

Engmaschige Netze sind die Lösung

KIRSCHESSIGFLIEGE BEAT FELDER AUS SURSEE ZÄHLT AUF MEHRERE MASSNAHMEN, EINE WIRKT BESONDERS

Das Wetter und die Temperaturen stimmten in diesem Weinjahr. Spielverderber könnte aber die Kirschessigfliege sein. Der Surseer Beat Felder hat erstmals ein wirksames Gegenmittel.

Beat Felder nimmt den Refraktometer zur Hand, legt eine einzelne Traube hinein und lächelt. «98 Oechsle.» Eine zweite Traube zeigt 105 Oechsle an. Der Surseer Winzer und Spezialkulturen-Experte rechnet mit einem Durchschnitt von 100 Oechsle in dieser Erntezeit. Damit kann er wieder beste Weine kelteren.

«So viele wie noch nie»

Selbstverständlich ist das nicht. Die Kirschessigfliege aus China hat sich in der Schweiz festgebissen und greift die einheimischen Früchte an: Zwetschen, Kirschen, Beeren. Seit zwei, drei Wochen wüten die vermehrungsfreudigen Tierchen auch in Rebbergen. 2014 versuchte Beat Felder, ihnen mit Kalk zu begegnen. «Die Resultate waren sehr gut. Bakterien und Pilze, welche die Fliege anziehen, konnten wir eindämmen», erklärt er. Kurz vor der Traubenernte hat er gespritzt, das Mittel sei nur zu Versuchszwecken bewilligt, aber unproblematisch. Dass die Kirschessigfliege dennoch in der Region lebt, zeigen die im Weinberg Mariazell aufgestellten Fallen, in denen man wöchentlich 250 bis 350 Fliegen findet. «So viele wie noch nie», klärt Felder auf. Trotz des flächendeckenden Grossantritts des asiatischen Vielfrasses erlitt er bis jetzt keinen Schaden. Das verdankt Beat Felder auch einer neuen Methode, auf die ihn ein ehemaliger Thurgauer Rebbaukommissär aufmerksam gemacht hat. Dieser importierte für seine Tafeltrauben aus China ganz feinmaschige Säcke. Bislang hängen in den Rebbergen nur Netze,



Beat Felder packt kurz vor der Ernte seine Solaris-Trauben aus dem Netz aus, die er vier Wochen vorher in der Traubenzone aufgehängt hat.

FOTO THOMAS STILLHART

um die Vögel abzuhalten. Die chinesischen Traubenproduzenten haben aber Erfahrung mit der Kirschessigfliege. Maximum 0,8 Millimeter breit sind die Löcher in diesen Netzen. Genug, dass Pflanzenbehandlungsmittel und Licht hindurchkommen, zu wenig jedoch für die nimmersatte Kirschessigfliege. «Das ist ein 100-Prozent-Schutz. Bekannt sind diese Netze zur Volleinnetzung bereits bei Beeren und Kirschen, so auch bei Christian Steiger in seiner

Kirschenanlage in Büron», verrät Beat Felder.

Weintrauben einzeln eingepackt

Er verwendet im Weinberg Mariazell dabei zweierlei Netze: Einerseits sind es Netze ab Band mit einer Breite von einem Meter. Mit diesen Netzbändern hüllte er die Traubenzone der Rebstöcke vier Wochen vor der Ernte komplett ein. Die Blätter sind nicht geschützt, werden aber von der Fliege verschmäht. Zweitens hat Beat Felder

verschieden farbige Netzsäcklein bestellt. Jede Weintraube packt er damit einzeln ein. «Diese Säcklein sind auch für die Pergola oder im Hausgarten geeignet», sagt er. Beide Varianten – ob Netz ab Band oder Netz als Säcklein – seien geeignet für den Schutz vor der Kirschessigfliege, beide Arten seien auch absolut neu im Rebbau. In der Branche hatte man Angst, dass die Fäulnis der Trauben gefördert und die Reife verzögert werden. Dem war nicht so.

