

## Anforderungen an die Wildlife Control an Flughäfen im Zuge der EASA-Zertifizierung

### Demands on Wildlife Control at Airports in the Course of the EASA Certification

Jürgen Ebert und Boris Wilke  
Juni 2014

#### Zusammenfassung

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat Richtlinien erlassen, die seit März 2014 für alle europäischen Flughäfen und deren Aufsichtsbehörden unmittelbar gelten. Die Richtlinien sind stark an den ICAO Annex 14 angelehnt. Bis Ende 2017 müssen sich alle Flughäfen nach den EASA-Richtlinien zertifizieren lassen.

Auch bezüglich Wildlife Control werden von der EASA Vorgaben gemacht. Flughäfen, die im DAAVL organisiert sind und über ein aktuelles Biotopgutachten verfügen, erfüllen in der Regel die Anforderungen für die Zertifizierung im Bereich Wildlife Control. Die von der EASA beschriebene - aber nicht verbindliche - gute fachliche Praxis zeigt dagegen einiges auf, das in vielen Flughäfen so noch nicht umgesetzt wird, vor allem bezüglich Personalausbildung und Dokumentation.

#### Summary

The European Aviation Safety Agency (EASA) has enacted regulations that have been directly applied for all European airports and their controlling authorities since March 2014 and which are largely based on the ICAO Annex 14. By the end of 2017, all airports have to be certified according to these EASA rules.

The EASA also gives specifications referring to wildlife control. Airports that are organized in the DAAVL and dispose of a current biotope expertise normally meet the demands for a certification in the field of wildlife control. The commendable – but not binding – method of operation described by the EASA discloses, however, that at many airports, a lot of things have not been put into practice yet, especially concerning the employee training and documentation.

#### 1. Einleitung

Seit März 2014 gelten neue, europäisch einheitliche Vorschriften für Flugplätze und deren Aufsichtsbehörden. Diese Richtlinien der European Aviation Safety Agency (EASA) betreffen sowohl die Flughafeninfrastruktur als auch den Betrieb und erreichen in weiten Teilen den Detaillierungsgrad des ICAO Annex 14 bzw. einschlägiger nationaler Vorschriften. Basis dazu ist die Verordnung 216/2008 mit der Ergänzung 1108/2009 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit. Diese wurde konkretisiert und beschlossen durch die Verordnung 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze sowie entsprechende ergänzende Anhänge. Ziel ist die Vereinheitlichung der europäischen Luftfahrt

(„Single European Sky“), weshalb im Wesentlichen die bislang geltenden ICAO-Vorgaben übernommen wurden. Die jüngste Überarbeitung des ICAO Annex 14 aus 2014 ist dabei aktuell noch nicht berücksichtigt.

Über die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union hinaus werden die Regelungen der EASA auch durch das Fürstentum Liechtenstein sowie die Staaten Island, Norwegen und der Schweiz umgesetzt.

#### 2. Vorschriften-Struktur und Umsetzungsvorgaben

Anders als die unverbindlichen ICAO-Vorgaben gelten die EASA-Vorschriften nunmehr unmittelbar für jeden Mitgliedsstaat der Europäischen Union. Direkt bindendes Recht („Hard Law“) sind allerdings nur die grundlegenden Anforderungen und Durchführungsverordnungen aus den

Verordnungen 216/2008 und 139/2014. Die detaillierteren, konkreten Vorgaben und Erläuterungen sind jedoch als sogenanntes „Soft Law“ nicht unmittelbar verpflichtend, werden jedoch, sofern für den jeweiligen Flughafen anwendbar, im Rahmen des Zertifizierungsantrags behördlicherseits überprüft und müssen im Fall der Nichtumsetzung mit einem entsprechenden Nachweis zum eingehaltenen Sicherheitsniveau begründet werden. Letzteres liegt auch nur in englischer Sprache vor und wird seitens der EU und der EASA auch nicht in die rechtsgültigen offiziellen europäischen Sprachen übersetzt. Die Struktur der EASA-Vorgaben verdeutlicht Abbildung 1. Tabelle 1 erläutert die Hierarchie der Vorschriftentypen. Alle Richtlinien und erläuternde Materialien können von der Website der EASA heruntergeladen werden ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)).

