

Rebhühner im Liebestaumel

Jetzt die seltenen Feldvögel bei der Balz beobachten

Partnersuche mit Leidenschaft, aber immer in Zeitnot: So lernen sich Rebhühner (*Perdix perdix*) kennen. Pünktlich zum meteorologischen Frühlingsanfang am 10. März sind die seltenen Feldvögel geradezu im Liebestaumel. Noch bis Ende März wird der Traumpartner gesucht: Dafür verlassen die Rebhühner in den frühen Morgen- und Abendstunden für nur sehr kurze Zeit ihre Deckung – dann fühlen sie sich vor Feinden wie den Greifvögeln sicher. Rebhühner haben in gewisser Weise das tierische Speeddating perfekt drauf!

Wer in diesen Tagen bei einem Spaziergang auf dem Land das knarrende „Kir-ek“ der Rebhähne zu hören bekommt, kann sich glücklich schätzen: Er erlebt dann hautnah die Balz. Die Hähne locken die Hennen mit diesem weithin hörbaren Ruf und stecken ihr Revier ab. „Leider kann man die balzenden Rebhühner heute seltener vernehmen“, sagt Dr. Andreas Kinser von der Deutschen Wildtier Stiftung. „Europaweit hat ihr Bestand seit 1980 abgenommen.“

Die guten Zeiten der Rebhühner endeten in den 1970er Jahren;

durch Veränderungen in der Landwirtschaft wurde ihr Leben härter. Es klingt paradox, aber die großen Felder, die heute das Bild bestimmen, engen den Lebensraum der Feldhühner ein. „Grenzlinien, die früher durch strukturreiche Landschaften vorgegeben waren, sind für Rebhühner überlebenswichtig“, sagt Kinser. Zwischen diesen Grenzen finden sie Schutz vor ihren Feinden und Nahrung für die

Küken. „Wildkräuter als Nahrungsquelle verschwinden von der Bildfläche“, sagt der Experte. Insektizide vernichten das Futter der Küken – ohne Insekten als Eiweißlieferanten verhungern sie.

Damit das Rebhuhn wieder auf die Beine kommt, hat die Deutsche Wildtier Stiftung ein Schutzprojekt der Universität Göttingen unterstützt. „Um eine verlässliche Bestandsaufnahme der Rebhühner

im Raum Göttingen zu bekommen, ziehen wir in Teams los und zählen sie nach Sonnenuntergang“, erklärt Projektleiter Dr. Eckhard Gottschalk von der Abteilung Naturschutzbiologie der Universität. Mithilfe eines Lautsprechers werden die Hühner von einem vorher aufgenommenen Balzruf angelockt. Die Rebhuhnkartierung findet auf einer Fläche von rund 100 km² statt. Ziel: „In unseren Untersuchungsgebieten wollen wir in den kommenden Jahren den Lebensraum der Rebhühner verbessern und gleichzeitig ihren Brutbestand regelmäßig ermitteln“, so Gottschalk weiter.

Und wie zählt man Rebhühner? Richtig: Jedes „Kir-ek“ verrät im Frühjahr einen Rebhahn und ein potenzielles Brutpaar.

Auch Landwirte und Jäger sind für das Thema sensibilisiert. Sie legen Blühstreifen zur Nahrungsfindung und Deckung an und bejagen die natürlichen Feinde der Rebhühner.

Der Erlös aus der Landespflanzenbörse (6. bis 7. April) fließt ebenfalls in den Schutz dieser Vögel.



Prächtiger Rebhahn (li.) mit seinem „Gefolge“ Foto: Universität Göttingen

pm
Deutsche Wildtierstiftung
Isa-Maria Kuhn

Forstlicher Wegebau in Schleswig-Holstein und in Deutschland

Förderung bis 70 Prozent möglich

Nach dem Sturm Christian stand in den vergangenen Jahren die Wiederaufforstung der Flächen im Vordergrund der forstlichen Förderung. Seit letztem Jahr werden wieder Projekte im forstlichen Wegebau gefördert. Bei einem fachmännischen Wegebau handelt es sich um eine erhebliche finanzielle Investition, die jedoch über Jahrzehnte genutzt werden kann. Forstlicher Wegebau steht in diesem Jahr zudem im besonderen Fokus der Forstwirtschaft, da es im Juni KWF(Kuratorium für Waldarbeit und Forsttechnik)-Thementage zur Walderschließung im hessischen Riechberg (Knüll) geben wird.

Der Rohstoff Holz ist nicht nur vielseitig nutzbar, sondern auch viel gefragt. Um die im Wald vorhande-

nen Nachwachsen Holzpotenziale nutzen zu können, sind Waldbesitzer auf eine Erschließung der Wälder angewiesen. Dies betrifft einerseits die Anlage von Fahrbereichen, sogenannten Rückegassen, in den Beständen und andererseits die Anlage von Waldwegen für den Holztransport mit dem Lkw. Während Rückegassen unbefestigt und nur mit geländegängigen Fahrzeugen zu befahren sind, werden lkw-fähige Waldwege aufwendiger geplant und mit teilweise erheblichem Materialeinsatz gebaut. Letzteres erfordert auch einen hohen finanziellen Aufwand, der von den Waldbesitzern zu erbringen ist. Mit Förderquoten bis zu 70 % der Nettoausgaben bietet die Förderung einen erheblichen Beitrag zur Realisierung von forstlichen Wegebauprojekten.

