

## EIN FLUGHAFEN STELLT SICH VOR

### MASSNAHMEN ZUR VOGELSCHLAGVERHÜTUNG AM FLUGHAFEN DÜSSELDORF

(Provisions for Birdstrike Prevention on the Airport Düsseldorf)

von ANGELIKA BÖLKE, Meerbusch

**Zusammenfassung:** Für den Flughafen Düsseldorf wurden 1975 und 1988/89 Biotopgutachten erstellt, nach deren Empfehlungen sich die Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung weitgehend richten. Diese erstrecken sich auf: Verzicht auf die Anpflanzung beerentragender Gehölze bzw. Reduzierung ihrer Anteile, Ausmagerung der Grünlandflächen durch Langgraswirtschaft mit Mähgutabfuhr, Verzicht auf Düngung, Ackerbau und Wildfütterung, Verbesserung der Drainage, Einflußnahme auf Landschaftsplanungen in der Umgebung sowie Einrichtung einer hauptamtlichen "Bird Control". Die letztere ist mit diversem Arbeitsgerät ausgerüstet und deckt alle Flugbetriebszeiten ab. Besonderer Wert wird auf die lückenlose Durchführung von Vogelbeobachtungen gelegt, auf denen alle direkten Vergrämuungs- und jagdlichen Maßnahmen beruhen, und die auch dokumentiert werden. In der Flughafenumgebung sind vor allem die Kiesseen flugsicherheitsrelevant, gute Kontakte mit den zuständigen Behörden stellen jedoch sicher, daß bei landschaftsplanerischen und landschaftspflegerischen Maßnahmen Gesichtspunkte des Vogelschlages berücksichtigt werden.

**Summary:** Biotop expertises were produced for the Düsseldorf airport in 1975 and 1988/89 which the provision for birdstrike prevention are mainly based. These recommend: not to plant fruit bearing bushes and trees and to reduce this number, impoverishment of greenlands by introducing long grass usage with removal of mowed gras, no fertilisation, agricultural use and game feeding, improvement of drainage, taking influence on the landscape plans for the surrounding area, as well as installing a full time "Bird Control". The latter is equiped with diverse tools and covers all times with flight activities. Special emphasis is placed on conducting continous bird observations, which are also documented, on which all direct scaring and hunting provisions are based. In the airport surroundings the gravel

lakes are especially relevant to flight safety. Good relations to the authorities in charge insure, however, that birdstrike aspects are taken into consideration in landscape planning and cultivation.

## **1. Gesamtsituation**

### **1.1 Umgebungsproblematik**

Die Vogelschlagsituation am Flughafen Düsseldorf wird direkt und indirekt durch die Struktur der engeren und weiteren Umgebung bestimmt. Auf der rechtsniederrheinischen Niederterrasse gelegen, wird der Vogelartenbesatz am Flughafen durch die Rheinaueflächen, die zum Teil intensiv genutzte Grünland- und Ackerflächen aufweisen und in denen Restflächen eingestreut sind, die ehemalige Naturlandschaft repräsentieren - sowie durch die Natur- und Landschaftsschutzgebiete und durch umfangreiche Abgrabungsflächen beeinflusst. Dieser Einfluß wird durch das Rheintal, welches für die großräumigen und regionalen Vogelzüge eine Leitlinie darstellt, noch verstärkt. Im Vergleich zu anderen deutschen Verkehrsflughäfen ist in Düsseldorf ein großes Vogelartenspektrum bei gleichzeitig meist auch hohen Individuenzahlen zu beobachten.

