

jährlich allenfalls eine Zwischenbilanz der Umrechnung des Wirtschaftsergebnisses in Reinertrags- bzw. Verlustziffern.

Organisatorische Folgerungen ergeben sich mit Bezug auf die Arbeitsinanspruchnahme der forstlichen Betriebsleiter; sie wird am Beispiel der forstamtlichen Zuständigkeit für die Gemeindeforstwirtschaft erläutert. Peinliche Rücksichtnahme auf standortbedingte gemeindeökonomische Belange im einzelnen und auf die volkswirtschaftlichen Funktionen des Waldes gebieten eine Intensivierung der Planungs- und Vollzugsaufgaben des Forstamtsvorstands; wesentliche Vergrößerungen der Forstamtsbezirke, zumal auch bei vorwiegendem Gemeindewald, sind daher zu widerraten.

Zuletzt wird noch als hochschulorganisatorische Frage die der Zuordnung von Lehraufträgen forstlicher Wirtschaftslehre an einzelne Hochschullehrer angedeutet, sei es unter Vereinigung der beiden wirtschaftlichen Hauptfächer bei einem Lehrstuhl oder unter Verbindung des einen und anderen mit sonstigen Fachdisziplinen.

### Literarische Hinweise

1. DIETERICH, V., 1966: Beziehungen der Forstgesetze zum Steuerrecht. Holz-Zbl. Nr. 84. —
2. Ders., 1959: Ein Wandel forstlicher Rationalisierungsziele (Stufen forstwirtschaftlicher Rationalisierung). Forstwiss. Cbl. 78, H. 3/4. — Ders., 1965: Die Begriffe „synthetisch“, „ganzheitlich“, „universal“ als wesentliche Erfordernisse forstwissenschaftlicher Lehre und forstwirtschaftlicher Planung. Allgemeine Forst- und Jagdzeitung, H. 1. — 4. Ders., 1965: Die natürliche Eigenart der Waldwirtschaft und forstlicher Wirtschaftslehre. Allg. Forstztg. Nr. 41. — 5. KÖSTLER, J., 1928: Kapitalismus und Forstwirtschaft. Neudamm. — 6. Ders., 1943: Wirtschaftslehre des Forstwesens. Hamburg u. Berlin: Paul Parey. — 7. DIETERICH, V., 1950: Forstliche Betriebswirtschaftslehre. Band I. 3. Aufl. Hamburg u. Berlin: Paul Parey. — 8. Ders., 1911: Die Elemente der Wertsmehrung. Tübingen. — 9. Ders., 1948: Forstliche Betriebswirtschaftslehre. Band III. 2. Aufl. Hamburg u. Berlin: Paul Parey. — 10. Ders., 1954: Vierdimensionales Denken in der forstwirtschaftlichen Planung. Verlag d. Bayer. Akademie d. Wissenschaften. — 11. LAMERDIN, F., 1966: Wirtschaftsziele und Verwaltungsziele. Der Forst- und Holzwirt Nr. 20.

## Kennzahlen für den Grad der Erschließung von Forstbetrieben durch autofahrbare Wege<sup>1</sup>

Von F. BACKMUND

Fast auf den Monat genau vor 75 Jahren veröffentlichte im August-September-Heft des Centralblattes für das gesammte Forstwesen, Wien 1891, der k. k. Forstmeister MICHAEL BEYER einen Artikel über „Das Wegnetz im Ternovanerwalde“. Dieser Wald bedeckt einen nordöstlich der Ebene von Görz gelegenen Gebirgsstock und umfaßte damals 8590 ha. Bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde, veranlaßt durch den sehr „mißlichen Bringungszustand“, damit begonnen, den Ternovanerwald durch Straßen zu erschließen.

BEYER berichtet, daß bis zum Jahre 1890 215 km Waldwege gebaut worden sind, und fährt fort: „Es resultirt sodann pro 1 ha Waldboden eine Weglänge von 27 m.“

<sup>1</sup> Vortrag, gehalten bei der Forstwissenschaftlichen Hochschultagung in München am 29. Oktober 1966.

„Nach vollendetem Ausbau des Wegenetzes im Sinne des vorliegenden Generalprojectes wird auf 1 ha Waldfläche eine Wegelänge von beiläufig 35 m entfallen.“

Im Jahre 1925 gab der Schweizerische Forstverein eine umfangreiche Schrift über die forstlichen Verhältnisse in der Schweiz heraus. In dem Abschnitt „Waldwegesbau und Waldertrag“ wird gesagt:

„Als Maßstab für den Grad der Erschließung gilt die vorhandene durchschnittliche Wegelänge pro 1 ha Waldfläche, die sog. Wegedichte, ähnlich wie bei den Eisenbahnen eines Landes, wo das Verhältnis der durchschnittlichen Gleislänge pro 1 km<sup>2</sup> Landesfläche als Verkehrsdichte bezeichnet wird.“

Diese beiden Zitate – sicherlich könnten noch weitere gefunden werden – zeigen, daß der Begriff der Wegedichte nicht erst in unserer Zeit geprägt worden ist, wohl aber hat man sich wieder an ihn erinnert, ihn wieder ins Gespräch gebracht, aus dem gleichen Grunde, wie 1891 in Österreich und 1925 in der Schweiz.

Gesucht wird nach einer Kennzahl für den Stand der Erschließung von Forstbetrieben durch Straßen, damals für Spannfahrzeuge, heute für Lastkraftwagen. Das Bedürfnis nach solchen Kennzahlen tritt besonders stark in Zeiten erhöhter Erschließungstätigkeit auf. Die Sorge um das Zuviel, die ernste Frage nach der Wirtschaftlichkeit verlangen Weiser und deutliche Grenzen, heute mehr als zu des k. k. Forstmeisters Zeiten. Die bedächtige Handarbeit ließ Zeit zum Planen, die Planierdrauen aber fahren schnell davon.

