



Konrad Pagitz (Universität Innsbruck) sowie Dr. Franz Essl und Dr. Wolfgang Rabitsch (Umweltbundesamt) zusammen.

Für die Zukunft sind EU-weit rechtliche Regelungen zu erwarten, die u.a. die Haftungsfrage für Schäden klären sollen. Denn eini-

ge besonders problematische invasive Arten (insgesamt 14 Neophyten) verursachen bereits jetzt hohe Kosten durch Bekämpfungsmaßnahmen, Schäden in der Land- und Forstwirtschaft, der Wasserwirtschaft, der Fischerei etc.. Eine 2009 für die EU erstellte Studie

des Instituts für Europäische Umweltpolitik schätzt die jährlichen Beträge zur Schadensbegrenzung auf mindestens 12 Mrd EUR. Die Problematik der Neobiota zeigt auch, dass es völlig unmöglich ist, die unkontrollierte Ausbreitung von „andersartigen“ Organismen zu verhindern, während die Vertreter der Gentechnik-Landwirtschaft immer noch davon überzeugt sind, dass sie ihre Mutanten zügeln können. □

*ESSL & RABITSCH 2002

Vegetationskontrolle

Sicherheit und technische Zuverlässigkeit stehen bei den ÖBB an erster Stelle. Deshalb werden Gleiskörper und Zugänge zu Bahnhöfen und Haltepunkten regelmäßig von Bewuchs freigehalten.

Vielleicht fragen Sie jetzt: Können zarte Pflanzen wirklich den Zugverkehr beeinträchtigen? Was für Bahnreisende als Kulisse schön anzusehen ist, ist im Gleisbereich ein Sicherheitsrisiko: Regenwasser kann nicht mehr ungehindert abfließen und beeinträchtigt damit die Funktion des Gleisbettes und auch die Fahrtgeschwindigkeit. Außerdem muss zu jeder Zeit die freie Sicht auf Signale gewährleistet sein. Bei den Arbeiten im Gleisbereich soll auch niemand über Pflanzen stolpern und sein Leben gefährden. Die gesetzlichen und betrieblichen Vorgaben führten dazu, dass bei den ÖBB fast ausschließlich Blattherbizide zum Einsatz gelangen.

Spritzzug – ein High-Tech-Fahrzeug

Seit 2006 kommt für die Bekämpfung des Bewuchses ein eigens konstruierter Spritzzug zum Einsatz. Dieser teilt den Gleisbereich in neun, mit einer Kamera überwachte Teilabschnitte. Aus

den gewonnenen Bildern ermittelt ein Computer das Mischungsverhältnis des Blattherbizides und wie viel davon bei welchen Spritzdüsen versprüht wird. Dadurch werden nur Bereiche mit störendem Bewuchs besprüht, was den Verbrauch um gut 40 % reduziert. Gesprüht wird nur in der Wachstumsphase, aber noch vor der Blüte (Ende April, Anfang Mai) – außer bei starkem Wind, bei Regenwetter oder während langer Trockenperioden. Ausgenommen sind Quelleneinzugs- und Wasserschutzgebiete.

Außerhalb des Gleiskörpers kommen Mähmaschinen zum Einsatz. Eine besondere Herausforderung ist die Bewirtschaftung von Extensivzonen. Je nach Gelände und Bewuchs muss die Extensivzone alle 5 – 15 Jahre zur Sicherstellung der Streckenverfügbarkeit bearbeitet werden. Oft können schwer zugängliche Steilhänge nur mit Spezialgeräten und Hub-schraubereinsätzen von gefährlichem Bewuchs befreit werden. „Wir durchforsten strategisch



Mähaktion mit dem Zweiwegebagger



rechts und links vom Bahnkörper einen bestimmten Bereich, der je nach Geländeart unterschiedlich definiert ist. Mähen, Mulchen und die Entfernung Umsturz gefährdeter Bäume sichern freie Trassen, erzählt Nikolaus Wahl, ÖBB-Infrastruktur AG. □

Spritzzug im Einsatz: Die kleinen Bilder zeigen die angebrachten Kameras sowie die elektronische Überwachung

© ÖBB/Helmut Haulnlieb

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 2010

Band/Volume: [2010_2](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Vegetationskontrolle 15](#)