### **1.2 Gutachten**

Das im Jahre 1975 erstellte erste Gutachten über "Die ökologischen Verhältnisse des Flughafens Düsseldorf sowie Möglichkeiten zur Verhütung von Vogelschlägen im Flugbetrieb" hatte bereits den großen Rahmen abgesteckt, innerhalb dessen sich Maßnahmen der direkten und vorbeugenden Vogelschlagverhütung zu bewegen hatten. Aufgrund der Dynamik von Ökosystemen und damit auch der Vogelwelt ergab sich die Notwendigkeit einer neuen Bewertung der Flugsicherheitssituation durch eine erneute ökologische Analyse und Diagnose der im Flughafengelände und im Bereich unterhalb der äußeren Hindernisbegrenzungsfläche und darüber hinaus wirksamen abiotischen und biotischen Faktoren. Im Oktober 1988 lag das sog. Innengutachten des DAVVL e.V. vor, ein Jahr später war das sog. Außengutachten fertiggestellt. Während der Bauarbeiten für die parallele S/L-Bahn war der DAVVL e.V. beratend tätig; nach Abschluß der Bauarbeiten werden für bestimmte Bereiche Fortschreibungen notwendig werden.

### 1.3 Maßnahmen zur Verhütung von Vogelschlägen

Ein Teil der gutachterlichen Forderungen war bereits erfüllt; bis auf die langfristig zu realisierenden und/oder vom Eintritt von Bedingungen abhängigen Empfehlungen und Forderungen sind zwischenzeitlich alle in konkrete Maßnahmen umgesetzt worden:

- So gibt es im eingezäunten Flughafengelände keine beerentragenden Gehölze; im übrigen Gelände sind keine angepflanzt worden, die auf der "Negativliste" des DAVVL e.V. stehen. Natürliche Aufsitzmöglichkeiten für Greifvögel und Krähen sind entfernt worden. Die Beschränkung auf maximal 15% Anteil vogelattraktiver Fruchttäger konnte bezüglich neuer Landschaftsbaumaßnahmen in naher Flughafenumgebung bei den Straßenbaulastträgern erreicht werden.
- Um eine Ausmagerung des im landwirtschaftlichen Sinne guten Bodens zu erreichen, wird der Boden weder gedüngt noch großflächig gemulcht. Der Flughafen betreibt eine sog. Langgraswirtschaft.
- Außerhalb der Sicherheitsflächen ist die Heuwerbung erlaubt, sie wird mit hohem Schnitt durchgeführt. In den übrigen Bereichen wird das Schnittgut abgefahren. Die Schnitt-Termine erfolgen in Abstimmung mit den entsprechenden phänologischen Phasen in der Flughafenumgebung. Mit der Heuwerbung ist ein Landwirt beauftragt, die Sicherheitsflächen werden von Mitarbeitern des Flughafens behandelt. Herbizide werden im Grünland nicht mehr verwendet. Auf 4/5 der Fläche ist mittlerweile nur noch ein Schnitt notwendig (in einem trockenen Jahr kann auch auf den sog. Sauberkeitsschnitt verzichtet werden).
- Dem angestrebten Ziel, einen Austausch von intensiver Grünlandnutzung zu einer extensiven Bewirtschaftung zu erreichen, kamen die Bauarbeiten für die Parallelbahn mit ca. 1,3 Mio. Kubikmeter Erdbewegungen entgegen. Der Mutterboden ist jetzt zum Teil mit geringwertigeren Böden vermischt und bietet zusammen mit der vorgeschriebenen und eingesäten Rasenmischung (RSM 7) die Gewähr, einen Magerrasen zur extensiven Bewirtschaftung zu erhalten.
- Die Mäusepopulation hält sich auf den ungestörten Flächen nach wie vor im Rahmen, so daß Lepit-Köder noch nicht ausgebracht werden mußten. Auf den in diesem Jahr eingesäten Flächen sind so gut wie keine Mäuse und keine Tipula-Larven beobachtet worden. Wegen der vorhandenen Schlitzrinnen gibt es keine Probleme mit Regenwürmern. Der Maulwurf kommt lediglich vereinzelt vor.

- Die im Gelände vorhandenen Drainagen in bestimmten Vernässungsflächen sind im Bereich der Aufschüttungen entlang der neuen Parallelbahn um eine Vielzahl von Kieslin- sen erweitert worden und zeigen gute Wirkung.
- Daß die freie Ablagerung von Hausmüll, daß Wildfütterungen und Ackerbau sowie Weide- wirtschaft auf dem Flughafengelände verboten sind, ist selbstverständlich.
- Aufgrund der gutachterlichen Arbeit des DAVVL e.V. und der mittlerweile konstruktiven Zusammenarbeit des Flughafens mit den zuständigen Behörden konnte auf etliche Planungsvorhaben so eingewirkt werden, daß sie kein zusätzliches Vogelschlagrisiko dar- stellen.
- Als Hauptschwerpunkt unter den Maßnahmen zur Verhütung von Vogelschlägen am Flug- hafen Düsseldorf ist die eingerichtete "Bird Control" mit der standardisierten Vogeldauer- beobachtungsreihe zu nennen.

