

Der Kummer mit den Wildtieren

(Wildlife Worries)

von PAUL ESCHENFELDER, Cranwood Spring, Texas/USA
(Auszugsweise aus dem Englischen übersetzt von K.H. Hartmann)

Zusammenfassung: Vogelschläge verursachen jährlich Schäden von einigen 100 Millionen US\$ und gehören heute zu den drei größten Gefahren für die Luftfahrt. Die IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations) hat das Vogelschlagproblem sogar der höchsten Sicherheitskategorie zugeordnet. An die Verantwortlichkeit insbesondere der Flughäfen wird appelliert, wobei hingewiesen wird auf den u.U. enormen Haftungsumfang. Beispiele erläutern dies. Zudem werden auch Forderungen an die Mitgliedstaaten der ICAO formuliert ebenso wie die Auffassung der IFALPA zu diesem Problembereich.

Summary: Birdstrikes are responsible for damages of up to some few US\$ 100 every year, meaning that they are one of the three greatest threats to aviation. IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations) has even upgraded the bird strike problem to the highest safety category. Airport managers, primarily, are requested to accept more responsibility with a particular view to the potentially rather great dimension of liability, which is illustrated by selected examples. Demands on ICAO member states and the opinion of IFALPA about the birdstrike issue are outlined.

Zweifellos hat das Wildtierisiko schwerwiegende Folgen für die Zivilluftfahrt. Lesen Sie dazu die folgenden vier Aussagen, von denen jede eine weit verbreitete Sorge zum Ausdruck bringt:

- Noch nie waren die Gelegenheiten von Katastrophen so günstig, wie beim gegenwärtigen Konflikt zwischen Wildtieren und den Interessen der Luftfahrt (Mike Dunn - Under Secretary of Agriculture).
- Vogelschlag gehört heutzutage in den USA zu den drei größten Gefahren für die Luftfahrt (Jim Hall - National Transportation Safety Board Chairman).
- Vogelschläge verursachen der Luftfahrt in den USA bis zu US\$ 300 Millionen Verluste jährlich (Jane Garvey, US FAA Administrator)

- Wir sind der Meinung, dass tatsächlich die Verlustziffern pro Jahr mehr bei US\$ 500 liegen (Bruce Mackinnon, Transport Canada Wildlife Control Manager).

Diese Besorgnisse sind durchaus begründet. Im Frühjahr 1999 kollidierte eine DC-9 beim Anflug auf den International Airport von Kansas City mit einem Schwarm Schneegänse. Diese Kollision verursachte zwangsläufig den Totalausfall beider Triebwerke. Wäre das nicht auf dem Landeanflug kurz vor der Landebahn passiert, hätte die DC-9 den Flughafen niemals erreicht.

Zwei Wochen zuvor kollidierte eine B-757 unmittelbar nach dem Abheben in Cincinnati mit einem großen Starenschwarm. Ein Triebwerk fiel aus, das andere wurde beschädigt, und der Flugzeugschaden betrug mehr als US\$ 1 Million. Die Liste der Kollisionen mit Schadensfolge lässt sich schier endlos fortsetzen. Allein in Nordamerika und in Europa wurden bei wildtierbedingten Kollisionen 70 Menschen getötet.

Die International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA) repräsentiert weltweit mehr als 100.000 Berufspiloten, hat sich mit dem Vogelschlagproblem und den Wildtiergefahren intensiv beschäftigt und als Ergebnis dieses Sicherheitsrisiko vor Kurzem zur höchsten in Frage kommenden Stufe, d.h. zur „Kategorie A“ hochgestuft.

Flughafenbetreiber, Fluggesellschaften, Flugsicherung und andere sollten sich ebenfalls engagieren. In den USA und in vielen anderen Ländern ist die Verantwortlichkeit des Flughafenbetreibers für die Wildtierbekämpfung auf dem Flughafen staatlich festgelegt. Leider wird diese Verantwortung vom Flughafenbetreiber aber auch von den staatlichen Stellen häufig nur mit einem augenzwinkernden Kopfnicken bestätigt.

