



Jahresbericht 2025

Wildtierschlagstatistik 2025

Das Jahr 2025 zeigte wenig Auffälligkeiten bei den Wildtierschlägen, dafür aber eine positive Entwicklung: Die Wildtierschlagrate ist nach Jahren wieder gesunken, die Anzahl der Flugbewegungen hingegen ist weiter gestiegen.

Ein sehr warmes, sonnenreiches und niederschlagsarmes Jahr liegt hinter uns.

Das Frühjahr und der Juni zeigten sich im Mittel zu warm, gefolgt von einer Hitzeperiode Anfang Juli. Das sonnenreiche Frühjahr war zugleich auch ein sehr trockenes. Die Hitzeperiode Anfang Juli wird abgelöst von großen Niederschlägen, auch im September folgen gebietsweise viele Regenfälle. Der Spätherbst zeigte sich trüb, zum Jahresende wurde es wieder sonnig.

Die Wildtierschläge starteten verhalten; nach einem schlagreichen März, stiegen die Zahlen erst im Mai stark an, der Peak ist im Juli erreicht, überdurchschnittlich viele Schläge folgten dann bis in den Oktober.

Trotz gesunkener Schlagzahlen kam es zu weitaus mehr Schäden als im Vorjahr, vor allem das Radom und die Triebwerke wurden getroffen, jeweils über 25 % der Gesamtschäden.

Die Anzahl der Flugbewegungen stieg wieder an. Im Mittel lagen sie um 4 % über dem Vorjahr.

Wie hat sich das weiter angestiegene Flugaufkommen auf die Tierwelt ausgewirkt?

- Die Wildtierschlagrate (WS-Rate) sank in den Areas 1 bis 5 auf 8,25 je 10.000 Flugbewegungen (FB), im Vorjahr hatten wir eine WS-Rate von 8,94.
- Die WS-Rate fiel in den Areas 1 bis 3 auf 7,19 je 10.000 FB, im Vorjahr lag die WS-Rate bei 8,09.
- Die Schadensrate, gemessen an allen Wildtierschlägen (Area 1 bis 3), ist auf 3,87 % gestiegen (2024 betrug sie 2,95 %), glücklicherweise konnten wir deutschlandweit aber keine schwerwiegenden Schäden verzeichnen.

Im Jahr 2025 konnten 25 Verursacher von Wildtierschlägen durch die Federrestbestimmung ausgewertet werden, weitere 258 DNA-Proben wurden zur Auswertung weitergeleitet.

Die DFS meldete vermehrt Kollisionen; die Vereinigung Cockpit hat dazu aufgerufen, jeden Vorfall mit Tieren, gerne auch mit Höhenangabe, zu melden, um die Datenlage zu verbessern und somit „eine effektive Vogelschlagvermeidung“ zu erreichen.

Wildtierschlagstatistik 2025

Wildtierschläge (WS) 2020 bis 2025 im In- und Ausland in allen Areas														
	Inland (Airlines mit deutscher und ausländischer Kennung)						Ausland (Airlines mit deutscher Kennung)						In-/Ausland	
	Area 1	Area 2	Area 3	Area 4	Area 5	BRD gesamt	Area 1	Area 2	Area 3	Area 4	Area 5	Ausland gesamt	unbekannt	gesamt
2020	593	78	56	98	25	850	134	28	38	11	9	220	65	1.135
2021	776	110	114	98	29	1.127	243	35	70	25	20	393	134	1.654
2022	1.197	106	99	138	35	1.575	289	66	66	31	13	465	147	2.187
2023	1.365	122	132	112	45	1.776	333	55	71	39	16	514	129	2.419
2024	1.466	172	125	133	52	1.948	283	83	76	37	20	499	180	2.627
2025	1.334	170	126	167	74	1.871*	285	63	93	47	20	508**	197***	2.576

* zzgl. 598 Verdachtsfälle; diese wurden mangels Nachweises nicht berücksichtigt; FRA hat im März 2025 das Gespräch mit der DFS gesucht, die seitdem, wenn möglich, bei einer Verdachtsmeldung auch das Ergebnis der Pistenkontrolle mitteilen; so konnten diverse Verdachtsfälle gesichert werden.

** zzgl. 17 Verdachtsfälle; diese wurden mangels Nachweises nicht berücksichtigt.

*** zzgl. 2 Verdachtsfälle; diese wurden mangels Nachweises nicht berücksichtigt.

Wildtierschläge mit Airlines deutscher und ausländischer Kennung Area 1 bis 5 in der BRD				
Jahr	WS-Rate BRD	WS/Jahr	Abweichung	Abweichung in % zum Vorjahr
2020	7,06	850	-643	-43,1
2021	7,67	1.127	277	32,6
2022	7,71	1.575	448	39,8
2023	8,24	1.776	201	12,8
2024	8,94	1.948	172	9,7
2025	8,25	1.871*	-77	-4,0

Definition der Areas:

Area 1 (Flughafengelände):
0 bis 200 ft (GND) Anflug
0 bis 500 ft (GND) Abflug

Area 2 (engere Flughafenumgebung):
201 bis 1.000 ft (GND) Anflug
501 bis 1.500 ft (GND) Abflug

Area 3 (weitere Flughafenumgebung):
1.001 bis 2.500 ft (GND) Anflug
1.501 bis 5.000 ft (GND) Abflug

Flugbewegungen (FB) der deutschen Mitgliedsflughäfen 2025 absolut und der Vergleich zum Vorjahr

	2025	2024	2025 zu 2024	2025 zu 2024
Flughafen	FB absolut	FB absolut	Abweichende FB	Abweichung in %
AGB	49.160	45.119	4.041	8,96
BER	193.042	191.718	1.324	0,69
BRE	29.883	28.426	1.457	5,13
BWE	27.892	26.690	1.202	4,50
CGN	123.546	117.347	6.199	5,28
DRS	20.249	19.533	716	3,67
DTM	42.280	39.792	2.488	6,25
DUS	159.969	155.636	4.333	2,78
ERF	7.336	6.143	1.193	19,42
FDH	30.390	27.746	2.644	9,53
FKB	47.788	41.969	5.819	13,86
FMM	35.546	31.637	3.909	12,36
FMO	35.396	38.278	-2.882	-7,53
FRA	460.272	440.854	19.418	4,40
GWT	8.408	10.404	-1.996	-19,18
HAJ	65.823	64.951	872	1,34
HAM	126.717	126.970	-253	-0,20
HHN	18.855	17.292	1.563	9,04
LBC	25.939	20.999	4.940	23,52
LEJ	74.411	76.827	-2.416	-3,14
MHG	41.319	43.061	-1.742	-4,05
MGL	43.821	34.774	9.047	26,02
MUC	337.438	327.228	10.210	3,12
NRN	26.830	24.040	2.790	11,61
NUE	52.918	48.628	4.290	8,82
PAD	44.109	36.959	7.150	19,35
SCN	5.447	7.559	-2.112	-27,94
STR	97.054	95.467	1.587	1,66
XFW	5.825	5.659	166	2,93
8TY	30.882	28.377	2.505	8,83
Summe	2.268.545	2.180.083	88.462	4,06

