warten die Früchte, bis jemand sie per Computerbefehl abholt. Ab der Ernte können gekühlte Bananen bis zu vier Wochen gut aushalten – also etwa zwei Wochen ab Ankunft im Hafen. Sobald klar ist, wohin die Paletten geliefert werden, und sobald der entsprechende Lkw da ist, fährt das System sie aus dem Kühlbereich zu einer Brüstung am Ende des Terminals. Dort saust ein Gabelstapler heran, der Fahrer scannt den Barcode erneut und bringt die Palette zum passenden Lkw, bevor er sich wieder in das Ballett seiner surrenden und kurvenden Gabelstaplerkollegen einfügt.

»Von hier aus bringen die Fahrer die Bananen in Reifereien in der Nähe der Supermärkte oder Logistikzentren«, erklärt Vanmechelen. »Dort bleiben sie fünf bis acht Tage, je nach Wetter. Wenn es im Sommer warm ist, reift das Obst schnell weiter, und die Leute kaufen bei Hitze weniger Bananen. Sie werden dann tendenziell etwas früher und grüner aus der Reiferei genommen, damit sie im Supermarkt nicht vor sich hingammeln.« In den Kammern der Reifereien – große Hallen, in denen die Bananenkartons parzellenweise hinter Lamellentoren eingeschlossen werden – verteilt ein Ventilator 24 Stunden am Tag gasförmiges Ethylen, so dass es sich durch die Löcher in den Kartons gut um alle Bananen verteilt. Ethylen ist ein ganz besonderes Hormon, das in der Natur in fast allen Pflanzen vorkommt; es steuert Wachstum, Reifung und Alterung der Pflanzen und ihrer Früchte. Auch bei Bananen läuft dieser Prozess normalerweise auf natürliche Weise ab. Beim Transport wird er jedoch unterbrochen und in der Reifekammer dann beschleunigt nachgeholt. »Zu Hause sollte man Bananen allerdings nicht neben Äpfel, Birnen oder Pfirsiche in den Obstkorb legen«, bemerkt Michel Vanmechelen. »Viele Früchte strömen Ethylen aus, und die Bananen werden dadurch schnell überreif.«

Auch in den Kühlschränken gehören sie nicht, erfahre ich – dort ist es zu kalt, die Zellwände werden porös, die Banane reift nicht mehr richtig und verfärbt sich gräulichbraun. Es sind Tipps, die ich seither dankbar beherzige.

Bevor ich Antwerpen verlasse, nimmt Michel Vanmechelen mich noch auf eine Tour durch den Obst- und Gemüsehafen mit. Wir fahren an langen Reihen leerer Container und weiterer Terminals vorbei, an einem der hinteren steigen wir aus und eilen durch den Nieselregen, der inzwischen eingesetzt hat, in die Halle. »Insgesamt bieten wir für Importeure fünf Millionen Kubikmeter überdachten, trockenen Stauraum – das schafft kein anderer europäischer Hafen«, wirbt Vanmechelen für seinen Arbeitsplatz und macht eine Armbewegung in die Halle hinein. »Auf Obst und Gemüse entfallen davon zwei Millionen Kubikmeter Stauraum in gekühlten Lagerhäusern. Und in wiederum etwa drei Viertel davon liegen Bananen.«

Zwei Millionen Kubikmeter, das entspricht knapp dem Volumen der Cheops-Pyramide. Sie stehen nicht nur großen Konzernen wie Chiquita, Dole oder Del Monte zur Verfügung. Während wir im Terminal an langen Regalreihen voller Bananenkisten vorbeigehen, berichtet Vanmechelen von einem Trend, den sie bei Bananen seit einigen Jahren im Hafen beobachten: »Es kommen immer mehr Lieferungen kleiner Produzenten bei uns an. Die Namen kann ich mir zum Teil gar nicht merken, denn oft verschwinden sie nach kurzer Zeit wieder vom Markt, und neue kommen hinzu. Aber gerade in Lateinamerika machen sie sich gegenseitig Konkurrenz und unterbieten die großen Produzenten bei den Preisen.« Laut Vanmechelen sind die Billigproduzenten einer der Gründe, weshalb die Marktanteile von Chiquita, Dole und Del Monte so stark gesunken sind.

