

# Bird Control an deutschen Verkehrsflughäfen

(Bird Control at German International Airports)

VON: C. MORGENROTH, MORBACH

**Zusammenfassung:** Der aus dem Englischen ins Deutsche übernommene Begriff „Bird Control“ wird nicht nur im internationalen Verständnis sondern auch im täglichen nationalen Gebrauch unterschiedlich verwendet. Als kleinste Gemeinsamkeit kann wohl gelten, dass die Bird Control eine Aktivität oder Dienstleistung bezeichnet, die der Verhütung von Vogelschlägen auf Flughäfen und -plätzen dient. Um Klarheit in Bezug auf Inhalt und Umfang dieses Begriffes zu erzeugen und Missverständnissen vorzubeugen, wird in diesem Beitrag eine Definition über eine Beschreibung ihres Inhalts vorgenommen und die derzeitige Situation an deutschen Verkehrsflughäfen bzgl. der Bird Control kritisch beleuchtet. Empfehlungen zur Ausstattung und der Auswahl geeigneten Personals ergänzen den Beitrag.

**Summary:** The technical term “Bird Control” adopted from the English language for use in German technical terminology is applied in various ways in international communication and, of course, in national usage, too. As the least common reference, “Bird Control” might be viewed as an activity or service designed to serve the prevention of bird strikes at airports and airfields. For clarification of purpose and scope and to avoid any misinterpretation this paper presents by way of describing the meaning of “Bird Control” a definition, accompanied by a critical consideration of the current situation at German airports regarding “Bird Control”. Recommendations for airport equipment and for the selection of skilled staff are added.

## 1. Aufgabe der Bird Control

Die *Empfehlungen der ADV für die Tätigkeit der Vogelschlagbeauftragten an Verkehrsflughäfen vom 07.05.1986* umreißen unter II. *Vogel-Kontrolle (Bird Control)* den Begriff wie folgt: „Es wird empfohlen, geeignete Dienste des Flughafens mit der routinemäßigen ‚Bird Control‘ zu beauftragen. Die ‚Bird Control‘ soll neben den Routinebefahrungen des Flughafengeländes, ..., auf Anforderung des Vogelschlagbeauftragten und der Flugsicherung tätig wer-

den.“ Die Empfehlungen machen damit deutlich, dass Vogelschlagbeauftragter und Bird Control nicht identisch sind. Während der Vogelschlagbeauftragte im Sinne der *BMV-Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (1974)* eine in erster Linie organisatorische und auf administrativer Ebene gesamtverantwortliche Funktion besitzt, teilen sich die Aufgaben der Bird Control in die Bereiche

- a) Zuarbeit für und Information des Vogelschlagbeauftragten und
- b) Ausführung unmittelbar der Flugsicherheit dienender Maßnahmen (vgl. BALLENSIEFEN u. WIEMANN 1995; Thomas, C 1988 a).

Unter a) fallen Aufgaben, wie die täglichen Routinefahrten über den Flughafen, die der frühzeitigen Erkennung von akut oder potenziell vogelschlagrelevanten Gegebenheiten bzw. Entwicklungen dienen, deren Dokumentation sowie die Information des Vogelschlagbeauftragten. Dazu zählen auch regelmäßige Vogelbeobachtungen bzw. -zählung, die allerdings ohne weiteres auf die am Flughafen relevanten Arten beschränkt bleiben können und kein wissenschaftliches Niveau erreichen müssen. Kontrollen, ob z.B. bei der Grünlandbewirtschaftung Mahdtermine und -höhen eingehalten werden, die Inspektion von Gebäuden, Hallen und Hangars auf mögliche Vogelnist- und schlafplätze sind ebenfalls der Bird Control zuzuordnen.

Aufgabenmerkmale, die unter b) aufzulisten sind und zur Ausführung unmittelbar der Flugsicherheit dienenden Maßnahmen zählen, sind zunächst die konkrete Vergrämung von Vögeln in all ihren Varianten, das Entfernen von noch nicht oder nicht mehr bebrüteten Nestern und vieles mehr, das direkt einer Reduktion des Vogelaufkommens dient. Auch die Sicherstellung und Dokumentation von Vogelkadavern fielen unter diese Aufgaben.

