

25 JAHRE DAVVL - RÜCKBLICK UND AUSBLICK - !

von JOCHEN HILD, Traben-Trarbach.

Zusammenfassung: Die Gründung des DAVVL geht zurück auf eine internationale Tagung in Nizza 1963. Der Ausschuß konstituierte sich 1964; Mitglieder wurden alle an der Luftfahrt Beteiligten. Nach Erarbeitung von Grundlagen wurden seitens der Ministerien Richtlinien zur Vogelschlagverhütung erlassen und Biotoppgutachten erstellt. Seit 1980 hat der Ausschuß die Rechtsform eines eingetragenen Vereins und seine Aufgaben in einer Satzung niedergelegt. Beratungen zu aktuellen Fragen der Flugsicherheit sowie die Fortschreibung der ökologischen Biotoppgutachten stellen heute die Hauptaufgabe des DAVVL dar.

Summary: Following the recommendations of an international conference in Nice 1963 the Birdstrike Committee Germany has been founded in 1964; representatives of different fields of aviation became members. After basic investigations guidelines for birdstrike prevention have been published. Until 1980 investigations led to ecological analysis of airports. Since 1980 the committee has a legal status and defined its tasks by articles. Advice for actual biological flight safety problems as well as updating of existing ecological analysis are the main functions of the committee today.

1. Historisches.

Mit Einführung der Strahltriebwerke im internationalen Luftverkehr trat Anfang der sechziger Jahre ein Problem in den Vordergrund, das zwar bekannt war, doch nunmehr flugsicherheitsrelevant wurde. Im Jahre 1963 wurde deshalb - bemerkenswerterweise vom Institut National de la Recherche Agronomique - zu einer ersten europäischen "Vogelschlagtagung" nach Nizza eingeladen; sie wurde vom französischen Verkehrsministerium wesentlich unterstützt und von Luftfahrtbehörden, Flughafengesellschaften und Biologen aus 10 Ländern besucht. Man hatte sich das Ziel gesetzt, eine Statistik der Vogelschläge zu erstellen, eine Problemanalyse durchzuführen und

Empfehlungen zu formulieren. Letztere bestanden darin, nationale Ausschüsse zu gründen, die einen regionalen Erfahrungsaustausch zu pflegen hätten.

Von deutscher Seite hatten an dieser Tagung Direktor H.Trautwein, Flughafen Düsseldorf, sowie als Vertreter der Staatlichen Vogelschutzwarte in Frankfurt/Main Dr.Werner Keil, späterer Vorsitzender des DAVVI., teilgenommen. Letzterer gründete dann im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen am 30.07.1964 den "Deutschen Ausschuß zur Verhütung von Vogelschäden im Luftverkehr" (= DAVVI) als lockeren Zusammenschluß von an der Luftfahrt beteiligten Institutionen. Diese übernahmen auch die Finanzierung der Ausschußarbeit, die im wesentlichen auf den bisherigen Kenntnissen basierte, dann aber auch auf einem Arbeitsprogramm, das von Dr.Keil entworfen wurde. Die konstituierende Sitzung des Ausschusses fand am 23.09.1964 auf dem Flughafen Stuttgart statt. Neben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (= ADV) und der Vogelschutzwarte Frankfurt/Main wurden die Deutsche Lufthansa AG, das Luftfahrt-Bundesamt, die Bundesanstalt für Flugsicherung und die Flughafengesellschaften Bremen und Stuttgart Mitglieder; im Jahre 1965 schlossen sich die Bundeswehr, danach die DELVAG-Luftfahrtversicherungs-AG, der Deutsche Luftpool, die Bundesforstverwaltung, der Deutsche Aeroclub, die Staatliche Vogelschutzwarte Essen und die Vereinigung Cockpit dem DAVVI an.