THOMAS STILLHART

Bundesrat will SBB nicht dreinreden

BAHNHOF NOTTWIL Die Schliessung des Bahnhofs Nottwil führte zu Vorstössen der Nationalräte Albert Vitali und Leo Müller. Sie blitzten jedoch bei Verkehrsministerin Doris Leuthard ab.

Die Kündigung der Partnerschaft mit den privaten Stationshaltern durch die SBB, die auch zur Schliessung des Billettschalters im Bahnhof Nottwil auf Ende 2017 führt (diese Zeitung berichtete), gab auch im Bundeshaus zu reden: Sowohl Albert Vitali (FDP, Oberkirch) als auch Leo Müller (CVP, Ruswil) nutzten am vergangenen Montag die Fragestunde im Nationalrat, um die Schliessung des Nottwiler Bahnhofs zur Sprache zu bringen. Nottwil sei der Standort der Privatklinik Schweizer Paraplegiker-Zentrum, die neben der Gemeinde Nottwil und dem Seminarhotel Sempachersee auch das Defizit trage, betonte Vitali und stellte folgende zwei Fragen:

- Gehört es nicht auch zum Service public, sich für Minderheiten einzusetzen?
- Ist der Bundesrat bereit, sich für den Bahnschalter Nottwil einzusetzen und mit der SBB das Gespräch zu suchen?

Ins gleiche Horn stiess Müller. Das Sparargument der SBB treffe beim Bahnhof Nottwil nicht zu, da das Defizit durch die IG Bahnhof Nottwil getragen werde, machte er geltend. Auch er stellte zwei Fragen:

- Was ist der wahre Grund für diesen Leistungsabbau?
- Ist der Bundesrat bereit, sich für den Service public einzusetzen?

«Der Entscheid der SBB, den Billettverkauf durch Dritte einzustellen, fällt in die operative Tätigkeit des Unternehmens, auf die der Bundesrat keinen Einfluss nimmt», gab Verkehrsministerin Doris Leuthard unter anderem zur Antwort. Vitali zeigt sich enttäuscht darüber: «Ich finde es schade, dass der Bundesrat sich nicht einmal für ein Gespräch mit der SBB zur Verfügung stellt.» **DZ**

Guter Ansatz, aber noch nicht das Gelbe vom Ei

MIV-KONZEPT/VELONETZPLANUNG ERSTE REAKTIONEN ZEIGEN, DASS DIE MEINUNGEN ÜBER DIE STOSSRICHTUNGEN AUSEINANDERGEHEN

Die Diskussion zu den im MIV-Konzept und in der Velonetzplanung von Sursee Plus empfohlenen Massnahmen ist lanciert: Für die einen stimmen die Stossrichtungen, für die anderen lösen sie die Kernprobleme nicht.

Dass in der Region Sursee in den kommenden Jahren der Verkehr auf den Strassen weiter zunehmen wird, ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Darüber herrscht Konsens allenthalben. Lösungsmöglichkeiten hat die Zentrumsregion Sursee Plus vergangene Woche mit dem Konzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und der Velonetzplanung aufgezeigt und gleichzeitig das Mitwirkungsverfahren lanciert. Beim MIV liegt die bevorzugte Stossrichtung in der Optimierung der bestehenden Infrastruktur, ergänzt durch den Ausbau der Ringstrasse mit Untertunnelung der Kreisel Bifang und Schlottermilch für den Durchgangsverkehr. Die Velonetzplanung wiederum will mit einer Entschärfung gefährlicher Stellen, «Premiumrouten» auf den wichtigen Achsen und einer optimierten Parkierung das Velofahren in und um Sursee attraktiver machen (siehe auch Ausgaben vom 25. August und 22. September).