Tätig wird die Bird Control sowohl selbstständig bei erkanntem Handlungsbedarf als auch auf Anforderung durch die örtliche Flugsicherung bzw. nach Anweisung durch den Vogelschlagbeauftragten. Allen Maßnahmen, die in den Sicherheitsbereichen notwendig werden, sollte eine direkte Abstimmung mit der Flugsicherung vorausgehen, um zu gewährleisten, dass Vögel nicht durch Vergrämsungsmaßnahmen in startende oder landende Flugzeuge gejagt werden.

Wachsende Bedeutung kommt der Maßnahme zu, die Bird Control über den Platzbereich hinaus auszuweiten und zwar mit dem Ziel der Beobachtungen des Umgebungsraumes des Flughafens (vgl. THOMAS 1988 b). Dies beinhaltet einerseits das Aufsuchen ausgewählter Biotope, die vogelschlagkritisch oder repräsentativ für die lokale/regionale avifaunistische Situation sind (sie finden zumeist in dem vom DAVVL erstellten Biotopgutachten Erwähnung), anderer-

seits ein Sammeln allgemeiner Informationen über Planungen und Vorhaben in der Region mit vogelschlagrelevanten Aspekten. Die Beobachtung des Umgebungsraumes wird in Zukunft eine immer wichtigere Rolle spielen, da auf den meisten Flughäfen die Vergrämungsmaßnahmen im Laufe des letzten Jahrzehnts optimiert wurden, negative Einflüsse aber in vielen Fällen von außen einwirken. Wenn auch die Ergänzung der Vogelschlagrichtlinie des Bundesministers für Verkehr vom 03.04.1986 klarstellt, dass Bird Control Maßnahmen außerhalb des Flughafengeländes nicht dem Flughafenbetreiber aufzubürden sind, sondern in den Verantwortungsbereich der Luftfahrtbehörden fallen, sollte der Vogelschlagbeauftragte über Entwicklungen im engeren und weiteren Außenbereich gut informiert sein, um die Luftfahrtbehörden bei ihrer Arbeit sachverständig und informiert unterstützen zu können. Dies dürfte auch im Eigeninteresse des Flughafenbetreibers liegen.

## **2. Ausrüstung der Bird-Control**

Räumlich lokalisiert sollte die Bird Control vorfeldnah oder dezentral beispielsweise in einem Bürocontainer an einer Stelle sein, von der aus das luftseitige Gelände des Flughafens überschaubar ist.

Um die notwendige Mobilität zu gewährleisten, muss sie motorisiert sein. Zweckmäßig sind Fahrzeuge, die mit Allradantrieb ausgerüstet sind, um auch unbefestigte Flächen befahren zu können. Ferner muss das Fahrzeug mit einem orangen Warnlicht auf dem Dach versehen sein, damit auch Sicherheitsbereiche befahren werden dürfen. Zur speziellen Innenausstattung zählt zunächst ein Funkgerät für den notwendigen Kontakt zu Tower und Vorfeldkontrolle. Da sich die Bird Control den größten Teil ihrer Zeit auf dem Vorfeld und den Betriebs- bzw. Grünflächen aufhält, sollte sie auch über Mobiltelefon erreichbar sein.

Besonderer Wert sollte darauf gelegt werden, dass Vordrucke und eine Schreibunterlage zur Dokumentation der Aktivitäten in ausreichender Zahl vorhanden sind. Ebenso zählen Karten im geeigneten Maßstab vom Flughafengelände und dem Umgebungsraum zu unverzichtbaren Utensilien.