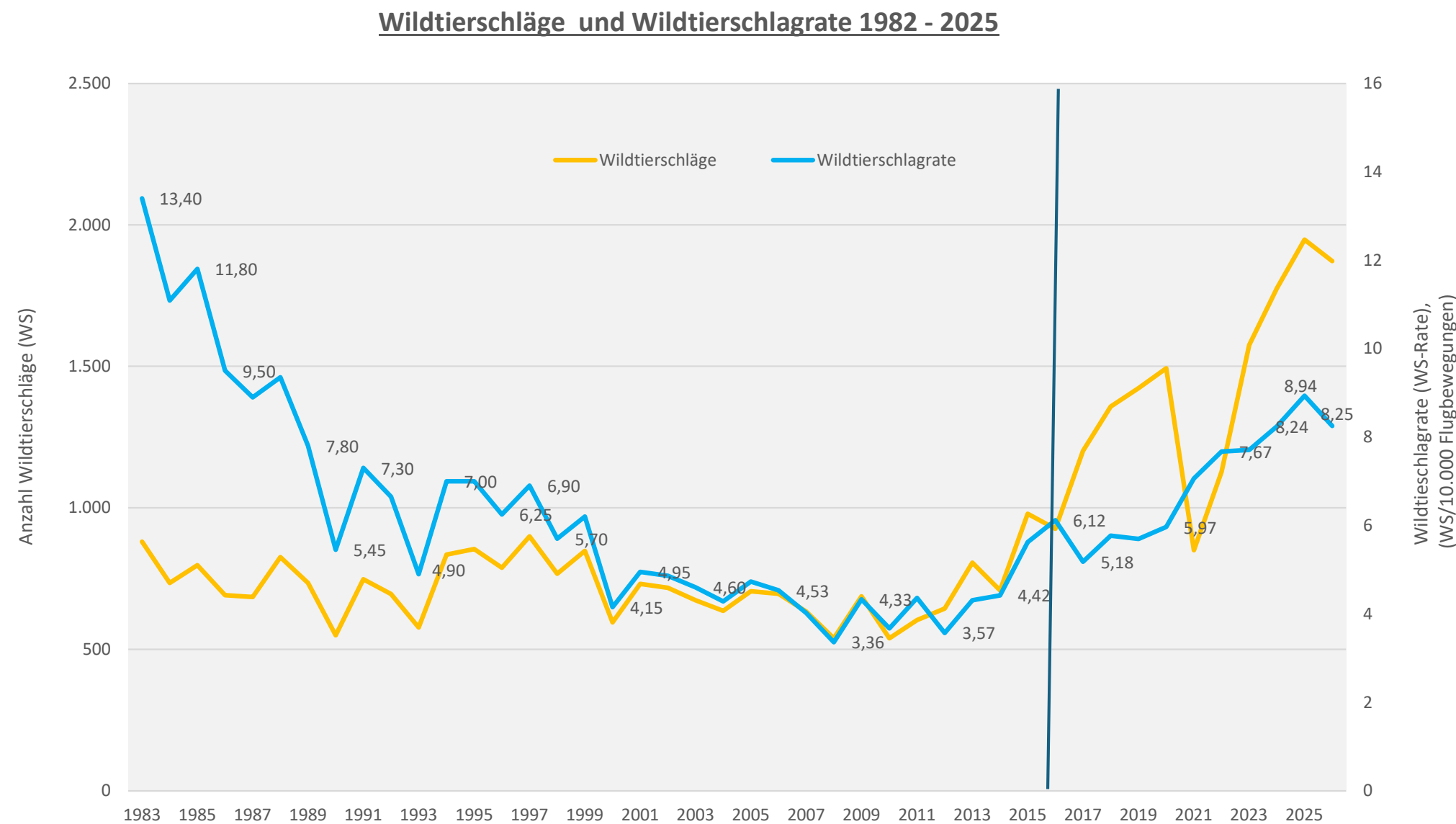
Wildtierschlagstatistik und Flugbewegungen (FB) unserer ausländischen Mitgliedsflughäfen im Jahr 2025

	2025	2024	2025 zu 2024	2025 zu 2024
Flughafen	FB absolut	FB absolut	Abweichende FB	Abweichung in %
KLU	16.968	17.340	-372	-2,15
LUX	92.377	91.282	1.095	1,20
SZG	56.005	54.394	1.611	2,96
VIE	253.671	248.299	5.372	2,16
ZRH	270.116	261.103	9.013	3,45
Summe FB	689.137			
Anzahl WS*	329			
WS-Rate*	4,77			

* es handelt sich um einen vorläufigen Wert, bezogen auf 10.000 FB. Da uns längst nicht alle Meldungen aus den genannten Ländern vorliegen, sind die Summe und die Rate nur bedingt aussagekräftig und unter Vorbehalt zu bewerten.

Gerne nehmen wir zur genauen Auswertung der Areas 1 – 3 detaillierte Schlagmeldungen entgegen.

