

Vogel und Luftverkehr, Band 11, Heft 1, Seite 20 26 (1991)

RATSCHLÄGE ZUR VOGELSCHLAGVERHÜTUNG AUF FLUGHÄFEN; EINIGE ERFOR- DERNISSE UND MISSVERSTÄNDNISSE

(Advising on Aerodrome Bird Control. Some Requirements and Complications)

von NIGEL HORTON, Worplesdon/UK

(Aus dem Englischen übersetzt von J. Becker)

Zusammenfassung: Vogelschlagberater sind den Flughäfen gegenüber verantwortlich und müssen eine abgeschlossene Ausbildung sowie Erfahrung besitzen und mit laufenden Forschungen und Entwicklungen vertraut sein. Dieser Artikel erläutert die Anforderungen und gibt Beispiele für Mißverständnisse, die aufgrund scheinbar klarer Anweisungen entstehen können.

Summary: Aerodrome advisors have a responsibility to the aerodromes they are advising and must be qualified, experienced and conversant with current research and development. This paper illustrates these requirements and gives examples of misconceptions arising out of apparently sound advice.

1. Einleitung

Eine Überwachung der Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung (Bird Control) auf Flughäfen erfolgt in vielen Ländern. Die Festsetzung von Standardverfahren wird aber durch die Unterschiedlichkeit und Vielfalt der Verfahrensweisen auf den einzelnen Flughäfen erschwert. Der Autor ist seit 20 Jahren für die Beurteilung von Maßstäben zur "Bird Control" im Auftrag des Verteidigungsministeriums (MOD) und der Zivilen Luftfahrtbehörde (CA) verantwortlich tätig. Es werden im folgenden die notwendigen Voraussetzungen für einen Vogelschlagberater beschrieben sowie einige häufige Mißverständnisse, die auf britischen Flughäfen aufgetreten sind, diskutiert.

2. Was der Vogelschlagbeauftragte wissen muß

Die Grundvoraussetzung für einen Vogelschlagberater ist eine umfassende Kenntnis der Biologie

und Kontrollmöglichkeiten einer Vogelart, so daß eine verbindliche und fundierte Beurteilung der allgemeinen Bedingungen auf einem Flugplatz während der kurzen Zeit möglich ist, die gewöhnlich nur für eine Inspizierung zur Verfügung steht. Das Abhaken einzelner Punkte auf einer Kontrollliste gibt nur ein oberflächliches Bild der Bedingungen für die "Bird Control" und ist daher unzureichend. Der Fachmann sollte nicht nur die existierenden sondern auch die künftigen Probleme erkennen können.

Der Vogelschlagberater muß umfassende und aktuelle Kenntnis aller Aspekte der Vogelschlagverhütung auf Flughäfen besitzen.

3. Vorgehensweise

Wenn er einen Flughafen besucht, muß der Vogelschlagberater das Niveau des Personals berücksichtigen, das inspiziert wird. Es ist wichtig, das Vertrauen aller Mitarbeiter zu gewinnen, indem die Ansicht widerlegt wird, ein Inspizient sei nur an Problemen interessiert. Das Ziel eines jeden Besuchs liegt nicht so sehr im Aufdecken von Fehlern, sondern darin, möglichst viele positive Empfehlungen und Ermutigungen im Hinblick auf die künftige Flugsicherheit zu geben. Auf der Einsatzebene haben die meisten Angehörigen der Flughäfen in Großbritannien an Kursen über die Vogelschlagverhütung auf Flughäfen teilgenommen, die von der "Aviation Bird Unit (ABU)" durchgeführt werden. Daher kennen sie den Inspizienten als Vortragenden und erkennen das Wissen und seine Erfahrung auf diesem Gebiet an.

Es ist unbedingt nötig, daß der Vogelschlagberater glaubwürdig ist und das Vertrauen des Mitarbeiterstabs besitzt, den er inspiziert

4. Beratung kontra Standardüberprüfung

In Großbritannien sind Flugplatzüberprüfungen durch Angehörige der "Aviation Bird Unit" im zivilen Bereich als Beratungen (Surveys) und im militärischen Bereich als Standardüberprüfungen (Standard checking) definiert. Da es sich in beiden Fällen um den gleichen Inspizienten handelt, ist die Verfahrensweise gleich; aber es gibt einen Unterschied. Die erste Methode zeigt dem Flughafen auf, wie die Minimalanforderungen erfüllt werden können, während die letztere von den einzelnen Flughafenangehörigen oft als ein Versuch angesehen wird, Fehler zu finden. Wie immer die Flugplatzbesuche bezeichnet sind, sie sollten alle das gleiche Ziel haben, nämlich die Flugsicherheit zu fördern.