Wie kommt das nun? Die Antwort ergibt sich aus dem Mangel an Kenntnissen der Luftfahrt über den wirklichen Ernst dieser Gefahren für die reisende Öffentlichkeit und über den enormen Haftungsumfang, der für den Flughafenbetreiber entsteht. Wenn auch noch weitere Bemühungen erforderlich sind, so stehen dem Flughafenbetreiber jedoch bereits jetzt Methoden der Wildtierkontrolle und das nötige fachkundige Personal durchaus zur Verfügung. Leider aber ignorieren die Flughafenbetreiber von außen kommende Hilfe. Die Tage, da Wildtierbekämpfung bedenkenlos einem der Schneepflugfahrer zugeteilt wurde, der gerne jagt oder angelt, sind endgültig vorüber. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Vogelpopulationen, die sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt haben; hinzu kommt noch eine bestimmte Anzahl großer Säugetiere.

Flughafennutzer erkennen allmählich, dass sie von der am Flughafen für die Wildtierbekämpfung verantwortlichen Stelle (Flughafenbetreiber) für die ihren Flugzeugen entstehenden Schäden Schadenersatz erhalten können. Ein Beispiel: In Sachen Safeco-Versicherung gegen die City of Watertown (South Dakota) entschied ein US-Bundesgericht, dass der Versicherer eines Sabreliner-Geschäftsflugzeuges, das nach Kollision mit Vögeln am Flughafen abstürzte, Schadenersatz wegen Fahrlässigkeit der City in Höhe von US\$ 2.5 Millionen von der City of Watertown erhalten kann.

Erst kürzlich verklagte die Air France den Port of New York and New Jersey auf US\$ 7.5 Millionen Schadenersatz für ihre Concorde, die bei der Landung auf dem JFK-Flughafen mit Kanada-Gänsen kollidierte. Associated Press berichtete, dass dieser Streit außergerichtlich mit US\$ 5 Millionen beigelegt wurde. Der Airport in Dulles hat bisher den United Airlines über US\$ 6 Millionen Schadenersatz für Wildtierschäden an Flugzeugen als direkte Reparaturkosten bezahlt - und das noch bevor der Flughafen seinen ersten Biologen eingestellt hatte, der Pläne für die Bekämpfung von Wildtierschäden ausarbeiten sollte. Die Haftung eines Flughafenbetreibers bei wildtierbedingten Unfällen eines großen Transportflugzeuges mit tödlichem Ausgang kann sich ohne weiteres auf Hunderte von Millionen belaufen.

Wildtierbekämpfung ist keineswegs schwierig. Aus drei Gründen halten sich Vögel auf einem Flughafen auf: Fressen, Trinken oder Rasten. Wenn das Flughafenhabitat so verändert wird, dass Attraktivität beseitigt oder auf ein Minimum reduziert wird, dann gehen die Tiere ganz einfach woanders hin. Einige Flughäfen in der Welt, z.B. Amsterdam-Schiphol oder Vancouver, arbeiten sehr intensiv an der Wildtierbekämpfung. Ihre Lage an der Küste zwischen See und Süßwasser ist für Wildtiere besonders attraktiv.

Vancouver beschäftigt hauptamtlich und in Teilzeit einen Mitarbeiterstab von mehr als einem Dutzend Personen für die Wildtierbekämpfung. Dies ist ihr einziger Auftrag; und jährlich steht ihnen ein Budget von C\$ 600.000 zur Verfügung. Schiphol andererseits, gibt im Jahr etwa US\$ 1 Million für Personal und Geräte aus - und das macht sich auch bemerkbar.

