
Vogel und Luftverkehr, Band 2, Heft 2, Seite 73 - 77 (1982)

TÄGLICHE BEWEGUNGEN VON LACHMÖWEN (Larus ridibundus L.) IM BE-
REICH DES BRÜSSELER FLUGHAFENS (Teil 2: PENDELBEWEGUNGEN UND
VORSCHLÄGE)

von GUIDO ROOSELEER, Leuven/Belgien

(Aus dem Englischen übersetzt von K.H. Nowel)

Zusammenfassung: Aufgrund von Beobachtungen und Zählungen wurden Karten der täglichen Pendelbewegungen von Lachmöwen zwischen Schlaf- und Futterplätzen zusammengestellt. Eine Mülldeponie auf der südlichen Seite des Flughafens ist verantwortlich für das Möwenaufkommen und die über den Flughafen verlaufenden regelmäßigen Pendelbewegungen, die ein erhebliches Vogelschlagrisiko verursachen.

Summary: Observations and counts made it possible to compose a map of the daily morning-flights of black-headed gulls between their roosting- and feeding-areas. The dump, at the southern side of the airport, is responsible for the occurrence of gulls on, and the regular flights of these birds over the airport. This implicates a large birdstrike risk.

C. Tägliche Bewegungen Überwinternder Möwen

Das zweite Problem, das untersucht wurde, waren die täglichen zugartigen Bewegungen der Möwen. Es wurde beobachtet, daß annähernd die gleiche Anzahl von Möwen am Morgen und am Abend im Flughafenbereich Brüssel auftritt. Daraus ergab sich die Frage: "Wo kommen diese Möwen her und wo gehen sie hin?" und "Sind es immer die gleichen Vögel, die zurückkehren oder andere?"

(1) Material und Methode

Um die vorstehenden Fragen zu beantworten, wurden die wichtigsten Möwenfutter-, -aufenthalts- und -schlafplätze regelmäßig besucht. Für jeden Platz wurden Zählungen zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführt. Bei fliegenden Möwen wurden Anzahl, Höhe und Richtung notiert und diese Daten in eine Karte eingezeichnet. Außerdem wurde die Treue/Bindung der Möwen zu/an ihre(n) Futterplätze(n) untersucht. Um diese Untersuchungen an verschiedenen Stellen zu erleichtern, wurden ungefähr 1 100 Möwen über eine Periode von sechs nicht aufeinanderfolgenden Tagen mit einem sog. Kanonennetz gefangen, beringt und mit Farbe markiert. Dazu wurden 5 unterschiedliche Farben verwendet, außerdem gefärbte Plastik-Flügel-schildchen. An jedem Markierungstag wurden unterschiedliche Farbmuster appliziert. Nur für die Müllkippe nahe dem Flughafen wurden ungefähr 150 Möwen individuell markiert. Von den 1 100 markierten Vögeln wurden 170 wiedergefunden (= 15 %).

(2) Ergebnisse

Die Eintragung der Wiederfunde in eine Karte (Abb. 2) zeigt, daß es dort einen sehr großen Wechsel zwischen den Futterplätzen gibt. Es geschah häufig, daß ein Vogel, gekennzeichnet und auf einer Müllkippe freigelassen, bereits am folgenden Tag auf einer anderen Müllkippe, 30 bis 50 Kilometer entfernt, beobachtet wurde. Es geschah auch, wenn mehr als 200 Möwen auf einer Müllkippe markiert wurden, daß am folgenden Tag NO-gekennzeichnete Vögel auf dem gleichen Platz wieder beobachtet wurden. Es wäre denkbar gewesen, daß Gefangennahme und Kennzeichnung eine solche Abneigungs-Stimulation bei den Vögeln bewirkten, daß sie für einige Zeit nicht zurückkamen.

Wie steht es nun um die Treue/Bindung der Möwen an ihren Futterplatz ?

Um darüber mehr Information zu erhalten, wurden auf der Müllkippe, die an den Flughafen angrenzt, 150 Lachmöwen gekennzeichnet, und zwar einzeln mit einer Kombination von 2 Farben auf verschiedenen Körperteilen. Von den 150 Vögeln wurden 19 wiedergefunden. Von

diesen 19 Vögeln wurden jedoch nur 8 auf dieser speziellen Müllkippe wiedergesehen, es waren aber niemals dieselben Vögel, die mehr als einmal zurückkehrten. Es wurde kein Hinweis für eine mögliche Bindung einzelner Vögel oder Gruppen an die Futterplätze gefunden.

Alle Ergebnisse der Wiederfunde, zusammen mit den Ergebnissen der Feldbeobachtungen, wurden auf eine Karte eingetragen, die das Muster der morgendlichen Möwenzüge von ihren Schlafplätzen zu ihren Futterplätzen zeigt (Abb. 3).

Es muß jedoch festgestellt werden, daß die aus der Karte sich ergebende Situation ziemlich schnell wechseln kann. Es reicht, wenn eine andere Müllkippe geöffnet wird bzw. ein Weiher/See oder ein Drainagebecken wie es bei dem neuen Luftfrachtgebäude des Brüsseler Flughafens entsteht; dies verändert die Lage grundlegend.

D. Folgerungen und Vorschläge

Regelmäßige Beobachtungen und Zählungen sowie Magenanalysen von Möwen, die auf dem Flughafen geschossen wurden, beweisen, daß die Futterflüge über und die Anwesenheit der Möwen auf dem Flughafen in der Hauptsache durch das Vorhandensein einer Mülldeponie verursacht werden.

Diesem Flugsicherheitsrisiko könnte möglicherweise nur teilweise abgeholfen werden durch Verwendung von Angstschreien und Einsatz von Pyrotechnik sowohl auf der Mülldeponie als auch auf dem Flughafen selbst. Diese Aktionen sollten im Spätsommer beginnen, zu dem Zeitpunkt, wenn die ersten Möwen auf die Mülldeponie einfallen.

Eine endgültige und ständige Lösung des Problems ist nur in einer Schließung der Deponie und in der gleichzeitigen Einrichtung eines anderen Anziehungsplatzes nördlich des Flugplatzes zu erblicken.

Anschrift des Verfassers:

Guido Rooseleer
Naamsestraat 59
Labo voor systematiek en ekologie
B-3000 Leuven
Belgien