In Anbetracht der in diesen Jahren schwierigen Flugsicherheitslage in der Bundeswehr, bedingt durch die Einführung des Starfighter F 104 G, gingen sehr wesentliche Impulse für die Ausschußarbeit von der Dienststelle General Flugsicherheit in der Bundeswehr aus. So wurde von dieser Seite bereits 1965 angeregt, eine weitere internationale Tagung auf NATO-Ebene einzuberufen, um die Vogelschlagproblematik auch innerhalb der Militärluftfahrt zu diskutieren. So wurden vom DAVVI 1966 Vertreter der Militär- und Zivilluftfahrt zu einer Tagung bei der Bundesanstalt für Flugsicherung nach Frankfurt/Main eingeladen. Aus diesen Veranstaltungen, die fortan in enger Anlehnung an die ICAO durchgeführt wurden, entstand Anfang der siebziger Jahre eine gemischte zivil-militärische Expertengruppe: Das Bird Strike Committee Europe (=BSCF), in dem der DAVVI bis zum heutigen Tage mitarbeitet. Seine Mitglieder sind sowohl maßgeblich im sog. Steering Committee als auch, z.T. als Vorsitzende, in die Arbeitsgruppen eingebunden.

Am 18.12.1980 gab sich der DAVVL auf Empfehlung seiner wesentlichen Träger die Rechtsform eines eingetragenen Vereins. Damit waren erstmals die Wahl eines Vorstandes sowie eine neue Definierung der Aufgaben verbunden. Die bisherigen Mitgliedschaften wurden in korporative und persönliche Mitgliedschaften umgewandelt; Bundes- und Landesbehörden gaben ihren bisherigen Vertretern Sachverständigenstatus und als Neumitglieder kamen hinzu: Arbeitsgemeinschaft Luftverkehr Nordrhein-Westfalen, Hapag Lloyd-Fluggesellschaft, ITU-Fluggesellschaft, MBB sowie eine Anzahl fachlich qualifizierter persönlicher Mitglieder aus den Bereichen Luftfahrt, Flughäfen, Wissenschaft, Technik und Allgemeine Luftfahrt.

Das Arbeitskonzept des DAVVL e.V. (= Deutscher Ausschuß zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr) besteht darin, spezielle fachliche Qualifikationen seiner Mitglieder und Sachverständigen optimal zu nutzen.

2. Aufgaben und Organisation.

Die Aufgaben des heutigen DAVVL e.V. leiten sich her von entsprechenden Erlassen bzw. Richtlinien zur Vogelschlagverhütung, die bereits 1966 und 1974 von den Bundesministern für Verteidigung und Verkehr herausgegeben wurden, und auf denen auch die bisherige Ausschußarbeit beruht hatte. Diese Aufgaben lassen sich wie folgt formulieren:

- Auswertung von Vogelschlagberichten und Erstellung von Jahresstatistiken auch unter biologischen Gesichtspunkten,
- Anregung, Entwurf und Durchführung von Forschungs- und Versuchsreihen als Grundlage für die Entwicklung von Vogelvergrämungs- und ökologischen
- Biotopmanagement- Programmen sowie von Vogel(-zug-)-beobachtungs-, Vogelschlagwarn- und Vogelzugvorhersage-Verfahren,
- Beobachtung, Überprüfung und Analysierung aller biologischer Umstände und Vorgänge, die mittelbar oder unmittelbar auf die Flugsicherheit einwirken,
- Praxisbezogene fachwissenschaftliche Beratung der am zivilen und militärischen Luftverkehr mittelbar und unmittelbar Beteiligten sowie auf Anfrage von internationalen Luftfahrtorganisationen,
- Erstellung ökologischer Gutachten und Bewertungen über Flughäfen und deren Umgebung,
- Information und Motivation der am Luftverkehr Beteiligten durch Veröffentlichungen, Fachveranstaltungen, Lehrgänge und Schulungen,
- Kontaktpflege mit einschlägigen wissenschaftlichen Einrichtungen (z.B. Vogelschutzwarten),
- Öffentlichkeitsarbeit sowie Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien.

