

25 JAHRE DAVVL - EINE BILANZ.

Meine sehr verehrten Damen und Herren !

25 Jahre DAVVL ! Sicherlich kein Grund, ein großes Fest zu feiern, weshalb sich unsere Veranstaltung hier und heute auch nur auf wenige Stunden beschränken soll und dann als Jahresmitgliederversammlung fortgesetzt wird.

25 Jahre DAVVL sind jedoch ein Grund, Rückschau zu halten und einen Ausblick zu wagen in einer Zeit, wo zwei scheinbare Gegenpole, die unsere Arbeit umfassen, oder soll ich sagen "bestimmen", nämlich die **FLUGSICHERHEIT** und der **UMWELTSCHUTZ**, im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stehen. Darin liegt zugleich auch die Herausforderung für die Arbeit des Ausschusses.

Gestatten Sie mir zunächst aber einen kurzen Rückblick ! Mit Einführung des Strahlflugbetriebs in der zivilen wie militärischen Luftfahrt kam es in den frühen sechziger Jahren weltweit zu einer Anzahl folgenschwerer und schadensträchtiger vogelschlagbedingter Flugunfälle. Dies erforderte ein schnelles Reagieren der Luftfahrtbehörden im nationalen wie im internationalen Bereich. Wesentliche Impulse gingen damals vom Kanadischen National Research Council und von der Staatlichen Vogelschutzwarte in Frankfurt/Main aus. Beide steuerten nicht unerheblich zum Gelingen der ersten internationalen Vogelschlagtagung im Jahre 1963 in Frankreich bei, in deren Folge am 30.07.1964 der DAVVL als lockere Vereinigung der an der Luftfahrt beteiligten Institutionen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gegründet wurde. Es war ohne Zweifel das Verdienst des Leiters der Staatlichen Vogelschutzwarte Frankfurt, Dr. Werner Keil, daß der Ausschuß in den Jahren 1964-1980 unter seinem Vorsitz und mit Hilfe dreier Arbeitsgruppen, die sich mit Statistik, Flughafenökologie sowie Radar-Vogelzug-Wetter befaßten, die wesentlichen angewandt-wissenschaftlichen Grundlagen erarbeiten konnte, die auch heute noch das Rüstzeug für die Ausschußarbeit darstellen. Für die Grundlagenerarbeitung waren darüber hinaus aber auch die erheblichen Aktivitäten anderer Dienststellen entscheidend. So initiierte General Flugsicherheit in der Bundeswehr 1965 bereits die Gründung eines internationalen Gremiums, das sich mit diesem speziellen Flugsicherheitsproblem zu befassen hatte, Erfahrungsaustausch durchführen sowie Untersuchungs-

bzw. Versuchsprogramme erarbeiten und koordinieren sollte. Aus diesem Gremium entwickelte sich innerhalb weniger Jahre eine zivil-militärische Expertengruppe, das Birdstrike Committee Europe (=BSCE) als eine Art Advisory Group der ICAO.

Über dieses internationale Komitee wurden dann auch die finanziellen Mittel verfügbar gemacht, die es ermöglichten, ab 1968 in der Bundesrepublik Deutschland **erstmalig** mit serienmäßigen Radarvogelzugbeobachtungen zu beginnen, die auch heute noch andauern und ein hervorragendes Grundlagenmaterial für die seither vom Amt für Wehrgeophysik der Bundeswehr in verschiedener Form herausgegebenen Vogelschlagwarnungen und Vogelzug-Risiko-Vorhersagen darstellen, aber gleichzeitig auch von hohem wissenschaftlichen Wert sind. Ohne die gerätemäßige und personelle Unterstützung der Bundesanstalt für Flugsicherung mit ihren FS-Regionalstellen in Bremen, Elmstein und München sowie des damaligen Luftwaffenführungsdienstkommandos wäre die Durchführung eines solchen Dauerbeobachtungsprogramms, das Millionen von Vogelzugdaten lieferte, nicht möglich gewesen.

Als sich der DAVVL 1980 auf Empfehlung seiner wesentlichsten Träger die Rechtsform eines eingetragenen Vereins gab, konnte man aufbauen auf einer gut funktionierenden nationalen und internationalen Organisation, auf im Routine-dienst laufenden Vogelschlagwarnungen und Vogelzugvorhersagen, die der Weiterentwicklung bedurften, auf ökologischen Biotopgutachten für alle Flughäfen, die allerdings fortgeschrieben werden mußten, sowie auf Richtlinien bzw. Erlassen zur Vogelschlagverhütung, die von den für die zivile und militärische Luftfahrt zuständigen Ministerien schon ab 1966 herausgegeben worden waren.

