

Rheinessen und Nahetal als Teil eines überregional bedeutsamen Vogelzugkorridors

von **Hans-Georg Folz**

Inhaltsübersicht

Abstract

1. Einleitung, Fragestellung, Ziel
2. Zu erwartende durchschnittliche Zugvogelanzahlen in unserem Raum
3. Zugvogelanzahlen im untersuchten Gebiet
4. Überregionale Bedeutung des „Rheinessen-Nahe-Korridor“
5. Beispiele für Massendurchzug im „Rheinessen-Nahe-Korridor“
6. Faktoren, die eine starke Nutzung des Korridors durch Zugvögel begünstigen
7. Dank
8. Zusammenfassung
9. Literatur

Abstract

Rheinessen and the valley of the river Nahe - as part of a supraregionally important flyway of bird migration

Studies on migrating birds in Rheinessen and the valley of the river Nahe show that, in comparison to other regions, the region is part of a supraregionally important flyway of bird migration, possibly one of the most important flyways of the German inland area.

1. Einleitung, Fragestellung, Ziel

In der Diskussion im Zusammenhang mit bestimmten Planungen, insbesondere der Errichtung von Windenergieanlagen, muss immer wieder beurteilt werden, ob die von der Planung betroffenen Flächen bzw. Standorte innerhalb einer „Hauptvogelzuglinie“ liegen. Es besteht in Rheinland-Pfalz aufgrund fachlicher Erwägungen die Übereinkunft, Standorte von der Windenergienutzung auszuschließen, die von solchen Haupt-

vogelzuglinien berührt sind. Auch nach der aktuell überarbeiteten Fassung des gemeinsamen Rundschreibens rheinland-pfälzischer Ministerien („Rundschreiben zur Beurteilung der Zulässigkeit von Windenergieanlagen“) kommen Hauptvogelzuglinien als Standorte für Windenergieanlagen nicht in Betracht.

In Gesprächen mit Planern und kommunalen Verwaltungsfachleuten wurde dem Verfasser in der Vergangenheit wiederholt deutlich, dass über die Definition dessen, was eine „Hauptvogelzuglinie“ ist, keine einheitliche Auffassung besteht. Verständlicherweise führt für viele der sprachliche Begriff der Vogelzuglinie zur Vorstellung einer tatsächlichen linearen und räumlich festgelegten unsichtbaren „Schnur“, der die Zugvögel exakt und fest determiniert Jahr für Jahr folgen. Daraus resultiert zugleich die Vorstellung, man könne den Verlauf dieser Linie parzellenscharf oder metergenau kartieren, um dann ein paar Meter entfernt davon die gewünschten Planungen zu realisieren.

Aus der Sicht eines Zugvogel-Beobachters, der sich langjährig mit der planmäßigen Erfassung des Vogelzuges über Rheinhessen befasst, ist diese Sichtweise allerdings fachlich sehr problematisch. Der Sachverhalt stellt sich deutlich komplexer dar. Die Zugwege, die von den Vögeln genutzt werden, bilden keineswegs die eine, immer identische Linie, längs derer „die Zugvögel“ ziehen, sondern die Fluglinien ziehender Trupps variieren - abgesehen von artbezogenen Unterschieden - in Abhängigkeit von vielfältigen Faktoren, insbesondere Witterungsfaktoren wie Windrichtung, Windstärke und Luftdruck, sowie einer Fülle zufälliger Ereignisse auf dem Zugweg (vgl. die detaillierten Angaben bei GATTER 2000). Dabei entsteht im Luftraum über den betroffenen Flächen eine komplexe Bündelung von „Zuglinien“, die zusammengenommen ein Gebilde entstehen lassen, das man besser mit dem Wort „Zugkorridor“ beschreiben kann. Während die einzelnen „Zuglinien“ innerhalb des Korridors variieren, bleibt der Korridor dagegen stabil und lässt sich kartographisch darstellen.