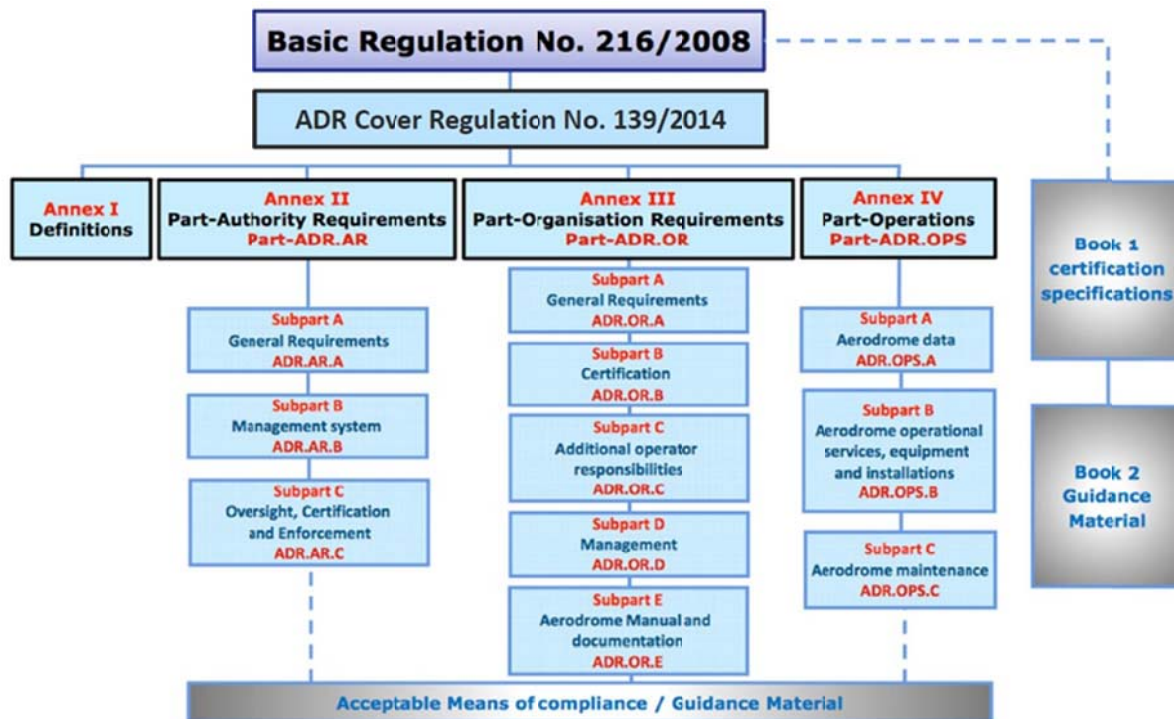


Abbildung 1: Struktur der EASA-Richtlinien für Behörden-Anforderungen und Flughafen-Zertifizierung (Quelle: air sight GmbH)

Grundsätzlich ist in Deutschland das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unmittelbar für die Erfüllung der EASA-Vorgaben verantwortlich. Aufgrund der föderalen Struktur wird das BMVI die Verantwortung an die Länder delegieren. Diese werden selbstständig für sich entscheiden und festlegen, welche Behörde (Competent Authority, CA) innerhalb des Bundeslands für die Zertifizierung eines Flughafens zuständig ist. Neu ist, dass nicht nur die Flughäfen, sondern auch die Überwachungsbehörden gewisse Kriterien erfüllen müssen. Dies betrifft z. B. die Einrichtung eines Qualitätsmanagement-Systems. Allerdings werden die Behörden nicht selbst zertifiziert, da man davon ausgeht, dass staatliche Behörden gesetzliche Anforderungen einhalten. Dennoch können die Behörden in Bezug auf die Einhaltung der behördlichen Anforderungen durch die EASA auditiert werden.

