

Lohnt Vogelschlagverhütung?

Is Birdstrike Prevention worthwhile?

C. MORGENROTH, Wittlich

Zusammenfassung

Nach Hochrechnungen des Autors entstehen deutschen Fluggesellschaften im Inland allein aufgrund von Vogelschlag jährliche Verluste zwischen 18 Mio. und 45 Mio. €. Diese Summe ließe sich im Rahmen einer intensivierten Beratung von Behörden durch das deutsche Vogelschlagkomitee, DAVVL e. V., reduzieren. Der Artikel zeigt, dass sich eine verstärkte Unterstützung des Vogelschlagkomitees für deutsche Fluggesellschaften mehr als deutlich auszahlen würde.

Summary

In the German Airspace German airlines suffer damage between 18 million and 45 million € due to bird strike annually. This amount could be reduced by more intensive advice to authorities by the German Bird Strike Committee, DAVVL e. V. The article shows that greater investment by the German airlines in the Bird Strike Committee would pay for it more than clear.

1. Fakten

Alljährlich gehen beim deutschen Vogelschlagkomitee, dem DAVVL e.V., zwischen 1000 bis 1300 Vogelschlagmeldungen ein. Sie stammen von Piloten deutscher Luftfahrzeuge. Etwa 60 % aller Meldungen, das sind 600 bis 780 Anzeigen, berichten von Vogelschlägen im Inland.

Die Deutsche Flugsicherung zählte im Jahr 2010 knapp 3 Mio. Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln an deutschen Verkehrsflughäfen (www.airliners.de 2011). Auch hier liegt der Anteil an deutschen Luftfahrzeugen bei etwa 60 %. Dies ergibt einen Wert von ca. 1,8 Mio. Flugbewegungen pro Jahr mit deutschen Luftfahrzeugen nach Instrumentenflugregeln.

Wie aus Fachkreisen mitgeteilt wird, beträgt die Kostenrate zur Begleichung der Kaskoschäden an Luftfahrzeugen, die auf Vogelschlag zurückzuführen sind, derzeit im Mittel 5 € pro Flugbewegung (DELVAG 2011). Rechnet man zu diesen reinen Reparaturkosten diejenigen für den damit einhergehenden Stillstand des Fluggerätes, die Umbuchung von Fluggästen, deren Unterbringung in Hotels, und was sonst noch an direkten und indirekten Kosten durch den Vogelschlag entsteht, hinzu, verdoppelt bis verfünffacht sich der Betrag auf einen Wert zwischen 10 € und 25 €. Multipliziert man die Kostenrate mit der jährlichen Zahl an Flugbewegungen deutscher Maschinen im deutschen Luftraum (1,8 Mio.), ergibt sich ein Gesamtschaden zwischen 18 Mio. € und 45 Mio. €, der alljährlich Haltern von deutschen Luftfahrzeugen allein im Inland durch Vogelschlag entsteht.

Auf Basis neuester Zahlen der ungarischen Fluggesellschaft Wizzair ergeben sich vergleichbare Werte. Wizzair nennt im Falle eines Vogelschlags ohne Schaden darauf zu verbuchende Durch-

schnittskosten in Höhe von 15.000 € und dem 10fachen Wert bei resultierendem Schaden (PEKK 2011). Überträgt man diese Zahlen auf das innerdeutsche Vogelschlaggeschehen von durchschnittlich 690 angezeigten Vogelschlägen pro Jahr, ergibt sich ein wirtschaftlicher Gesamtschaden für die nationalen Luftfahrtgesellschaften in Höhe von ca. 24,3 Mio. €.

Nach Kenntnis des DAVVL e.V. beträgt die Vogelschlagrate in Deutschland aber tatsächlich rund 5 Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen, wobei der mittlere Anteil an Schadensereignissen durch Vogelschläge seit Jahren bei etwa 15 % liegt. Aus diesen Zahlen resultiert auf der Basis der 1,8 Mio. Flugbewegungen deutscher Luftfahrzeuge tatsächlich eine höhere Zahl an Vogelschlägen (900) und alsdann ein jährlicher wirtschaftlicher Gesamtschaden für deren Fluggesellschaften von etwas mehr als 31,7 Mio. €.

Ganz gleich, welchen Ansatz man zur Berechnung des aus Vogelschlag resultierenden wirtschaftlichen Schadens wählt. Die Zahlen zeigen unverkennbar, dass Vogelschlag neben dem Flugsicherheitsaspekt auch eine beachtliche wirtschaftliche Komponente besitzt.