Gleichwohl ist die Regelung, innerhalb von „Hauptvogelzuglinien“ auf die Nutzung von Windenergieanlagen zu verzichten, durchaus sinnvoll und praktikabel. Nur sollte dazu der Begriff der „Linie“ eher zu dem des „Korridors“ erweitert werden, um planerischen Missverständnissen vorzubeugen.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die bisherigen Ergebnisse der Zugvogelzählungen in Rheinhessen und im Nahetal zusammenfassend darzustellen, um die Frage nach der Bedeutung des hier feststellbaren Zugvogelkorridors zu beantworten. Zugunsten der Anschaulichkeit der Ergebnisse soll hier auf eine detaillierte artenbezogene Analyse der zahlreichen Zählungen verzichtet werden. (Eine entsprechende Veröffentlichung der Planbeobachtungen mit den Schwerpunkten Phänologie und Zugbestände ist in Vorbereitung). Hier beschränkt sich die Darstellung bewusst auf die Beschreibung des feststellbaren bevorzugten Zugvogelkorridors Rheinhessen-Nahe und seiner Bedeutung. Geographische Lage, Ausdehnung und Bedeutsamkeit des Korridors sollen wenigstens grob beschrieben werden können, damit die „Hauptvogelzuglinie“ über der Region für künftige Planungen konkreter gefasst werden kann.

2. Zu erwartende durchschnittliche Zugvogelanzahlen in unserem Raum

Bei der Beurteilung der Wertigkeit eines Standortes als Teil eines bedeutsamen Vogelzugweges ist die Frage nach einem fachlich vertretbaren Kriterium zu stellen: Welche Zugvogelanzahlen sollen erreicht werden, um in unserem Raum von einer „Hauptvogelzuglinie“ zu sprechen?

Der übliche Breitfrontzug, der sich unabhängig von vertikalen und horizontalen Verdichtungen über dem mitteleuropäischen Binnenland vollzieht, erreicht in der Regel in der individuenreichsten Zugzeit zwischen September und November Durchschnittswerte von rund 500 ziehenden Individuen, die an einer Zählstelle innerhalb einer Stunde erfasst werden (exemplarische Vergleichswerte siehe in Abb. 1). Selbst an Zählstellen mit einer gewissen geländemorphologisch bedingten Verdichtung des Zuges scheinen außerhalb bevorzugter Korridore Anzahlen von 600 Individuen pro Stunde kaum überschritten zu werden (siehe etwa SARTOR 1998). Aus vorliegenden Veröffentlichungen, die benachbarte Regionen betreffen (SARTOR 1998 im südlichen Nordrhein-Westfalen, STÜBING 2001 in Mittel- und Südhessen, ISSELBÄCHER & ISSELBÄCHER 2001 in weiteren rheinland-pfälzischen Regionen), lassen sich Durchschnittswerte ziehender Vogelindividuen pro Stunde errechnen. Diese Werte lassen den Schluss zu, dass ein durchschnittlicher Erwartungswert an einer Zählstelle in dieser Region außerhalb bevorzugter Korridore um die 500 Individuen / Zählstunde liegt.

3. Zugvogelanzahlen im untersuchten Gebiet

Der Erfahrungsaustausch mit Zugvogelzählern der GNOR, die synchron an vereinbarten Tagen den Vogelzug über Rheinland-Pfalz erfassen, zeigt immer wieder, dass die auf den Plateaus des nördlichen Rheinhessen erfassten Zugvogelanzahlen mit regelmäßigen Durchschnittswerten von >1.000 Individuen pro Zählstunde (an einzelnen Massenzugtagen sogar >10.000 Individuen pro Zählstunde) sehr deutlich über den Anzahlen der anderen Zählstellen liegen. Zudem ist das Artenspektrum der an den rheinhessischen Zählstellen erfassten Zugvögel in der Regel auffallend größer als an den anderen Zählstellen des Landes. Damit legte sich im Verlauf der 20jährigen Untersuchungszeit immer stärker die Hypothese nahe, dass es sich bei den Zugwegen über dem nördlichen Rheinhessen um einen Zugkorridor von überregionaler Bedeutung handelt.

Von 1986 bis 2005 sammelte der Verfasser Zehntausende von Einzelzugdaten vorwiegend vom Herbstzug in Rheinhessen, aber auch stichprobenartig im Nahetal. Die Auswertung dieser Daten ermöglicht es, weiterführende Aussagen über Bedeutung und Lage des Zugvogelkorridors zu treffen.