Alle Flugplatzüberprüfungen sollten seitens der Flughäfen als ein positiver Beitrag zu mehr Flugsicherheit aufgefaßt werden.

5. Vermittler und Katalysator

Während der intensiven Beratungen der britischen Flughäfen in den frühen 80er Jahren wurde es klar, daß viele scheinbaren Probleme der "Bird Control" ihre Ursache in mangelnder Kommunikation zwischen den damit beschäftigten Dienststellen auf dem Flughafen hatten. Bei jedem Besuch wurde das Problem detailliert besprochen, und der Vogelschlagberater wurde ein Vermittler zwischen den verschiedenen Gruppen. Folglich mußte der Berater so viele Mitarbeiter wie möglich befragen, damit während des Besuchs viele unterschiedliche Standpunkte soweit wie möglich angenähert werden konnten, die dadurch entstanden waren, daß das Problem nicht angemessen diskutiert worden war.

Der Vogelschlagberater muß genug Zeit auf dem Flughafen zubringen, um die anstehenden Probleme mit allen Dienststellen zu diskutieren, die davon berührt sind.

6. Verantwortlichkeit

Selbstverständlich ist der Vogelschlagberater für alle ergriffenen Maßnahmen und alle gegebenen Empfehlungen verantwortlich. Obwohl die Flugsicherheit das Hauptziel ist, muß er auch solche Fakten wie die allgemeine finanzielle Lage eines Flughafens kennen, bevor Empfehlungen abgegeben werden, die den Flughafen schwer finanziell belasten könnten. Beispielsweise wäre es unklug, die Einstellung von Vollzeit-Personal nur für die "Bird Control" auf einem Flughafen zu fordern, wenn andere Aufgaben von Mehrzweckorganisationen bewältigt werden müssen, und es bekannt ist, daß eine derartige Empfehlung in Wirklichkeit nicht beachtet würde. Wenn nur ein unpraktikables Verfahren unter einer Anzahl realisierbarer Maßnahmen vorgeschlagen wird, wird dies dazu führen, daß alle Empfehlungen unterminiert werden und das Ziel des Besuchs entwertet wird.

Es ist unrealistisch, für einen Vogelschlagberater unpraktikable Verfahren vorzuschlagen. Jeder dieser Vorschläge beeinträchtigt die Glaubwürdigkeit der Beratungsaufgabe.

7. Ausbildung

Da der Vogelschlagberater regelmäßig Kontakt mit vielen Flughäfen hat, ist seine Kenntnis der örtlichen Probleme wertvoll für die Teilnahme an Ausbildungslehrgängen, da die theoretischen Lösungen anhand realer Situationen auf den Flughäfen erläutert werden. Wie oben schon erwähnt, macht jeder Beweis von Kompetenz die Rolle des Beraters glaubhaft. Auch führt seine dauerhafte Beschäftigung mit diesen Fragen verglichen mit vielen Beschäftigten auf den Flughäfen, die besonders in der militärischen Luftfahrt häufig ihren Aufgabenbereich wechseln, dazu, daß seine Kenntnis früherer Probleme das Flughafenpersonal davon abhält, Mittel zur nochmaligen Erfindung des Rades zu vergeuden, was ihrer eigentlichen Aufgabe Abbruch tun würde.

Ein Vogelschlagberater muß eine umfassende Kenntnis der einzelnen Flughäfen und ihrer Probleme besitzen.

8. Das Ideal

Es ist eine zwangsläufige Gefahr, daß der einzelne Vogelschlagberater mit der Zeit übertriebene Vorstellungen entwickelt, wie die Vogelkontrolle durchzuführen ist. Das kann teilweise dadurch vermieden werden, daß in einer Gruppe gearbeitet wird. Berater müssen anpassungsfähig sein und neue Gesichtspunkte berücksichtigen. Dies ist nur zu erreichen, wenn man sich über neue Entwicklungen auf dem laufenden hält. Im Idealfall wird der Berater von eigener Forschungserfahrung und engem Kontakt mit Forschungsinstituten profitieren.

