

## 40 Jahre DAVVL

### 40 years German Bird Strike Committee

von H. WEITZ, Enkirch

**Zusammenfassung:** Der DAVVL wurde im Jahr 1964 gegründet, 1980 gab er sich die Rechtsform eines eingetragenen Vereins. Die Finanzierung des DAVVL erfolgt im Wesentlichen über die Internationalen Verkehrsflughäfen, denen dafür eine Beratung auf allen Gebieten der Vogelschlagverhütung einschließlich der Erstellung von Biotopgutachten und deren Fortschreibung zukommt. Als technisch modernste Methode zur Verhütung von Vogelschlägen zeichnete sich in den vergangenen Jahren zunehmend der Einsatz von Radargeräten zur Beobachtung des Vogelzuggeschehens ab. Darüber hinaus gewinnt die Behandlung störungsökologischer Themen für den DAVVL zunehmend an Bedeutung.

**Summary:** The German Bird Strike Committee (GBSC) was founded in 1964 as a loose federation following a suggestion given by the German Minister of Traffic, on 1st January 1981 the GBSC obtained the legal status as a non-profit organisation, defined by its statute. Long-term funding is mainly provided by the German Airports Association, receiving individual advice on current (and general) biological flight safety as well as updates on existing ecological expertise about the airports and their surroundings. In the last years the field of radar based bird observations became a major topic in the work of the GBSC. Besides that the GBSC has to deal with various aspects of birds disturbed by air traffic.

Der „Deutsche Ausschuss zur Verhütung von Vogelschäden im Luftverkehr“ (DAVVL) wurde 1964 im Benehmen mit dem BMV (heute BMVBW) und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) gegründet. Dieser Ausschuss war in den ersten Jahren ein lockerer Zusammenschluss an der Luftfahrt beteiligter Institutionen und Personen. Einer der Mitbegründer war Dr. W. Keil, Leiter der Vogelschutzwarte Frankfurt, dessen Institut sich in diesen Jahren verstärkt mit der Abwehr von Schäden durch Vögel (z.B. Traubenfraß in Weinbergen durch Starenschwärme) beschäftigte.

Hinsichtlich des Zeitgeistes ist festzuhalten, dass Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts der Naturschutz nur einen geringen Stellenwert einnahm. Vögel (wie andere Lebewesen auch) wurden vornehmlich hinsichtlich ihres Nutzens oder Schadens für den Menschen bemessen. Daher ist nicht unverständlich, dass für die Namensgebung des Ausschusses anfänglich der Begriff „Vogelschäden“ verwandt wurde, der erst im Jahr 1980 in „Vogelschläge“ umgewandelt wurde.

Die Erfordernis zur Bildung eines solchen Ausschusses erwuchs aus dem zunehmenden Auftreten von Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen und Vögeln. Mit der verstärkten Einführung von Strahlflugzeugen wurden Faktoren, die den Vogelschlag begünstigen, forciert. Dazu gehören:

### 1. Mensch

- geringe Wahrnehmungsweite kleiner Gegenstände
- zu langsames Reaktionsvermögen

### 2. Flugzeug

- Zunahme der Fluggeschwindigkeit
- Saugwirkung der Triebwerke
- zu langsame Reaktion auf Ruderausschläge

### 3. Vogel

- erkennt Flugzeug zu spät, Ausweichen nicht mehr möglich
- Fluchtreaktion zu langsam.

Das Vogelschlagproblem betraf zivile wie militärische Luftfahrzeuge gleichermaßen. Aus diesem Grunde schloss sich bereits im Jahr 1965 die Bundeswehr – neben anderen Organisationen – dem DAVVL an. Hintergrund war die schwierige Flugsicherheitslage, die u.a. in der Einführung des Starfighters F104G begründet war. Da dieses Luftfahrzeugmuster nur über ein Triebwerk verfügte, wirkten sich viele Vogelschläge katastrophal aus – sie führten zum Absturz dieser Maschinen.