## **2. Bird Control am Flughafen Düsseldorf**

Im Rahmen der Bird Control sind mehrere Dienste des Flughafens und externe Personen tätig: Der Jagdaufseher und seine Vertreter, ein ornithologischer Beobachter, die Verkehrs- assistenten, die Einweiserdienste und die für die Grünlandbewirtschaftung zuständigen Mit- arbeiter.

Der überwiegende Teil der Vergrämungsaktivitäten und die Durchführung der standardi- sierten Vogeldauerbeobachtungsreihe obliegen dem geprüften Jagdaufseher, der hauptber- euflich ausschließlich mit der Bird Control beschäftigt ist. Sein Dienstplan und die Zeiten der Stellvertreter sind so ausgelegt, daß durchgängig, wenn auch wechselnd, die Flugbe- triebszeiten abgedeckt sind, auch an Sonn- und Feiertagen. Zur Ausrüstung der Bird Control gehören ein allradgetriebener VW-Bus, ein im Wagen installiertes und transportables Funkgerät (mit 7 Frequenzen, u.a. die der Flugsicherung, der Zentralen Einsatzleitung, der Einweiserdienste), ein Zeiss-Fernglas 15 x 60, zusammenklappbare Wildboxen und pyro- akustische Waffen und Munition. Die Jäger führen ihre eigenen Waffen.

## 2.1 Das Vogel-Dauerbeobachtungs-Programm

### 2.1.1 Beobachtung

Täglich zweimal wird das Vogelgeschehen im gesamten eingezäunten Gelände per Rundfahrt auf vorgeschriebenem Weg zu festgelegten Beobachtungsflächen (10 Stück) registriert und mittels Formblättern dokumentiert. Das gesamte luftseitig gelegene Gelände wird somit flächendeckend beobachtet, da die gewählte Aufteilung eine lückenlose Einsicht erlaubt. Eine Einteilung in Planquadrate erschien bei der vorhandenen Topographie mangels Genauigkeit nicht ratsam. Beobachtet wird über einen längeren Zeitraum von der gesamten Fahrstrecke aus, die an der betreffenden Fläche entlang führt. Anfangs sind die Beobachtungen immer nur von einem bestimmten Standort aus vorgenommen worden, und zwar für ganze zwei Minuten. Das hat sich nicht bewährt. Die Sicht war nicht immer über die gesamte Fläche möglich. Im hohen Gras sitzende Vögel waren nicht vollzählig auszumachen gewesen. Die Zeit war generell zu kurz und notwendige Vergrämuungsmaßnahmen störten den damals gewünschten zeitlich einheitlichen Ablauf.

Die Beobachtungen werden nicht zu täglich den gleichen Zeiten vorgenommen, da sich das Vogelgeschehen je nach Jahreszeit, Wetter, Grünlandzustand, Beunruhigung oder dem Geschehen in unmittelbarer Umgebung des Flughafens verändert. Angestrebt sind immer Beobachtungen zu aussagefähigen Zeiten, zum Beispiel ist das der Fall während der Kiebitzzugzeiten kurz vor Sonnenuntergang oder zur Zeit der Pendelflüge von Lachmöwen, Rabenkrähen oder Tauben.

Die gutachterlich vorgeschlagene Einteilung der Vogelarten in groß/mittel/klein - falls nicht genauer möglich - wird so gut wie nie gebraucht. Der Jagdaufseher besitzt nicht nur aufgrund der Falknerprüfung ausreichend Artenkenntnis bezüglich der Greife; er ist, wie auch seine Vertreter, langjähriges Mitglied im Deutschen Naturschutzbund. Die genaue Bestimmung der Vögel ist zur späteren Auswertung der Daten wichtig; so hält sich z.B. der Wespenbussard aus anderen Gründen als der Mausebussard im Gelände auf.