Der gegenwärtige Beratungsdienst in Großbritannien ist aus mehrjähriger Freilandarbeit entstanden und läßt sich routinemäßig aktualisieren, wenn neue Forschungsergebnisse vorliegen.

Die Vogelschlagberatung muß auf solide Forschung und Entwicklung begründet sein.

9. Häufige Mißverständnisse

In Anlehnung an einen ausführlichen und größtenteils vertraulichen Bericht der ABU an das Verteidigungsministerium und die Zivile Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Grundsätze der "Bird Control" auf Flughäfen (ROCHARD u. HORTON, 1984) wurden einige der wichtigsten Empfehlungen dieses Berichts in die Beratung einbezogen, die bei Lehrgängen und Besuchen auf Flughäfen erfolgte. Einige der Empfehlungen und einige damit zusammenhängende Vorstellungen werden im folgenden kurz beleuchtet:

a. Das Ziel muß ein „vogelfreier“ Flughafen sein

Diese Vorstellung gründet sich auf die Tatsache, daß ein einzelner Vogel schweren Schaden verursachen kann. Diese Empfehlung verursacht jedoch Probleme, wenn einige Flughafenleitungen irrtümlich annehmen, daß sie wörtlich zu nehmen ist und Vögel zu keiner Zeit auf dem Flughafen vorkommen dürfen. Da dies natürlich ganz und gar unerreichbar ist, bezweifelten einige das ganze Konzept der "Bird Control", da dieses primäre Ziel nicht realisierbar war. Daher muß der Begriff präzisiert werden. Grundsätzlich ist darunter zu verstehen, daß der Flughafen den bekannten Problemvögeln, wie Möwen (Laridae), Kiebitz (Vanellus vanellus) etc. gegenüber abweisend gehalten werden sollte, damit diese Arten dort nicht regelmäßig in Schwärmen einfallen.

Obwohl Zeiten mit hohem Vogelschlagrisiko grundsätzlich oder speziell für einzelne Flughäfen erkannt werden können, gibt es keine Tages- und Nachtzeit, in der die Anwesenheit von Vögeln mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Dies impliziert eine Standardregel:

b. Die "Bird Control" muß während der gesamten Flugbetriebszeiten wirksam sein.

Dies hat bei einigen Leuten zu der Ansicht geführt, daß die "Bird Control" in Beziehung zum Flugbetrieb steht und weniger intensiv betrieben werden braucht, wenn die Zahl der Flugbewegungen gering ist. In Wirklichkeit wurde empfohlen, daß Vögel möglichst schon vertrieben sein sollten, wenn der Flugbetrieb beginnt, und daran gehindert werden, während der Flugbetriebszeiten zurückzukehren. Daraus folgt:

c. Die Zeit, die zur "Bird Control" verfügbar ist, muß sich auf die Aktivität der Vögel und nicht auf Flugbewegungen der Luftfahrzeuge beziehen, wenn eine eindeutige und dauerhafte Abnahme der Vögel auf einem Flughafen erreicht werden soll.

Dies ist ein wichtiges Konzept für kleinere Flughäfen, an denen eine "Bird Control" rund um die Uhr nicht durchführbar ist. Die Spitzenzeiten der Vogelaktivität sind im allgemeinen bekannt, und es ist notwendig, daß begrenzte Kräfte mindestens in diesen Zeiten eingesetzt werden, und erst danach, wenn andere Aufgaben es zulassen.

Das Hauptziel dieses Abschnitts besteht darin, deutlich zu machen, daß der Berater seine Worte sorgfältig abwägen muß, auch wenn es sich für ihn um einfache Dinge handelt. Es ist für ihn nur aufgrund seiner Erfahrung einfach, und er muß berücksichtigen, daß andere dieses Spezialwissen nicht besitzen. Das größte Mißverständnis bei der "Bird Control" auf Flughäfen besteht aber darin, daß sie zwei getrennte Aufgaben hat: Erfassung der Vögel und ihre Vertreibung. Zwischen beiden bestand immer nur eine lose Beziehung, seit die "Bird Control" auf Flughäfen eingeführt