2. Einsparungen für deutsche Luftfahrtunternehmen

Gelänge es bei einem stärkeren Engagement auf dem Feld der Vogelschlagverhütung die Vogelschlagrate und in der Folge, die Kostenrate um lediglich 10 % zu senken, was 0,5 Vogelschläge pro 10.000 Flugbewegungen entspräche, ergäbe sich für die Unternehmen eine jährliche Kosteneinsparung zwischen 1,8 Mio. € und 4,5 Mio. €. Dass ein solches Ziel nicht illusorisch ist, sondern wohl eher eine vorsichtige Schätzung darstellt, hat der DAVVL e. V. im Laufe der letzten 25 Jahre mit seiner Arbeit an den Flughäfen bereits

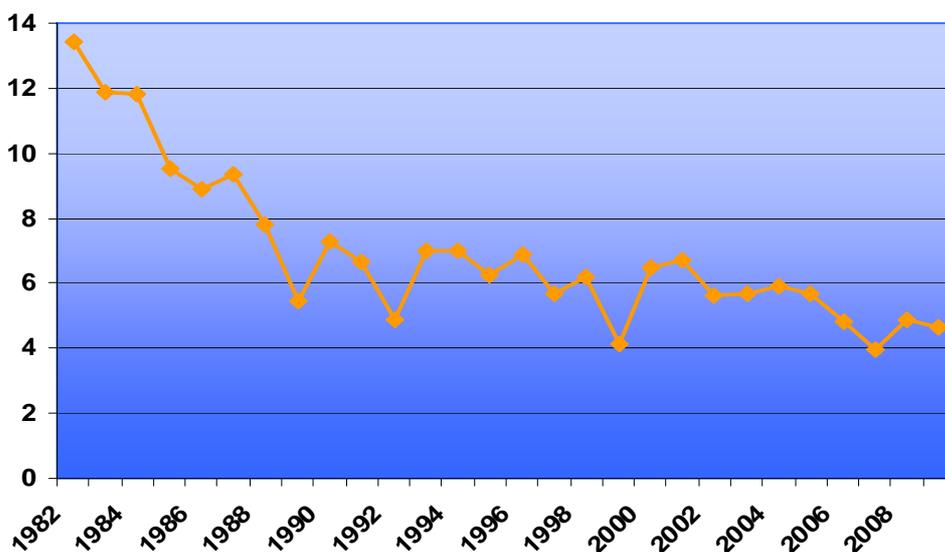


Abb. 1: Innerdeutsche Vogelschlagrate (Vogelschläge/10.000 Flugbewegungen) im Zeitraum 1982 bis 2009

unter Beweis gestellt. Durch seine Beratung von Flughafenbetreibern auf dem Felde biologischer Flugsicherheit gelang es dem deutschen Vogelschlagkomitee in enger Kooperation mit den ADV-Verkehrsflughäfen, die Vogelschlagrate allein in diesem Zeitraum um 63,4 % zu senken (siehe Abb. 1). Doch deuten die Zahlen darauf hin, dass das Verbesserungspotenzial an unseren Verkehrsflughäfen allmählich ausgeschöpft ist. Hier gilt es, diese Erfolge trotz der sich permanent wandelnden Außeneinflüsse zu sichern.

Anders stellt sich aber die Situation außerhalb von Flughäfen dar. Dort scheint sich aus mannigfachen Gründen eine Situation einzustellen, die biologischer Flugsicherheit abträglich ist. Dies zeigt unter anderem der Vergleich von Vogelschlägen im Innenbereich von Flughäfen und sol-

eine weitere Verbesserung der Vogelschlagsituation in Deutschland mit entsprechenden Einsparungen für deutsche Luftfahrer erzielen ließe.