Die hier herangezogenen Zählungen fanden überwiegend während des Herbstzuges statt, beinhalten aber auch einzelne Frühjahrszug-Erfassungen. Eine Zugvogelzählung

an den untersuchten Zählstellen beinhaltet eine mindestens dreistündige Erfassung aller gerichtet ziehenden Vögel pro Zählstelle, und zwar innerhalb des zugvogelreichsten Zeitabschnittes September bis November. Neben den planmäßigen auf dem Ober-Hilbersheimer und dem Mainzer Plateau wurden auch Vergleichszählungen von anderen Standorten einbezogen. Die Zählungen, die zur Beantwortung der Fragestellung herangezogen werden, stammen von folgenden Zählstellen (Tab. 1):

Tab. 1: Zählstellen der Vogelzugerfassung

<p>Nahetal und Hunsrückvorland (einzelne Stichproben)</p>	<p>Waldalgesheim Windesheim Bad Münster am Stein Monzingen Odernheim Bad Sobernheim Simmertal</p>
<p>Rheintal (einzelne Stichproben)</p>	<p>Nahemündung Bingen Sauerwiesen Gaulsheim Steckweg Ingelheim Hoherewiesen Heidesheim Petersaue Mainz Nackenheimer Höhe</p>
<p>Selztal (einzelne Stichproben)</p>	<p>Schwabenheim Stadecken Elsheim Hahnheim</p>
<p>Ober-Hilbersheimer Plateau (planmäßige Erfassung mit hoher Frequenz)</p>	<p>Laurenziberg Ockenheimer Hörnchen Appenheimer Höhe Westerberg Aspishem Hungerberg Ober-Hilbersheim See Nieder-Hilbersheim Engelstadt Plateau Bleichkopf Jugenheim Plateau Partenheim Plateau Vendersheim Plateau</p>

<p>Mainzer Plateau (planmäßige Erfassung mit niedriger Frequenz)</p>	<p>Heidesheim Höllenberg Wackernheim Plateau Schwabenheim Plateau Elsheim Plateau Essenheim Plateau Ober-Olm Plateau</p>
<p>Weitere rheinhessische Zählstellen (einzelne Stichproben)</p>	<p>Dexheim Alsheim Bechtolsheim Wißberg Spiesheim Alzey-Heimersheim Flornborn Ober-Flörsheim</p>

4. Überregionale Bedeutung des „Rheinhessen-Nahe-Korridors“

Die nachfolgende Abb. 1 veranschaulicht exemplarisch anhand von 34 ausgewählten Zählergebnissen die Unterschiede zwischen Vogelzuganzahlen innerhalb des Korridors Rheinhessen-Nahe einerseits und Vergleichsorten andererseits. Die Vergleichsdaten wurden ausgewählt aus SARTOR (1998), STÜBING (2001) und ISSELBÄCHER & ISSELBÄCHER (2001) sowie aus dem Datenbestand des Verfassers. Die Daten, die bei ISSELBÄCHER & ISSELBÄCHER (2001) genannt sind, sind dabei von besonderem Aussagewert, weil es sich um synchron an mehreren Stellen erhobene Daten handelt.

Es wird deutlich, dass die herausragenden Anzahlen im Bereich der Zählstellen in Rheinhessen (Nackenheim, Spiesheim, Vendersheim, Laurenziberg, Schwabenheim, Essenheim, Ober-Hilbersheim, Engelstadt und Bleichkopf) und in der Naheregion (Bad Sobernheim, Monzingen, Odernheim, Simmertal, Windesheim) ermittelt werden. Lediglich die Zählstelle bei Kollig/MYK erreicht ähnliche Werte - was auf eine ebenfalls hohe Bedeutung des dortigen Zugkorridors („Lahn-Mosel-Korridor“) hinweist. Diese Ergebnisse unterstreichen zumindest die überregionale Bedeutung des hier beschriebenen „Rheinhessen-Nahe-Korridors“. Man muss auf Grund der außergewöhnlich hohen Individuenanzahlen, der Regelmäßigkeit des Zugaufkommens und des großen Artenspektrums davon ausgehen, dass es sich bei dem Abschnitt Nördliches Rheinhessen - Nahetal um eine Bündelung von „Zuglinien“ handelt, die zusammengenommen einen der am stärksten beflogenen Vogelzugwege Deutschlands, vielleicht gar des mitteleuropäischen Binnenlandes bilden. Zumindest im Bereich unseres Bundeslandes besitzt dieser Korridor zusammen mit dem ebenfalls sehr bedeutsamen „Lahn-Mosel-Korridor“ zweifellos eine herausragende Bedeutung.