Weitere Ausrüstungsgegenstände richten sich nach den speziellen (avifaunistischen) Verhältnissen am Platz. Unverzichtbar erscheint allerdings die Ausrüstung mit einem Fernglas und pyrotechnischem Vergrämungsgerät, das geeignet ist, Vögel nicht nur aufzuscheuchen, sondern auch vom Platz zu vertreiben. Bioakustische Geräte, Repellentien und andere technische Vergrämungsgeräte sind in ihrer Wirkung umstritten. Dagegen ist das Vorhandensein einer Jagdwaffe, z.B. in Form eines Drillings [(Kombination aus zwei Schrotläufen (Dop-

pelfflinte) sowie einem Kugellauf (Büchse)], und der entsprechenden scharfen Munition von Vorteil. Es setzt natürlich voraus, dass das Bird Control-Personal autorisiert ist, derartige Waffen zu führen und dass eine Möglichkeit zur sicheren Verwahrung (Waffenschrank) vorhanden ist, wofür der Flughafenbetreiber zu sorgen hätte. Der Einsatz scharfer Munition, nicht zuletzt bei Gefahr im Verzuge, ist nach aller Erfahrung zwar die Ausnahme, aber von Zeit zu Zeit unverzichtbar.

In den USA und Kanada werden in jüngster Zeit auch Hunde (Border Collies) erfolgreich zur Vogelvergrämung eingesetzt (PATTERSON 2002, CARTER 2002, MORGENROTH et al 2002). An den Flughäfen in Deutschland, an denen ein solcher Einsatz Erfolg verspricht, müsste auch für den Hund Platz im Fahrzeug vorgesehen werden. Analog gilt dies für Beizvögel, die aber bislang nur in Ausnahmefällen in Deutschland zum Einsatz kamen (vgl. HAHN 1997).

**Tab. 1: Ausrüstungsgegenstände der Bird Control**

unverzichtbar	optional	Spezialfälle
Allrad-Fahrzeug mit Rundumlicht; Funkgerät u. Mobiltelefon; Fernglas; Fotoapparat; Dokumentationsbogen, Vogelschlagmeldeformular und Schreibunterlage; Kartenmaterial; Bestimmungsbücher für Flora und (Avi-)Fauna; Pyroakustik; Jagdgewehr(e) (Drilling oder Flinte u. Büchse) und Waffenschrank; Käfig für Lebendtransport; Behälter für Kadaverfunde; Kühltruhe	Diktiergerät; Bioakustik; Repellentien; Apparaturen zur Entnahme von Boden- oder Wasserproben	Hund; Beizvögel

Weitere unverzichtbare Ausrüstungsgegenstände der Bird Control stellen Behälter zum Transport von Vogelkadavern sowie eine Kühltruhe für die Zwischenlagerung ein Käfig für lebendige, eventuell verletzte Vögel und andere Tiere dar (s. § 36 Abs. 2 Nr. 2 BJagdG). Es kann auch durchaus als zweckmäßig angesehen werden, wenn die Bird Control zum Ziehen von Boden- oder Wasserproben eingesetzt wird, was außer einer technischen Einweisung auch

das Vorhandensein von entsprechenden Apparaturen (Stechzylinder, Spaten, Bohrhämmer, Reagenzgläser und einfacher Wasseruntersuchungssatz, z.B. pH, etc.) erforderlich macht. In Tabelle 1 ist die Ausrüstung zusammengefasst.

### **3. Derzeitige Bird Control-Organisation in Deutschland**

In Deutschland gibt es derzeit im Gegensatz zu Nordamerika nur wenige Flughäfen, bei denen die Bird Control bei einem eigens und ausschließlich zu diesem Zwecke ab- bzw. eingestellten Mitarbeiter liegt. In diesem Zusammenhang ist der Flughafen Düsseldorf zu nennen, der einen Berufsjäger zu Beginn der 90er Jahre zum Zwecke der Bird Control und Jagdaufsicht eingestellt hat (Bölke 1993). An anderen Flughäfen wird bis dato die Bird Control in differierendem Umfang und mit unterschiedlicher Intensität von anderen Flughafendienstleistungen, wie z.B. Vorfeldkontrolle oder Feuerwehr, mit erledigt. Schulungen dieses Personals sind erforderlich (Deacon 2000). Die Aufgaben der Bird Control beschränkten sich in der Vergangenheit nicht selten nur auf die Kernaufgaben ad hoc-Vergrämung und Auflesen von Vogelkadavern. Regelmäßige Routinebefahrungen der Grünlandflächen und Inspektionen von Gebäuden vor dem Hintergrund der Vogelschlagverhütung, jagdliche Aktivitäten oder die Beobachtung des Umgebungsraumes waren nicht überall selbstverständlich. Die Wichtigkeit einer Dokumentation der zum Schutz vor Vogelschlägen ergriffenen Maßnahmen wurde an dem einen oder anderen Flughafen zum Teil erst in der jüngeren Vergangenheit erkannt.

