

Lastwagen mit Pflanzenöl betanken

Die neuen Fahrzeuge der Wanner Transporte AG laufen sowohl mit Diesel als auch mit synthetischem Kraftstoff. Die drei Inhaber möchten wegkommen von fossilen Brennstoffen – und den CO₂-Ausstoss verringern.

Kay Fehr

BEGGINEN. Vier brandneue Sattelschlepper konnte die Wanner Transporte AG gestern am späten Nachmittag in ihrer Werkstatt in Beggingen präsentieren – eigentlich waren deren fünf bestellt worden, der Letzte könne aber erst nächsten Monat geliefert werden, sagt Geschäftsführer Roman Wanner. «Die Lieferketten sind aktuell einfach nicht sehr zuverlässig.» Immerhin seien vier nun vor Ort und einsatzbereit; eigentlich hätten sie schon im Juni beim Logistikunternehmen eintreffen sollen. «Unsere vorherigen Lastwagen sind zwar noch nicht schrottreif, aber unser Fuhrpark soll immer auf dem neusten Stand der Technik sein», sagt Roman Wanner. Seit zehn Jahren führt er den Betrieb gemeinsam mit Flavia und Reto Wanner in der vierten Generation.

Synthetischer Treibstoff im Tank

Das Unternehmen fährt eine aggressive Fahrzeugstrategie: Alle fünf Jahre werden die Lastwagen und Sattelschlepper durch modernere Fahrzeuge ersetzt. «Eine neue Generation von Fahrzeugen verbraucht etwa zehn Prozent weniger Treibstoff», so Verwaltungsratspräsident Reto Wanner. So soll der CO₂-Ausstoss Jahr für Jahr verringert werden. Als ihr Urgrossvater das Unternehmen im 19. Jahrhundert gegründet hatte, transportierte er noch mit Ross und Wagen. Ab 1936 hielt die Dieselmotortechnik Einzug. Mittlerweile sei die Zeit reif für alternative Kraftstoffe: Mit den fünf neuen Sattelschleppern will das Unternehmen nochmals einen Schritt weiter gehen. «Die Renault Trucks werden mit synthetischem Treibstoff betrieben. Dabei wird Erdöl durch eine andere Rohstoffquelle wie Pflanzen- oder Tieröl ersetzt», erklärt Reto Wanner. Somit könne erreicht werden, dass die neuen Sattelschlepper CO₂-neutral unterwegs seien.

Im Gegensatz zu einem Elektromotor könnten damit auch grosse Distanzen zurückgelegt werden, der Tank hat ein Fassungsvermögen von 550 Litern. Der Nachteil: Ein Tankstellennetzwerk ist in der Schweiz bislang nicht vorhanden. «Die alternativen Antriebstechnologien stecken noch in den Kinderschuhen – und die synthetischen Kraftstoffe sind bislang die einzigen, die unseren Ansprüchen als Transportunternehmen genügen», sagt Roman Wanner. Sollte der synthetische Kraftstoff einmal zur Neige gehen, könne auch gewöhnlicher Diesel getankt werden. «Das soll aber die Ausnahme sein. Ziel ist es, zumindest



Roman, Flavia und Reto Wanner (v.l.) setzen bei ihren Neuanschaffungen auf synthetischen Kraftstoff.

BILD KAY FEHR

«Jetzt ist der Staat gefordert, die benötigte Infrastruktur bereitzustellen.»

Reto Wanner
Verwaltungsratspräsident

bei den fünf neuen Fahrzeugen keine fossilen Brennstoffe mehr zu benötigen», so Roman Wanner. Bei einem Fuhrpark von bald 30 Fahrzeugen mache das bereits einen grossen Unterschied, und die älteren Modelle würden ebenfalls nach und nach ersetzt. «Jetzt ist der Staat gefordert, die benötigte Infrastruktur bereitzustellen», fügt Reto Wanner an.

«Nicht weniger Arbeit als zuvor»

Zusätzlich zu den fünf Renaults hat die Wanner Transporte AG auch weitere Mitarbeitende angestellt. «Die Suche gestaltet sich zwar nicht ganz einfach, aber man findet gute Leute», sagt Roman Wanner – vom Fachkräftemangel spürt man zumindest in der Begginer Werkstatt grade nichts. «Auch die Lieferengpässe betreffen uns aktuell kaum, wir haben nicht weniger Arbeit als zuvor.» Mit Blick auf den Winter und eine mögliche Strom- und Gasmangellage, könne sich dies aber auch schnell wieder ändern, sagt Roman Wanner.