Die Art und Weise, wie die jeweilige Behörde einen Flughafen zertifiziert,

liegt jedoch in deren Ermessen unter Beachtung der Regularien. Die Aufstellung der Zertifizierungsbasis (Certification Basis, CB, nur gültig für die Flughafeninfrastruktur) soll zusammen mit dem Flughafen-Betreiber erfolgen.

Bis Ende 2017 muss jeder Flugplatz, der innerhalb des Geltungsbereiches der EASA-Regularien liegt, diesen Zertifizierungsprozess durchlaufen und die Einhaltung der neuen Richtlinien entsprechend nachgewiesen haben. Rein militärische Anlagen sowie z. B. Flugplätze mit weniger als 10.000 Passagieren oder 850 Frachtbewegungen pro Jahr sind grundsätzlich davon ausgenommen. In Europa sind damit rund 600 Flugplätze verpflichtet, ein EASA-Zertifikat zu erlangen. Dabei müssen alle relativ allgemein gehaltenen Essential Requirements und Implementing Rules erfüllt werden (Hard Law). Welche der konkreten Certification Specifications erfüllt werden müssen und damit Bestandteil der Certification Basis (CB) sind,

entscheidet die jeweilige für den Flugplatz zuständige Competent Authority (CA) in Absprache mit dem betroffenen Flughafen. Sofern der Nachweis der Flugsicherheit erbracht werden kann, ist es auch möglich, von den CS abzuweichen. Ähnlich besteht die Möglichkeit, auch von den Acceptable Means of Compliance (AMC), die maßgeblich Anwendung im Bereich Organisation und Betrieb finden, abzuweichen.

Da der Europäischen Union bewusst ist, dass hunderte Flughäfen seit Jahrzehnten sicher operieren und aufgrund lokaler oder sonstiger Gegebenheiten nicht alle Vorgaben hundertprozentig erfüllen können oder müssen, wurden Verfahren zur begründeten Abweichung vorgesehen. Diese werden in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 1: Hierarchie der Vorschriftentypen

Vorschrift	Abkürzung	Beispiel (Originalzitate)	Erläuterung
Grundlegende Anforderungen ( <i>Essential Requirements</i> )	ER	Soweit mehrere ausgewiesene Start- und Landebahnbereiche vorhanden sind, werden sie so ausgelegt, dass von ihnen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.	Was muss erfüllt werden?
Durchführungsverordnung ( <i>Implementing Rule</i> )	IR	Der Flugplatzbetreiber hat ein Managementsystem einzuführen und aufrechtzuerhalten, das auch ein Sicherheitsmanagementsystem beinhaltet.	Was muss getan werden? Wer muss es tun?
Annehmbare Nachweisverfahren ( <i>Acceptable Means of Compliance</i> )	AMC	Signs of damage to the pavement surface including cracking and spall of concrete, condition of joint sealing, cracking and looseness of aggregate in asphalt surfaces, or break-up of friction courses;...	Wie kann es erreicht werden?
Hinweise ( <i>Guidance Material</i> )	GM	The aerodrome operator should ensure that during anticipated periods of reduced activity, the level of protection available is no less than that needed for the highest category of aeroplane planned to use the aerodrome during that time, irrespective of the number of movements.	Beispiele für gute fachliche Praxis ( <i>best practice</i> )
Zulassungsspezifikationen ( <i>Certification Specifications</i> )	CS	Location: Intermediate holding position lights should be located along the intermediate holding position marking at a distance of 0.3 m prior to the marking.	Sicherstellen, dass Infrastrukturelemente Anforderungen erfüllen (messbar). Die Summe der CS bilden die Zertifizierungsgrundlage ( <i>Certification Basis, CB</i> )