Die oftmals an deutschen Flughäfen zu beobachtende Zergliederung und Aufteilung der Bird Control auf verschiedenste Flughafendienstleistungen und Abteilungen erscheint unbefriedigend, da Zuständigkeit, Verantwortlichkeit und Kompetenzen im Bereich Vogelschlagverhütung/Jagdmanagement von Beteiligten und Dritten nur schwer zu durchschauen sind, fehlen oder sich eventuell sogar überschneiden. Derartige Organisationsformen behindern den Informationsfluss, worunter die Effektivität der Bird Control und damit letztendlich die Flugsicherheit leidet. Da dies mittlerweile von den Verantwortlichen erkannt wurde, zeigen sich an dem Großteil der deutschen Internationalen Verkehrsflughäfen Aktivitäten, die in Form von Umorganisationen, Erstellung von Handbüchern zum Umgang mit dem Flugsicherheitsaspekt „Vogelschlagverhütung“ und dem Ausbau des Informations-, Dokumentations- und Meldewesens ihren Ausdruck finden. Derlei effiziente Maßnahmen zur Steigerung der biologischen Flugsicherheit werden in zunehmendem Maße ergriffen, was als eine erfreuliche Entwicklung gelten kann.

Es wäre wünschenswert, wenn auf allen deutschen Flughäfen die Bird Control zukünftig in einer Hand läge und dem Vogelschlagbeauftragten direkt unter-

stände, wie es an vielen Flughäfen in Nordamerika, Großbritannien oder den Niederlanden erfolgreich organisiert ist. Außer in Düsseldorf, wo dieses Konzept schon lange in leicht modifizierter Form umgesetzt worden ist, lassen sich vergleichbare Ansätze an den Flughäfen Frankfurt, Köln/Bonn (BALLENSIEFEN u. WIEMANN 1995) und München erkennen. Mittel- bis langfristig ist zu erwarten, dass auch andere, insbesondere norddeutsche oder mit Mehrbahnsystemen versehene Flughäfen folgen werden. Eine Tendenz, dass derartige Aufgaben zukünftig auch von Fremdfirmen ausgeführt werden, wie es an einigen Flughäfen im Ausland zu beobachten ist, zeichnet sich derzeit in Deutschland nicht ab.

#### **4. Eignungsvoraussetzungen für die Tätigkeit als Bird Control-Personal**

Die Entscheidung, einen ausgebildeten Berufsjäger für die Bird Control einzustellen, kann unter deutschen Verhältnissen als ausgesprochen günstig gelten, denn eine Reihe von Gründen lassen Berufsjäger für diese Tätigkeit besonders geeignet erscheinen:

Personen, die die weitgehend unbekannte Lehrausbildung zum Berufsjäger erfolgreich durchlaufen haben, bringen wertvolles Wissen und die notwendigen Fähigkeiten zur Bewältigung der Anforderungen und Aufgaben innerhalb der Bird Control mit. In ihrer Ausbildung erlangen die Absolventen ornithologische und ökologische Kenntnisse, jagd- und tierschutzrechtliches Wissen sowie waffenrechtliches Know how. Auch veterinärmedizinische Kenntnisse und wildtierseuchenhygienische Vorschriften sind ihnen bekannt. Ein fundiertes Basiswissen in Bestands- und Biotopmanagement kann vorausgesetzt werden. So bedarf es sicherlich für diesen Personenkreis keiner langen Einarbeitungszeit, um die anstehenden Aufgaben im Rahmen der Vorgaben selbstständig und zu einem großen Teil eigenverantwortlich zu erledigen. Jagdschein, Waffenbesitzkarte und damit die Erlaubnis zum Führen von Schuss- und großkalibrigen Signalwaffen zum Zwecke der Jagdausübung bzw. Vogelvergrämung sind vorhanden. In aller Regel führen Berufsjäger gut ausgebildete Jagdhunde und sind nicht selten Falkner. Doch einer der wichtigsten Gründe für die besondere Eignung eines Berufsjägers für die Bird Control liegt darin, dass sie aus sich heraus und aufgrund ihrer Ausbildung Interesse für eine derartige Tätigkeit mitbringen und die Aufgaben nicht nur als notwendiges Übel betrachten.

Eine Umorganisation der Bird Control nach Düsseldorfer Vorbild, der im Sommerhalbjahr im Zweischichtbetrieb organisiert sein sollte, verspräche in Ergänzung zum unverzichtbaren Biotopmanagement aus Sicht des Autors einen nicht

nicht unbedeutenden Beitrag zur Förderung der biologischen Flugsicherheit in Form optimierter Vogelschlagverhütung an deutschen Verkehrsflughäfen.

## 5. Literatur

ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (Hrsg.): *Empfehlungen der ADV für die Tätigkeit der Vogelschlagbeauftragten an Verkehrsflughäfen vom 07.05.1986*. Stuttgart, 1986

BALLENSIEFEN, R.; WIEMANN, H.-G.: Aufgaben des Vogelschlagbeauftragten und der „Bird Control“ am Flughafen Köln/Bonn. In: *Vogel und Luftverkehr* 15 (1995), Nr. 1, S. 19-22

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (Hrsg.): *Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr u. Nachtrag v. 1986*. Bonn, 1974

BÖLKE, Angelika: Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung am Flughafen Düsseldorf. In: *Vogel und Luftverkehr* 13 (1993), Nr. 1, S. 48-57

CARTER, Nicolas: Der Einsatz von Border Collies im Rahmen des Vogel- und Wildtierkontrollprogramms. In: *Vogel und Luftverkehr* 22 (2002), Nr. 1, S. 59-61

DEACON, Nigel: Aerodrome Bird Hazard Control Training in the UK. In: IBSC (Hrsg.): *Meeting Proceedins*. 25, I. Amsterdam, 2000. – S.205-206

HAHN, Edmund: Untersuchung zur Wirkung von Falken für die Vergrämung von Vögeln am Bundeswehrflugplatz Nordholz sowie der benachbarten Deponie Cuxhaven. In: IBSC (Hrsg.): *Meeting Proceedings*. 23. London, 1996. - WP 37 – S. 347-351

MACKINNON, Bruce et al.; TRANSPORT CANADA (Hrsg.): *Sharing the Skies. An Aviation Industry Guide to the Management of Wildlife Hazards*. Ottawa, 2001

MORGENROTH, Christoph; LEINS, Karl; STERN, Marina: Vogelvergrämung mit Hilfe von Border Collies. In: *Vogel und Luftverkehr* 22 (2002), Nr. 2, S. 26-37

PATTERSON, Brett: Wildtierkontrolle am Vancouver International Airport und der Einsatz von Broder Collies. In: *Vogel und Luftverkehr* 22 (2002), Nr. 1, S. 55-58

THOMAS, Callum: Organisation der Bird Control. In: *Vogel und Luftverkehr* 8 1988, Nr. 1, S. 7-12

THOMAS, Callum: Vogelkontrolle außerhalb von Flughäfen. In: *Vogel und Luftverkehr* 8 1988, Nr. 1, S. 32-41

***Anschrift des Verfassers:***

Dr. Christoph Morgenroth  
Haag 44  
54497 Morbach  
c.morgenroth@davvl.de