Die Wegedichte wird erneut zu einem wichtigen Begriff. Sie findet Eingang in die Statistiken der großen Verwaltungen und sie wird Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. Von der Kennzahl (Wegedichte) wird Antwort auf zwei zunächst voneinander unabhängige Fragestellungen erwartet: Für die Neuplanung von Wegenetzen ist sie das Ziel. Gegebene Wegenetze sollen in ihrem Erschließungseffekt durch die Wegedichte charakterisiert werden.

Die Wegedichte wird heute definiert als die Länge autofahrbarer Waldwege je ha Holzbodenfläche. Aus schematischen Beispielen läßt sich ableiten, daß zwischen der Wegelänge je ha (WD) und dem Wegeabstand (WA) ein einfacher Zusammenhang besteht.

Es gilt:  $WD \cdot WA = 10\,000$

und daraus:  $WD = \frac{10\,000}{WA}$

$WA = \frac{10\,000}{WD}$

Theoretisch gehört also zu jeder Wegedichte ein gleichbleibender Wegeabstand und umgekehrt.

Die Wegedichte ist ein rechnerischer Durchschnitt. Durchschnittszahlen haben immer etwas Unwirkliches an sich. Im Wegeabstand ist aber eine sehr wirklichkeitsnahe Größe verborgen: die mittlere Transportentfernung. Sie beträgt rechnerisch

bei einseitigem Rücken  $\frac{WA}{2}$

bei zweiseitigem Rücken  $\frac{WA}{4}$

Die tatsächliche Transportentfernung wird von einer Reihe von Faktoren bestimmt. Sie ist abhängig von den Geländebeziehungen und der Intensität der waldbaulichen Arbeit, wird aber auch sehr wesentlich beeinflusst von der Rücketechnik. KREBS hat in der Schweizerischen Zeitschrift für Forstwesen, 1944, auf die Bedeutung

des Wegeabstands und damit auch der mittleren Ruckeentfernung hingewiesen, indem er sagt:

„Es ist durch waldbauliche, arbeitstechnische und waldwirtschaftliche Untersuchungen aber zu klären, wie groß der normale Abstand der autofahrbaren Straßen sein soll. Dieser Normalabstand gilt als wichtigste Grundlage, die vor der Inangriffnahme genereller Wegenetzprojekte festzulegen ist.“

Die mittlere Transportentfernung ( $TE_0$ ) beträgt bei beidseitigem Rücken:

$$TE_0 = \frac{WA}{4} = \frac{10\,000}{4 \cdot WD} = \frac{2500}{WD}$$

Es besteht also ein unmittelbarer rechnerischer Zusammenhang zwischen Wegelänge je ha und der Transportentfernung.

Die Wegelänge bestimmt den Wegeaufwand, d. h. die Summe aus den Wegebaukosten und den Aufwendungen für die Unterhaltung. Die mittlere Transportentfernung wiederum ist maßgebend für die Rückeaufwendungen, das sind die Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der Rückewege, vor allem aber für das Rücken selbst. Die letzteren aber sind abhängig von der Menge des zu rückenden Holzes, die wiederum u. a. bestimmt wird durch Baumart und Ertragsklasse.

So ergeben sich vielschichtige, betriebswirtschaftliche Wechselbeziehungen, und der Gedanke an eine optimale Wegedichte liegt nahe, einer Wegedichte, bei der die Gesamtbringungsaufwendungen ein Minimum werden. VOLKERT ist an Normalwaldmodellen diesen Zusammenhängen nachgegangen und ist auf der Grundlage der Ertragstafeln von WIEDEMANN und bei Unterstellung bestimmter Wege- und Rückeaufwendungen zu Zahlen für die optimale Wegedichte gekommen. Ähnliche Arbeiten liegen u. a. von LARSSON aus Schweden und von LEBRUN aus Frankreich vor.

Diese Untersuchungen am Modell sind äußerst wertvoll, weil sie die grundsätzlichen Zusammenhänge zwischen den einzelnen Faktoren aufdecken, ähnlich wie die Normalwaldmodelle selbst Einblicke in die Beziehungen zwischen Vorrat, Zuwachs und Nutzung gewähren.

Andererseits muß aber auch festgestellt werden, daß die einzelnen Forstbetriebe, sowohl was die Bestockungsverhältnisse als auch die Erschließungsmöglichkeiten angeht, in der Regel erheblich vom Modellfall abweichen und daß ferner die Wegebau-technik und die Rückeverfahren einer stetigen Weiterentwicklung unterliegen, durch die die heute angenommenen Kostenrelationen beträchtlich verschoben werden können. Aus diesen Gründen wird es schwierig sein, Zahlenwerte für die optimale Wegedichte anzugeben. Das ist auch gar nicht das Ziel dieser Ausführungen, so wünschenswert solche Zahlen für denjenigen auch sein mögen, der vor der Aufgabe steht, ein Wegenetz völlig neu zu planen.