Es wird möglichst jeder Vogel registriert; von dem Vorschlag für ein Standardbeobachtungsprogramm, Großvögel erst ab 2 bzw. 5 Individuen, Tauben oder Krähen erst ab 10, Rebhühner ab 5 usw. zu registrieren, wird bei der hier praktizierten Beobachtungsmethode kein Gebrauch gemacht (eine zeitlang hielt sich ein einziges Paar Rebhühner im Gelände auf; bei Beobachtung der Minimalzahl von 5 wäre es gar nicht im Protokoll erschienen. Gleiches gilt für den einzeln vorkommenden Graureiher).

Aus Praktikabilitätsgründen ist auch von den empfohlenen Beobachtungshöhen abgewichen worden. Vor ursprünglich fünf einzuschätzenden Höhenstufen werden nunmehr seit 1990 drei Kategorien unterschieden:

- a) Vögel am Boden und bis zu vier Metern überstreichend (nach bisherigen Erfahrungen sind dicht über dem Boden fliegenden Vögel gerade aufgestiegen oder wollen sich niederlassen. Dies gilt bis auf die vereinzelt vorkommende Kornweihe für fast alle Arten),
- b) Vögel zwischen vier Meter und dreißig Meter Höhe und
- c) Überflüge von Vögeln, höher als dreißig Meter (mit möglichst genau geschätzten Höhenangaben in ft. oder m).

#### 2.1.2 Dokumentation der Beobachtungen

Die Dokumentation der Beobachtungen erfolgt pro Beobachtungsfläche auf jeweils einem Formblatt. Der Beobachter trägt Datum, Uhrzeit und Flächenbezeichnung ein, übernimmt die aktuellen Platz-Wetterdaten (QNH, Temp-/DEW P, SR, SS, Wind usw.) vom Monitor für die Eintragung in die hierfür vorgesehene Spalte und registriert, welcher Anflugsektor in Betrieb ist. Die Platz-Wetterdaten sind für jeweils eine Rundfahrt (Dauer ca. 1 Std.) eingetragen. Die letzten sechs Anzeigekästchen (sonnig, bedeckt, Regen, Nebel, Hagel, Schnee) bleiben zunächst frei, um dann bei aktueller Wetterveränderung bezüglich der betreffenden Fläche angekreuzt zu werden. Die beobachteten Vögel werden nach Art, Anzahl und Höhe eingetragen. Die häufig vorkommenden Arten sind bereits vorgedruckt (Graureiher, Mäusebussard, Turmfalke, Haustaube, Ringeltaube, Hohltaube, Kiebitz, Lachmöwe, Drossel, Lerche, Rabenkrähe, Saatkrähe, Elster), so daß nur noch die genaue Bezeichnung (z.B. bei der Taube: Turtel- und Türkentaube ergänzt werden muß). Die Schwärme werden getrennt von den Einzelindividuen registriert (Tauben, Kiebitze, Möwen, Schwalben, Drosseln, Stare, Krähen); Pendelflüge und Überflüge von Schwärmen überträgt der Beobachter nach Richtung usw. auf einen Flughafenübersichtsplan. Auf dem Formblatt werden selbstverständlich auch die vorgenommenen Vergrünungsmaßnahmen und ihr Ergebnis festgehalten.

Es ist vorgesehen, in nächster Zeit die dokumentierten Informationen mittels Datenverarbeitung anhand eines hierfür erstellten Software-Programms zu speichern, um die Einzelinformationen in Bezug zueinander und miteinander zu vergleichen. Davon lassen sich Erkenntnisse erhoffen, die gewisse Gesetzmäßigkeiten, Auffälligkeiten und/oder

Veränderungen im Verhalten der Vögel deutlich machen, so daß weitere, gezielte Maßnahmen getroffen werden können.