Parallel zur Mitgliederversammlung, der auch die Sachverständigen angehören, gliedert sich der Ausschuß in drei praxisbezogene Arbeitsgruppen, und zwar:

a) Vogelschlagstatistik

Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist die Erstellung und Auswertung der Vogelschlagstatistiken; Mitglieder sind Vertreter von Luftfahrt-Bundesamt, Luftverkehrsträgern, Luftfahrtversicherungsgesellschaften sowie Bundeswehr. Der Vorsitz liegt z.Z. beim Luftfahrt-Bundesamt.

b) Flughafenökologie

Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist die Koordinierung der biologischen Untersuchungen und Versuche auf den Flughäfen, die Durchführung von ökologischen Erhebungen und die Zuarbeit für Biotopgutachten, die Grundlage für die Vogelvergrämung auf Flughäfen sind; Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind im wesentlichen Vertreter von ADV, Verkehrsflughäfen und Bundeswehr aber auch aus Österreich und der Schweiz. Der Vorsitz liegt z.Z. bei der Flughafen Frankfurt/Main AG.

c) Radar-Wetter-Vogelzug

Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist die Weiterentwicklung radarornithologischer Beobachtungsverfahren unter Berücksichtigung neuester Techniken, die Untersuchung von Abhängigkeitsbeziehung zwischen Vogelzug und Wetter sowie die Entwicklung entsprechender Rechnerprogramme; Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind Vertreter von Bundesanstalt für Flugsicherung und Bundeswehr. Der Vorsitz liegt z.Z. beim Amt für Wehrgeophysik.

Die Satzung sieht vor, daß bei Bedarf weitere Arbeitsgruppen gegründet werden können.

Die Mitglieder vertreten je nach Fachrichtung und fachlicher Qualifikation den DAVVL auch in den Arbeitsgruppen des Birdstrike Committee Europe bzw. bei überregionalen ICAO-Workshops "Bird Hazard to Aircraft".

3. Grundlagenerarbeitung 1964 - 1980.

Als sich der DAVVL 1964 konstituierte war man methodisch weitgehend auf die Erfahrungen in Kanada und den Vereinigten Staaten angewiesen, wo man bereits seit einigen Jahren versuchte, durch Einbeziehung biologischer Sachverständiger dem Vogelschlagproblem zu begegnen. Daher erfolgten sehr intensive Kontakte mit dem Canadian Fish- and Wildlife Service, dem Canadian National Research Council und dem Denver Wildlife Research Center. Von dort kamen auch die ersten Unterlagen, die es den DAVVL-Biologen ermöglichten, mit der Entwicklungsarbeit zu beginnen. Der erste Schritt bestand in der Sicherstellung einer lückenlosen Vogelschlagstatistik, die bereits 1965 durch Einführung einheitlicher Meldebögen garantiert werden konnte. Im internationalen Bereich wurden diese Meldeformen erst

wesentlich später eingeführt.

Basierend auf einer ersten 5-jährigen Vogelschlagstatistik und mehrjährigen Vogelbeobachtungsreihen konnte gegen Ende der sechziger Jahre damit begonnen werden, Untersuchungen der Abhängigkeit des Vogelauftretens von biotischen und abiotischen Gegebenheiten durchzuführen. So waren bei Erlass der "Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr" durch den Bundesminister für Verkehr (1974), welche die Erstellung von Biotopgutachten für die engeren und weiteren Flughafenbereiche empfahlen, bereits entscheidende Voruntersuchungen getätigt. Diese Biotopgutachten befaßten sich sowohl mit den hydrologisch-bodenkundlichen als auch mit den klimatologischen, den vegetationskundlichen sowie den zoologischen Gegebenheiten der Flughäfen, denn nur unter Berücksichtigung aller ökologischer Faktoren war es möglich, Problemanalysen durchzuführen und Empfehlungen für Maßnahmen zur Vogelvergrämung auszusprechen. Dabei war man im wesentlichen auf den großen Erfahrungsschatz der Staatlichen Vogelschutzwarte Frankfurt/Main mit akustischen und visuellen Vergrämungsverfahren angewiesen, mußte aber zur Entwicklung anderer Verfahren weitere Versuche und Untersuchungen durchführen. Dabei wurden sowohl neue visuelle als auch pyro- und elektroakustische Vergrämungsgeräte, Morselampen hoher Energiedichten, CO₂-, Helium-Neon-Laser und chemische Vergrämungsmittel erprobt sowie Versuche mit Greifvogelsilhouetten und Modellflugzeugen durchgeführt. Die Wirksamkeit von sog. Fuchshunden als Vogelvergrämer wurde getestet und auch Beizvogeleinsätze arrangiert sowie die Problematik "Vögel in und an Hallen/Gebäuden" untersucht. Positive und in der Praxis verwertbare Erkenntnisse waren dabei selten. Umfangreiche vegetationskundliche Versuche und Untersuchungen wurden hauptsächlich im Bundeswehrbereich durchgeführt mit dem Ziel, Abhängigkeitsbeziehungen zwischen Vogelauftreten, Grünflächen-Artenzusammensetzung, Graslänge, Bewirtschaftungsform, Bodenfeuchtigkeit und Kleinklima herauszufinden. Dabei ergaben sich z.T. sehr gute Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Vogelvergrämung über ein ökologisches Biotop-Management.

