

Arbeitsanweisungen für Bird Control-Personal

Work instructions for Bird Control staff

von C. MORGENROTH, Morbach

Zusammenfassung: Die Bird Control-Einheit ist in Ergänzung zu einem ausgeklügelten Biotopmanagement das zweite Standbein zur Gewährleistung biologischer Flugsicherheit an Flughäfen. Um deren Arbeitsziele klar zu definieren, bedarf es einer an die individuellen Verhältnisse des Flughafens angepassten Beschreibung der Aufgaben und ihrer Erfüllungsgrade. Eine lapidare Anweisung in der Form „Sie haben zur Aufgabe, die Vögel vom Platz zu vergrämen“ reicht bei weitem nicht aus. Der Beitrag erklärt das Warum und beschreibt den Weg, wie man zu einer operationalisierten Zielvorgabe für die Mitarbeiter dieser Flugsicherheitsorganisationseinheit kommt.

Summary: The Bird Control unit complements the sophisticated habitat management in guaranteeing biological flight safety at airports. In order to clearly define the unit's goals, it is necessary to describe the tasks and the degrees to which they have to be fulfilled in relation to the specific circumstances at the respective airport. A curt instruction like "It is your task to disperse the birds from the terrain" is certainly not sufficient. This contribution explains why, and describes how operationalised objectives for the staff of this unit of the flight-safety organisation are arrived at.

1. Einleitung

Oberflächlich betrachtet scheint alles ganz leicht und klar: Die Mitarbeiter der Bird Control-Organisationseinheit eines Flughafens oder Flugplatzes haben dafür zu sorgen, dass keine Vögel den Luftverkehr gefährden. Wer jedoch Mitarbeiter dieser Organisationseinheit mit einer derart pauschalen Aufgabenbeschreibung sich selbst überlässt, wird in Kürze mit einer demotivierten, uneffektiven Truppe konfrontiert sein. Er hat es nämlich versäumt, den Mitarbeitern messbare Zielvorgaben mit auf den Weg zu geben, die diesen Orientierung geben und Maßstab für ihr eigenes Tun und den Erfolg ihrer Bemühungen sein können bzw. sollten.

Sowohl Ökologen als auch Praktiker an Flughäfen wissen, dass es einen von Vögeln gänzlich befreiten Flughafen nicht geben wird, ganz gleich, wie man ihn auch gestalten mag oder wie intensiv Vogelvergrämung betrieben wird. Immer werden Vögel Flughäfen als Lebensraum nutzen, da aufgrund der enorm hohen Vielfalt und Anpassungen an unterschiedliche ökologische Bedingungen Spezialisten (stenöke Arten) oder auch Generalisten (euryoöke Arten) unter den Vögeln mehr oder minder große Bereiche eines Flughafens als für sich geeigneten Lebensraum erkennen und besiedeln werden. Der Versuch einen Flughafen von Vögeln frei zu halten, wäre daher von Anbeginn zum Scheitern verurteilt und gliche einer Sisyphusarbeit, die mit der Zeit dem mit der unlösbaren Aufgabe betrauten Personal nicht nur jegliche Motivation raubte, sondern darüber hinaus gar zur Frustration führte.

2. Null-Toleranz

DEKKER und BUURMA (2003) weisen daher zu Recht darauf hin, dass der ursprüngliche Gedanke der „Null-Toleranz“ gegenüber Vögeln auf Flughäfen modifiziert werden muss.