Die Sattelschlepper werden für den internationalen Transport eingesetzt. Ab September braucht das Unternehmen aber sieben zusätzliche LKW: Ein Grossauftrag für den Transport von Backsteinen konnte an Land gezogen werden. «Vier Lastwagen werden wir kaufen, die drei restlichen werden uns Subunternehmen zur Verfügung stellen», sagt Reto Wanner.

Die Sattelschlepper werden für den internationalen Transport eingesetzt. Ab September braucht das Unternehmen aber sieben zusätzliche LKW: Ein Grossauftrag für den Transport von Backsteinen konnte an Land gezogen werden. «Vier Lastwagen werden wir kaufen, die drei restlichen werden uns Subunternehmen zur Verfügung stellen», sagt Reto Wanner.

Journal

Vollsperrung Rudolfingerstrasse

TRÜLLIKON. Um die Schulwegsicherheit an der Rudolfingerstrasse zu erhöhen, hat das kantonale Tiefbauamt das Trottoir zwischen der westlichen Einmündung Sperdiklerstrasse und dem Primarschulhaus Trüllikon verbreitert. Zugleich wurden die Bushaltestellen «Kindergarten» hindernisfrei ausgebaut und der dazugehörige Fussgängerübergang leicht angepasst. Zudem wurde die Rudolfingerstrasse sowie ein Teil der Sperdiklerstrasse instand gesetzt. Für den abschliessenden Einbau der obersten Belagsschicht muss aus Gründen der Einbauqualität und der Arbeitssicherheit die Rudolfingerstrasse im Bereich der Bushaltestelle Kindergarten sowie die westliche Einmündung der Sperdiklerstrasse für sämtlichen Verkehr gesperrt werden. Die Vollsperrung beginnt am Freitag, 19. August, 12.00 Uhr, und dauert bis Montag, 22. August 2022, 04.30 Uhr.

Polizeimeldungen

Lastwagenfahrer viel zu lange unterwegs

THAYNGEN. Anlässlich einer mobilen Schwerverkehrskontrolle an der Zollstrasse in Thayngen kontrollierten Mitarbeiter der Schaffhauser Polizei am Mittwoch einen Sattelzug mit Schweizer Kontrollschildern, der durch einen 39-jährigen Italiener gelenkt wurde. Bei den Lenk-/Arbeits- und Ruhezeiten (ARV1) wurde festgestellt, dass der Chauffeur im Zeitraum vom 13. Juli bis zum Kontrolltag eine Fahrstrecke von rund 7000 Kilometern auswies. Die Überprüfung der tatsächlich zurückgelegten Fahrkilometer des Sattelzuges ergab, dass dieses Fahrzeug zusätzlich noch 10605 Kilometer ohne eingelegte Fahrerkarte zurückgelegt hatte. Somit wurden die Tageslenkzeiten von maximal zehn Stunden pro Tag massiv überschritten. Er lenkte das Fahrzeug 42, 43 und sogar 57 Stunden ohne ordentliche Ruhezeit. Der fehlbare Fahrer wurde angezeigt. (r.)

Der einst gefährlichste Rebschädling ist zurück

In Benken kann man auf dem Laub von alten europäischen Traubensorten den Befall durch Rebläuse feststellen – vorerst stellen diese keine Gefahr dar.

Roland Müller

BENKEN. Bei Rebarbeiten in Benken ist ein ganz alter unerwünschter Einwanderer aus der Tierwelt, ein Neozoon, entdeckt worden. Rebläuse haben auf Rebblättern ihre Eiablage vorgenommen; die gallenartigen Gebilde an der Blattunterseite sind gut erkennlich. Die Rebläuse wurden auf europäischen Rebsorten französischen Ursprungs, wie dem Léon Millot und Maréchal Foch gefunden, wobei man schon vor über 20 Jahren gleiche Funde in anderen Weinländer Reblagen machen konnte.

Die Reblaus konnte in den vergangenen über 140 Jahren mit direkt umgesetzten Kulturmassnahmen in Schach gehalten werden – mit der konsequenten Verwendung von veredelten Reben mit aufgepfropftem Edelreis, für welche man beim Wurzelwachstum reblausresistente amerikanische Unterlagen verwendete.

