

## WEISUNGEN FÜR MASSNAHMEN ZUR VOGELSCHLAGVERHÜTUNG IN DEN USA.

von H.C.McCLURE, Washington D.C./USA.

(Aus dem Englischen übertragen von J.Hild)

Zusammenfassung: Es werden die Vorschriften und Verantwortlichkeiten für Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung im Bereich der Flughäfen in der westpazifischen Region behandelt. Verantwortlich sind im wesentlichen die verschiedenen FAA-Dienste und, je nach Aufgabenstellung, auch technische Abteilungen der Flughafenverwaltungen, für deren Arbeit und Aufgaben spezielle Verfahrensweisen vorgesehen sind. Die Flughäfen werden nach ihrem Gefährungsgrad unterteilt.

Summary: Orders and responsibilities for provisions of birdstrike prevention in airport areas have been discussed. In the Western Pacific Region the different FAA-Services as well as the different offices of the airport authority are responsible for flight safety depending on the special problem. Special procedures have been planned in case of an arising problem. Airports have been subdivided according to their flight safety/birdstrike risk situation.

### 1. Einleitung.

Die nachfolgende Weisung gibt die notwendigen Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung in den USA wieder, regelt aber auch die Verantwortlichkeiten hinsichtlich administrativer Maßnahmen bei der Analyse von Vogelschlagproblemen sowie bei der Vogelkontrolle insbesondere auf Flughäfen im Bereich der westpazifischen Region. Ziel der Programme ist es, den Flughäfen der Region, auf denen das Vogelschlagproblem von Bedeutung sein könnte, Empfehlungen zu geben, um die anstehende Problematik zu lösen.

Die Weisung wurde an alle Flugsicherheitsinspektoren der regionalen Hauptquartiere verteilt, an die FAA-Direktoren der Inselflughäfen im pazifischen Ozean sowie an die lokal verantwortlichen Dienststellen der westpazifischen Region.

Diese Weisung wurde mit Wirkung vom 05.März 1985 in Kraft gesetzt.

## 2. Verantwortlichkeiten.

- Die Flughäfen sind verantwortlich für die Überwachung der nationalen Vogelschlag-Verhütungsprogramme sowie für die Koordinierung aller entsprechenden Maßnahmen in der westpazifischen Region.
- Das gesamte FAA-Personal ist verantwortlich für die Vogelüberwachung an und in der Umgebung der Flughäfen. Falls größere Schwärme in der Nachbarschaft beobachtet werden, sind darüber die örtliche Flugsicherung sowie die Flugsicherheitsdienste des Flughafens zu informieren.
- Der Supervisor der Flugsicherheitssektion besitzt die Position eines Vorsitzenden, der für vogelschlagbedingte Flugsicherheitsprobleme in der westpazifischen Region zuständig und verantwortlich ist für administrative Maßnahmen im Rahmen der Vogelschlagverhütung.
- Die Abteilungen für Flight Standards, Airway Facilities und Air Traffic besitzen jeweils designierte Vertreter in dem Vogelschlagverhütungs-Komitee der westpazifischen Region. Dies gilt in ähnlicher Weise für jede Air Traffic Terminal Facility, für das Airport District Office und für das Flight Standards District Office, die jeweils einen Koordinator für die Durchführung spezieller Vogelschlagverhütungsprogramme stellen. Diese Koordinatoren sind auch verantwortlich für die Aufgaben statistischer Ad-Hoc-Arbeitsgruppen, die sich zudem auch mit rechtlichen Fragen befassen.
- Das Distriktbüro für Flight Standards ist verantwortlich für die Sammlung von Vogelschlagmeldungen entsprechend Formblatt sowie für deren Verteilung an alle Luftverkehrsunternehmen. Es hat zudem sicherzustellen, daß Vogelschläge und nahe Begegnungen mit Vögeln entsprechend gemeldet werden. Außerdem ist es verantwortlich für die Kontakthaltung mit den Luftverkehrsunternehmen und allen am Luftverkehr beteiligten sonstigen Personen.
- Jeder Air Traffic Terminal Facility Manager ist unter entsprechenden Voraussetzungen verantwortlich für die Herausgabe lokal gültiger Birdtam oder anderer Warnungen für die Umgebung der Flughäfen, falls in diesen Bereichen stärkere Vogelaktivitäten beobachtet werden. An Flughäfen mit einem ATIS-System (=Automatic Terminal Information System) sollten solche Warnungen auf diesem Wege zugänglich gemacht werden. Der Flughafen-Manager sowie das Flughafen-Distriktbüro, welche die Gerichtsbarkeit besitzen, sollten über alle wesentlichen Beobachtungen, die sich auf ein mögliches Vogelschlagrisiko erstrecken, unverzüglich informiert werden.
- Das FAA-Personal sollte unverzüglich über beobachtete und gemeldete Vogelschläge der Air Traffic Facility berichten. Das gilt in gleicher Weise auch für ungewöhnliche Vogelansammlungen am Flughafen selbst und in seiner Umgebung.