Entwicklung der Wildtierschlagrate und der Flugbewegungen der BRD in Area 1 bis 5 ab 1982

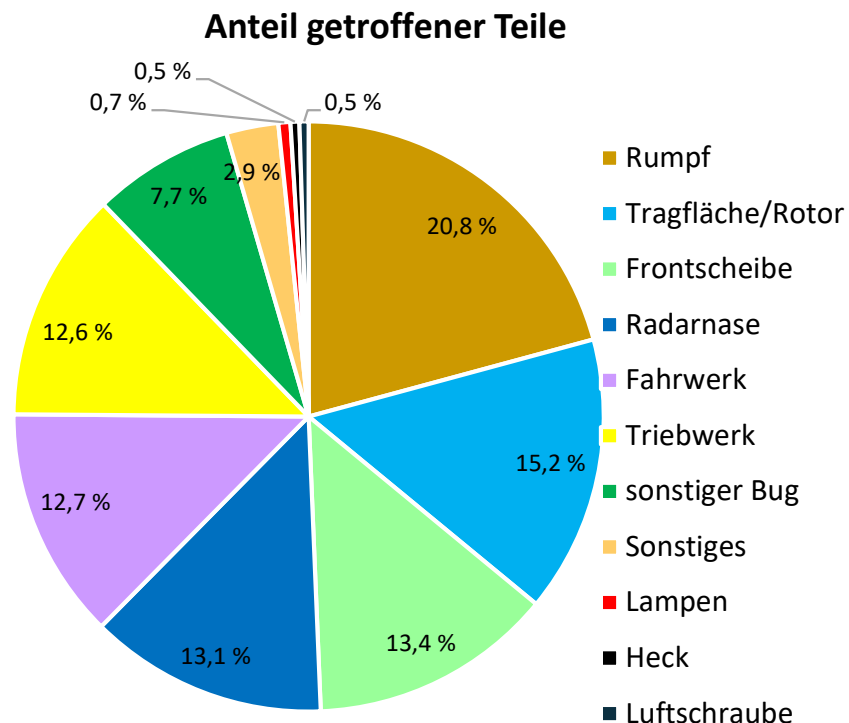


Ab 2016 wurden aufgrund der EU VO376/2014 die Flugbewegungen aller LFZ-Kennungen berücksichtigt. Daher stiegen die Flugbewegungen von 2015 bis 2017 um 54,58 % an und somit auch die Zahl der Kollisionen und Flugbewegungen der Mitgliedsflughäfen.

Wildtierschlaggeschehen und Schäden im deutschen Luftraum 2025

Area	Flugbewegungen (FB)	Schäden absolut	WS absolut	Schadensrate % (WS)	Schadensrate (FB)*
1	2.268.545	42	1.335	3,15	0,19
2	2.268.545	11	170	6,47	0,05
3	2.268.545	10	126	7,94	0,04
Summe/Mittelwert	2.268.545	63	1.631	3,86	0,28
4	2.268.545	23	167	13,77	0,10
5	2.268.545	3	74	4,05	0,01

* Anteil pro 10.000 Flugbewegungen (FB)

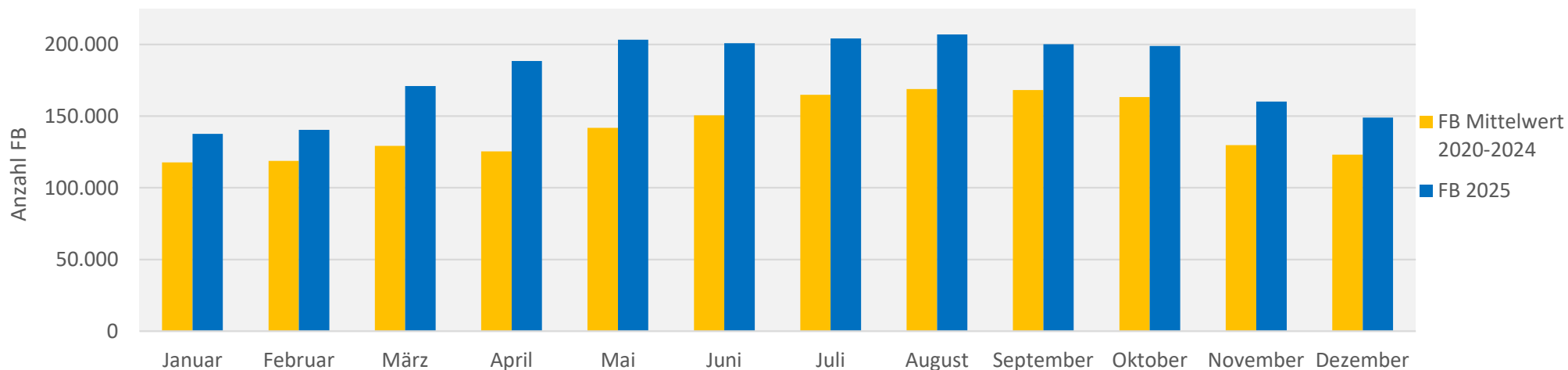


Beschädigte Teile	Anzahl	%
Radarnase	27	29,03
Triebwerk	24	25,81
Tragfläche/Rotor	14	15,05
Frontscheibe	7	7,53
Lampen	6	6,45
sonstiger Bug	4	4,30
Fahrwerk	3	3,23
Rumpf	3	3,23
Sonstiges	3	3,23
Heck	1	1,08
Luftschaube	1	1,08
Anzahl insgesamt	93	100,00

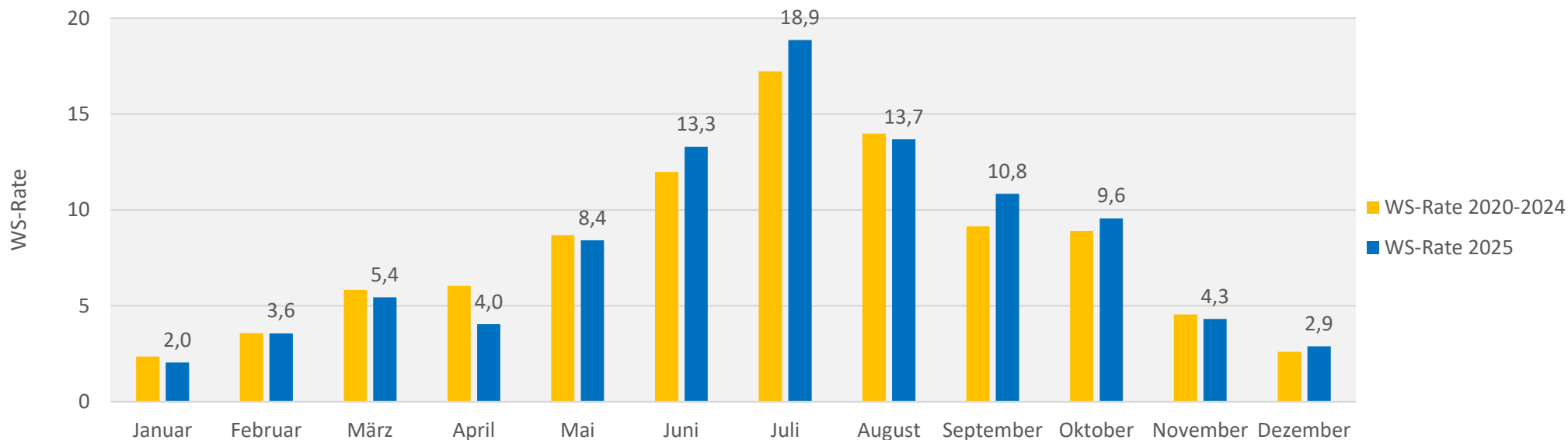
Da Mehrfachnennungen auftraten, ist die Anzahl der beschädigten Teile hier höher als in der Statistik oben genannt (dort nur die Anzahl der Flugzeuge).