Das zusätzliche Engagement bestünde in erster Linie aus einer intensivierten fachlichen Beratung der öffentlichen Entscheidungsträger durch den DAVVL e.V., die sowohl für den rechtlichen Rahmen als auch für die Gestaltung der Landschaft im Umfeld von Flughäfen zuständig sind und insoweit maßgeblichen Einfluss auf die Eignung und Nutzung des Raumes für bzw. durch Vögel nehmen können. Dies ist nicht Aufgabe der Flughafenbetreiber. Die Vogelschlagrichtlinie des Bundesministers für Verkehr sagt nämlich, dass die Zuständigkeit und Verantwortlichkeit des Flughafenbetreibers anders als das Vogelschlagproblem am Flughafenzaun en-

Maß widmen zu können. Dabei hätte der Verein nur einen im Verhältnis zu den Schadenssummen und den potenziellen Einsparungen geringen zusätzlichen Finanzierungsbedarf, um sich für die Aufgabe zu rüsten. Und so dürfte unter Beachtung der den Fluggesellschaften alljährlich durch Vogelschlag entstehenden Millioenschäden wenig Zweifel daran bestehen, dass es sich für deutsche Fluggesellschaften lohnen würde auf finanziellem Wege die Arbeit des Komitees maßgeblich zu unterstützen. Die zu erwartende Dividende in Form der verringerten Schadenskosten betrüge aller Voraussicht nach ein Vielfaches ihres Einsatzes. Und dabei ist der Gewinn an zusätzlicher Flugsicherheit und Fluggastzufriedenheit noch nicht einmal berücksichtigt!

Quellen

Airliners.de 26.01.2011: Schnee und Asche bremsen Luftverkehr, DFS legt Bilanz 2010 vor.
<http://www.airliners.de/verkehr/verkehrszaehlen/schnee-und-asche-bremsen-luftverkehr/23203>

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR: Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr vom 03.04.1986

DELVAG 2011, mündl. Mitteilung von H. Lehmkuhl am 16.02.2011

Vogelschlagstatistiken des DAVVL e.V., Traben-Trarbach, 2011

PEKK, Toni: Referat auf dem Wizzair Workshop zum Thema Vogelschlag in der Luftfahrt am 04.02.2011, London/Luton, UK

Verhältnis

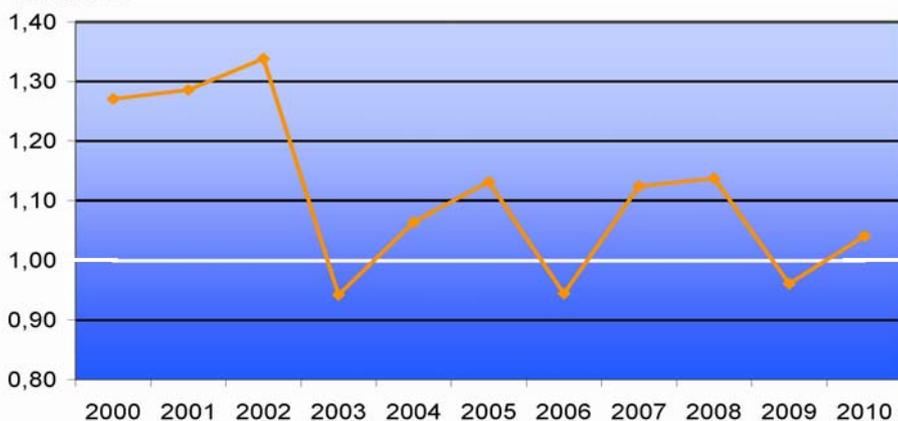


Abb. 2: Entwicklung des Verhältnisses von Vogelschlägen innerhalb und außerhalb von deutschen Flughäfen 2000-2010

chen in deren Umgebung. Zu Beginn des vergangenen Jahrzehnts betrug dieses Verhältnis in Deutschland noch ca. 1,3 : 1. Seit einigen Jahren ist es dagegen deutlich enger geworden und fällt, wie in den Jahren 2003, 2006 und 2009, mit einem Wert unter 1 teilweise schon zu Ungunsten des Raumes außerhalb der Betriebsflächen der deutschen Flughäfen aus (siehe Abb. 2).

Alles deutet daraufhin, dass sich bei einem stärkeren Engagement im Flughafenumfeld

det. Außerhalb des Zauns fällt Vogelschlagverhütung in den Zuständigkeitsbereich der Luftfahrtbehörden. Es sollte aber nicht vergessen werden, dass dort nicht nur die Luftfahrtbehörden sondern auch Fluggesellschaften Verantwortung für ihre Passagiere, ihre Crews, Fracht und Luftfahrzeuge tragen.

Doch fehlen dem DAVVL e.V. bislang die wirtschaftlichen, personellen und infrastrukturellen Voraussetzungen, um sich dieser zusätzlichen Arbeit im notwendigen

Anschrift des Verfassers

Dr. Christoph Morgenroth
Haselnussweg 3
54516 Wittlich
c.morgenroth@davvl.de