Das Anliegen, das heute besprochen werden soll, ist die zahlenmäßige Charakteristik bereits vorhandener Walderschließungsnetze unter Beschränkung auf die für Lastkraftwagen befahrbaren Wege. Anknüpfend an die bisherigen Ausführungen ist die Frage zu stellen: Kann die Wegedichte, die für einen Forstbetrieb als Quotient aus der Holzbodenfläche und der Gesamtwegelänge errechnet worden ist, Auskunft über den Stand der Erschließung dieses Betriebes geben.

$$\begin{aligned} \text{Es sei wiederholt:} \quad WD &= \frac{10\,000}{WA} \\ WA &= \frac{10\,000}{WD} \end{aligned}$$

Die in den beiden Formeln zum Ausdruck kommenden Beziehungen gelten streng nur für das Idealmodell (Abb. 1) einer quadratischen oder rechteckigen Fläche in der



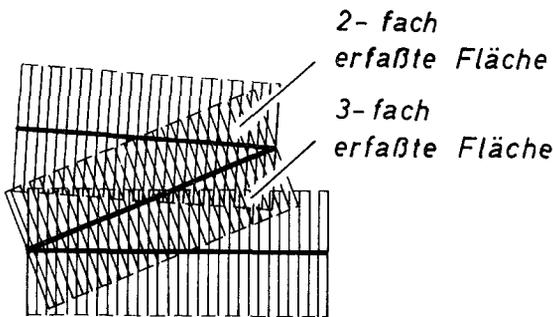


Abb. 5

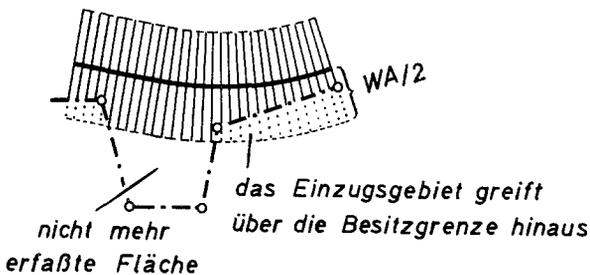


Abb. 6



Abb. 7

Wegesterne eine vierfache Erschließung ergeben. Der Wert von Kreuzungen für den allgemeinen Betriebsverkehr und für die Orientierung soll durch solche Feststellungen nicht geschmälert werden.

Die Führung einer Waldstraße entlang der Besitzgrenze beeinträchtigt in der Regel den Erschließungserfolg. Die Abbildung 6 zeigt einen Weg, der entlang der Grenze geführt ist. Ein Stück des Weges verläuft nahe an dieser, so daß ein beträchtlicher Teil seiner Erschließungswirkung ungenutzt bleibt, während eine ausspringende Ecke des Besitzes überhaupt nicht erfaßt wird. Besonders häufig sind solche Erscheinungen bei ungünstigen Flächenformen und Besitzgrenzen mit rasch wechselnden Aus- und Einbuchtungen. Erschließungsverluste entstehen, wenn Waldwege in einem Abstand voneinander geführt werden, der über oder unter dem errechneten Wegeabstand liegt (Abb. 7). In dem hier gezeigten Beispiel ist der Wegeabstand zu gering, die schraf-

ferte Fläche wird doppelt erfaßt, und damit geht Erschließungskapazität verloren.

Das sind die kritischen Punkte im Wegenetz. Treten sie in größerer Zahl auf, so führen sie zu einer Gesamterschließung, welche u. U. erheblich von dem der Wegedichte entsprechenden Idealmodell abweicht.

Nun ist eine dem Idealmodell entsprechende Wegeverteilung und Linienführung im konkreten Fall nicht zu erreichen. Dafür gibt es vielerlei Gründe. Um es mit einem Begriff aus der Fehlerrechnung zu charakterisieren: unvermeidbare und vermeidbare.

Zu den ersteren gehören die Bindungen, die der Planung von den natürlichen Gegebenheiten des Betriebes auferlegt sind, wie Flächengestalt, Besitzverhältnisse, Geländeform und Baugrund. Aber auch Bindungen, die von der Betriebsführung her kommen, etwa die Forderung nach ganz bestimmten Wegeverknüpfungen, die für den Betriebsablauf sehr wichtig, vom Erschließungseffekt her gesehen aber unerwünscht sind. Vermeidbar aber ist der unüberlegte Ausbau von Wegetrassen, und dennoch ist er häufig der Grund für einen ungenügenden Erschließungserfolg.

Wie sehr die Erschließung einer geschlossenen Waldfläche bei gleicher Wegedichte von der Anordnung der Wege abhängt, soll an zwei schematischen Beispielen gezeigt werden:

Eine quadratische Waldfläche von 1 km Seitenlänge wird durch vier in gleichem Abstand und parallel verlaufende Wege erschlossen (Abb. 8, oben). Die Gesamtfläche beträgt 100 ha, die Wegelänge 4000 m, die Wegedichte 40 m/ha und der Wegeabstand 250 m. Werden die Wege in dem errechneten Abstand angelegt, so befinden sich 100% der Fläche innerhalb dieses Abstandes. Die mittlere Transportentfernung bei beiderseitigem Rücken beträgt

$$\frac{WA}{4} = 62,5 \text{ m}$$

In Abbildung 8, unten, wird dieselbe Fläche von einem gleichlangen Wegesystem erschlossen, aber derart, daß zwei Wege längs und zwei Wege quer verlaufen, wodurch vier Kreuzungen entstehen. Auch in diesem Falle ergibt sich eine Wegedichte von 40 m/ha und ein rechnerischer Wegeabstand von 250 m. Zieht man die Abstandslinien zu den Wegen in einer Entfernung von jeweils  $\frac{WA}{2}$  (125 m), so ergibt sich, daß ein Teil der Fläche außerhalb des errechneten Wegeabstandes liegt, während Flächen im Kreuzungsbereich doppelt erfaßt werden.

Wird die Fläche, die innerhalb des rechnerischen Wegeabstandes liegt, ermittelt, so zeigt sich, daß nur 75% der Gesamtfläche erschlossen sind. Wird weiter durch Zerlegung in Dreiecke die sich für diese Wegeanordnung ergebende mittlere Transportentfernung bestimmt, so liegt diese mit 83,3 m nicht unerheblich über der rechnerischen Rückentfernung von 62,5 m.