Wildtierschlaggeschehen in der BRD 2025 <-> 2020-2024

Flugbewegungen (FB)

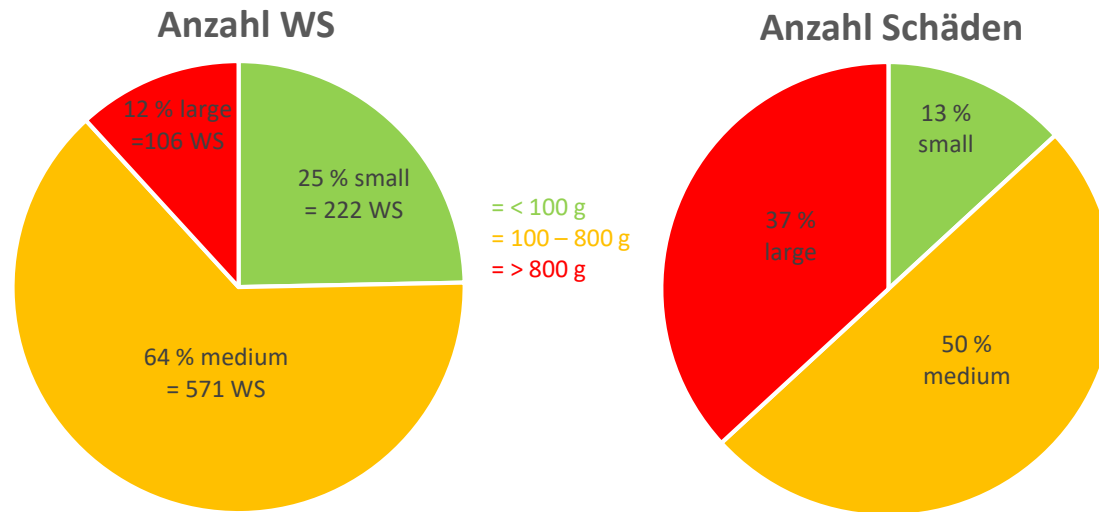


Wildtierschlagrate (WS-Rate)



Vogelschläge an deutschen Verkehrsflughäfen 2025 Area 1 bis 3

Vogelartengruppen:



• Gruppe Vögel < 100 g: **SMALL**
 Ammern, Sperlinge, Finken, Lerchen, Schwalben, Meisen etc.

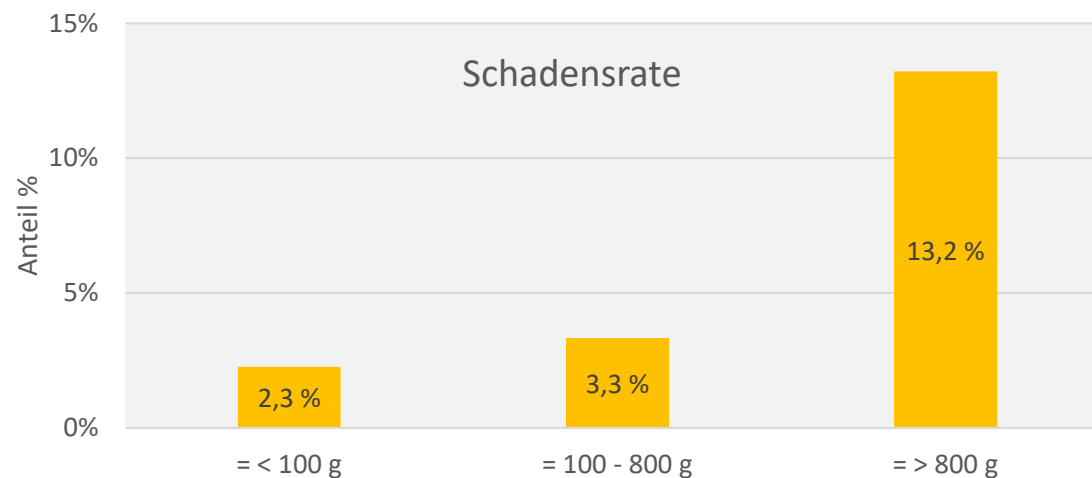
• Gruppe Vögel 100 g bis 800 g: **MEDIUM**
 Eulen, Möwen, Rabenvögel, Tauben, Falken etc.

• Gruppe Vögel > 800 g: **LARGE**
 Enten, Bussarde, Schwäne, Gänse, Reiher etc.

International wurde die weltweit vorkommende Taube als „medium sized“ bird definiert.

Verhältnis Vogelgröße – Anteil an Schäden

Die Schadensrate (Anteil Schäden bei Wildtierschlägen) lag bei den kleinen Vogelarten bei 2,3 %, bei den mittleren betrug sie 3,3 % und bei den schweren Vogelarten verursachten 13,2 % der Vogelschläge einen Schaden am LFZ. Hintergrund ist die kinetische Aufprallenergie: $E = \frac{1}{2} M (Vogelmasse) \times V^2$ (Geschwindigkeit LFZ)².