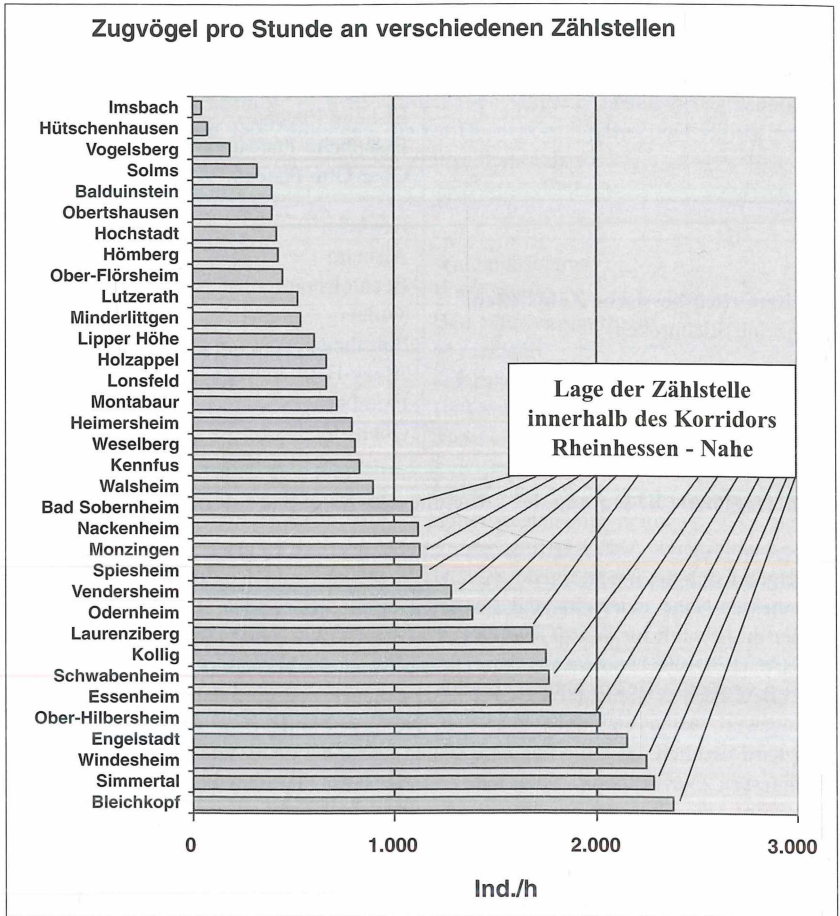


Abb. 3: Beispiele durchschnittlicher Individuenanzahl pro Stunde an ausgewählten Zählorten in Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen

Um den Korridor sichtbar zu machen, sind in der folgenden Karte (Abb. 2) alle diejenigen Zählstellen eingetragen, die vom Verfasser mit mehrstündigen Erfassungen untersucht wurden. Sie werden in der Darstellung unterschieden nach Zählstellen mit mehr als 1.000 und weniger als 1.000 Individuen pro Zählstunde. Es zeigt sich, dass sich die Orte, an denen durchschnittliche Durchzugsmengen von mindestens 1.000 Individuen pro Zählstunde notiert werden konnten, flächenmäßig so ballen, dass daraus

die Darstellung eines Zugkorridors eindeutig abgeleitet werden kann. Das Maß von >1.000 Individuen pro Stunde wurde als sinnvolles Kriterium gewählt, weil es beschreibt, dass an diesen Stellen zumindest die doppelte Zugvogelmenge der in unserer Region ansonsten zu erwartenden Menge durchzieht und damit zweifelsfrei von einer „Hauptvogelzuglinie“ gesprochen werden kann. Um die Karte nicht zu überfrachten, sind hier ausschließlich Herbstzugdaten benutzt; auf die Einzeichnung von Frühjahrszug-Daten wurde daher verzichtet.