Die Gegenüberstellung der Beispiele in Abb. 8 ergibt: gleiche Wegedichte, aber sehr unterschiedlicher Erschließungserfolg, d. h. die Wegedichte sagt nichts darüber aus, ob ein Wegenetz eine Waldfläche vollständig erschließt, oder ob Teile der Fläche frei von Wegen, andere aber um so dichter von solchen durchzogen sind. Abzulehnen ist deshalb auch die Errechnung einer durchschnittlichen Wegedichte für einen Forstbetrieb, der aus mehreren getrennten Distrikten ungleichen Erschließungsgrades besteht. Die Wegedichtezahl läßt auch nicht erkennen, ob die vorhandenen Wege vorwiegend

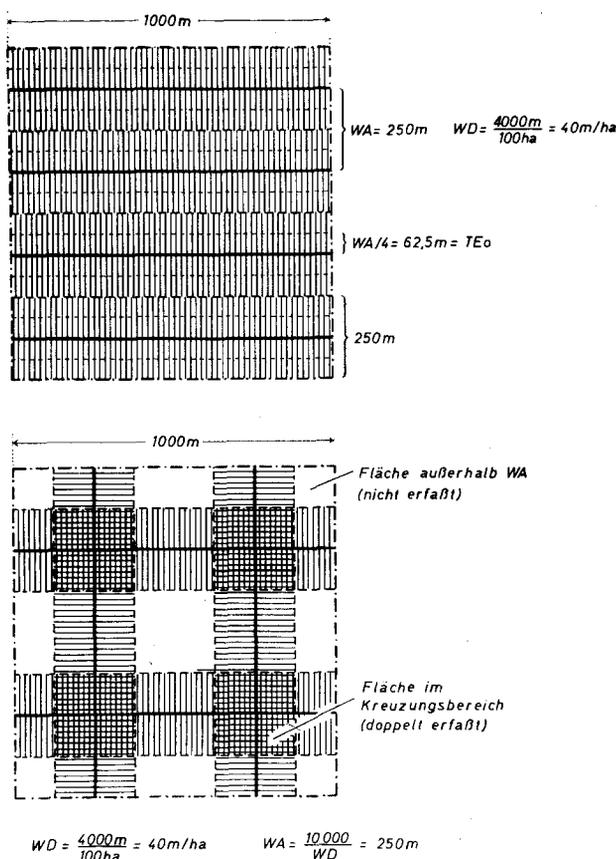


Abb. 8

parallel in möglichst gleichen Abständen verlaufen oder ob es sich um ein wirres Durcheinander von Wegelinien handelt.

Trotz dieser aufgezeigten Mängel wird man auf die Angabe der Wegedichte nicht ganz verzichten können und wollen. Für große Verwaltungen ist die Wegedichte zweifellos ein wichtiger Kennwert, um z. B. den Erschließungsstand verschiedener Waldgebiete zu charakterisieren.

Im Bereich der Oberforstdirektion München ist der Vergleich der durchschnittlichen Wegedichte für Flachland und Hochgebirge aufschlußreich. Bei Beurteilung einzelner Forstbetriebe gewinnt die Angabe der Wegedichte an Wert, wenn ihre Aussage durch eine Wegekarte ergänzt oder durch eine zusätzliche Beschreibung näher erläutert wird. Besser aber wäre es, wenn der Wegedichte eine weitere Kennziffer beigelegt werden könnte, die ihren Aussagewert erhöht und die – auf eine einheitliche Größe bezogen – den Vergleich der Werte für verschiedene Betriebe verbessern würde.

Gemäß einer Anordnung der bayerischen Ministerialforstabteilung wurde für die bayerischen Forstämter im Flachland und Mittelgebirge eine solche Kennzahl errechnet, indem für den einzelnen Forstamtsbereich die durchschnittliche Entfernung (DE) der Waldorte zu einer autofahrbaren Straße bestimmt worden ist. Im folgenden wird ein anderer Vorschlag für die Ergänzung der Wegedichte unterbreitet.

In dem zweiten schematischen Beispiel einer Waldfläche von 100 ha und einer Wegelänge von 4000 m konnte festgestellt werden, daß nur 75 % der Gesamtfläche innerhalb des errechneten Wegeabstands liegen. Dieser Prozentsatz sei als Erschließungsprozent E bezeichnet. Zur Herleitung des Erschließungsprozentes werden für jeden autofahrbaren Weg die sog. Abstandslinien gezogen. Sie laufen beiderseits parallel zur Wegelinie in einer Entfernung von  $\frac{WA}{2}$ . Damit entstehen die zu den einzelnen Wegen gehörigen Erschließungsbänder, deren Breite dem rechnerischen Wegeabstand entspricht.

Der Versuch, bei Hochgebirgsbetrieben die Entfernung der Abstandslinien von der Wegmitte je nach den Geländeverhältnissen und der vermuteten Transportart – soweit beide aus der Karte zu erkennen waren – zu variieren, um damit den Erschließungsbereich des einzelnen Weges individueller zu gestalten, brachte praktisch keine nennenswerte Änderung der Ergebnisse. Es wurde bei späteren Untersuchungen das schematische Abtragen von  $\frac{WA}{2}$  beibehalten, nicht zuletzt auch, um die Vergleichbarkeit zu wahren. Diese Abstandslinien begrenzen gleichzeitig die außerhalb des Wegeabstands liegenden Flächen, deren Inhalt durch Planimetrieren mit Hilfe des Schätzquadrats oder nach dem Punktrasterverfahren bestimmt werden kann. Das Verhältnis der innerhalb des Wegeabstandes liegenden Fläche zur Gesamtfläche ergibt das Erschließungsprozent E.

Um zu Vorstellungen zu kommen, in welchem Rahmen sich die Erschließungsprozente konkreter Forstbetriebe bewegen, wurden in unserem Institut 39 Objekte aus dem bayerischen und badisch-württembergischen Raum untersucht<sup>2</sup>. Bei der Auswahl der Objekte entschied man sich hauptsächlich für solche Bezirke (Forstämter), Teile von Forstämtern, einzelne Distrikte, deren Erschließung als einigermaßen abgeschlossen gelten kann oder für welche eine generelle Erschließungsplanung vorlag. Die Flächengrößen schwanken zwischen 270 und 3780 ha, und die Werte für die Wegedichte liegen zwischen 17 und 72 m/ha.