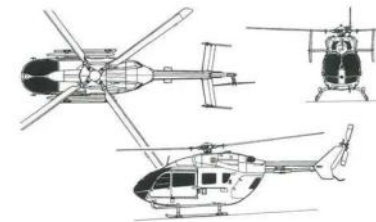
Wildtierart	Anzahl von Tierart	Anteil in %
Europ. Feldhase	67	74 %
Rotfuchs	9	10 %
Fledermaus	8	9 %
Europ. Wildkaninchen	4	4 %
Reh	1	1 %
Waschbär	1	1 %
Summe	90	100 %

Besondere Wildtierschläge in 2025

Flugzeugmuster	Beech Bonanza F33A
Datum	02.03.2025, 16:45 Uhr
Flugplatz/Position	Wangerooge
Flugphase	Start; kurz nach dem Abheben
Was ist passiert?	Direkt nach dem Abheben wurde die Maschine von einem Schwarm Weißwangengänse getroffen. Das Luftfahrzeug führte eine Sicherheitslandung durch und rollte regelkonform ab. Es blieb anschließend auf dem TWY stehen, da es Ölverlust erlitten hatte. Bei der anschließenden Kontrolle des Rollweges wurden Ölverschmutzungen festgestellt. Auf der Piste wurden Teile eines Tierkadavers gefunden, weitere Teile des Kadavers befanden sich im Hauptfahrwerk des Luftfahrzeuges. Bei der Kollision wurde die Hydraulikleitung beschädigt, was zu Problemen mit der Steuerung führte. Das Luftfahrzeug wurde mit Schlepperhilfe geborgen.
Schadensumfang und -höhe	Hydraulikleitung beschädigt, Schadenshöhe unbekannt
On/Off Airport	37 Weißwangengänse im Überflug, Area 1
Welche Maßnahmen hätten greifen sollen?	Vergrämung, Monitoring
Gesetzliche Grundlagen	ICAO-Annex 14; ICAO PANS 9981 ICAO DOC 9137; WHM-Manual EU(VO) 139/2014 Flughafenhandbuch
Was hat nicht gegriffen?	Vergrämung, Monitoring
Hätte der Unfall verhindert werden können?	Nein, da die Gänse nicht rechtzeitig bemerkt wurden
Hat der Flughafenbetreiber alles getan, um dem Vorfall entgegenzuwirken?	s.o.
Dokumentation erfolgt?	Ja: Meldung DAVVL, Meldung LBA
Welche Maßnahme der gesetzl. Grundlage hat nicht gegriffen?	Unvorhersehbares Ereignis
Hinweis für die Zukunft	Über Wildtieraufkommen informieren



Flugzeugmuster	Eurocopter H145
Datum	13.10.2025, 21:39 Uhr
Flugplatz/Position	Wiesbaden
Flugphase	Reiseflug
Was ist passiert?	Ca. zwei Minuten nach dem Abheben bei Nacht (Rettungsflug) gab es einen Vogelschlag durch eine Kollision mit einem Kranichschwarm. Eingeschlagen hat wahrscheinlich nur ein Vogel im Bereich der vorderen linken Cowling und am Ölkühlerschutz. Die Fahrt wurde verringert, eine Umkehrkurve und leichter Sinkflug eingeleitet. Der Einsatz wurde abgebrochen; es wurde entschieden, zur Basis zurückzukehren. Die Landung erfolgte ohne weitere Vorkommnisse. Gesamtflugzeit 6 Minuten. Vogelreste im gesamten linken Bereich des Ölkühlers und Getriebedecks; Cowling und Ölkühlerschutz stark beschädigt.
Schadenshöhe	Cowling und Ölkühlerschutz beschädigt, Schadenshöhe unbekannt
On/Off Airport	Kranichschwarm luftseitig, Reiseflug
Welche Maßnahmen hätten greifen sollen?	keine; den Kranichen konnte nicht ausgewichen werden, sie wurden im Dunkeln nicht rechtzeitig bemerkt
Gesetzliche Grundlagen	ICAO-Annex 14 ICAO PANS 9981 ICAO DOC 9137 WHM-Manual
Was hat nicht gegriffen?	s.o.; die Kraniche konnte nicht rechtzeitig bemerkt werden
Hätte der Unfall verhindert werden können?	Nein, da die Kraniche nicht rechtzeitig bemerkt wurden
Hat der Flughafenbetreiber alles getan, um dem Vorfall entgegenzuwirken?	Reiseflug (keine Verantwortlichkeit des Flughafenbetreibers)
Welche Maßnahme der gesetzl. Grundlage hat nicht gegriffen?	Unvorhersehbares Ereignis
Hinweis für die Zukunft	Über Vogelaufkommen informieren, Monitoring



Besondere Wildtierschläge: Jeju Air Flug 2216 Lessons learned

Am 29. Dezember 2024 ereignete sich am Muan International Airport (MWX) in Südkorea ein schweres Flugzeugunglück, bei dem 179 der 181 Insassen des Jeju Air Fluges 2216 ums Leben kamen.

Die Boeing 737-800 befand sich im Landeanflug, als der Tower die Besatzung vor erhöhter Vogelaktivität warnte. Kurz darauf kam es zu einem multiplen Vogelschlag mit einem Schwarm von Gluckenten (*Sibirionetta formosa*, ca. 500 g Körpergewicht). Entsprechende Federreste wurden später in beiden Triebwerken festgestellt.

In der Folge fielen der Cockpit Voice Recorder (CVR) sowie der Flight Data Recorder (FDR) aus. Die Besatzung leitete ein Durchstartmanöver (Go-Around) ein. Berichten zufolge wurde möglicherweise das weniger beschädigte Triebwerk abgeschaltet.

Bei einer anschließenden Notlandung – etwa 180 Grad entgegengesetzt zur ursprünglichen Anflugrichtung – setzte das Flugzeug auf einer anderen Piste ohne ausgefahrenes Fahrwerk auf (Belly Landing).

Es wird vermutet, dass die Hydraulik durch den Vogelschlag beeinträchtigt worden sein könnte; aufgrund der geringen Höhe war ein manuelles Ausfahren des Fahrwerks offenbar nicht mehr möglich.

Das Flugzeug rutschte anschließend mit hoher Geschwindigkeit über die 2.800 Meter lange Landebahn hinaus, kollidierte mit den Betonfundamenten der ILS-Anlage am Bahnende und geriet in Brand.

Was können wir aus dem Ereignis lernen?

1 Bird Warning ersetzt keine Risikoreduktion

Eine ATC-Warnung informiert – sie beseitigt keine Vogeldichte.