Tabelle 2: Möglichkeiten der Abweichung

Abweichungsverfahren	Abkürzung	Erläuterung
<i>Equivalent Level of Safety</i>	ELOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merkmalsausprägung, die in gleicher Weise die Anforderung erfüllt</li> <li>• Teil der Zulassungsbasis (CB)</li> <li>• anwendbar bei jeder Zulassung, muss aber kenntlich gemacht und dokumentiert werden</li> <li>• muss von zuständiger Behörde genehmigt werden</li> <li>• Der Antragsteller muss die Erfüllung der CS nachweisen.</li> <li>• Flugsicherheitsgutachten erforderlich</li> </ul>
<i>Special Conditions</i>	SC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten</li> <li>• Teil der Zulassungsbasis (CB)</li> <li>• Technische Spezifikationen, Einschränkungen, Verfahren, die die Einhaltung der ER gewährleisten</li> <li>• Flugsicherheitsgutachten erforderlich</li> </ul>

<p><i>Deviation Acceptance and Action Document</i></p>	<p>DAAD</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zeitlich begrenzte Toleranz eines abweichenden Zustands</li> <li>• Teil des Zertifikats (<u>nicht</u> Teil der <i>Certification Basis</i>)</li> <li>• Zuständige Behörde bestimmt die Gültigkeitsdauer</li> <li>• Flugsicherheitsgutachten erforderlich</li> </ul>
<p><i>Alternative Means of Compliance</i></p>	<p>AltMoC</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung lokaler Betriebsverfahren</li> <li>• Berücksichtigung spezifischer Organisationsstrukturen</li> <li>• Teil des Zertifikats</li> <li>• anwendbar bei jeder Zulassung, muss aber kenntlich gemacht und dokumentiert werden</li> <li>• muss von zuständiger Behörde genehmigt werden</li> <li>• Der Antragsteller muss die Erfüllung der AMC nachweisen.</li> <li>• Sicherheitsgutachten erforderlich</li> </ul>

Da sich der Umfang und die Art und Weise der Zertifizierung immer nach der Auffassung der jeweiligen zuständigen Behörde richten, können kaum Einschätzungen abgegeben werden, wie viel Aufwand die Zertifizierung für jeden einzelnen Flughafen bedeutet. Dies ist auch ganz entscheidend von der Größe und Komplexität des Flughafens abhängig. Es ist aber davon auszugehen, dass bis zur Zertifizierung mindestens eine Person mehr oder weniger Vollzeit damit betraut werden und als zentraler Ansprechpartner für die Behörde dienen sollte. Auch nach erfolgter Zertifizierung wird es regelmäßige Überprüfungen im Rahmen von Audits geben. Wichtig ist, relativ schnell seine zuständige Behörde zu identifizieren und mit ihr in einen Dialog zu treten.

### 3. Wildlife Control im Rahmen der EASA-Zertifizierung

Wildlife Control ist nur ein kleiner, aber wichtiger Bestandteil der EASA-Zertifizierung. Bezüglich Wildlife Control werden an verschiedenen Stellen der EASA-Regularien Vorschriften gemacht. Grundsätzlich bemerkenswert ist, dass nie von Vögeln alleine, sondern immer von Wildtieren („Wildlife“) gesprochen wird.

Auch werden durchgängig die Begriffe „Flugplatz“ und „aerodrome“ verwendet. Die Unterscheidung nach deutschem Recht in Flugplätze,

Landeplätze, Flughäfen etc. ist dabei irrelevant.

### 3.1 Basic Regulation Verordnung 1108/2009

In der Verordnung 1108/2009, Anhang Va, werden grundlegende Anforderungen an den Betrieb von Flugplätzen definiert. Bezüglich Wildtier-Management finden sich folgende Vorgaben:

#### 3.1.1 Kap. B 1 c

„Der Flugplatzbetreiber führt ein Risikomanagementprogramm für den Umgang mit Wildtieren an Flugplätzen ein und setzt dieses um.“

#### 3.1.2 Kap. C 2 e

„Gefahren im Zusammenhang mit Aktivitäten von Menschen und mit der Flächennutzung (...) werden überwacht: Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens in der Umgebung des Roll- und Vorfelds führen könnten.“

Hier wird durch die EASA nicht bestimmt, wessen Verantwortung dies ist, sondern nur, dass es gemacht werden muss.