Die Erschließung der schleswig-holsteinischen Wälder mit Wegen ist in weiten Bereichen bereits erfolgt und muss lediglich in einzelnen Bereichen von Grund auf ergänzt werden. Häufig finden sich jedoch bestehende Waldwege, die aufgrund der ursprünglichen, Jahrzehnte zurückliegenden Planung nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen. Zudem gibt es zahlreiche Wege oder Wegeabschnitte, die aufgrund der zurückliegenden Nutzung in der Holzabfuhr erheblich an Qualität und Tragfähigkeit eingebüßt haben. Neben tatsächlich vereinzelt Neubauten sind es ebendiese Wegeabschnitte, die nicht mehr den erforderlichen Standards entsprechen und mithilfe von Fördermitteln wieder ertüchtigt werden können.

Grundsätzliches zum Waldwegebau

Angesichts der wassergebundenen Bauweise von Waldwegen, die auf eine Befestigung mit Asphalt oder Beton verzichtet, ist die Wasserführung auf den Wegen von entscheidender Bedeutung. Kann das Wasser nicht schnell vom Weg weggeleitet werden, kommt es zur Durchnäsung des Wegekörpers mit erheblichen Einbußen der Tragfähigkeit. Wird der Weg in diesem Zustand mit Fahrzeugen, insbesondere beladenen Lkw befahren, sind erhebliche Schäden am Weg die Folge. Je nach Witterung können bereits wenige Überfahrten zum Verlust der Befahrbarkeit bis hin zum Festfahren führen. Eine auf-

wendige Instandsetzung des Weges ist die Folge.

Im ersten Schritt ist dabei zu prüfen, ob die Wegetrasse ausreichend frei ist. Reichen Bäume oder Äste in die Fahrbahn hinein, ist nicht nur die Befahrung mit größeren Fahrzeugen erschwert, sondern auch das Abtrocknen des Weges behindert. Insbesondere Laubholzbestände entlang von Wegen reagieren sehr plastisch auf das zusätzliche Lichtangebot auf Wegetrassen und wachsen die Trassen wieder zu. Ist die Trasse auf einer ausreichenden Breite (üblicherweise 6,5 m ohne Bäume) vorhanden, muss der Wegekörper profiliert werden. Hierzu gilt es, durch eine leicht rundliche Oberfläche Wasser vom Weg in die Seitengraben oder zumindest Spitzrinnen abzuleiten. Zudem muss der Weg hiernach verdichtet werden, um einerseits die Tragfähigkeit zu erhöhen und andererseits den oberflächlichen Wasserabfluss zu erleichtern. Dadurch wird das Wasser vom Wegekörper weggeleitet und durchnässt diesen nicht. Allein durch diese Maßnahme erhalten viele Wege auch ohne zusätzlichen Materialeinsatz eine gute Tragfähigkeit, die zumindest bei entsprechender Witterung eine Nutzung für den Pkw- und teilweise auch Lkw-Verkehr ermöglicht.

Bei den allermeisten Wegen müssen zusätzliche Baumaterialien (Schotter) als tragende und abdeckende Schichten eingebracht werden, um die Tragfähigkeit und damit Nutzbarkeit eines Weges über das gesamte Jahr zu gewährleisten. Insbesondere gröbere gebrochene Schottermaterialien erhöhen die



Dieser Weg ist schon stark befahren worden und sollte saniert werden.

Foto: Dr. Jörg Hittenbeck

Tragfähigkeit, erfordern aber auch eine abgestimmte Zusammensetzung aus verschiedenen Korngrößen bis hin zu definierten Feinanteilen. Die Zusammensetzung aus verschiedenen Größen führt dazu, dass die Steine sich untereinander verkeilen und höhere Lasten aufnehmen können. Kies, wie er in Schleswig-Holstein vielerorts auf kurzen Distanzen verfügbar ist, eignet sich aufgrund der runden Form weit weniger für den Wegebau. Dies führt dazu, dass geeignetes Material einerseits teuer am Markt zu bezahlen ist und dieses zudem oftmals auf weiten Transportwegen ins Land kommt. So wird forstliches Wegebauaterial häufig aus Norwegen oder Schottland auf dem Seeweg nach Schleswig-Holstein transportiert.