Zunächst sollen zwei stark voneinander abweichende Untersuchungsobjekte im Kartenbild und in Zahlen vorgestellt werden. Die Beispiele in Abbildung 9 sind durch die in der beigegebenen Übersicht zusammengestellten Daten gekennzeichnet.

<sup>2</sup> Die Untersuchungen wurden von Herrn Dr. SANKTJOHANSER unter Mitarbeit von Herrn LEOPOLD POSPISCHIL durchgeführt und ausgewertet.

Das linke Beispiel stellt einen besonders ungünstigen Extremfall dar, ungünstig schon vom Gelände her. Es handelt sich um ein Gebirgstal mit steilen Einhängen, das der Erschließung zweifellos erhebliche Hindernisse entgegenstellt. Die Erschließung

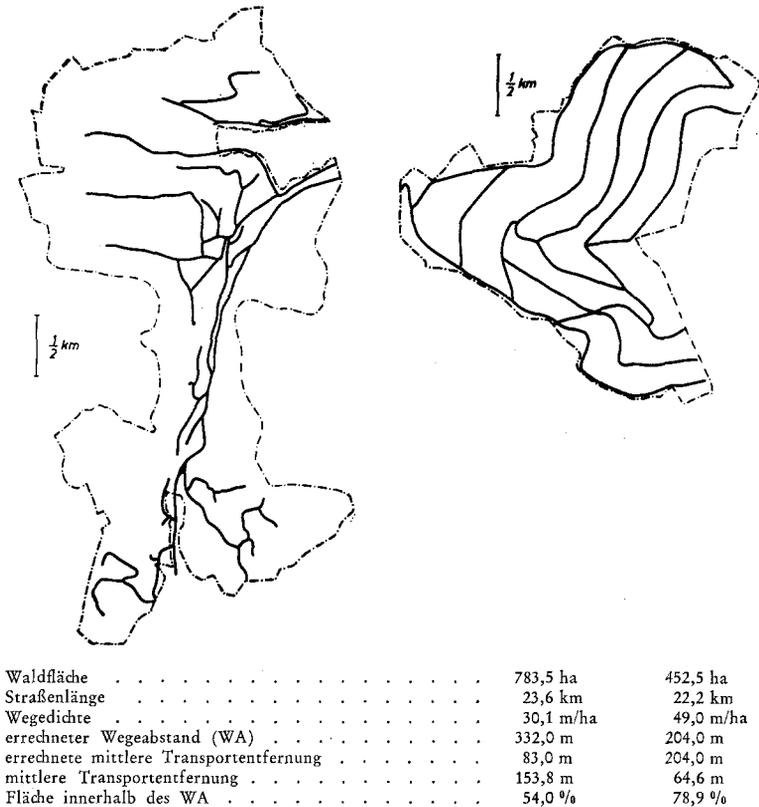


Abb. 9

dieses Tales baut aber auch nicht auf einer sorgfältigeren generellen Planung auf, sondern ist stückweise entstanden, indem jeweils besonders vordringlich erscheinende Teilstrecken ausgebaut worden sind. Das Wegenetz ist gekennzeichnet durch eine beträchtliche Überserschließung des Talgrundes und durch verhältnismäßig viele Querverbindungen. Diese schlechte Erschließungssituation wird einerseits durch das sehr niedrige Erschließungsprozent von 54 zum Ausdruck gebracht, andererseits sind 48,2 % der Gesamtfläche mehrfach (2- bis 6fach), d. h. von verschiedenen Wegen aus erfaßt, was auf eine starke örtliche Konzentration von Wegen hindeutet.

Das rechte Beispiel repräsentiert einen besonders günstigen Erschließungsfall, der sowohl auf die Geländeform als auch auf eine ausgezeichnete generelle Planung zurückzuführen ist. Vom Gelände her, es handelt sich um Hügelland, ist nahezu jede Linienführung möglich, und die Planung war nicht durch früher entstandene und sich schwer in das moderne Erschließungsnetz einfügende Wege belastet.

Die innerhalb des Wegeabstandes liegende Fläche beträgt 78,9 %, und die mehrfach erfaßten Flächen (15,9 % zweifach und 0,3 % dreifach) sind verhältnismäßig gering. Wenn das Erschließungsprozent in diesem Beispiel nicht noch höher liegt, so rührt das daher, daß die entlang der Besitzgrenzen verlaufenden Wege sehr nahe an

dieser geführt sind und deshalb ihre erschließende Wirkung nicht voll entfalten können.

Und nun zu den Durchschnittsergebnissen für die untersuchten Forstbetriebe. Die Erschließungsprozente der 39 Objekte liegen zwischen 54 und 80. Der Gesamtdurchschnitt beträgt 71,0 ‰. Eine Aufgliederung der Werte zeigt Übersicht 1:

Übersicht 1

Erschließungsprozent	unter 65	65-70	70-75	75-80	über 80
Anzahl der Objekte .....	2	16	10	11	—

Von den Faktoren, welche die Höhe des Erschließungsprozentes beeinflussen, ist in erster Linie das Gelände zu nennen. Den untersuchten Forstbetrieben können drei Reliefformen zugeordnet werden, nämlich Flach- und Hügelland, Mittelgebirge und Hochgebirge. In der Übersicht 2 sind die Zahl der auf die drei Geländetypen treffenden Betriebe und ihre durchschnittlichen Erschließungsprozente zusammengestellt:

Übersicht 2

Gelände	Flach- und Hügelland	Mittelgebirge	Hochgebirge	Sa.
Zahl der Betriebe .....	18	14	7	39
durchschnittliche Erschließungsprozente .....	72,5	71,5	65,9	71,0

Daß die Unterschiede zwischen Flach- und Hügelland einerseits und dem Mittelgebirge andererseits nicht bedeutend sind, ist verständlich, zumal die Grenzen zwischen den beiden Geländeklassen fließend sind und das Mittelgebirge zwar größere Höhenunterschiede, aber andererseits abgerundete und gleichmäßige Geländeformen aufweist, was eine Erschließung sehr erleichtert.