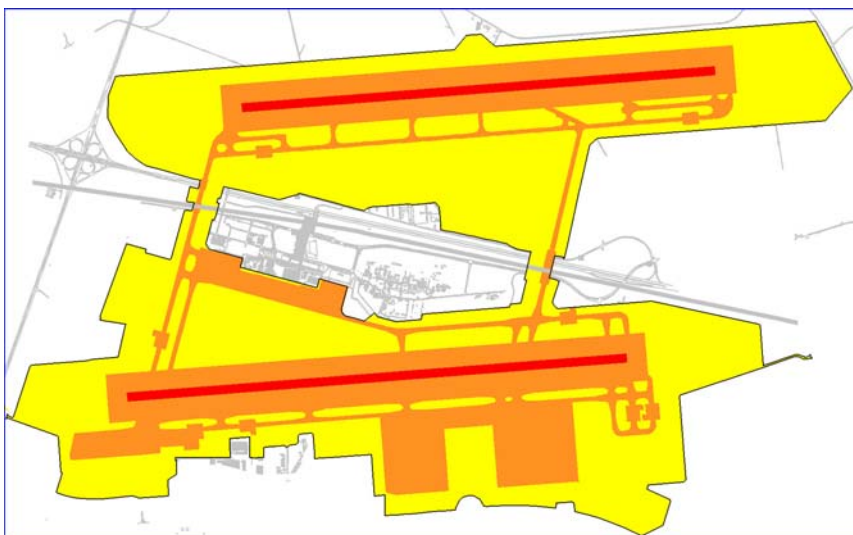
Die rechtliche Situation in Deutschland gibt vor, dass Mitarbeiter der Bird Control generell nur innerhalb der Flughafengrenzen tätig werden dürfen. Die avifaunistische Situation im angrenzenden Umfeld des Flughafens ist daher im Allgemeinen nicht unmittelbar beeinflussbar. Trotz vorhandener, erheblicher biologischer Wechselwirkungen zwischen Flughafengelände und seiner Umgebung zwingen die rechtlichen Verhältnisse hinsichtlich Bird Control Aktivitäten dazu, sie auf die Sicherheitsbereiche von Flughäfen zu beschränken, was in der weiteren Behandlung der Thematik auch innerhalb dieses Artikels geschieht.

Das avifaunistische Gefahrenpotenzial an Flughäfen wird durch die Anzahl der Vögel am Platz (bzw. solcher, die das Areal überfliegen), der vertretenen Arten mit ihren variierenden Größen, ihrem abweichenden Schwarm-, Nahrungssuch- und Flugverhalten, sowie durch ihren Status, z.B. als Brutvogel, Nahrungsgast, Jahresvogel etc., (MORGENROTH 2003) und deren räumliche Verteilung bzw. Nutzung des Flughafens bestimmt.

Als eine Möglichkeit zur Annäherung an ein operationelles Bird-Control-Verfahren erscheint daher die Unterteilung des Flughafens in Zonen oder Bereiche enger Toleranzen gegenüber auftretenden Vögeln und solche höherer Toleranz zielführend. Ein Bereich mit sehr enger, wenn nicht gar Null-Toleranz gegenüber Vögeln sämtlicher Arten sollte die S/L-Bahn sein – ggf. erweitert um die sog. (Sicherheits-) Streifen. Parallel hierzu sind Bereiche denkbar, bei

denen Vögel gewisser Arten – i.d.R. wird es sich um Kleinvögel mit wenig ausgeprägtem Schwarmverhalten handeln – bis zu einer gewissen Dichte geduldet werden können. Auch für Rollwege und Vorfeldflächen wäre eine entsprechend gelockerte Vorgabe denkbar, bevor vogelvergrämende Aktivitäten von der Bird Control eingeleitet werden müssen.

Je weiter entfernt eine solche Zone von der S/L-Bahn lokalisiert ist, desto größer kann die Toleranz hinsichtlich des Auftretens bestimmter Vogelarten sein. Gegenüber Großvögeln ist jedoch eine Duldung grundsätzlich nicht vertretbar. Dies gilt unter deutschen Verhältnissen z.B. für Gänse, Graureiher, Enten, Möwen und Kiebitz. Für diese Vogelarten, genauso wie übrigens auch für jegliches Schalenwild, sollte tatsächlich die Null-Toleranzgrenze gelten.



Karte 1: Darstellung beispielhaft ausgewiesener Toleranzzonen an einem deutschen Flughafen

Eine operationale Zielvorgabe innerhalb einer Dienstweisung für Bird Control-Personal sollte daher sowohl eine Karte (s. Karte 1) mit einer klaren Zonierung unterschiedlicher Toleranzstufen als auch eine Tabelle hinsichtlich der Behandlung von Arten innerhalb dieser Zonen umfassen.