Wenn ein Tower vor erhöhter Aktivität warnt, befindet sich das Risiko bereits im Anflugkorridor.

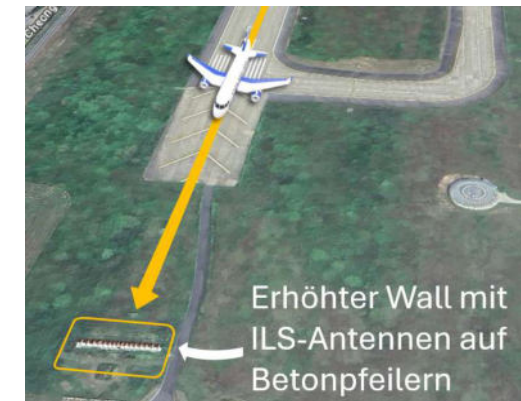
Lesson:

WHM darf nicht reaktiv bleiben.

Es braucht klare Eskalationsstufen bei erhöhter Vogeldichte.



Gluckente. Quelle: Sun Jiao, CC BY 4.0, Wikimedia.



Ablauf nach Landung. Hintergrund: Google Maps.



Unfallstelle. Quelle: 자연속으로 into nature, CC BY 3.0, Wikimedia.

2 Der Endanflug ist das kritischste Wildlife-Fenster

Im Final Approach gibt es:

- geringe Höhe,
- wenig Energiereserve,
- hohe Arbeitsbelastung,
- minimale Reaktionszeit.

Ein Birdstrike in dieser Phase hat ein deutlich höheres Eskalationspotenzial als in Cruise.



Lesson:

Anflugkorridore müssen integraler Bestandteil des Habitat- und Risikomanagements sein – nicht nur das Flughafengelände selbst.

3 Schwarmereignisse sind anders als Einzelvögel

Triebwerke sind zertifiziert für definierte Testbedingungen.

Mehrere mittelgroße Vögel gleichzeitig können diese Annahmen überschreiten.

Lesson:

WHM muss Schwarmrisiken separat modellieren – saisonal, habitat-basiert und datengetrieben.

4 Wildlife ist ein Systemrisiko – kein biologisches Randthema

Ein Birdstrike wird erst dann katastrophal, wenn er auf:

- hohe Arbeitsbelastung,
 - kritische Flugphase,
 - infrastrukturelle Starrheit,
 - geringe Energiepuffer
- trifft.

Lesson:

Wildlife Hazard Management gehört in die System-Resilienz-Diskussion, nicht nur in die Biologie.



5 Infrastruktur entscheidet über das Schadensausmaß

Ob eine Runway-Excursion überlebt wird, hängt stark von:

- der Energieaufnahmefähigkeit,
- der Hindernisfreiheit,
- der Bauweise von Navigationsanlagen und
- Sicherheitszonen

ab.



Lesson:

RESA/EMAS und energieabsorbierende Bauweisen sind kein „Nice to have“, sondern die letzte Verteidigungslinie.

6 Low Probability ≠ Low Risk

Schwere Birdstrike-Ereignisse sind selten.

Aber wenn sie eintreten, sind sie potenziell systemkritisch.

Lesson:

Worst-Case-Szenarien müssen trainiert, simuliert und organisatorisch durchdacht werden.

7 Kommunikation zwischen WHM und ATC muss operationalisiert sein

Warnungen allein reichen nicht.

Es braucht:

- definierte Entscheidungsbäume,
- dokumentierte Schwellenwerte und
- klare Verantwortlichkeiten.

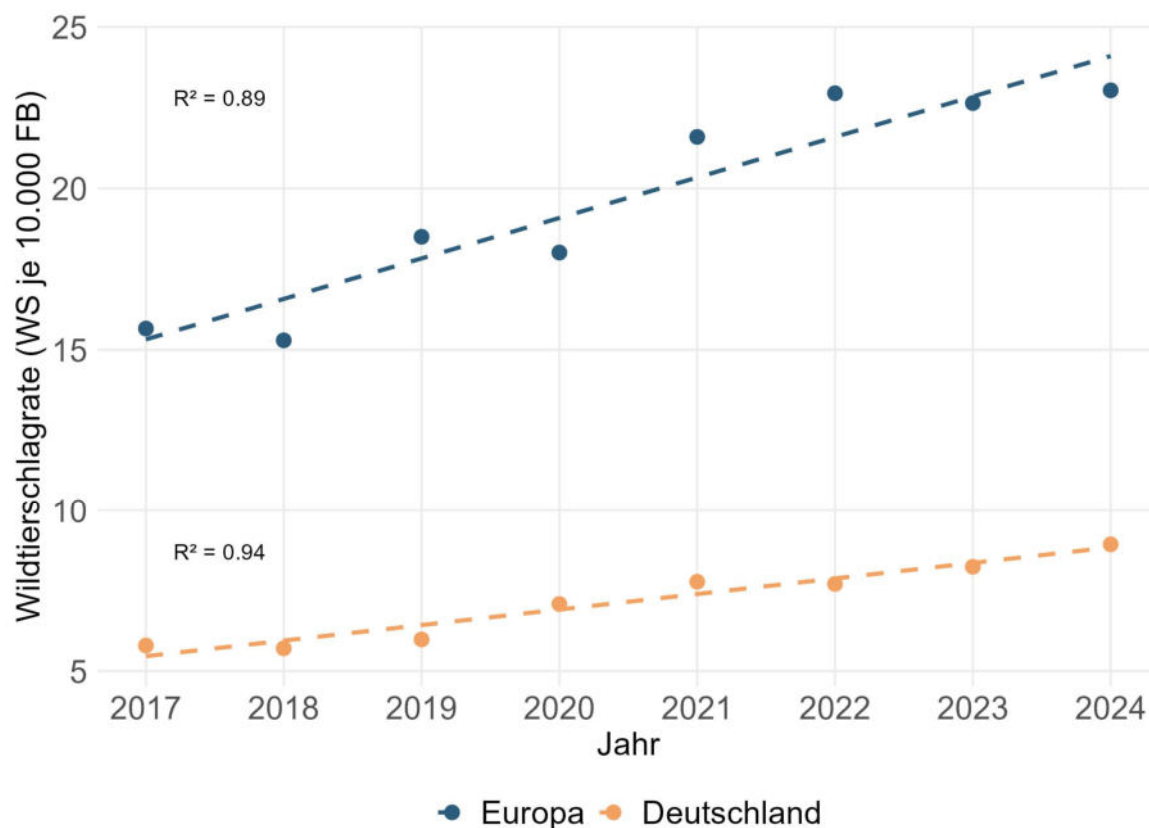


Lesson:

WHM und ATC dürfen nicht nur informieren – sie müssen gemeinsam entscheiden können.