In den Jahren seit 1981 mußte der komplizierter werdenden Gesamtmaterie Rechnung getragen werden. Das bedeutete, daß z.B. die bisherigen Verfahren der Radarvogelzugbeobachtung infolge Einführung einer neuen Generation von Radargeräten weiterentwickelt werden mußten, und daß auch die Verfahren des Biotopmanagements auf Flugplätzen zu überdenken waren, da man zwischenzeitlich die Ergebnisse von langjährigen ökologischen Versuchs- und Beobachtungsreihen vorliegen hatte.

Biotopmanagement ist keineswegs ein Schlagwort sondern heute auf Flugplätzen hochaktuelle Praxis im Interesse der Flugsicherheit **und** zum Nutzen der Umwelt. Biotopmanagement, das bedeutet problembezogen z.B., daß durch umweltkonforme und -förderliche Maßnahmen in den Flugplatzbiotopen schwergewichtigere und daher flugbetriebsgefährdende Vogelarten auf natürlichem Wege gegen leichtgewichtigeren und daher weniger flugbetriebsgefährdenden Kleinvogelarten

gleichsam automatisch ausgetauscht werden. Es ist biologisch keine Frage, und gestatten Sie mir bitte diesen ganz kurzen Exkurs, daß eine Landschaft mit hoher Kleinvogeldiversität und extensiver Bewirtschaftung von ihrer ökologischen Potenz her weit höher zu bewerten ist als eine intensiv genutzte Kulturlandschaft mit eben daher geringer Diversität und hohen Individuenabundanzen einiger weniger schwergewichtiger Vogelarten. Natürlich machten sich diese Maßnahmen des Biotopmanagements auch bereits in der Vogelschlagstatistik bemerkbar; so ging in den letzten 5 Jahren der Anteil schadensträchtiger und daher risikoreicher Vogelschläge von 25-30 % auf 10-15 % der Gesamtzwischenfälle zurück.

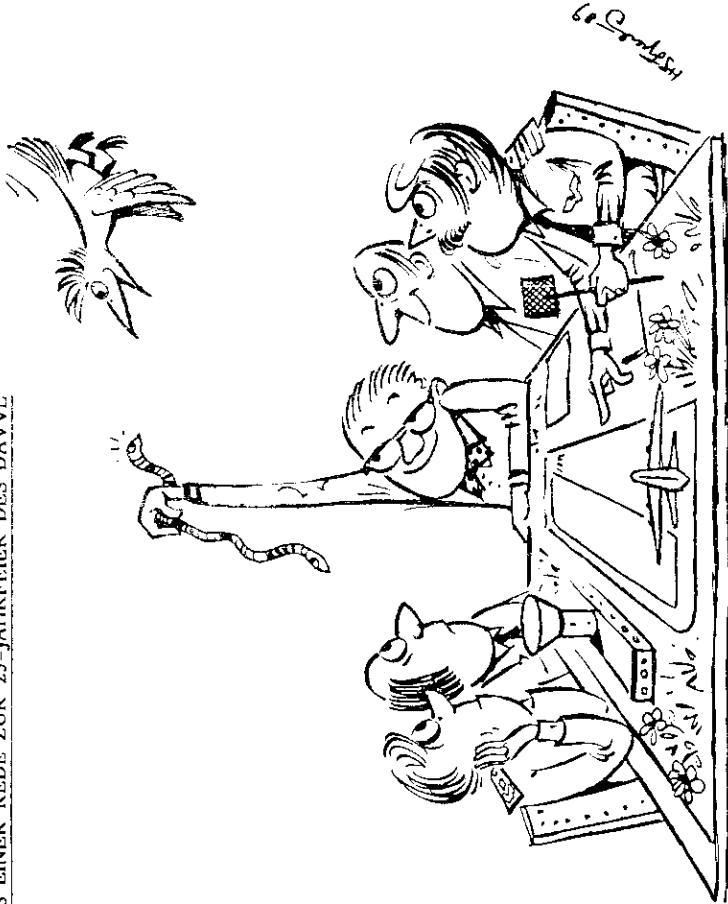
Was bleibt nun zu tun in den nächsten Jahren ? Lassen Sie mich das abschließend anhand der aktuellen Vogelschlagsituation im zivilen und militärischen Luftverkehr erläutern !