Lag das Interesse der Zivilluftfahrt hauptsächlich in den Flughafenbereichen, so war die Militärluftfahrt weit mehr an den Vogelschlägen im Tiefflug interessiert. Das war der Grund dafür, daß vom DAVVI bereits in den frühen siebziger Jahren im BSCF angeregt wurde, Arbeitsgruppen zu gründen, die sich mit Problemen der Flughafenökologie, des Vogelzuges und seiner kartenmäßigen Darstellung, der Radar-Vogelzug-Beobachtung, der Erstellung

und Übermittlung von Vogelschlagwarnungen und Vogelzugvorhersagen befassten sollten, was dann auch geschah. So entstanden Karten über Vogelmasseierungsgebiete und Leitlinien des überregionalen Vogelzuges, die in die jeweiligen Luftfahrthandbücher aufgenommen wurden und seither ständig aktualisiert werden. Die Herausgabe von Vogelschlagwarnungen (=Birdiam) und Vogelschlagrisiko-Vorhersagen erfolgt im Raum der Bundesrepublik bereits seit 1969. Die Grundlage dafür bilden die sowohl bei den Flugbeurteilungs-Regionalstellen der BFS als auch in Radarstellungen der Bundeswehr durchgeführten Radarvogelzug- sowie die auf den Bundeswehr-Flugplätzen befohlenen visuellen Vogelzug-Beobachtungen durch die lokalen Geophysikalischen Beratungsstellen.

Die Entwicklung von Vogelschlagwarn- und -vorhersageverfahren machte eine interdisziplinäre Arbeit zwischen Biologen und Meteorologen erforderlich, die durch Gründung der bereits erwähnten DAVVI-Arbeitsgruppe "Radar-Wetter-Vogelzug" sichergestellt werden konnte. Dem Bundesminister der Verteidigung kommt dabei das Verdienst zu, schon 1972 die personellen und finanziellen Voraussetzungen für diese Arbeiten geschaffen zu haben, die in den ersten Jahren zudem noch sehr wesentlich durch die NABU gefördert wurden.

So schließt sich der Kreis der Grundlagenforschungen. Große Erfolge waren bei einer so neuen und komplizierten Materie innerhalb weniger Jahre nicht zu erwarten, jedoch wurden in den ersten 16 Jahren DAVVI, Dank des nimmermüden Einsatzes seines seinerzeitigen Vorsitzenden, Dr. Werner Keil, wichtige Grundlagen erarbeitet, auf denen auch heute noch die Arbeit des DAVVI beruht.

4. Fortführende Arbeiten seit 1981.

Mit der komplizierter werdenden Gesamtmaterie infolge fortschreitender Technisierung und Automatisierung, aber auch infolge zunehmender Umweltrelevanz aller Bemühungen um Vogelschlagverhütung, war Ende der siebziger Jahre nicht nur ein Umdenken notwendig geworden, sondern die bisherigen Verfahren mußten sowohl den neuen Entwicklungen angepaßt und weiterentwickelt werden als auch aufgrund der vorliegenden langjährigen Versuchs- und Untersuchungsergebnisse einen stärkeren ökologischen Bezug bekommen.