## 2.2 Beobachtungen im Außenbereich

Zu den Aufgaben der Bird Control gehören auch die regelmäßigen Beobachtungen in der näheren und weiteren Umgebung des Flughafens. Mittlerweile sind die sogenannten Problemzonen bekannt, zum überwiegenden Teil sind das die offenen Wasserflächen u.a. Tiefenbroichersee, Kalkumer Baggerseen und Abgrabungen nördlich in unmittelbarer Nähe des Flughafens.

## 2.3 Begleitende Begutachtung

Parallel zum Vogel-Dauerbeobachtungs-Programm erstellt ein ornithologischer Berater in regelmäßigen 14-tägigen Abständen einen Bericht über die Vogelwelt am Flughafen allgemein und über die voraussichtlichen Trends. Dieser Berater ist aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit für den Flughafen (1992 waren es 43 Jahre) in der Lage, auf umfangreiche Aufzeichnungen zurückgreifen zu können und diese mit den heutigen Beobachtungen zu vergleichen. Es soll festgestellt werden, in welchem Ausmaß es (aufgrund des Biotopmanagements) gelingt, am Flughafen einen Austausch von Großvögeln hin zu Kleinvögeln zu erreichen.

## 2.4 Vergrämungs- und Abschlußmaßnahmen

Diese Maßnahmen müssen am Flughafen Düsseldorf nach wie vor einen erheblichen Stellenwert einnehmen. Der Jagdaufseher hält sich aus diesem Grunde fast ausschließlich im luftseitig gelegenen Gelände auf oder wird über Funk zum Beispiel vom Tower angefordert. Gerade in Zug- und Zugzwischenzeiten ist die Mitarbeit von mehreren Diensten mittels pyroakustischer Munition an den Vergrämungsaktivitäten notwendig, da oft zu beobachten ist, daß sich Schwärme gern kurz nach dem Auffliegen wieder in unmittelbarer Nähe niederlassen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Vergrämung von Schwarmvögeln, aber auch von einzelnen Individuen, mittels pyroakustischer Munition nicht immer die gewünschte Wirkung zeigt, wenn nicht vereinzelt auch scharfe Schüsse abgegeben werden. Fallen zum Beispiel ein oder zwei Rabenkrähen aus einem Schwarm, ist dieser ganz aus dem Gelände

verschwunden. Auch den zahlreich einfallenden Tauben ist zur Zeit nicht anders als durch den Abschluß beizukommen. Der Flughafen beantragt und erhält jährlich von den zuständigen Behörden die Ausnahmegenehmigungen zum Abschluß von Rabenkrähen und Elstern sowie zum Abschluß von Ringeltauben.

Es wird darauf hingewiesen, daß von der Möglichkeit des Abschusses von Vögeln bei Gefahr im Verzuge selten Gebrauch gemacht werden muß und die Jäger sich waidmännisch und jagdrechtkonform verhalten.

### 2.5 Entfernung von Totfunden

Sämtliche im Gelände aufgefundenen toten Tiere werden sofort aus dem Gelände entfernt, um nicht Greife und andere Aasfresser anzulocken. Die in Wirbelschleppen von Flugzeugen geratene oder durch Vogelschlag getöteten Vögel werden von den Einweiserdiensten anlässlich der mehrmals am Tage durchgeführten Bahnkontrollen aufgenommen. Auch alle anderen Dienste sind aufgefordert, Totfunde zu melden oder gleich abzugeben. Es ist eine zentrale, für jeden Flughafendienst zugängliche, Sammelstelle dafür eingerichtet, in der die gebrauchten Wildboxen gegen leere ausgetauscht werden. Zu jedem Totfund wird ein Protokoll erstellt, welches Datum, Uhrzeit, genauen Fundort, die Art und den Finder angibt.

## **3. Flankierende Maßnahmen**

### 3.1 Vögel in Gebäuden

Aufgrund baulicher Gegebenheiten ist es nicht durchgängig möglich, Tauben aus den Flughallen herauszuhalten. Die Hallen werden zwar, wie alle anderen Gebäude, regelmäßig auf Nistaktivitäten von Vögeln untersucht und diese unmöglich gemacht; das Einfliegen von Tauben in die Hallen bei geöffneten Toren läßt sich jedoch nicht vermeiden. In der Vergangenheit sind unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften Lebendfangfallen benutzt worden; mittlerweile werden nach Absprache mit den zuständigen Hallenbenutzern und bei entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen die Tauben mit schwachgeladener Kleinkalibermunition geschossen. Dies führte zum Erfolg, die Hallen sind so gut wie taubenfrei.