Damit konnte die Reblaus besiegt, aber nicht ausgerottet werden. Ein gewisses Risiko für den Befall von wurzelrechten europäischen Reben besteht weiterhin, vor allem in Deutschland

wird die mögliche Präsenz rigoros beobachtet. Werden beispielsweise abgehende Stöcke in älteren Rebständen durch einen Ableger des Nachbarstockes ersetzt, so können deren Wurzeln für die Reblaus ein gefundenes Fressen darstellen. Diese bei uns weitverbreitete Methode ist hingegen in Deutschland strikte verboten und wird mit hohen Bussen geahndet. Doch auch in Rebbergen, welche wie in vielen deutschen Steillagen ganz der Natur überlassen und als Drieschen bezeichnet werden, droht eine solche Gefahr.

Überleben dank Dampfschiff

Deutlich schnellere Dampfschiff-Transporte aus dem fernen Amerika nach Europa, vor allem nach England und Frankreich, machten es ab 1850 möglich, dass amerikanische Rebläuse an eigentlich als Zierpflanzen eingeführten bewurzelten Amerikanerreben die Überseefahrt überleben konnten. Dem invasiven Schädling gefiel es in der Alten Welt sehr gut. Aus den grossen Gärten und Parks begann er sich nun auch in den Rebbergen zu vermehren.

Erste Schäden wurden um 1862 in Weingärten im südlichen Rhonetal in Frankreich entdeckt. Jährlich breitete sich nun der Schädling um 10 bis 25 Kilometer aus und vernichtete allein bis um 1885 in Frankreich weit über zwei Millionen Hektar Reben. In Deutschland stellte man erste Rebläuse 1874 in der

Nähe von Bonn fest. Im Kanton Zürich wurde die Reblaus erstmals am 15. Juni 1886 in Winkel bei Bülach entdeckt; zwölf Jahre, nachdem sie 1874 erstmals in der Schweiz, im Kanton Genf, aufgetreten war.

Der Bezirk Andelfingen blieb fast vollständig verschont. Einzig 1894 wurde ein Befall in Humlikon festgestellt. Weitere Reblausherde folgten am südlichen Rand des Weinlandes in Neftenbach (1912), Dättlikon (1912) und Dinhard (1929). Im Kanton Schaffhausen wurde

die Reblaus einzig 1948 und 1949 in Trasadungen und Hallau festgestellt.

Angriff von zwei Seiten

Nach der Überwinterung unter der Rebenrinde als Winterei, aus dem im Frühling die Stammutter schlüpft, beginnt der biologische Lebenszyklus der kleinen, kaum einen Millimeter grossen Laus. Sie sticht die Blätter an und scheidet einen speziellen Speichel aus, was zu Gallen auf der Blattunterseite führt. Darin legt sie ihre Eier ab.



Reblaus-Eier auf einem Rebblatt.

BILD ROLAND MÜLLER

Aus diesen schlüpfen die Jungläuse. Aus ihnen werden in vier bis sieben Generationen wieder Blattläuse, die sich vorerst auf den Blättern weiterentwickeln. Ein kleiner, morphologisch unterscheidbarer Reblausstyp wandert im Verlauf der Vegetationsperiode in den Wurzelbereich ab – hier wird er zur ersten Gefahr für die Reben.

Die wenigen in den Boden eingetauchten Rebläuse bilden wiederum mehrere Generationen. Im Laufe des Sommers verlassen einige als geflügelte Wurzelläuse – auch als Wanderläuse bezeichnet – den Boden. Sie fliegen wieder auf die Rebstöcke, wo sie zwei unterschiedliche Eitypen ablegen, aus welchen Männchen und Weibchen schlüpfen. Diese wiederum paaren sich nochmals und das Weibchen legt ein Ei unter der Rinde des Stocks ab.

Lässt dieser Schädling seinen Speichel in die Saftbahnen fliessen, so ist dies für diese Rebstöcke das Todesurteil. An den Einstichstellen bilden sich gallenartige Geschwulste, welche die Funktionsweisen der Wurzeln massiv beeinträchtigen. Als Folge sterben diese und somit auch die Reben, ab. An Wurzeln, welche aus Holz von amerikanischen Rebsorten wachsen und als Unterlage für europäische Reben verwendet werden, hat das Insekt aber kein Interesse, sodass mit dieser vegetativen Methode der Reberedelung die Reblaus in Schach gehalten werden kann.