Der 1980 erstmals **gewählte** Vorstand des DAVVI e.V. übernahm eine Fülle von Grundlagenmaterial. Für alle Verkehrsflughäfen gab es Biotoppgutachten oder sie waren in Erstellung begriffen; die Methoden der fortführen-

den Untersuchungen und Versuche waren ebenso bekannt wie die auf ökologischen und verhaltensbiologischen Erkenntnissen beruhenden Vergrämungsverfahren. Es stand fest, und das bestätigte sich in den Jahren nach 1980 immer wieder, daß das Vogelschlagproblem nicht durch direkte Maßnahmen und erst recht nicht durch Vergiftung oder Abschuß von Vögeln zu lösen war, sondern ein spezielles Biotopmanagement erforderte, das es objektbezogen zu entwickeln galt. Aus diesem Grunde wurde damit begonnen, die bestehenden Biotopgutachten fortzuschreiben, denn alle Ökosysteme sind dynamisch, und deshalb können ökologische Gegebenheiten, wie sie vor 10 oder 15 Jahren vorlagen, heute völlig anders sein und sich in der Bewertung ihrer Flugsicherheitsrelevanz auch völlig anders darstellen, insbesondere dann, wenn es in den Flughafenbereichen zu Umbauten bzw. Erweiterungen kam oder kommen sollte.

Ausgehend von der Erkenntnis, daß es in der Natur keine Leerräume gibt oder geben kann, mußte es das Ziel eines Biotopmanagements in Flughafenbereichen sein, flugbetriebsgefährdende, d.h. schwergewichtige Vogelarten wie Möwen, Greifvögel, Kiebitz, Krähen z.B. durch weitgehend extensive Bewirtschaftungsmaßnahmen auszutauschen gegen leichtgewichtige und daher kaum flugbetriebsrelevante Vogelarten mit weit geringeren Aktionsradius wie Feldlerche. Man fand auch heraus, daß z.B. Langgras (mehr als 25 cm Halmlänge) und Brachland positiver zu bewerten waren als Kurzgras mit einer intensiven Mulchbewirtschaftung. Um diese aus Versuchen resultierende Erkenntnis in die Praxis umzusetzen, war es erforderlich, auf dem Sektor der Mähmaschinen entsprechende Impulse zu geben. Mit dem Ersatz der bisher meist intensiven Nutzung der Flugplatz-Grünlandflächen durch extensive Bewirtschaftung ging z.T. auch eine wesentliche Reduzierung der künstlichen Düngung, oftmals auch ein völliger Verzicht darauf, einher; auch dies konnte nur im Interesse des Umweltschutzes liegen.

Die Erfolge des mittlerweile von Flugplatz zu Flugplatz stark differenzierten extensiven Langgrasverfahrens zeigen sich heute bereits, aber keineswegs in einer abnehmenden Zahl der Vogelschläge, sondern in einem zunehmenden Anteil leichtgewichtiger Kleinvögel an den Vogelschlägen. Wenn heute bei der Bundeswehr pro Flugplatz und Jahr durchschnittlich ein Vogelschlag registriert wird, so ist das ebenso ein Erfolg des angewendeten Biotopmanagements wie auf den Zivilflughäfen die Tatsache, daß die schadensträchtigen Vogelschläge insgesamt während der letzten 5 Jahre in der Bundesrepublik zurückgegangen sind.