Wesentlich schwieriger sind die Verhältnisse im Hochgebirge, hier vorwiegend Beispiele aus den nördlichen Kalkalpen. Ein rasch wechselndes Relief, steile Hänge, tiefe Gräben, Felspartien erschweren eine systematische und zügige Erschließung ebenso wie der oft rasche Übergang von Wirtschaftswald und Nichtholzboden. Das durchschnittliche Erschließungsprozent der untersuchten Hochgebirgsbetriebe liegt deshalb auch um 6 ‰ unter dem der ersten beiden Geländegruppen.

Es wurde zunächst ein Zusammenhang zwischen dem Erschließungsprozent und der Größe der untersuchten Objekte vermutet, da angenommen werden konnte, daß die größere Flächenausdehnung eines Forstbetriebes die systematische Anlage von Wegenetzen erleichtern und die Anteile der für die Erschließung ungünstigen grenznahen Wege vermindern würde. Die Untersuchungen haben solche Zusammenhänge nicht bestätigt. Vermutlich treten sie erst bei Flächengrößen unter 400 ha auf. Die bearbeiteten Objekte liegen mit einer Ausnahme alle darüber. Deutlich erkennbar ist dagegen eine Abhängigkeit der Erschließungsprozente von der Wegedichte. Es ist offenbar so, daß innerhalb gewisser Grenzen, etwa zwischen 20–50 m/ha, das Ansteigen der Wegedichte eine zunehmend bessere Anpassung des Erschließungsnetzes an das Gelände erlaubt. Sicher darf aber nicht mit einer gleichmäßigen Zunahme des

Erschließungsprozentes mit steigender Wegedichte gerechnet werden; vielmehr dürfte bei 50–60 m/ha ein Optimum erreicht sein.

Die Aufgliederung der ermittelten Erschließungsprozente in fünf Gruppen kann etwa mit folgender Bewertung verbunden werden: bis 65 % ungünstig, bis 70 % mäßig günstig, bis 75 % günstig, bis 80 % sehr günstig, über 80 % außergewöhnlich günstig. So geordnet bedeutet das Erschließungsprozent in gewissem Maß eine Qualifikation für den Erschließungsstand eines Forstbetriebes und ist geeignet, die Aussage der Wegedichte zu ergänzen.

Es wird vorgeschlagen, aus Wegedichte als erster und Erschließungsprozent als zweiter Ziffer eine Kennzahl zu bilden, die weiterhin als „Erschließungszahl“ bezeichnet wird. Ein Wald sei durch ein Wegenetz erschlossen, dessen Dichte 45 m/ha und dessen Erschließungsprozent 77 betragen sollen; die Erschließungszahl für diesen Betrieb ist 45/77. Nach der obengenannten Stufung handelt es sich um eine sehr günstige Erschließung mit wahrscheinlich überwiegend paralleler Linienführung.

Aus den beiden Größen der Erschließungszahl, Wegedichte und Erschließungsprozent, kann noch eine weitere Kennziffer abgeleitet werden. Die mittlere Transportentfernung beträgt im Idealmodell (Erschließungsprozent 100)

$$TE_0 = \frac{2500}{WD}$$

Ebenso wie das Erschließungsprozent im konkreten Falle von 100 abweicht, wird auch die zugehörige mittlere Transportentfernung  $TE_m$  von  $TE_0$  verschieden sein, und zwar werden sich die Transportentfernungen umgekehrt verhalten wie die Erschließungsprozente, also

$$TE_m \cdot TE_0 = 100 : E$$

oder

$$TE_m = \frac{TE_0 \cdot 100}{E}$$

Setzt man in diese Formel den oben angegebenen Wert für  $TE_0$  ein, so ergibt sich

$$TE_m = \frac{250\,000}{WD \cdot E}$$

Unter  $TE_m$  wird hier der mittlere Abstand aller Punkte von der nächstgelegenen Straße verstanden, d. h. bei beidseitigem Rücken im rechten Winkel zur Straße. Diese mittlere Transportentfernung wird nicht immer dem tatsächlichen Rückweg entsprechen, doch wird man mit Sicherheit annehmen können, daß dieser z. B. bei einseitigem Rücken oder bei kurzer talseitiger Aufseilung und längerer bergseitiger Treibstrecke im Gebirge ebenfalls dann am kürzesten ist, wenn  $TE_m$  ein Minimum erreicht.

Für das schematische Beispiel von 100 ha, der Wegedichte 40 und dem Erschließungsprozent 75 ergibt sich:

$$TE_m = \frac{250\,000}{40 \cdot 75} = 83,3 \text{ m}$$

der Wert, der auch aus der Einzelbestimmung durch Abgreifen gefunden werden konnte.