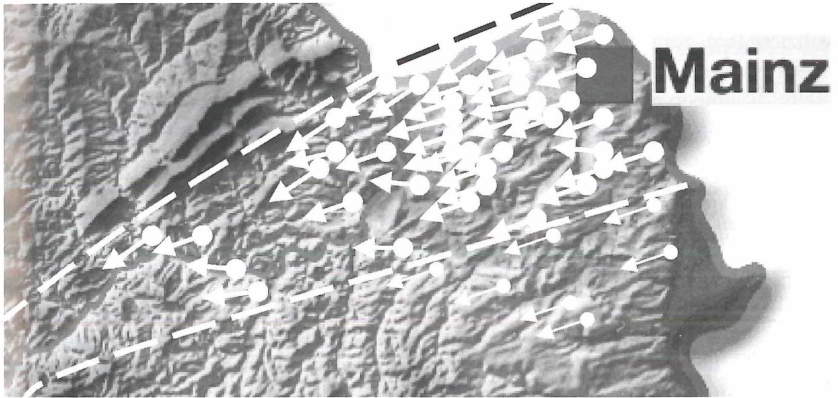
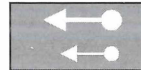


Abb. 2: Karte des Zugkorridors Rheinhessen - Nahe

Zugzählstelle mit >1.000 Ind. / Zählstunde
 Zugzählstelle mit <1.000 Ind. / Zählstunde



Die Pfeile geben die Hauptzugrichtung an der Zählstelle an.

Die beiden gestrichelten Linien markieren die Lage des stark frequentierten Zugkorridors.

Die Karte zeigt schematisch in etwa die Breite des Korridors; zudem wird deutlich, dass sich der Verlauf des Zugkorridors grob am Höhenrelief orientiert. Der Korridor ist über dem nördlichen Rheinhessischen Hügelland noch recht breit und verläuft hier in westsüdwestlicher Richtung; er verengt sich zum Nahetal entsprechend der Geländemorphologie deutlich und dürfte in der Folge etwa ab Kirn in ausgeprägterer Südwestrichtung verlaufen.

Es wird in der Karte ersichtlich, dass die Untersuchungsdichte im Bereich der nördlichen rheinhessischen Plateaus deutlich höher ist als im Nahetal. Dennoch können die vorhandenen Zugvogelzählungen als Beleg dafür gewertet werden, dass sich der über Rheinhessen feststellbare starke Vogelzug eindeutig in das Nahetal hinein fortsetzt bzw.

sich sogar noch konzentriert, weil die Geländemorphologie - am ausgeprägtesten bei Gegenwind-Wetterlagen - zu einer weiteren Verdichtung zwingt.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass je nach Windverhältnissen auch die Flughöhen variieren. Höhere Mittelgebirgszüge wie z. B. Soonwald und Idarwald werden generell auch bei schwächeren Windgeschwindigkeiten eher umflogen als überflogen. Erhebungen im Naheraum bis zu ca. 500 m Höhe ü. NN, wie z. B. der Habichtskopf bei Simmertal, werden dagegen selbst bei stärkerem Gegenwind von 40-50 km/h Windgeschwindigkeit noch massenhaft überflogen. Dabei gilt, dass der Zug bei solchem Gegenwind sich in unmittelbarer Nähe zum Boden bis in Höhen von kaum mehr als 50 m vollzieht (vgl. zum Thema Flughöhen GATTER 2000).

Der bisherige Erfahrungsaustausch unter rheinland-pfälzischen Zugvogel-Erfassern ergibt zusammen mit den hier vorgestellten Ergebnissen grob (bei aller Unvollständigkeit der Erforschung), dass sich der Zug offenbar überwiegend in zwei Hauptströmen vollzieht, die gegenüber dem durchschnittlichen Breitfrontzug, der sich über das gesamte Land erstreckt, als stark genutzte Vogelfluglinien erweisen: der Korridor „Lahntal-Moseltal“ und der Korridor „Nördliches Rheinhessisches Hügelland-Nahetal“. Beide Korridore orientieren sich an sich in Zugrichtung erstreckenden Tallagen nördlich bzw. südlich des Rheinischen Schiefergebirges.