Wildtierschlagdaten in der deutschen und europäischen Luftfahrt 2017-2024

Weltweit kommt es, je nach Land, bei jedem 625. bis 1.665. Flug zu einem Wildtierschlag (WS).¹ Durch diese Wildtierschläge sind seit 1912 über 1.000 Menschen verunglückt,² zusätzlich entstehen in der kommerziellen Luftfahrtindustrie jährliche Schäden von mindestens 1 Milliarde US-Dollar. Insbesondere Vögel sind beteiligt, diese nutzen den Flughafen als Nahrungs-, Brut- und Rastplatz oder überqueren ihn bei Pendelflügen. Die Auswertung der Wildtierschlagdaten Europas und Deutschlands soll einen Überblick über die zeitlichen Muster, die Artenzusammensetzung und Schadensrate der Wildtierschläge der letzten Jahre bieten. Zusätzlich wird untersucht, inwiefern die Vogelschlagraten mit der Vogelabundanz auf den Flächen deutscher Flughäfen zusammenhängen.



ZEITLICHE ENTWICKLUNG

Durchschnittlich nahmen die Wildtierschläge jährlich um jeweils 7 % in Europa und Deutschland zu. Von 2019 auf 2020 gab es einen starken Rückgang der absoluten Wildtierschlagmeldungen, dies spiegelt sich jedoch nicht in der Wildtierschlagrate (WS je 10.000 Flugbewegungen) wider.

Ursachen:

- Erhöhte Meldequoten
- Leisere und schnellere Luftfahrzeuge
- Zunahme urban lebender Vogelarten
- Rückgang der Lebensräume von Wildtieren

1 Metz, I. C., Ellerbroek, J., Mühlhausen, T., Kügler, D., & Hoekstra, J. M. (2020). The Bird Strike Challenge. Aerospace, 7(3), 26. <https://doi.org/10.3390/aerospace7030026>

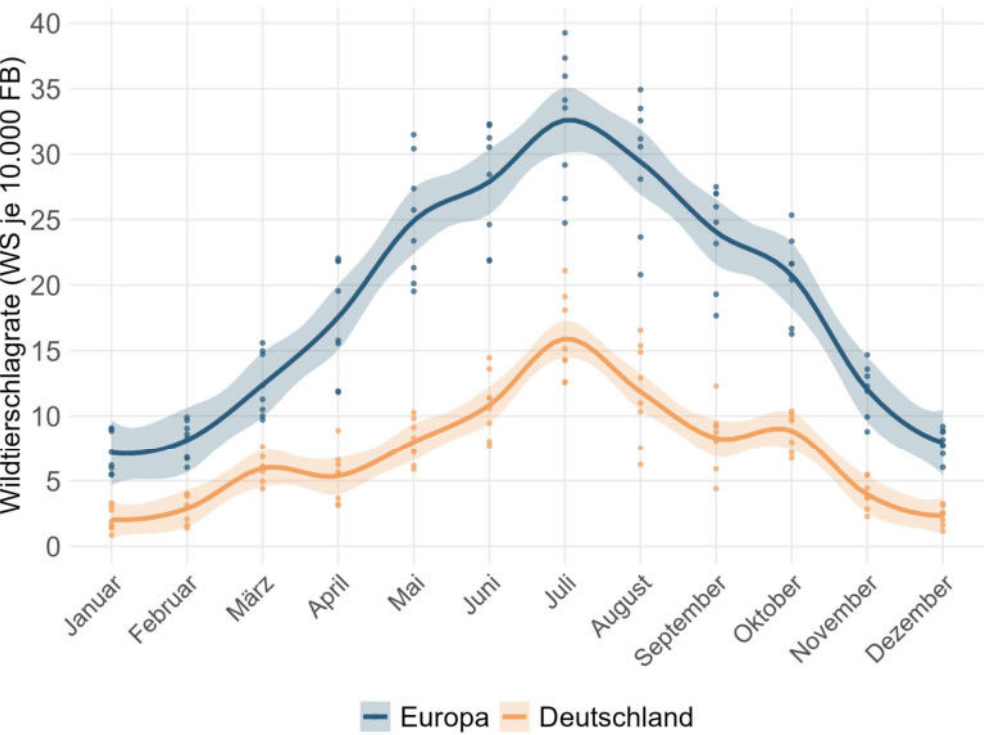
2 Dolbeer, R., Shaw, P. (2026). Database of fatalities and destroyed aircraft. Avisure. <https://avisure.com/serious-accident-database/>

3 Parsons, D., Leib, S., & Martin, W. L. (2025). A Review of Wildlife Strike Reporting in Aviation: Systems, Uses and Standards. Wild, 2(3), 29. <https://doi.org/10.3390/wild2030029>

Wildtierschlagdaten in der deutschen und europäischen Luftfahrt 2017-2024

SAISONALE MUSTER

Die höchsten WS-Raten konnten im Sommer (Juli) und die niedrigsten im Winter (Januar) beobachtet werden.