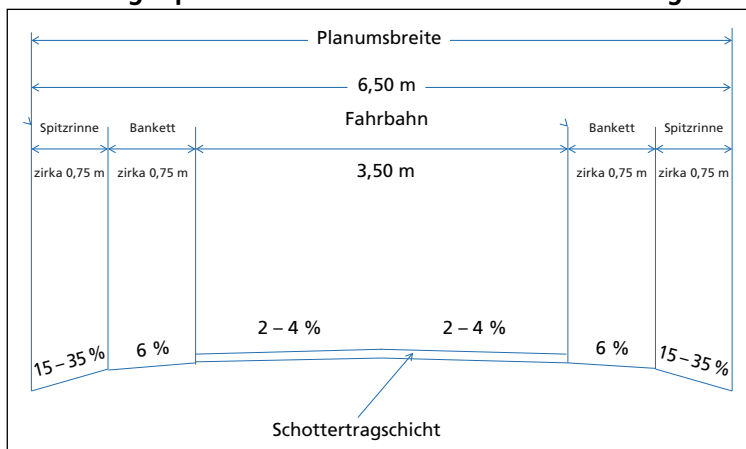
Der fachmännisch geplante und durchgeführte Wegebau ist eine große Investition in einem Forstbetrieb, die jedoch auch für lange Zeiträume genutzt werden kann.

So werden Wegebaumaßnahmen in vielen größeren Betrieben über 30 und mehr Jahre abgeschrieben und auch genutzt. Bei entsprechender Pflege, die insbesondere die Wasserabführung vom Wegekörper im Blick haben sollte, können diese Jahrzehnte halten und für die Holzabfuhr und sonstige betriebliche Arbeiten zur Verfügung stehen. Letzteres kann man erwarten, solange nicht bei feuchter Witterung eine Überbeanspruchung des Weges durch die Holzabfuhr erfolgt. Bei größeren Schadereignissen, wie sie sich bei Sturm Christian gezeigt haben, oder durch Käferkalamitäten lassen sich eine Überbeanspruchung oder auch die Nutzung bei ungünstigen Witterungsbedingungen natürlich nicht immer ausschließen. Gerade in diesen Situationen ist die Erschließung der Wälder mit geeigneten Wegen jedoch von entscheidender Bedeutung für die Bewirtschaftung und Aufarbeitung.

zweimal treffen, hat in der zweiten Februarwoche die Flächen für die diesjährige Tagung mit praktischen Exkursionsbildern begutachtet. Dabei haben sich viele Länderexperten bereit erklärt, bewährte und neue Arbeitsverfahren sowie die zugehörigen Maschinen für interessierte Tagungsbesucher vorzustellen. Auf den KWF-Thementagen im Juni werden die Besucher neben den Neuerungen der Branche auch einen Wegeneubau in den verschiedenen Stadien gezeigt bekommen sowie klassische Verfahren der Wegeinstandsetzung sehen können. Der Weg in den Knüll (Mittelhessen) zu den KWF-Thementagen zur Walderschließung am 26. und 27. Juni kann sich also auch für interessierte Waldbesitzer lohnen.

Ein weiterer Themenschwerpunkt der Frühjahrssitzung des KWF-Wegebauausschusses waren erneut die Bauwerke im Wald. Viele dieser Bauwerke sind mittlerweile sehr alt und wurden konstruiert unter ganz anderen Annahmen als den heutigen Verhältnissen. Bei vielen Brücken aus dem Beginn des letzten Jahrhunderts waren Lkw mit 40 t Gesamtmasse noch undenkbar und Pferdefuhrwerke die üblichen Transportmittel, um das Holz aus dem Wald zu transportieren. Vorgaben für die Dimensionierung und Tragfähigkeit existierten zu dieser Zeit noch nicht, und so wurden viele dieser Bauwerke nach Gefühl errichtet. Gesetzlich geforderte regelmäßige Überprüfungen offenbaren aktuell vielfältige Missstände bei Brücken und sonstigen Bauwerken im Wald. Dies geht hin bis zur sofortigen Stilllegung von Brücken, was ganze Waldbereiche, aber auch Liegenschaften von anderen Anliegern unzugänglich macht. Brückenneubauten erfordern jedoch insbesondere im Bergland individuelle Lösungen, die nur selten mit standardisierten Bauteilen erfüllt werden können und somit sehr hohe Kosten verursachen. Auch hier zeigt sich, dass die zeitige Pflege den Waldbesitzer langfristig vor hohen Kosten für die Walderschließung bewahrt.

Grafik: Regelquerschnitt – Ebene eines forstlichen Weges



Wegebau auf Bundesebene

Wegebau steht aktuell nicht nur wieder neu im Fokus der forstlichen Förderung, sondern war auch Themenschwerpunkt der in diesem Juni stattfindenden KWF-Thementage. Letztere zielen auf einzelne Fachthemen der Forstwirtschaft und richten sich an entsprechend interessierte Besucher, die hier eine hohe fachliche Dichte erhalten. Der Arbeitsausschuss für Walderschließung im KWF, in dem die Wegebauexperten der Länder sich jährlich

Dr. Jörg Hittenbeck
Landwirtschaftskammer
Tel.: 0 45 51-95 98-23
jhittenbeck@lksh.de