### 3.2 Cover Regulation Verordnung 139/2014

#### 3.2.1 Artikel 9

Die konkretisierende Verordnung 139/2014 bestimmt in Artikel 9, Absatz e:

„Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass Konsultationen durchgeführt

werden hinsichtlich Tätigkeiten von Menschen und hinsichtlich der Flächennutzung z. B.: Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens mit negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb führen könnten.“

In Deutschland wird dieser Vorgabe in der Regel Rechnung getragen, wenn der Flughafenbetreiber oder die Flugaufsichtsbehörde als Träger öffentlicher Belange bei Plänen oder Projekten beteiligt wird. Sollte dies bislang im Einzelfall nicht umgesetzt sein, ist der Flughafenbetreiber gut beraten, mit Verweis auf die EASA-Vorgabe auf seine zuständige Bezirksregierung zuzugehen, um Entsprechendes zu bewirken.

#### 3.2.2 Artikel 10

Sehr umfangreich regelt der Artikel 10 die Kontrolle der Risiken durch Wildtiere:

„(1) Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass die Beurteilung der Risiken von Kollisionen mit Wildtieren auf folgende Weise vorgenommen wird:

- a) Festlegung eines nationalen Verfahrens für die Aufzeichnung und Meldung von Kollisionen von Luftfahrzeugen mit Wildtieren;
- b) Sammlung von Informationen von Luftfahrzeugbetreibern, Flugplatzpersonal und sonstigen Quellen über die Anwesenheit von Wildtieren, die eine mögliche Gefahr für den Flugbetrieb darstellen können, und

c) laufende Evaluierung der Risiken durch Wildtiere durch kompetentes Personal.

(2) Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass Berichte über Kollisionen mit Wildtieren gesammelt und der ICAO zur Aufnahme in das Vogelschlag-Informationssystem (ICAO Bird Strike Information System, IBIS) übermittelt werden.“

Zunächst ist festzuhalten, dass hier der Mitgliedsstaat, also die Bundesrepublik Deutschland, in der Pflicht ist. Das Verfahren über die Aufzeichnung und die Meldung von Kollisionen von Luftfahrzeugen und Wildtieren ist seit langem geregelt und läuft im Wesentlichen über den DAVVL. Genauso erfolgt die Meldung an IBIS.

Die Sammlung von Informationen und die laufende Evaluierung werden dahingehend an die Flughafenbetreiber delegiert, die wiederum ein entsprechendes Wildlife Management vorhalten müssen. Der Artikel 10 bietet dem BMVI einen guten Anlass, die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr vom 13.02.1974 bzw. 1986 zu aktualisieren, dem es hoffentlich folgt.

### 3.3 Annex IV Verordnung 139/2014

Näheres wird geregelt in Annex IV der Verordnung 139/2014 zur betrieblichen Anforderung an den Flugplatzbetriebsdienst:

#### 3.3.1 ADR.OPS.B.020 Maßnahmen gegen Kollision mit Wildtieren

„Der Flugplatzbetreiber hat

- a) das Risiko durch Wildtiere auf dem und in der Umgebung des Flugplatzes zu bewerten;
- b) Mittel und Verfahren zur Minimierung des Risikos von Kollisionen zwischen Wildtieren und Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz einzurichten; und
- c) die entsprechende Behörde zu informieren, wenn eine Beurteilung der Situation in der Umgebung des Flugplatzes ergibt, dass eine Gefahr durch Wildtiere besteht.“

Die Biotopgutachten, die in Deutschland meist durch den DAVVL erstellt werden, erfüllen in der Regel die oben genannten Anforderungen und definieren die Abläufe. Jeder Flughafen sollte die Aktualität seines Biotopgutachtens überprüfen. Nach spätestens zehn Jahren ist eine Aktualisierung angeraten.