wurde. Es ist jedoch klar, daß unabhängig von der Erfahrung und der Ausrüstung des Vogelvergrämungsteams die Vogelschlaggefahr nicht wirksam reduziert werden kann, wenn das Ausmaß der Gefahr nicht schnell im Bereich des gesamten Flughafens ermittelt werden kann. Wo die "Bird Control" beispielsweise vom Tower aus durchgeführt wird, sind Sichtweiten von ca. 1 km normal. In dieser Entfernung sind Vögel von der Größe eines Stars (*Sturnus vulgaris*) oder eines Kiebitzes bei guter Sicht meistens erkennbar, aber sie sind effektiv unsichtbar, wenn es regnet. Daher ist die Abhängigkeit der Beobachtungen von einem festen Punkt aus für die Erfassung von Vögeln nicht effizient genug, woraus folgt:

d. Eine effiziente Erfassung der Vögel kann nur durch ständige Überwachung durch einen mobilen Beobachter sichergestellt werden.

Da auch die Kontrollperson ständig verfügbar sein muß, um Vögel zu vertreiben, ist es somit logisch, die beiden Aufgaben miteinander zu verbinden. Dadurch tritt die geringste Verzögerung zwischen Erfassung und Vertreibung der Vögel auf.

10. Folgerungen

Die praktische Beratung auf dem Gebiet der Vogelschlagverhütung auf Flughäfen erfordert:

- a. Umfassende Kenntnis des Fachgebietes auf der Grundlage von Forschung und Entwicklung.
- b. Erfahrungen aus erster Hand mit den Problemen der einzelnen Flughäfen.
- c. Zusammenarbeit des Flughafenpersonals, was leichter zu erreichen ist, wenn der Berater ein breites Erfahrungswissen besitzt.
- d. Schließlich die Anerkennung von allen, daß das Ziel darin besteht, die Flugsicherheit zu fördern.

11. Danksagung

Die meisten dieser persönlichen Gesichtspunkte sind das Ergebnis der Beratungstätigkeit des Autors auf britischen Flughäfen, die im Auftrag des Verteidigungsministeriums und der Zivilen Luftfahrtbehörde erfolgte.

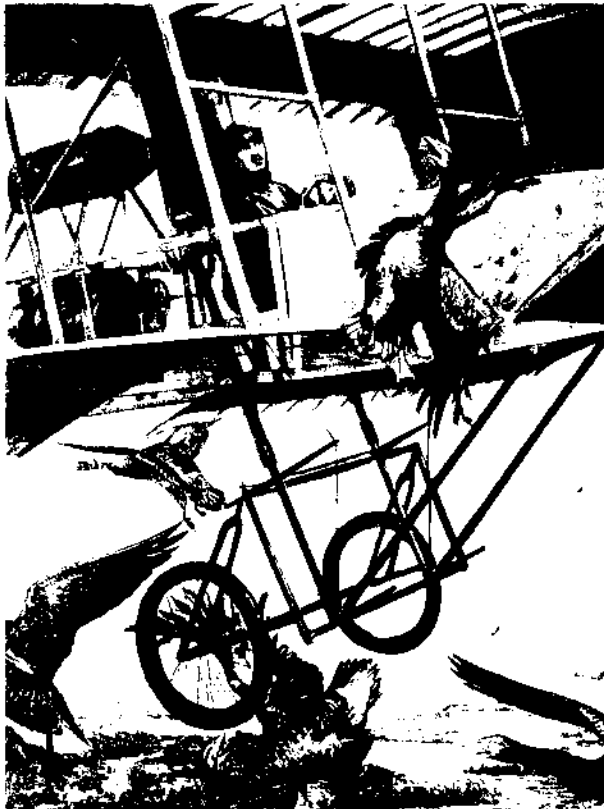
12. Literatur

ROCHARD, J.B.A., HORTON, N. (1984):
Standards in Bird Control on British Aerodromes 1980-84. Unveröffentlichter Bericht der Aviation Bird Unit (ABU).

Anschrift des Verfassers:

NIGEL HORTON
Aviation Bird Unit,
ADAS, Central Science Laboratory
Ministry of Agriculture, Fisheries and Food

Worplesdon, Guildford, Surrey GU3 3LQ, UK



Zusammenstoß mit Schneegänsen (Zeich.: P.Brockmüller, 1890)