Als Fazit der bisherigen Ergebnisse lässt sich zumindest festhalten, dass das nördliche Rheinhessische Hügelland und in seiner Fortsetzung das Nahetal inmitten einer außerordentlich hochfrequent von Zugvogeltrupps genutzten Bündelung von Zugwegen liegt. Innerhalb dieses Korridors variieren die „Zuglinien“ in Abhängigkeit von verschiedenen Witterungsfaktoren. Dieser Zugkorridor ist im Norden vom Rheinstrom auf der Strecke Mainz-Bingen, anschließend vom Südostabfall des Binger Waldes sowie des Hunsrücks begrenzt. Im Süden bildet in etwa die Linie Nierstein-Wöllstein-Odernheim/Glan und in der Südwest-Verlängerung der Nordwestrand des Nordpfälzer Berglandes die Begrenzung des Korridors. Er ist Teil eines der am stärksten beflogenen Zugwege des deutschen und nach bisherigen Ergebnissen gar des mitteleuropäischen Binnenlandes. Die im Rahmen der Untersuchung vorgenommenen Zählungen südlich dieses Korridors lagen mit geringeren Anzahlen eher im durchschnittlichen Rahmen des üblichen Breitfrontzuges, wobei die Zugvogeldichte wahrscheinlich von Nord nach Süd abnimmt.

Innerhalb des Korridors ist es generell nicht möglich, kleinräumlich einzelne Vogelfluglinien von höherem oder geringerem Wert zu definieren, da in Abhängigkeit von Witterungsfaktoren der gesamte Luftraum über der Fläche auf einer dichten Fülle unterschiedlicher und wechselnder Fluglinien beflogen ist. Dieses Ergebnis ist insofern planungsrelevant, als sich deutlich zeigt: Kleinräumliche oder gar parzellenscharfe Interpretationen einzelner Zugvogelzählungen, die diesen Gesamtkontext nicht berücksichtigen, sind in der Regel nur äußerst unzureichend geeignet, zu einer adäquaten Beurteilung der Bedeutung für den Vogelzug zu gelangen.

5. Beispiele für Massendurchzug im „Rheinessen-Nahe-Korridor“

Um eine Vorstellung davon zu geben, was diese Ergebnisse im Konkreten bedeuten, seien hier einige wenige aktuelle Beispiele für den hier feststellbaren Massendurchzug einzelner Arten tabellarisch vorgestellt (Tab. 2).

Tab. 2: Ausgewählte Massenzugdaten im „Rheinessen-Nahe-Korridor“
(Die Zahlen geben die Individuensumme der entsprechenden Art während der dreistündigen Zählung am angegebenen Zähltag an. Bitte beachten: Die Zahlen sind aus erfassungstechnischen Gründen gelegentlich Summen aus exakt ermittelten und geschätzten Anzahlen; während große rasch durchziehende Trupps nur geschätzte Zahlen ermöglichen, werden kleinere oder langsam ziehende Trupps exakt ausgezählt).

Art	Anzahl	Datum
Kormoran (<i>Phalacrocorax carbo</i>)	1.080	28.09.1997
Kranich (<i>Grus grus</i>)	20.940	07.11.2004
Kiebitz (<i>Vanellus vanellus</i>)	3.500	06.11.2002
Ringeltaube (<i>Columba palumbus</i>)	14.264	14.10.2000
Mauersegler (<i>Apus apus</i>)	3.500	27.07.2002
Feldlerche (<i>Alauda arvensis</i>)	3.079	02.11.2002
Rauchschwalbe (<i>Hirundo rustica</i>)	6.000	25.10.2000
Mehlschwalbe (<i>Delichon urbica</i>)	3.000	05.09.2001
Wacholderdrossel (<i>Turdus pilaris</i>)	3.215	01.11.2004
Rotdrossel (<i>Turdus iliacus</i>)	3.390	25.10.2000
Star (<i>Sturnus vulgaris</i>)	65.000	24.10.2004
Saatkrähe (<i>Corvus frugilegus</i>)	4.000	09.03.1996
Buchfink (<i>Fringilla coelebs</i>)	7.566	03.10.2001
Bergfink (<i>Fringilla montifringilla</i>)	1.271	14.10.2001