Nicht an allen Flughäfen gibt es solche außergewöhnlichen Probleme. Doch all zu viele Flughäfen in Nordamerika haben das Problem und unternehmen nur wenig. Bekämpfungsmittel mögen am Flughafen zwar vorhanden sein, aber die für das Flughafenbudget zuständigen sind nicht zu überzeugen, dass die Risiken immerhin so groß sind, dass zusätzliches Personal gerechtfertigt ist, um Pläne zur wirksamen Wildtierbekämpfung umzusetzen. Bei sehr vielen Flughafenbetreibern gibt es solche Pläne zwar nicht in der Praxis, dafür ruhen sie dann im Aktenregal.

Nach Dr. John Allan von den Central Science Laboratories, die mit finanzieller Unterstützung durch die CAA des UK gegenwärtig das Problem der Wildtierisiken in der ganzen Welt untersuchen „... sind Kollisionen mit großen Vögeln - d.h., solchen, die größer sind als das alte 4-Pfund-Kriterium - häufiger als man zuvor angenommen hatte“.

Solche Informationen sind sehr wichtig, weil heutzutage keinem der in der Welt „herumfliegenden“ Triebwerke bescheinigt werden kann, dass es weiter läuft, wenn erst einmal ein großer Vogel eingedrungen ist. In Ostafrika halten sich 30 Pfund schwere Störche ungehindert auf den S/L-Bahnen auf. Offene Fischverarbeitungsanlagen und Schlachthöfe befinden sich vor den S/L-Bahn-Schwellen und locken somit große Vogelschwärme an. Im Nahen Osten hat die Israelische Luftwaffe mehr Flugzeuge durch Vogelschlag verloren als im Luftkrieg. In Indien gibt es keinerlei organisierte Vogelschlagbekämpfung. Händler aber dürfen auf Flughäfen Nahrungsmittel von ihren Verkaufswagen aus an Reisende verkaufen. Wenn die Maschine gestartet ist, werden die nicht verkauften Nahrungsmittel auf einen Haufen geworfen - ein vorzügliches Lockmittel für Wildtiere. Vor Kurzem sind auf einem großen Flughafen im Fernen Osten binnen 5 Tagen vier große Jumbos durch Vogelschlag beschädigt worden.

Laut ICAO erkennen zwar viele Länder das Problem, weigern sich aber, ihre Probleme an die ICAO-Datenbank weiterzumelden oder eine amtliche Statistik zu führen. Ohne Daten kann nun mal das Problem weder erkannt, quantifiziert noch gelöst werden.

Die IFALPA wird zusammen mit Transport Canada, dem International Bird Strike Committee sowie einigen Regierungen die ICAO ersuchen, den Annex 14 dahingehend zu ändern, dass Wildtierbekämpfung an Flughäfen obligatorisch und nicht nur eine „empfohlene Maßnahme“ wird.

Kurz gesagt vertritt die IFALPA folgende Meinung:

1. Das Vogelschlagrisiko auf oder in der Nähe eines Flughafens sollte ermittelt werden und zwar:
 - ...durch Einführung einer staatlichen Festlegung zur Registrierung und Weitermeldung von Vogelschlägen an Flugzeugen.
 - ...durch Sammlung von Informationen von Flugzeughaltern, Flughafenpersonal, usw. über die Anwesenheit von Vögeln auf oder in der Nähe von Flughäfen.
2. Die zuständige Behörde sollte:
 - für den Flughafenbereich die Problem-Vogelarten und die potentiellen Risiken festlegen,

- Flughafenpersonal und Ausrüstung zur wirksamen Vogelkontrolle organisieren,
 - sich mit Habitatproblemen am oder in der Umgebung des Flughafens befassen, und
 - zwecks Sammlung von Vogelschlagdaten ein Melde- und Rückkopplungssystem organisieren.
3. Mülldeponien und sonstige „Lockmittel“ sollten aus dem Flughafenbereich entfernt werden.

Literatur: ESCHENFELDER, P. (1999): Wildlife Worries. Airports International. Page 21-23, Sept..

Anschrift des Verfassers:

Captain Paul Eschenfelder
US Air Line Pilots Association
16326 Cranwood
11319 Spring, Texas/USA