Karte 1 zusammen mit Tabelle 1 geben den Mitarbeitern der Bird Control-Einheit eine hinreichend eindeutige Handlungsanweisung, die als Anlage im Bird Control-Handbuch des Flughafens enthalten sein und ebenfalls bei der

örtlichen Flugsicherung vorliegen sollte. Sie kann als Maßstab für den Erfolg der Vergrämungsaktivitäten dienen und gibt dem Bird Control-Personal Entscheidungssicherheit bei der Frage, ob ein Einsatz erforderlich ist oder ob nicht. Trotz dieser Vorgaben bleibt die Entscheidung hinsichtlich eines Vergrämungseinsatzes letztendlich beim Personal, da nur es vor Ort beurteilen kann, ob ein Einsatz zum gegenwärtigen Zeitpunkt tatsächlich für die Sicherheit förderlich ist. Hierdurch ist, wie von DEKKER und BUURMA (2003) gefordert, garantiert, dass das Personal nicht auf die Funktion einer mechanischen Vogel-scheuche reduziert wird.

Tabelle 1: Zielvorgaben für die Bird Control

Zone	Toleranzstufen
Rot	Null-Toleranz gegenüber Vögeln jeglicher Art
Orange	Duldung vereinzelter Kleinvögel
Gelb	Duldung vereinzelter Kleinvögel und individuenarmer Kleinvögelschwärme (≤ 20 Vögel) sowie einzelner mittelgroßer Vögel
Grün	Vergrämung von Großvögeln und individuenreichen Schwärmen (≥ 20 Vögel)

Ein solches System sollte einem Optimierungsprozess durchlaufen, indem aufgrund der im Laufe einer Anwendung gesammelten Erfahrungen und auf der Basis der Entwicklung des Vogelschlaggeschehens die Ausweisung der Zonen und die für sie geltenden Handlungskriterien regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und Richtigkeit überprüft werden.

3. Beispielhafte Aufgabenbeschreibung und Arbeitsanweisung

Arbeitsanweisung für Mitglieder der Bird Control-Organisation

Zu denen im Zuge Ihrer Tätigkeit innerhalb der Bird-Control-Organisation auszuführenden Aufgaben zählen die nachfolgend aufgelisteten. Die Ausführungsbestimmungen sind zu beachten.

- **Kontrollfahrten und -begehungen:** Im Laufe des Morgens/Vormittags und des Nachmittags/Abends führen Sie jeweils eine Kontrollfahrt über das gesamte Flughafengelände durch. Unterziehen Sie auch Gebäude und technische Einrichtungen Ihrer Kontrolle. Achten Sie dabei auf Veränderungen, wie z.B. Bauarbeiten, Mäharbeiten, Vernässungen bzw. Überstauun-

gen, Nistplatzbau, die Vögel angezogen haben oder anziehen könnten bzw. Vogelaktivitäten erkennen lassen.

Dokumentieren Sie Ihre Beobachtungen und informieren Sie, wenn nötig, den Vogelschlagbeauftragten. Bei erkannter Notwendigkeit bzw. auf Anweisung der Flugsicherungsstelle oder des Vogelschlagbeauftragten sind ggf. zusätzliche Kontrollfahrten durchzuführen. Kadaver sind einzusammeln, ihre Art zu bestimmen und alle Daten, wie Datum, Uhrzeit, Fundort, Anzahl und Art zu dokumentieren. Anschließend sind Kadaver einer geordneten Entsorgung gemäß Tierkörperbeseitigungsgesetz unter Verwendung der dafür vorgesehenen Behältnisse zuzuführen. Für den Fall, dass eine sichere Bestimmung der Tierart nicht möglich ist, sind die verfügbaren Reste an den DAVVL e.V., Wildbadstr. 246, 56841 Traben-Trarbach fachgerecht und unter Beachtung hygienerechtlicher Vorschriften zu senden.