1. Naßabgrabungen von Sand und Kies in den Flugplatz-Nähräumen mit ihren lokal so unterschiedlichen Folgenutzungen wie Wassersport, Fischerei, Naturschutz, Vogelschutz oder Biotopschutz bei vielfach wenig durchdachten Renaturierungsmodalitäten führten während der letzten Jahre in zunehmendem Maße zu einer Verschärfung der Vogelschlagsituation in den An- und Abflugbereichen der Flugplätze, worauf zu reagieren sein wird, denn die Statistik weist für einige Flugplätze bereits eine weit größere Gefährdung in den Umgebungsbereichen auf als innerhalb der eigentlichen Flugbetriebsflächen. Auch hier wird nur ein umweltkonformes Biotopmanagement, im Einvernehmen mit den jeweiligen Planungsträgern, zur Problemlösung führen können. Ansätze dazu zeigten sich im Bereich vieler Flugplätze bereits in der Forderung nach Begründung von Ersatz- bzw. Ausgleichbiotopen, die in ihrer Struktur keineswegs den Flugsicherheitserfordernissen zuwiderlaufen müssen.

2. In der Allgemeinen Luftfahrt liegt der Anteil schadensträchtiger Vogelschläge um das Dreifache höher als in der gewerblichen und militärischen Luftfahrt. Auf kleineren Flugplätzen, die von der Allgemeinen Luftfahrt vorwiegend genutzt werden, hat man bisher - von wenigen Ausnahmen abgesehen - auf die Durchführung selbst einfachster Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung verzichtet und auch den Empfehlungen der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr nicht entsprochen. Diese Entwicklung sehen wir als bedenklich an, hoffen aber, unter Mitwirkung der ADV zumindest für die RVV-Flugplätze Minimalprogramme erarbeiten und auch durchsetzen zu können.

3. Die Umstellung der zivilen Flugsicherung auf eine neue Generation von Großraumradar-Anlagen - das betrifft auch den Bereich der militärischen Luftverteidi-

AUS EINER REDE ZUR 25-JAHRE-FIER DES DAVVL



“ --- am Anfang war der Regenwurm! ”

gungsstellungen-, macht einerseits die rechtzeitige Entwicklung weitgehend automatisierter elektronischer Zählverfahren erforderlich, mit deren Hilfe Vogelzugechos festgestellt und quantifiziert werden können, andererseits erfordert die zunehmende Vogelschlagproblematik in den Flugplatzrandzonen aber auch die Untersuchung der regionalen Vogelzugmuster mit Hilfe lokaler Flugsicherungsradaranlagen, für die gleichfalls automatische Vogelzug-Registrierverfahren entwickelt werden müssen. Entsprechende Arbeiten dazu haben am Bw-Flugplatz Erding bereits begonnen; sie können in diesem Raum hoher lokaler Vogelzugdichte als Modellversuch angesehen werden.

4. Die Erstellung der Vogelschlagwarnungen und Vogelzug-Risiko-Vorhersagen, insbesondere für den militärischen Tiefflug aber auch in abgeänderter Form für die zivile Luftfahrt von erheblicher Bedeutung, ist bei dem stets umfangreicher werdenden biologischen Meldegut und aufgrund der multifunktionalen Abhängigkeitsbeziehungen insbesondere von meteorologischen und phänologischen Einflußgrößen sehr personalintensiv und erfordert eine Automatisierung, die zur Zeit mit hoher Priorität vorangetrieben wird.

Damit ist das Arbeitsprogramm der kommenden Jahre umrissen. Die Erfahrung aus 25 Jahren DAVVL-Arbeit hat gezeigt, daß mit Hilfe durchdachter Verfahren und Maßnahmen unter Berücksichtigung ökologischer Gesetzmäßigkeiten eine Verminderung des Flugsicherheitsrisikos Vogelschlag im zivilen wie im militärischen Flugbetrieb ohne negative Beeinträchtigung der Umwelt möglich ist. Für den Ausschuß kann sich nicht die Frage stellen, ob Flugbetrieb in der Bundesrepublik nach Art und Umfang notwendig und sinnvoll ist, er hat von diesem Flugbetrieb als gegeben auszugehen und biologische Bewertungen unter Flugsicherheitsgesichtspunkten **und** unter Berücksichtigung von Umweltschutzüberlegungen durchzuführen. Daß die Koexistenz "Flugsicherheit - Umweltschutz" zumindest während der letzten 15 Jahre funktioniert hat, läßt sich an vielen Beispielen belegen.

Ich danke Ihnen !

Leitender Regierungsdirektor Dr.Jochen Hild
Leiter der Abteilung Wissenschaft im Amt für Wehrgeophysik
und Vorsitzender des DAVVL e.V.