Die rechtliche Basis und den Auftrag des DAVVL betreffend, verdienen die nachfolgenden Richtlinien und Beauftragungen Erwähnung:

- 1974: „Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr“ des Bundesministers für Verkehr
- 1986: Ergänzung dieser Richtlinien durch BMV (heute: BMVBW) die Flugplatzumgebung betreffend

- 1998: BMV (heute: BMVBW) beauftragt den DAVVL mit der Erfassung, Archivierung und Auswertung aller Vogelschläge

16 Jahre nach seiner Gründung erlangte der DAVVL Vereinsstatus. Am 18.12.1980 gab er sich auf Empfehlung seiner wesentlichen Träger die Rechtsform eines eingetragenen Vereins. Gleichzeitig erfolgte die Umbenennung von **Vogelschäden** in **Vogelschläge** sowie die Wahl eines Vorstandes und eine satzungsgemäße Definition der Aufgaben des Vereins.

Mit der Erlangung der Rechtsform eines eingetragenen Vereins beschloss der DAVVL auch die halbjährliche Herausgabe der Schriftenreihe „Vogel und Luftverkehr“. Seit 1981 bis Ende 2003 liegen (einschließlich zweier Sonderhefte) insgesamt 48 Hefte mit einem Gesamtumfang von 4297 Seiten vor. Vogel und Luftverkehr ist weltweit die einzig regelmäßig erscheinende Zeitschrift, die sich allen Facetten der Vogelschlagverhütung widmet. Seit Jahrgang 20 sind die Fachbeiträge auf der Homepage des DAVVL ([www.davvl.de](http://www.davvl.de)) im Internet verfügbar, ab Jahrgang 23 auch in englischer Sprache.

Verfolgt man den Umfang (Seitenzahl) ausgewählter Themenkomplexe in „Vogel und Luftverkehr“, so zeigt sich, dass anfangs – 1/81 bis 2/95 – die zivile/militärische Vogelschlagstatistik dominiert, Biotopmanagement durchschnittlich häufig angesprochen wurde und die Radarvogelzugbeobachtungen an letzter Stelle stand. Diese Reihenfolge hat sich entscheidend geändert. Seit 1996 steht das Biotopmanagement an erster Stelle, gefolgt von der Vogelschlagstatistik und den Beiträgen über Radarvogelzugbeobachtungen.

Gemäß §3 der Satzung des DAVVL e.V. sind mehrere Formen der Mitgliedschaft möglich:

- Ordentliche Mitglieder (juristische Personen und Einrichtungen sowie natürliche Personen)
- Außerordentliche Mitglieder (befristete Mitgliedschaft)
- Ehrenmitglieder.

Zum 1. Januar 1994 stellte der DAVVL e.V. erstmals einen hauptamtlichen Geschäftsführer – Herrn Dr. E. Hahn – ein. Ein Hintergrund für diese Entscheidung war der enorme Zuwachs des Arbeitsumfangs. Verstärkte Um- und Ausbaumaßnahmen an Flughäfen, natürliche Veränderungen der Biotope sowie landschaftsverändernde Eingriffe im Umfeld der Flughäfen erforderten die zeitnahe Erstellung und Fortschreibung der Biotopgutachten für die Flughäfen. Zusätzlich galt es, neue Vergrämungsverfahren und –geräte zu testen, vor allem

aber, die Möglichkeiten der Radarornithologie zu eruieren und umzusetzen. Die Finanzierung des Vereins erfolgt im Wesentlichen über die Internationalen Verkehrsflughäfen gemäß eines von der ADV aufgestellten Beitragsschlüssels.

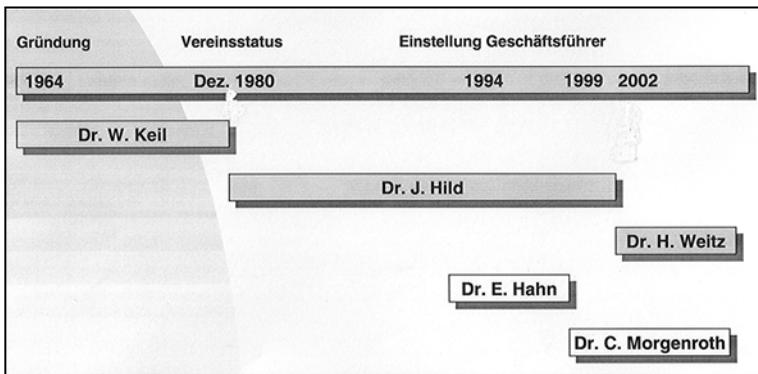
Im DAVVL bestehen zurzeit drei fachwissenschaftliche Arbeitsgruppen: Diese behandeln die Themengebiete Statistik, Radar - Wetter - Vogelzug und Flughafenökologie.