### 3.4 Nachweisverfahren und erläuternde Materialien

Erläutert werden die zuvor genannten Vorgaben in den nachfolgenden Acceptable Means of Compliance (AMC), die hier nur in Englisch zitiert werden, da es keine offizielle deutsche Übersetzung gibt. Wenn diese AMC erfüllt werden, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass auch die grundlegenden Anforderungen (ER) erfüllt sind, die wiederum bindendes Recht sind.

#### 3.4.1 AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction

„The aerodrome operator should:

- (a) participate in the national wildlife strike hazard reduction programme;
- (b) establish procedures to record and report to the appropriate authority wildlife strikes to aircraft occurred at the aerodrome, in close cooperation with organisations operating, or providing services at the aerodrome;
- (c) ensure that wildlife hazard assessments are made by competent personnel; and
- (d) establish, implement and maintain a wildlife risk management programme.

Auch hier ist davon auszugehen, dass ein Flughafen, der im DAVVL organisiert ist und ein aktuelles Biotopgutachten hat, diese Anforderungen erfüllt.

#### 3.4.2 Guidance Material – Gute fachliche Praxis

Das nachfolgende *Guidance Material*, das offiziell nur in Englisch vorliegt, zeigt die gute fachliche Praxis bei der Ausgestaltung eines Wildlife Control Managements auf, hat aber per se keinerlei bindenden Charakter. Es gibt aber einen guten Leitfaden zur Abarbeitung der Wildlife Control

Belange. Es ist jedoch darauf zu achten, dass gerade die Beschreibungen vom GM behördlicherseits oft als „best practice“ angesehen werden und Abweichungen davon ggf. auch einer Begründung bedürfen, um eine rechtssichere Genehmigung aussprechen zu können.

### GM1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction

„WILDLIFE RISK ASSESSMENT

- (a) The aerodrome operator should:
  - (1) conduct a risk assessment using strike data for each species, as well as information on the presence of species, the number of individuals, and their biology, and update this regularly;
  - (2) take into account the number of strikes for each species and the severity of damage arising from those strikes; and
  - (3) target actions on those species which are present with the highest frequency and create the greatest damage.
- (b) Wildlife risk assessments should be made by qualified personnel.“

### GM2 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction

„WILDLIFE RISK MANAGEMENT PROGRAMME

The wildlife risk management programme may cover an area of approximately 13 km (7 NM) from the aerodrome reference point, and should include, at least, the following elements:

- (a) assignment of personnel:
  - (1) a person who is accountable for developing and implementing the wildlife risk programme;
  - (2) a person who oversees the daily wildlife control activities, and analyses the collected data and carries out risk assessments in order to develop and implement the wildlife risk management programme; and
  - (3) trained and qualified staff who detect and record the birds/wildlife, and assess the bird/wildlife hazard, and expel hazardous birds/wildlife;
- (b) a process to report, collect, and record data of struck and living birds/wildlife;
- (c) a process to analyse the data and to assess the bird/wildlife hazard to develop mitigation, proactive, and

reactive measures. This should include a risk assessment methodology;

(d) a process of habitat and land management both on, and in its surroundings, whenever possible, in order to reduce the attractiveness of the area to birds/wildlife;

(e) a process to remove hazardous birds/wildlife;

(f) a process for liaison with non-aerodrome agencies and local landowners, etc. to ensure the aerodrome is aware of developments that may contribute to creating additional bird hazards within the surrounding of the aerodrome's infrastructure, vegetation, land use and activities (for example crop harvesting, seed planting, ploughing, establishment of land or water features, hunting, etc. that might attract birds/wildlife).

### **GM3 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction**

#### **TRAINING FOR WILDLIFE CONTROL**

(a) The aerodrome wildlife control personnel should receive formal training prior to their initial engagement as wildlife controllers.

(b) Training for aerodrome wildlife control should be documented and records of it should be retained to satisfy periodic reviews, audits, and competence checks;

(c) Training of aerodrome wildlife control personnel should be conducted by qualified aerodrome wildlife control personnel, or specialists with proven experience in this field.