- **Vogelvergrämung:** Vögel können eine Bedrohung für startendes, landendes oder rollendes Fluggerät sein. Ihnen obliegt die Aufgabe, diese Gefahr auf dem Gelände des Flughafens so weit wie möglich abzuwenden. Beobachten Sie deshalb beständig die Verkehrs- und Grünlandflächen sowie die Vorfeldbereiche des Flughafens. Sollte das Vogelaufliegen die in Tabelle 1 definierten Grenzen, in den in Karte 2 ausgewiesenen Zonen überschreiten, informieren Sie den Tower und führen Sie in direkter Abstimmung mit diesem die notwendigen Vergrämuungsmaßnahmen durch. Sollten Sie für eine effektive Vergrämung Unterstützung benötigen, fordern Sie diese bei der Verkehrszentrale unverzüglich an. Ihnen obliegt in Abstimmung mit dem Tower die Koordination und der geregelte Ablauf der Vergrämuungsaktivitäten. Der Einsatz ist dann abgeschlossen, wenn eine kurzfristige Rückkehr (< 20 min.) der Vögel nicht mehr zu erwarten ist. Vergrämuungsaktivitäten sind zu dokumentieren.
- **Ursachenermittlung:** Sofern Vögel bestimmter Arten vermehrt oder bevorzugt in gewissen Bereichen des Flughafens auftreten, ist nach der Ursache zu forschen und diese nach Abstimmung mit dem Vogelschlagbeauftragten und ggf. dem DAVVL nach Möglichkeit umgehend zu beseitigen.
- **Aufgaben nach Vogelschlagereignissen:** Die Flugsicherung und Verkehrszentrale sind gebeten bzw. angewiesen worden, die Bird Control über Vogelschlagereignisse bei Start oder Landung am Flughafen unverzüglich zu informieren. Die Bird Control hat dann zunächst die Aufgabe, in Abstimmung mit der Flugsicherung Bahnen und Rollwege auf Vogelreste zu kontrollieren. Nehmen Sie (im Falle, dass sich das Luftfahrzeug am Platz befindet), anschließend mit der Besatzung des Luftfahrzeugs Kontakt auf und versuchen Sie etwaige Federreste am Luftfahrzeug sicher zu stellen.

Dokumentieren Sie sichtbare Schäden am Luftfahrzeug fotografisch. Füllen Sie eine Vogelschlagmeldung möglichst vollständig aus und übergeben Sie alles dem Vogelschlagbeauftragten.

4. Literatur

BALLENSIEFEN, Rudolf ; WIEMANN, Hans-Günther: Aufgaben des Vogel-schlagbeauftragten 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 Vogel-schlägen im Luftverkehr u. Nachtrag v. 1986*. Bonn, 1974

DEACON, Nigel: Vogelkontrolle an Flugplätzen der RAF durch zivile Vertrags-firmen. In: *Vogel und Luftverkehr* 20 (2000), Nr. 1, S. 69-76

DEKKER, Arie ; BUURMA, Luit: Zero-tolerance a panacea? In: IBSC (Hrsg.): *Meeting Proceedins*. 26, I. Warsaw, 2003. – S. 419-425

MORGENROTH, Christoph: Entwicklung eines Indexes zur Berechnung der Flugsicherheitsrelevanz von Vogelarten. In: *Vogel und Luftverkehr* 23 (2003), Nr. 2 S. 64-78

MORGENROTH, Christoph: Bird Control an deutschen Verkehrsflughäfen. In: *Vogel und Luftverkehr* 23 (2003), Nr. 1 S. 5-12

THOMAS, Callum: Die Organisation der „Bird Control“. In: *Vogel und Luftver-kehr* 8 (1988), Nr. 1, S. 7-12

THOMAS, Callum: Vogelkontrolle außerhalb Flughäfen. In: *Vogel und Luftver-kehr* 8 (1988), Nr. 1, S. 32-41

Anschrift des Verfassers:

Dr. Christoph Morgenroth
Haag 44
54497 Morbach
morgen.roth@t-online.de