Da die Vogelschlagstatistik seit Beginn der achtziger Jahre weit vollständiger und differenzierter wurde, konnten neue Erkenntnisse gewonnen werden. Es zeigte sich, daß bei einigen Flugplätzen die Hauptprobleme in der Umgebung zu suchen sind. Deshalb wurde es erforderlich, spezielle und detaillierte Gutachten und ökologische Bewertungen auch für diese Räume zu erstellen, wie das bereits in den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr empfohlen wurde. Daraus ergaben sich nicht unerhebliche Probleme, denn man mußte sich sowohl mit der Flugsicherheitsrelevanz nahegelegener Naturschutz- und Internationaler Feuchtgebiete auseinandersetzen wie mit unterschiedlich strukturierten und ökologisch wertvollen Kleinbiotopen, besonders aber mit groß- und kleinflächigen Kiesabgrabungen, für die nach Ausbeutung unterschiedliche Sekundärnutzungen (Naturschutz, Wassersport, Sportangelei, Verfüllung und nachfolgende ackerbauliche Bewirtschaftung bzw. Aufpflanzung mit Gehölzen) vorgesehen sind, und die deshalb auch hydrobiologisch zu bewerten waren, um Aussagen zu ihrer Flugsicherheitsrelevanz machen zu können. Hinzukamen Bewertungen von ökologischen Ausgleichsflächen, zu deren Anlage viele Flughäfen im Rahmen von Erweiterungs- und Umbauplanungen bei der Planfeststellung verpflichtet wurden.

Dringend erforderlich wurde in den achtziger Jahren auch eine Bewertung zahlreicher regionaler Verkehrsflughäfen und Landeplätze, deren Vogelartenbesatz in einigen Fällen nicht nur flugsicherheits- sondern auch in erheblichem Maße umweltrelevant ist. Deshalb waren biologisch-ökologische Verfahren zu erarbeiten, um durch Schaffung von Ersatzbiotopen außerhalb der Flugplätze diesen Vogelarten neue Lebensräume anzubieten und damit allen Interessen gerecht zu werden. In anderen Fällen sind es Flugplätze, deren Umfeld in hohem Maße attraktiv z.B. für Wasservögel ist oder in deren Umgebung großflächige Mülldeponien vorgesehen sind. Hier stellte sich etwa die Frage, ob unter Vogelschlaggesichtspunkten Flugplatz- und Flugbetriebserweiterungen überhaupt vertretbar sind und wie man dem öffentlichen Interesse nach Abfallentsorgung durch technische Maßnahmen in Deponiebereichen entsprechen kann. Problematisch sind auch - ein alter Streitpunkt - auf vielen Landeplätzen, trotz gegenteiliger Empfehlungen in den Richtlinien, die Schafhaltung oder die ackerbauliche Anbaunutzung. Diesen Problemkreisen wird sich der DAVVL in Zukunft in zunehmendem Maße widmen müssen.

Zu den fortführenden Arbeiten der achtziger Jahre gehörte auch eine Intensi-

vierung der Radarvogelzug-Beobachtung und -Auswertung mit dem Ziel, die Aussagekraft und -genauigkeit von Vogelschlagwarnung und -risikovoherstern zu verbessern. Es ist erforderlich geworden, der modernen technischen Entwicklung Rechnung tragend, die Radarbeobachtungsmethoden auf die neue Generation von Radargeräten abzustellen, um auch weiterhin die Vogelbeobachtung etwa durch Einführung elektronischer Zählverfahren sicherzustellen. Weitere Beobachtungsreihen wurden auch durch die Förderung auf Bewertung regionaler und lokaler Vogelzugbewegungen notwendig. So werden z.Zt. etwa Untersuchungen über die saisonale und tageszeitliche Periodik des Wasservogelauftrittens im Raum des künftigen Flughafens München 2 durchgeführt; diese Untersuchungen kommen auf der anderen Seite auch dem Flugbetrieb der Bundeswehr zugute, die in diesem Großraum eine hohe Zahl von Vogelschlägen im Tiefflug zu verzeichnen hat. Dieses Beispiel zeigt, wie stark sich die Interessen der militärischen und der zivilen Luftfahrt überlagern. Das gilt im übrigen für alle Arbeitsbereiche des DAVVL. So schließt sich auch bei den fortführenden Arbeiten wiederum der Kreis: ökologisch orientiertes Biotopmanagement in Flugplatzbereichen dient der Flugsicherheit ebenso wie dem Umweltschutz; weit bessere Kenntnisse um die überregionalen, regionalen und lokalen Vogelzugbewegungen und deren Vorhersage aufgrund von Rechnerprogrammen helfen Vogelschläge zu verhindern und sind damit auch ein Stück praktizierten Umweltschutzes.