(d) Wildlife control initial training should, at least, address the following general areas:

(1) an understanding of the nature and extent of the aviation wildlife management problem, and local hazard identification;

(2) an understanding of the national and local regulations, standards, and guidance material related to aerodrome wildlife management programs (use of best-practice models);

(3) appreciation of the local wildlife ecology and biology, including (where applicable) the importance of good airfield grass management policies,

and the benefits they can deliver to wildlife control;

(4) the importance of accurate wildlife identification and observations, including the use of field guides;

(5) local and national laws and regulations relating to rare and endangered species, and species of special concern, and the aerodrome operators policies relating to them;

(6) wildlife strike remains collection, and identification policies and procedures;

(7) long-term (passive) control measures, including on and off aerodrome habitat management, including identification of wildlife attractions, vegetation policies, air navigation aids protection, and drainage system, and water body management practicalities;

(8) short-term (active) tactical measures, using well established effective wildlife removal, dispersal, and control techniques;

(9) documentation of wildlife activities and control measures, and reporting procedures (the aerodrome wildlife management plan);

(10) firearms and field safety, including the use of personal protective equipment; and

(11) wildlife strike risk assessment and risk management principles, and how these programs integrate with the aerodrome's safety management system.

(e) Wildlife control staff should be fully aware of the conditions and terms of the operations of the aerodrome environment. Where this is not relevant, the wildlife control personnel should receive appropriate training, including:

(1) aerodrome airside driver training, including aerodrome familiarisation, air traffic control communications, signs and marking, navigational aids, aerodrome operations, and safety and other matters the aerodrome operator deems appropriate; and

(2) aircraft familiarisation, including aircraft identification, aircraft engine design, and impact of wildlife strikes on aircraft systems.

(f) It should be ensured that wildlife control staff maintains competence in the role. This could be achieved either by regular refresher training or another system of monitoring, acceptable to the appropriate authority. The maintenance of

competence should include the areas in (d) and (e) above, and also include:

(1) reviewing firearms safety;

(2) changes in the local environment;

(3) changes in risk management policy;

(4) recent wildlife events at the aerodrome;

(5) improvements in active and passive measures; and

(6) any other matters the aerodrome operator deems appropriate.

### **GM4 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction**

#### **RECORDING AND REPORTING OF WILDLIFE STRIKES AND OBSERVED WILDLIFE**

(a) It is necessary to maintain a record of all wildlife activity or 'bird/wildlife log'. The log should include, at least, the following information:

(1) numbers, species, and location of birds/wildlife seen; and

(2) actions taken to disperse birds/wildlife, and the results of these actions.

(b) The log should be completed at regular intervals by the wildlife control staff.

(c) The log should be analysed to identify which species represent a hazard, at which times of day or year, or under which weather conditions, etc.

(d) The aerodrome operator should have a system in place to collect bird/wildlife strike reports in close cooperation with data owners, like aircraft operators, air navigation service providers, aircraft engine maintenance departments, etc.

#### **Fazit**

Die Flughafenbetreiber sollten neben der Einhaltung der ERs (Essential Requirements), IRs (Implementing Rules) und AMCs (Acceptable Means of Compliance) versuchen, die gute fachliche Praxis nach den zitierten erläuternden Materialien (Guidance Material) zu erfüllen. Ein guter Schritt dahin ist die Mitgliedschaft im DAVVL und ein aktuelles Biotopgutachten. Damit ist man auf der sicheren Seite. Die Art und Weise, wie die Erfüllung dieser Kriterien ausgestaltet und nachgewiesen wird, muss mit der zuständigen Behörde abgestimmt

werden und gilt immer nur im konkreten Einzelfall.

Mehr Augenmerk sollte zukünftig auf die regelmäßige Aus- und Fortbildung des Wildlife Control Teams sowie die Dokumentation und Auswertung aller Wildlife-Aktivitäten gelegt werden, um möglichst viel der guten fachlichen Praxis zu erreichen.

Anschriften der Verfasser

Jürgen Ebert und Boris Wilke  
Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt/M.  
j.ebert@fraport.de  
b.wilke@fraport.de