## 3. Verfahrensweisen.

Folgende Verfahrensweisen sind bei der Bearbeitung der Vogelschlagprobleme in der westpazifischen Region anzuwenden:

- Bei Bekanntwerden eines potentiellen Vogelschlagrisikos hat der Flughafen-Distriktoffizier unverzüglich eine Ad-Hoc-Arbeitsgruppe zur Analyse der speziellen Situation einzuberufen. Die Gruppe wird erweitert durch die Koordinatoren der einzelnen Flughäfen, entsprechende Verantwortliche der Flughafenabteilungen sowie durch Wildbiologen, die durch die zuständige Naturschutzbehörde benannt worden sind. Darüber hinaus können auf Antrag zu solchen Tagungen und Diskussionen weitere Angehörige von Regierungsstellen, der Industrie oder aus dem Wissenschaftsbereich zugezogen werden.
- Die erwähnte Ad-Hoc-Arbeitsgruppe hat über das festgestellte Vogelschlagrisiko zu befinden und, falls erforderlich, eine Untersuchung zu veranlassen. Für derlei Untersuchungen ist die Naturschutzbehörde zuständig, die außerdem gegenüber der Flughafenbehörde auch Empfehlungen auszusprechen hat. Derartige Untersuchungen sind bei allen vogelschlagbedingten Zwischenfällen durchzuführen ebenso wie bei wiederholt auftretenden Problemen, welche die Flugsicherheit an den jeweiligen Flughäfen betreffen. Die Arbeit der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe endet mit der Problemlösung.
- Wird durch die Arbeitsgruppe eine kritische Vogelschlagsituation an einem Flughafen bestätigt, ist unverzüglich der Flugsicherheitsbeauftragte der gesamten westpazifischen Region zu informieren und ein schriftlicher Bericht der regionalen Arbeitsgruppe zu überstellen. Dieser Bericht hat mindestens zu enthalten:
  - \* Name des Flughafens, Lage und Klassifikation (Verkehrsflughafen oder Allgemeine Luftfahrt),
  - \* Datum und Zeit des Zwischenfalls oder der Beobachtung, durch die das aktuelle Problem erkennbar wurde,
  - \* Beschreibung des Zwischenfalls bzw. der Beobachtung oder Aktivitäten,
  - \* Diskussion bisheriger Vogelschlagprobleme auf dem jeweiligen Flughafen,
  - \* Bewertung der Gründe für das aktuelle Problem,
  - \* Empfehlung für die Durchführung entsprechender Maßnahmen.
- Nach Bekanntgabe des jeweiligen Vogelschlagproblems durch die Ad-Hoc-Arbeitsgruppe hat eine regionale Kontrollgruppe darüber zu entscheiden, ob eine spezielle Warnung (Birdtam) herausgegeben werden soll. Diese Warnung wird durch die regionalen Dienststellen für ungültig erklärt, sobald das angesprochene Problem gelöst ist.
- Die regionale Arbeitsgruppe hat sich über die empfohlenen Maßnahmen und deren Durchführung zu informieren und der Dienststelle für Airport Standards einen Bericht zu erstatten.
- Die Ad-Hoc-Arbeitsgruppe ist verantwortlich für die Beratung der lokalen Flughafenbehörden sowie für die Erarbeitung entsprechender Empfehlungen. Die regionale Arbeitsgruppe kann dabei Unterstützung gewähren.
- Der Distrikt-Koordinator hat fernschriftlich oder fernmündlich mit den staatlichen oder lokalen Dienststellen Kontakt zu halten und alle Aktionen, die zur Lösung des aktuellen Problems führen, zu koordinieren. Das gilt insbesondere für Maßnahmen in Bereichen, für die die Flughafenbehörden keine Zuständigkeit haben, z.B. für Rastplätze von Wasservögeln oder für künstliche Gewässerabgrabungen in der Flughafenumgebung.

#### 4. Bewertung.

Entsprechend den FAA-Weisungen zur Vogelschlagverhütung sind alle Flughäfen im Hinblick auf ihre Vogelschlagsituation zu bewerten und wie folgt zu kategorisieren:

- a) Flughäfen ohne Vogelschlagprobleme,
- b) Flughäfen mit einem potentiellen Vogelschlagproblem,
- c) Kritische Flughäfen infolge eines aktuellen Vogelschlagproblems, das unverzüglich Maßnahmen erfordert.