Die Arbeitsgruppe Statistik wird von Herrn Hartmut Lehmkühl, Delvag, geleitet, Stellvertreter ist Herr Dipl.-Ing. Christoph Sindern, Flughafen München.

Die Arbeitsgruppe Radar - Wetter - Vogelzug wird von Herrn Dipl.-Met. Wilhelm Ruhe, AGeoBw, geleitet, sein Stellvertreter ist Dipl.-Ing. Jürgen Dzuba, DFS.

Die Arbeitsgruppe Flughafenökologie wird von Herrn Dipl.-Ing. Rolf König, Flughafen Bremen, geleitet, sein Stellvertreter ist Dr. Heinrich Weitz, AGeoBw, und der Vertreter der ADV in dieser AG ist Dipl.-Ing. Martin Bunkowski.

Zeitliche Übersicht über die Personen, die Vorsitzende bzw. Geschäftsführer des DAVVL / DAVVL e.V. waren bzw. sind:



Es existiert weltweit kein Komitee, das über eine längere Erfahrung auf dem Gebiet der Vogelschlagverhütung verfügt als der DAVVL. Die Kontinuität der Ausschussarbeit ist Garant für die Qualität der Beratung der Flughäfen wie gleichzeitig auch Basis und Anregung für weiterführende Untersuchungen und Forschungsprojekte. So werden in den kommenden Jahren folgende Aktivitäten des DAVVL verstärkt erfolgen:

1. Initiierung/Durchführung von verfeinerten Untersuchungen zu ökologischen Zusammenhängen, z.B. Kleinsäuger – Raubsäuger – Greifvögel (3-D-Ansatz).
2. Beobachtung der weltweiten technischen Entwicklungen auf dem Radar-sektor. Prüfung der Geräte (z.B. CW-Radar) im Hinblick auf ihre Eignung zur Erfassung von Vogelschwärmen. Mitarbeit bei der Umsetzung der Ergebnisse in flugbetriebliche Verfahren.
3. Beobachtung/Begleitung störungsökologischer Untersuchungen zu Fragen möglicher Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Avifauna. Initiierung eigener Untersuchungen und Expertenrunden.
4. Verstärkte Präsenz/Mitarbeit/Leitungsfunktionen in internationalen Ausschüssen und Gremien:
  - Bird avoidance modelling
  - Aerodromes (Flughafenökologie).

Die Notwendigkeit zu störungsökologischen Untersuchungen gewinnt aufgrund eines zunehmenden Natur- und Artenschutzdenkens in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Stand bislang primär die im Namen des DAVVL fixierte Aufgabe der Verhütung von Vogelschlägen im Vordergrund der Tätigkeiten, so gilt es heute umgekehrt auch zu fragen, ob und welche Auswirkungen der Flugbetrieb auf Tierpopulationen, insbesondere aber die Vogelwelt, hat. Hier gilt es, durch ideologie- und vorurteilsfreies Herangehen Antworten auf diese Fragen zu finden. Dass aber der Flugbetrieb eine derart störende Wirkung auf die Vogelwelt haben soll, wie von manchen Seiten behauptet, wird allein durch die Tatsache widerlegt, dass das Vogelschlagproblem auf und im Umfeld von Flughäfen nach wie vor ein sehr ernst zu nehmendes Flugsicherheitsrisiko darstellt, zu dessen Minimierung der DAVVL aufgrund der ihm übertragenen Aufgaben verpflichtet ist.

***Anschrift des Verfassers:***

Dr. Heinrich Weitz  
Zum Zeppwingert 38  
56850 Enkirch  
[HeinrichWeitz@bundeswehr.org](mailto:HeinrichWeitz@bundeswehr.org)