5. Ausblick.

Die Erfahrung aus 25 Jahren DAVVL-Arbeit hat gezeigt, daß durch gezielte Maßnahmen eine Verminderung der Vogelschlaggefahr ohne Beeinträchtigung von Umweltschutzforderungen möglich ist. Für den Deutschen Ausschuß kann sich nicht die Frage stellen, ob ziviler und militärischer Flugbetrieb in Art und Ausmaß notwendig und sinnvoll sind, er hat von diesem Flugbetrieb als gegeben auszugehen und seine Bewertungen unter Flugsicherheitsgesichtspunkten unter Berücksichtigung von Umweltschutzüberlegungen durchzuführen; die Flugsicherheit hat dabei natürlicherweise absolute Priorität. Daß diese Koexistenz "Flugsicherheit und Umweltschutz" während der 25 Jahre DAVVL funktioniert hat, läßt sich an vielen Beispielen nachweisen. Daß sich in diesem Zeitraum nicht alle Probleme haben lösen lassen, liegt in der Natur der Sache und in der Komplexität der Problemstellung.

Die zukünftige Arbeit des DAVVL muß schwerpunktmäßig in drei Bereichen

gesehen werden, und zwar:

- Weitere Entwicklung von Maßnahmen des Biotopmanagements mit dem Ziel, die Vogelwelt der Flugplatzbereiche auszutauschen im Interesse der Flugsicherheit aber auch ohne Beeinträchtigung von Belangen des Vogelschutzes,
- Stärkere Beteiligung bei der ökologischen Bewertung von landschaftsplanerischen und landschaftspflegerischen Maßnahmen in der Umgebung von Flugplätzen, wobei der Art der Bewirtschaftungsformen - extensive Grünflächennutzung, Brachflächen-"Pflege" u.a. - eine mindestens ebenso große Bedeutung zukommen wird wie Art und Umfang von Renaturierungsmaßnahmen z.B. im Bereich von Naßkiesabgrabungen,
- Verfeinerung der Vogelzugbeobachtungs-, Vogelschlagwarn- und -vorhersage-Verfahren durch Entwicklung entsprechender Rechnerprogramme.

Der DAVVL e.V. verfügt heute über rund 50 Mitglieder und Sachverständige, von denen jeder einzelne ein Spezialist auf seinem Fachgebiet ist. Nur durch die konstruktive Zusammenarbeit aller oder vieler war es in der Vergangenheit möglich, ehren- und nebenamtlich die durch die Satzung vorgegebenen Aufgaben zu erfüllen und einen Beratungsumfang zu entsprechen, dem in Zukunft ohne hauptamtlich tätige Arbeitskräfte nicht mehr entsprochen werden kann. Wenn den künftigen Beratungsanforderungen, die umrissen werden können mit den Begriffen "Flugsicherheit-Umweltschutz-Umweltverträglichkeit" Genüge getan werden soll, werden organisatorische Änderungen innerhalb des DAVVL e.V. diskutiert werden müssen, und das nicht irgendwann, sondern in absehbarer Zeit. Der Vorstand des Ausschusses wird deshalb gefordert sein, entsprechende Vorschläge zu erarbeiten und den Trägern des Ausschusses zur Entscheidung vorzulegen.

6. Literatur.

Auf die Wiedergabe von Einzelveröffentlichungen sei hier verzichtet, sondern vielmehr verwiesen auf die vom DAVVL e.V. herausgegebene Schriftenreihe "Vogel und Luftverkehr", in der alle hier nur diskutierten Problembereiche abgehandelt sind.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Jochen Hild
Fröschenpuhl 6
5580 Traben-Trarbach