Unabhängig von unseren Untersuchungen, aber etwa zur gleichen Zeit, hat sich in Schweden GUSTAF VON SEGBADEN sehr eingehend mit dem Problem der mittleren Transportentfernung bei beidseitigem Rücken beschäftigt und darüber in einer Arbeit berichtet, die 1964 in den „Studia Forestalia Svecica“ veröffentlicht worden ist. Während bei den Untersuchungen unseres Instituts die innerhalb des aus der Wegedichte errechneten Wegeabstandes liegenden Flächen ermittelt wurden, aus ihnen das Er-

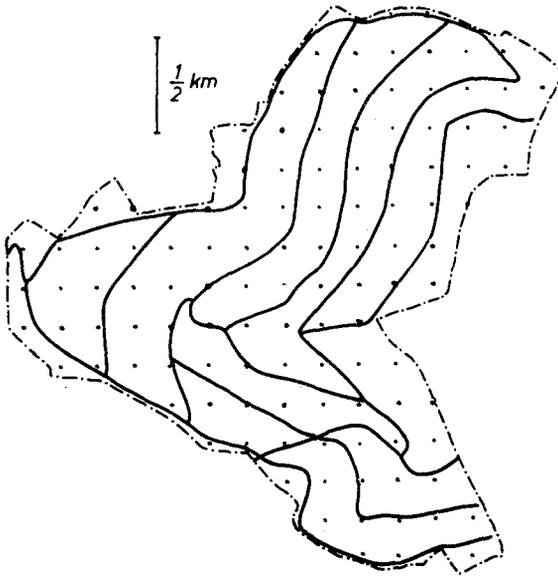


Abb. 10

Methode gefundenen Werten für  $TE_m$  und der dem Idealmodell entsprechenden mittleren Transportentfernung  $TE_0$  wird über einen Korrektionsfaktor  $k$  hergestellt.

$$\text{Es gilt: } TE_m = \frac{2500 \cdot k}{WD} \quad \text{oder} \quad k = \frac{TE_m \cdot WD}{2500}$$

Die Werte für  $k$  liegen nach den sehr umfangreichen Untersuchungen SEGEDADENS etwa zwischen 1,35–2,0.

Über  $TE_0$  ergibt sich auch ein Zusammenhang zwischen dem Korrektionsfaktor  $k$  und dem Erschließungsprozent  $E$ .

$$\text{Es gilt: } E = \frac{100}{k}$$

Für die 39 Untersuchungsobjekte wurde die mittlere Transportentfernung  $TE_m$

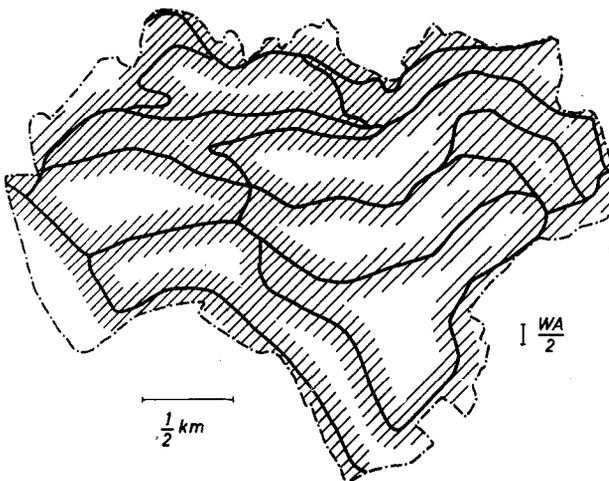


Abb. 11

schließungsprozent  $E$  und über dieses die mittlere Transportentfernung  $TE_m$  abgeleitet worden ist, bestimmt VON SEGEDADEN diese Größe unmittelbar.

Das ist seine Methode: Über eine Wegekarte wird ein regelmäßiges Punktsystem, meistens in quadratischer Anordnung, gelegt (Abb. 10). Von jedem Punkt aus wird dann die kürzeste geradlinige Transportentfernung zum nächstgelegenen Weg mit dem Zirkel abgegriffen. Die Summe aller dieser Transportentfernungen, geteilt durch die Zahl der Punkte, ergibt die durchschnittliche mittlere Transportentfernung. Es handelt sich um ein Punktrasterverfahren. Der Zusammenhang zwischen den nach dieser

nach dem Punktrasterverfahren bestimmt und mit den über das Erschließungsprozent hergeleiteten Werten verglichen. Die letzteren liegen in der Regel um etwa 3% unter den Größen, die nach dem schwedischen Verfahren gefunden worden sind. In einzelnen Fällen, in denen größere unerschlossene Komplexe in die Untersuchung mit einbezogen worden sind, beträgt die Abweichung bis zu 10%.

Das Rasterverfahren erfordert, insbesondere wenn ein Additionszirkel zum Abgreifen der einzelnen Strecken verwendet wird, einen geringeren Zeitaufwand als das Ziehen der Abstandslinien und die Bestimmung des Erschließungsprozentes. Es ist vielleicht auch anpassungsfähiger an gegebene Situationen. Hingegen hat das Ziehen der Abstandslinien den Vorzug der größeren Anschaulichkeit, denn die innerhalb und außerhalb des rechnerischen Wegeabstandes liegenden Flächen werden im Kartenbild ausgewiesen (Abb. 11), ebenso Doppel- und Mehrfacherschließungen.

Unabhängig von der Methode der Bestimmung der mittleren Transportentfernung ist, um der Wirklichkeit möglichst nahezukommen, noch ein weiterer Gesichtspunkt zu beachten. Bisher wurde unterstellt, daß das Rücken geradlinig und senkrecht zur Straße erfolgt. Der tatsächliche Rückeweg verläuft aber meist in einem spitzen Winkel zur Straße. Dadurch ergibt sich eine verlängerte Rückedistanz. Unterstellt man, nach einem Vorschlag von VOLKERT und SUNDBERG, daß das Holz im Mittel unter einem Winkel von  $45^\circ$  zur Straße transportiert wird, eine Richtung, die neuerdings bei der Planung von Feinerschließungsnetzen zugrunde gelegt wird, dann ist die senkrecht zur Straße verlaufende Transportentfernung mit dem Faktor  $\sqrt{2}$  zu multiplizieren. Die so gefundene Strecke sei als „tatsächliche“ Transportentfernung  $TE_t$  bezeichnet.

$$TE_t = \frac{250\,000 \cdot \sqrt{2}}{WD \cdot E}$$

Für das mehrfach zitierte Beispiel  $WD = 40$  m/ha,  $E = 75$  errechnet sich für  $TE_t$  ein Wert von 118 m; gegen 83,3 m bei rechtwinkliger Transportrichtung und 62,5 m ohne Berücksichtigung des Erschließungsprozentes.