Diese Zahlen sprechen für sich. Beispielsweise stellt die Kranichanzahl, die am 07.11.2004 über das Ober-Hilbersheimer Plateau zog, immerhin rund 20% der gesamten Westzieher-Population der Art dar, was die Bedeutung des Korridors für den Zug dieser Art hervorhebt. Neben den genannten Massenzug-Anzahlen werden aber auch außergewöhnliche Truppgrößen anderer ziehender Arten beobachtet, wie etwa ein Trupp von 202 Rotmilanen (*Milvus milvus*) am 06.10.1994 oder ein Trupp von 144 Wespenbussarden (*Pernis apivorus*) am 30.08.1989, 362 Blaumeisen (*Parus caeruleus*) am 11.11.2003 usw.

6. Faktoren, die eine starke Nutzung des Korridors durch Zugvögel begünstigen

Mit einem Blick auf die topographische Karte Europas zeigt sich, dass die Zugvögel, die, von ihren Brutgebieten im nordöstlichen Europa (etwa Finnland, Polen, Balti-

kum) her kommend, das mitteleuropäische Binnenland in Richtung der Winterquartiere (Süd- und Westfrankreich, Spanien, Nord- und Zentralafrika etc.) überfliegen wollen, sich einen geländemorphologisch günstigen Weg möglichst in Nordost-Südwest-Richtung durch die Mittelgebirgsregion suchen müssen. Dieser Zugweg muss auch bei stärkeren Gegenwinden (die vor allem während des Herbstzuges an der Tagesordnung sind) eine Passage zulassen. Den Zugvögeln bieten sich, von der norddeutschen Tiefebene her kommend, Talöffnungen an, die quasi als Pforte in die Mittelgebirgsregion fungieren. Ein durch das Geländere relief geeigneter bedeutsamer „Zugang“ für Vögel, die über Nordostdeutschland die Mittelgebirge erreichen, beginnt etwa im nordwestlichen Harzvorland zwischen Harz und Weserbergland, führt durch das südliche Niedersachsen und das nördliche Hessen durch die Täler von Leine, Fulda und Eder in den oberhessischen Raum. Von Marburg bis Gießen bietet sich das Lahntal als barrierearme Talregion zum Weiterflug an, und ab Gießen kann sich der Zugvogelstrom sowohl zunächst südlich in Richtung Wetterau bewegen als auch eher westlich weiter dem Lahntal folgen. Die Zugvögel, die über die Wetterau fliegen und den Taunus dabei östlich umgehen, folgen südlich des Taunus dem hier günstig in Westsüdwest-Richtung fließenden Rheintal zwischen Mainz und Bingen bzw. dem flachen Hügelland des nördlichen Rheinhessen als wesentlichem Bestandteil dieses Zugkorridors, der sich dann im Nahetal wieder in die bevorzugte Südwestrichtung verengt. Der Teil der Vögel, die ab Gießen eher westlich dem Lahntal folgen, findet in der nach Südwesten sich erstreckenden Lahn-Mosel-Linie ebenfalls günstige Weiterflugmöglichkeiten. Beide Zugwege führen in der Verlängerung über die Plateaulagen Lothringens bis hin zum Rhônetal, das sich als Zugweg für den Weiterflug anbietet.