### 3.2 Versorgung lebend aufgefundenener Vögel

Auf dem Flughafengelände finden sich nicht nur tote, sondern häufig auch verletzte Tiere. Im Laufe der Jahre hat die Greifvogelaufzuchtstation der Stadt Düsseldorf so manchen verletzten Greif (und auch Singvogel) gesund gepflegt und wieder ausgewildert. Der Jagdaufseher beteiligt sich ebenfalls mit der Pflege ermatteter, junger Greife. Häufig werden Brieftauben, die vor Erschöpfung nicht weiterkommen, von Flughafenbediensteten aufgenommen. Sie erhalten Pflege in einem sechs Plätze umfassenden Taubenschlag am Werkstattgebäude durch einen hier beschäftigten Taubenzüchter, der die Besitzer ermittelt. In 80 % der Fälle werden die Tiere von den Züchtern abgeholt.

### 3.3 Notwendige Reduzierung des Haarwildes

Der gutachterlichen Forderung nach systematischer Bejagung von Hase und Kaninchen kommt der Flughafen nach, indem er jährlich eine Treibjagd (durchschnittliche Hasenstrecke 65 Stück) und mehrere kleine Kaninchenjagden durchführt. Der Kaninchenbestand ist so stark zurückgegangen, daß in den letzten Jahren durchschnittlich 35 Stück zur Strecke kamen (im Vergleich z.B. die Jahresstrecke im Jagdjahr 1977/78: 600 Stück). Entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen werden Füchse im großen und ganzen geschont, weil sie z.B. in den Mäusebestand dezimierend eingreifen.

## **4. Abschließende Bemerkungen**

Die nötige Koordination aller vogelschlagverhütenden Maßnahmen erfolgt im Kontakt zwischen und mit den beteiligten Diensten des Flughafens durch die Vogelschlagbeauftragte. Nachdem die Vogelschlagstatistik für die letzten Jahre eine deutliche Abnahme der Vogelschläge in Düsseldorf aufweist, bestehen berechnete Aussichten, daß die vorgenommenen wie zukünftigen Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung dazu führen, den positiven Trend fortzusetzen.

## **5. Literatur**

FÜRBETH, H. (1986):  
Zur Grünlandwirtschaft auf Flughäfen. Unveröff. Manuskript. Traben-Trarbach.

HILD, J. (1975):

Die ökologischen Verhältnisse des Flughafens Düsseldorf-Lohausen sowie Möglichkeiten zur Verhütung von Vogelschlägen im Flugbetrieb. Biotopgutachten, erstellt im Auftrag der Flughafen Düsseldorf GmbH. Köln.

HILD, J. et al. (1988/89):

Biotopgutachten für den Flughafen Düsseldorf. Vorschläge zur Verhütung von Vogelschlägen. Teil A: Flughafen innerhalb der Umzäunung; Teil B: Raum unterhalb der äußeren Hindernisbegrenzungsfläche. Traben-Trarbach.