Diese Kategorisierung erfolgt durch die regionale Kontrollgruppe. Diese ist zudem verantwortlich für entsprechende Empfehlungen an die Betreiber der Flughäfen, z.B. unverzüglich eine Vogelkontrolle einzurichten oder eine Beratergruppe zu gründen. Zweck solcher Einrichtungen ist die Analysierung und Identifizierung eines vorhandenen oder möglichen Vogelschlagrisikos an dem jeweiligen Flughafen. Die Gruppe kann aus Beamten oder Privatpersonen zusammengesetzt sein; ihre Aufgabe besteht in jedem Fall jedoch darin, Empfehlungen für die Flughafenverwaltung auszuarbeiten.

Flughäfen mit einer kritischen Vogelschlagsituation sollten die Einstellung einer hauptamtlichen Arbeitskraft in Erwägung ziehen, welche dann zuständig wäre für die gesamte Vogelkontrolle auf dem Flughafen. Grund für diese Empfehlung ist die unbedingte Notwendigkeit, über Analysen, Empfehlungen und Instruktionen das Vogelschlagrisiko zu minimieren.

#### 5. Abschließende Regelungen.

Der Flughafenunternehmer hat vornehmlich die Verantwortlichkeit dafür, daß auf seinem Flughafen der Flugbetrieb im Hinblick auf die Vogelwelt sicher abgewickelt werden kann. Somit ist er verantwortlich für die Beobachtung und Kontrolle vorhandener oder potentieller Vogelschlagrisiken auf seinem Flughafen. Es ist das Ziel der nationalen wie der regionalen Vogelschlagverhütungsprogramme, dem Flughafenunternehmer bei der Verhütung von Vogelschlägen und bei der Verringerung der Risiken behilflich zu sein. Dies erfolgt über eine entsprechende Beratung durch die Bundesluftfahrtbehörde.

Ein Vogelschlagrisiko ist grundsätzlich vorhanden, wenn sich ein Vogelschlag ereignet hat oder wenn sich Vögel am Flughafen bzw. in seiner Umgebung in so großer Menge aufhalten, daß sie zu einem Flugsicherheitsrisiko führen

können.

Empfehlungen für die Vogelkontrolle und für die Vogelvergrämung sind in entsprechenden Rundschreiben und Weisungen enthalten. Diese Weisungen befassen sich mit der Existenz von Abwasseranlagen in der Flughafenumgebung, mit der Vergrämung von Vogelschwärmen durch chemische Stoffe und mit der Vogelkontrolle (ICAO Airport Services Manual). Darüber hinaus wurde den Flughäfen ein Handbuch zur Vogelschlagverhütung zur Verfügung gestellt. Die Koordinatoren sowie die Vorsitzenden der einzelnen Arbeitsgruppen werden in der Weisung namentlich aufgeführt.

#### 6. Literatur.

- McCLURE, H.C. (1986) : Bird Hazard Detection and Control Procedure. WP 30, BSCE 17, Kopenhagen.
- VITALE, V.W. (1974) : FAA-Guidance Concerning Sanitary Landfills on or Near Airfields. Order 5200.5 vom 16.10.74.
- VITALE, V.W. (1976) : Guidelines for the National Plan on Bird Hazard Detection and Control. Order 5200.6 vom 15.11.1976.

Anschrift des Verfassers:

H.C. McClure  
U.S. Department of Transportation  
Federal Administration Western Pacific Region  
Washington D.C./USA.

#### **Sonderheft 2 "Vogel und Luftverkehr !!!!**

**Becker, J., Hild, J., Küsters, E. und Sturm, G.: Schutzgebiete mit erhöhter Vogelschlaggefahr in der Bundesrepublik Deutschland. 32 Seiten DIN A 5 sowie eine Übersichtskarte 1 : 1.000.000.**

Erfasst sind hier alle größeren Naturschutzgebiete mit ornithologischer Bedeutung, Feuchtgebiete internationaler Bedeutung, Europareservate und Nationalparks, sofern sie eine besondere Rolle für die Vogelwelt spielen.

Das Sonderheft bringt neben einer entsprechenden Auflistung der Gebiete nähere Angaben über Lage, Größe, Schutzstatus und vorhandene Vogelgruppen; Kurzkapitel befassen sich mit Vogelgewichten und Aufprallenergien, Gefährdungszeiten und -höhen sowie Störungen der Vogelwelt durch Luftfahrzeuge.

Bestellungen an den Herausgeber: DAVVL e.V., Fröschenpuhl 6, D-5580 Trarbach-Trarbach.