Die oben angegebene Formel kann auch nach  $WD$  aufgelöst werden. Sie lautet dann:

$$WD = \frac{250\,000 \cdot \sqrt{2}}{TE_t \cdot E}$$

Damit ist es möglich, die tatsächliche Wegedichte zu bestimmen, die für eine wünschenswerte mittlere Transportentfernung und bei Unterstellung eines erreichbaren Erschließungsprozentes notwendig ist. Ein Beispiel:

$$\begin{aligned} TE_t &= 100 \text{ m} \\ E &= 75 \% \\ WD &= 47,25 \text{ m} \end{aligned}$$

Würde man nach der Formel für das Idealmodell ohne Berücksichtigung des Erschließungsprozentes und des Faktors  $\sqrt{2}$  rechnen, so ergäbe sich eine Wegedichte von nur 25 m/ha. Mit Hilfe des Erschließungsprozentes und des Faktors  $\sqrt{2}$  können also die auf einem idealen Erschließungsmodell aufgebauten mathematischen Beziehungen zwischen Wegedichte und Transportentfernung den tatsächlichen Verhältnissen angepaßt werden.

Diese Beziehungen sind für die Erschließungsprozente 65, 70, 75 und 80 in der Abbildung 12 aufgetragen. Aus dieser Darstellung kann für eine gegebene Wegedichte und ein bestimmtes Erschließungsprozent die zugehörige tatsächliche Transportentfernung abgelesen werden. Das ist eine für die Praxis sehr anschauliche und wichtige Kennzahl für den Stand der Erschließung.

Die Herleitung des Erschließungsprozentes und der mittleren Transportentfernung beruht auf schematischen und vereinfachenden Unterstellungen. Ohne Rücksicht auf die Geländegestalt werden die Erschließungsbänder über die Karte gelegt oder die Transportentfernungen aus dem Raster abgegriffen. Das kann im Hochgebirge aus

den gleichen Gründen, welche dort die Anlage von Wegenetzen erschweren, zu Erschließungszahlen führen, die den tatsächlichen Gegebenheiten nicht voll entsprechen; ähnlich wie Schichtlinienkarten mit großem Schichtabstand das Feinrelief von Gebirgsgelände nicht vollkommen darzustellen vermögen. Aber solche Vereinfachungen sind weder bei der Charakteristik von Erschließungswegenetzen noch bei der Geländedarstellung auf Karten zu umgehen. Es ist einfach unmöglich, die Vielfalt der Formen zu erfassen und im Bild wiederzugeben.

Und so darf abschließend festgestellt werden: Das Erschließungsprozent und die aus ihm und der Wegedichte abgeleitete mittlere Transportentfernung erweisen sich als geeignete Kennzahlen für den Grad der Erschließung von Forstbetrieben durch autofahrbare Wege. Sie ergänzen die Wegedichte, indem sie, über diese reine Durchschnittsgröße hinausgehend, die jeweils besondere Erschließungssituation eines untersuchten Betriebes oder Waldkomplexes zu kennzeichnen vermögen.

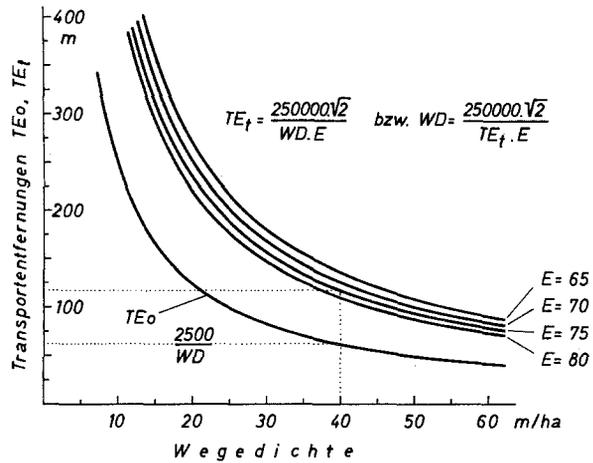


Abb. 12

### Literatur

- BEYER, M., 1891: Das Wegnetz im Ternovanerwalde. Centralblatt für das gesammte Forstwesen. 17. Jg., S. 333-346. — KENNEL, H., 1961: Wegedichte als Maßstab? Allg. Forstzeitschrift. 16. Jg., S. 722-724. — KREBS, E., 1944: Grundsätzliches zum Waldstraßenbau. Schweizerische Zeitschr. f. Forstwes.; S. 312-319. — LARSSON, G., 1959: Wirtschaftliche Berechnungen des optimalen Verkehrsnetzes im Walde. Forstarchiv. 30. Jg., S. 154-157. — LEBRUN, R., 1961: Wegebauarbeiten in der modernen Forstwirtschaft. Allg. Forstzeitschr. 16. Jg., S. 362-368. — SEGEBADEN, G. v., 1964: Studies of Cross-Country Transport Distances and Road Net Extension. Studia Forestalia Suecica. Nr. 18. — SUNDBERG: Bericht des Symposium on the Planning of Forest Communication Networks. Genf, August 1963. — VOLKERT, E., 1959: Betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Gestaltung des Waldwegenetzes. Allgemeine Forst- und Jagdzeitung. 130. Jg., S. 110-117. — Ders.: Waldwegebau und Waldtrtrag. In: Die forstlichen Verhältnisse der Schweiz. Zürich, 1925, 2. Aufl., S. 208-218.