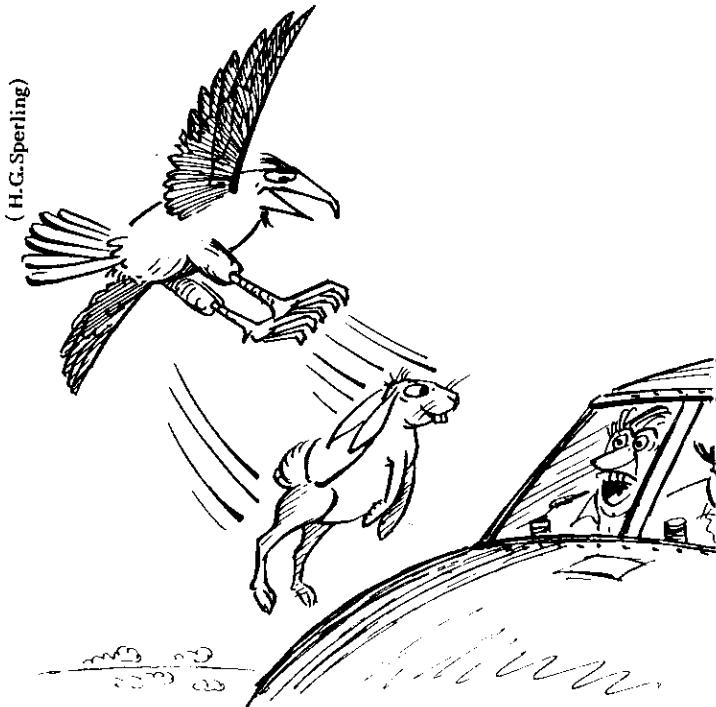
HILD, J. und PIPJORKE, A. (1984):

Der Flughafen Düsseldorf. Vogel und Luftverkehr 2: 88-94. Traben-Trarbach.

Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Ing., Ass.jur. Angelika Bölke  
Marienburger Str. 20

W-4005 Meerbusch 1 (Büderich)

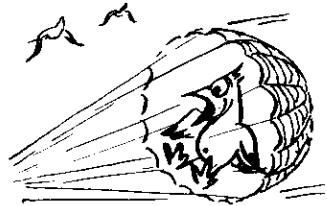


## ANDEREN VERÖFFENTLICHUNGEN ÜBER DIE SCHULTER GESCHAUT !

### HUMOR UNTERM FLIEGERHELM - Vogelfang mit Bremsschirm !!

"In einem benutzten, von der Startbahn geborgenen Bremsschirm wurden Teile eines Kiebitzes gefunden. Auf die am Nordende des Flugplatzes ansässigen 3 Kiebitze wurde bisher etwa 50 Pyroknallpatronen und ca. 20 Schrotpatronen ohne sichtlichen Erfolg abgefeuert."

**Flugsicherheit meint dazu:** "Fangmethode mit Bremsschirm weiter intensivieren, da offensichtlich Abschluß der am Platz wohnenden Kiebitze ohne Erfolg. Bei dem mit Bremsschirm gefangenen Kiebitz muß es sich wohl um einen 4. handeln. War er ein Verwandter der drei oder ein Durchreisender"? (Aus: Flugsicherheit)



HUMOR

### Flugsicherheit

Standortverwaltung ...  
- Geländebetreuungsstelle -  
z. Hd. Herrn ...

Auf dem Dienstweg!

**Betr.:** Landwirtschaftliche Arbeiten im  
Flugbetriebsbereich (Mähen)  
**hier:** Gefahren bei Langgras

Bekannterweise zeigt der Flugsicherheitsstabsoffizier im Rahmen der Flugunfallverhütung neuerdings besonderes Interesse für die Grünflächen im Flugbetriebsbereich. Dieses Interesse geht derzeit soweit, daß er die Grünflächen persönlich zur Begutachtung begeht, ohne Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse und Höhe des pflanzlichen Bewuchses.

Da wir Langgras-Bewirtschaftung betreiben, bedeuten die Begutchtungen der Grünflächen durch ihn dann eine Gefahr für sein Leben und die landwirtschaftlichen Fahrzeuge, wenn der Bewuchs der Grünflächen als „Langgras“ anzusehen ist.

Flugsicherheit bittet die Geländebetreuungsstelle, in Zukunft bei Mäharbeiten darauf zu achten, ob im Arbeitsbereich der Mähmaschinen eine hellgraue Stelle erscheint.

In diesem Fall handelt es sich mit großer Wahrscheinlichkeit um den Flugsicher-



heitsstabsoffizier, der die Grünflächen überprüft.

Er ist dann auf die bestehende Gefahr hinzuweisen und verläßt in der Regel mit einer knurrigen, muffeligen Antwort den Gefahrenbereich.

Sofort dies nicht geschieht, wird gebeten, App. .... zur Entsorgung des Hindernisses zu verständigen.

Im Auftrag  
gez. Unterschrift