Neben diesen geländemorphologisch günstigen Gegebenheiten ist als weiterer Faktor innerhalb des Rheinhessen-Nahe-Korridors sicher die Fülle der vorhandenen geeigneten Rasthabitate anzusehen. Hier finden sich, noch dazu klimatisch günstig gelegen, unter anderem die großflächigen Rastflächen des Inselrheins und der Rheinebene, die nahrungsreichen Ackerplateaus (Mainzer Plateau, Ober-Hilbersheimer Plateau) und das Selztal mit seinem vielfältigen Biotopmosaik. Im Zusammenspiel von günstigem Geländere relief und Häufung geeigneter Rasthabitate scheint auch der enorme Artenreichtum begründet zu sein, der innerhalb dieses Zugkorridors festgestellt ist: Allein 275 Vogelarten sind im Bereich des Inselrheins (FOLZ 2003a), 165 Arten auf dem Ober-Hilbersheimer Plateau (FOLZ 2002) und 184 Arten im Selztal (FOLZ 2003b) nachgewiesen. Somit muss die außergewöhnlich hohe Bedeutung des Zugkorridors Rheinhessen-Nahe grundsätzlich im Zusammenhang mit der Fülle der schützenswerten Flächen in diesem Bereich betrachtet werden. Rasthabitate, Bruthabitate und Zugwege bilden gemeinsam ein komplexes System, zu dessen Erhaltung sämtliche diese Elemente wesentlich sind. Die Offenhaltung des Zugkorridors gehört daher zu den wesentlichen Schutzverpflichtungen, die in der Region einzuhalten sind.

7. Dank

Der Verfasser bedankt sich herzlich für den regen Informationsaustausch und die Gespräche mit anderen Zugvogelzählern aus Rheinland-Pfalz. Insbesondere M. BRAUN, M. JÖNCK, K.-H. HEYNE und M. BECKER gaben über viele Jahre in zahlreichen Gesprächen und brieflichen Kontakten wertvolle Anregungen und trugen damit erheblich zu einer Einschätzung und Beurteilung der Ergebnisse und zu den allmählich deutlicheren Konturen des Vogelzuggeschehens in unserem Raum bei.

8. Zusammenfassung

Anhand von Zugvogelerfassungen in Rheinessen und im Nahetal wird durch den Vergleich mit Zählergebnissen an anderen Orten dargelegt, dass die Region Nördliches Rheinessen-Nahe Teil eines überregional bedeutsamen Zugvogel-Korridors ist. Es wird nahegelegt, dass der Begriff des Zugvogelkorridors fachlich geeigneter ist als der in Planungen oft verwendete Begriff der „Vogelzuglinie“. Man muss nach derzeitigem Kenntnisstand davon ausgehen, dass es sich bei dem Rheinessen-Nahe-Korridor um einen der am stärksten beflogenen Vogelzugwege Deutschlands, vielleicht gar des mitteleuropäischen Binnenlandes handelt.

9. Literatur

- FOLZ, H.-G. (2002): Das Vogelschutzgebiet „Ober-Hilbersheimer Plateau“, Rheinessen. – Fauna und Flora in Rheinland-Pfalz **9** (4): 1155-1171. Landau.
- (2003 a): Auswertung avifaunistischer Daten zur Beurteilung der Verträglichkeit einer Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim. – Unveröff. Gutachten im Auftrag der GNOR. 67 S., Mainz.
- (2003 b): Das Vogelschutzgebiet „Selztal zwischen Hahnheim und Ingelheim“, Rheinessen. – Fauna und Flora in Rheinland-Pfalz **10** (1): 63-75. Landau.
- GATTER, W. (2000): Vogelzug und Vogelbestände in Mitteleuropa. – 656 S., Wiebelsheim.
- ISSELBÄCHER, K. & T. ISSELBÄCHER (2001): Vogelschutz und Windenergie. – Materialien **2/2001** des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz. 181 S., Oppenheim.
- SARTOR, J. (1998): Herbstlicher Vogelzug auf der Lipper Höhe. – Beiträge zur Tier- und Pflanzenwelt des Kreises Siegen-Wittgenstein, Bd. **5**. 234 S., Siegen.

STÜBING, S. (2003): Untersuchungen zum Einfluß von Windenergie auf Herbstdurchzügler und Brutvögel am Beispiel des Vogelsberges (Mittelhessen). – Diplomarbeit an der Philipps-Universität Marburg. 145 S., Marburg.

Manuskript eingereicht am 25. März 2005.

Anschrift des Verfassers:

Hans-Georg Folz, Hausener Straße 8, D-55270 Engelstadt

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Fauna und Flora in Rheinland-Pfalz](#)

Jahr/Year: 2003-2006

Band/Volume: [10](#)

Autor(en)/Author(s): Folz Hans-Georg

Artikel/Article: [Rheinhessen und Nahetal als Teil eines überregional bedeutsamen Vogelzugkorridors 909-920](#)