In der Halle stehen Kisten mit Aufschriften aus Kolumbien, Ecuador oder Costa Rica. Bisher sei noch nicht klar, an welche Kunden sie gehen, so Vanmechelen: »Auf dem Bananenmarkt herrscht oft ein



Ein Viertel aller in Deutschland konsumierten Bananen stammt aus Costa Rica in Mittelamerika.

ziemliches Überangebot, weil die kleinen Produzenten mehr liefern, als von den Supermärkten bestellt wurde. Dann geht das Feilschen los.« Die Einkäufer der Supermärkte und Discounter verlangten von den Importeuren möglichst niedrige Preise, so Vanmechelen. »Und die sind bei den zusätzlich produzierten Bananen einfacher zu erzielen als bei vorbestellten Mengen fester Lieferanten.« In der Branche nennen sie diese Bananen »vagabundierende Mengen«. Oft kommen noch sogenannte Jobber-Bananen hinzu, die in anderen europäischen Häfen nicht verkauft wurden, per Lkw nach Antwerpen gelangen und dort auf Abnehmer hoffen. »Meistens finden sich bald Käufer für sie, vor allem in Deutschland«, so Vanmechelen. Schließlich würden dort bekanntermaßen besonders viele Bananen gegessen – zu besonders niedrigen Preisen.

Das Phänomen der Billigbananen greife aber auch auf andere europäische Länder über. Sehr zur Sorge von Johan Claes, dem Chef von Sea-Invest. »Wir blicken in eine unklare Zukunft«, schildert er es in einem Interview mit dem Branchenportal *Fresh Plaza*. »Der Ein-

zelhandel in der EU stellt immer höhere Anforderungen an Bananen, will aber weniger für das Obst bezahlen.« Einige Anbauländer konzentrierten sich deshalb bereits stärker auf den Nahen Osten und andere Regionen der Welt. »Wir müssen in Europa mehr für solche Produkte zahlen, denn sonst werden sie uns bald gar nicht mehr geliefert«, befürchtet Claes.

Keine Bananen mehr, weil Europas Supermärkte und Discounter zu wenig für sie bezahlen? Droht so etwas wirklich? Vanmechelen glaubt, dass es zwar nicht sofort so weit sein wird, aber die Tendenz sei da.

Im Nieselregen mache ich mich auf den Rückweg nach Berlin. Während die *Chiquita Italia* weiter gelöscht und in wenigen Tagen für ihre Rückfahrt beladen wird – viele Bananenfrachter nehmen dann Autos oder Maschinenteile an Bord –, bereite ich mich ebenfalls auf eine Reise in die Tropen vor. Ich habe immer mehr Fragen im Gepäck: Wie kommen die Produzenten vor Ort mit den niedrigen Preisen auf dem Bananenmarkt zurecht? Wie arbeiten sie, um gleichzeitig den hohen Anforderungen europäischer Importeure gerecht zu werden? Und wie geht es auf den Plantagen von Chiquita tatsächlich zu? Hat der einst als ausbeuterisch verschriene Bananenkonzern wirklich einen so starken Wandel vollzogen, wie er es von sich behauptet?

Als Ziel meiner Reise habe ich Costa Rica ausgewählt. Ein Viertel aller Bananen, die in Deutschland verzehrt werden, stammt von dort. Zudem wurde die Bananenindustrie vor fast 120 Jahren in diesem kleinen zentralamerikanischen Land erfunden – und heute entscheidet sich dort, wie es mit den gelben Früchten weitergeht. In der Branche gilt Costa Rica als eine Art Zukunftslabor für die Bananenindustrie: Was dort funktioniert, kann auch anderswo klappen. Was dort scheitert, hat auch in anderen Ländern kaum eine Chance. Ich will mir ansehen, was es damit auf sich hat.