Dosierung führt zu Umwegverkehr

Bereits an der Infoveranstaltung von Sursee Plus zeichnete sich ab, dass die Meinungen namentlich beim MIV-Konzept kontrovers sind. Zweifel daran, dass sich die Verkehrsprobleme in den Hauptverkehrszeiten durch die vom Planungsbüro empfohlenen Massnahmen lösen lassen, hegt der Präsident des Vereins Gewerbe Region Sursee



Wie man den zunehmenden Verkehr in den Griff bekommen könnte, zeigen aktuelle Planungen der Zentrumsregion Sursee auf. In Bezug auf die Tauglichkeit der bevorzugten Stossrichtungen gehen die Meinungen auseinander. FOTO ANA BIRCHLER-CRUZ/ARCHIV

(GRS), Andreas Birrer. «Es wird sehr schwierig sein, die Untertunnelung der beiden Kreisel, die Zufahrten zur Surseepark-Tiefgarage beziehungsweise die Fussgängerunterführung Schlottermilch und dann noch separate Busspuren unter einen Hut zu bringen», ist er überzeugt. Gar nichts anfangen kann er mit dem Vorschlag von ampelgesteuerten Dosierungssystemen: «Diese kurbeln nur den Umwegverkehr über Ausweichrouten durch Nachbargemeinden

an und führen dadurch zu Effekten, die man eigentlich vermeiden möchte.» Mehr Positives als beim MIV-Konzept kann GRS-Präsident Andreas Birrer der Velonetzplanung abgewinnen: «Der Status quo in Sursee ist im Vergleich zu anderen Städten sicher nicht befriedigend – und Handlungsbedarf an neuralgischen Stellen vorhanden.»

Umfahrungen lösen Problem nicht Einverstanden mit der vom Planungs-

büro favorisierten Stossrichtung im MIV-Konzept zeigt sich die Surseer SP-Kantonsrätin Yvonne Zemp. «Grossräumige Umfahrungen lösen das Kernproblem der Engpässe nicht wirklich», sagt sie. Eine Knacknuss angesichts der engen Platzverhältnisse erblickt auch die öV-Koordinatorin der Region Sursee-Mittelland in der öV-Bevorzugung. «Würden kurze Strecken öfter zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, nähme dies Druck auf

Infrastrukturausbauten weg, ist Zemp überzeugt. Allerdings würden die gefährlichen Situationen an den wichtigen Knoten Familien vom Velofahren abhalten. «Es braucht daher dringend die Trennung von motorisiertem und Veloverkehr, eine bessere Signalisierung und vor allem eine Erhöhung der Sicherheit», unterstützt sie die Ziele der Velonetzplanung.

Kleine, aber intelligente Schritte

Er sei glücklich darüber, dass die bevorzugte Strategie des MIV-Konzepts ohne Grossprojekt für 300 Millionen Franken auskomme, lässt Alfred Steiner, Vorstandsmitglied von Pro Velo Sursee, durchblicken. «Mit kleinen, aber intelligenten Schritten kommt man sicher weiter», ist er überzeugt. Am effizientesten wäre seiner Ansicht nach, wenn sich der Anteil des MIV am Modalsplit verkleinern liesse. «Das Bewusstsein tut Not, dass wir in Sursee nur überleben können, wenn mehr Leute Velo fahren», glaubt Steiner. Er unterstützt denn auch sowohl die Stossrichtung des MIV-Konzepts als auch jene der Velonetzplanung. «Wie viel davon politisch überlebt, ist dann allerdings eine andere Frage», gibt der passionierte Velofahrer zu bedenken. Und wie bei allem liege letztlich der Teufel im Detail. So etwa bei der Veloparkierung, die nur funktionieren, wenn man das Velo möglichst nahe am Bestimmungsort abstellen könne. «Und bei unserer Forderung nach einer qualitativen Veloabstellanlage am Bahnhof Sursee spüren wir überhaupt kein Entgegenkommen.» Die Planung weise wohl in die richtige Richtung, doch es fehle noch immer eine konkrete Umsetzungsstrategie.

DANIEL ZUMBÜHL