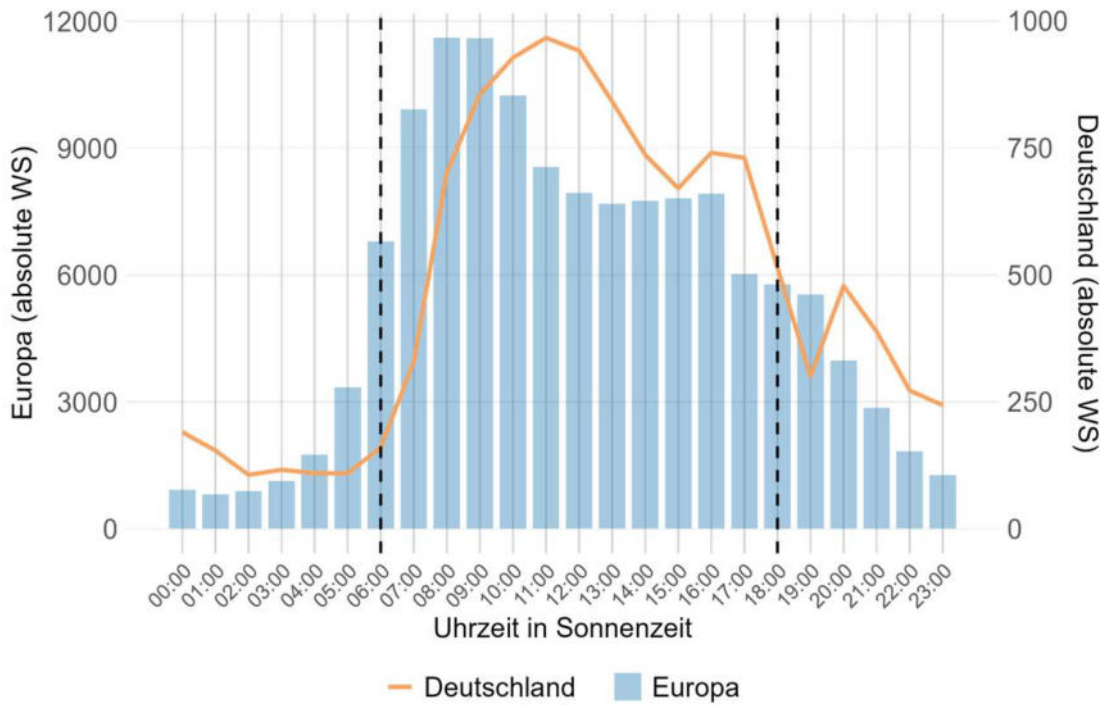


Ursachen:

- Unerfahrene Jungvögel und erhöhtes Nahrungsangebot am Flughafen im Sommer
- Erhöhte Vogelaktivität durch mehr Tageslichtstunden
- Abzug von Arten in Überwinterungsgebiete

ZEITLICHE MUSTER

Am Tage die höchsten und in der Nacht die niedrigsten WS pro Stunde. Die Dämmerungsphase lag dazwischen.



Ursachen:

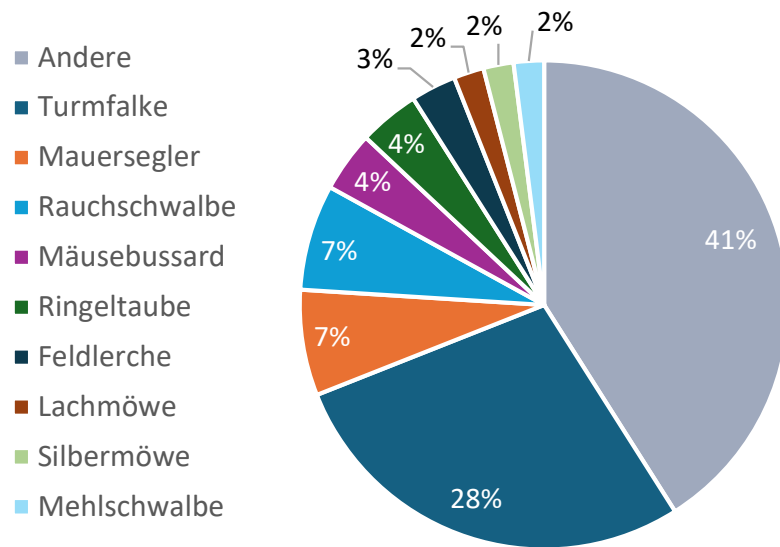
- Deutlich mehr Flugverkehr am Tage
- Viele Vögel, insbesondere Schwarmvögel, sind überwiegend tagaktiv
- Vermehrte Nahrungssuche in den Morgenstunden

Wildtierschlagdaten in der deutschen und europäischen Luftfahrt 2017-2024

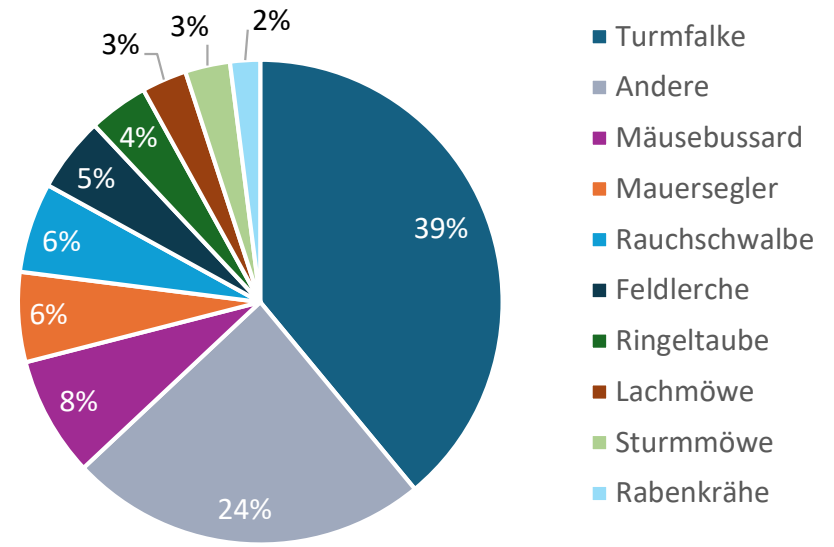
ARTENZUSAMMENSETZUNG

Das am häufigsten getroffene Säugetier war der Europäische Feldhase (Europa: 84 %, Deutschland: 75 %). In Europa gefolgt von dem Haushund (6 %) und dem Rotfuchs (5 %). In Deutschland war der Rotfuchs (15 %) ebenfalls häufig vertreten und an zweiter Stelle, gefolgt von dem Europäischen Wildkaninchen (6 %). Insgesamt fanden jedoch 91 % (Europa) bzw. 90 % (Deutschland) der Kollisionen mit Vögeln (Vogelschläge, VS) statt.

Häufigste Vogelarten Europas bei VS



Häufigste Vogelarten Deutschlands bei VS



Gewichtskategorie der Vögel	WS-Rate (WS/10.000 FB) Europa	WS-Rate (WS/10.000 FB) Deutschland
Leicht (< 100 g)	0,56	0,68
Mittel (100-800 g)	0,82	1,50
Schwer (> 800 g)	0,23	0,66

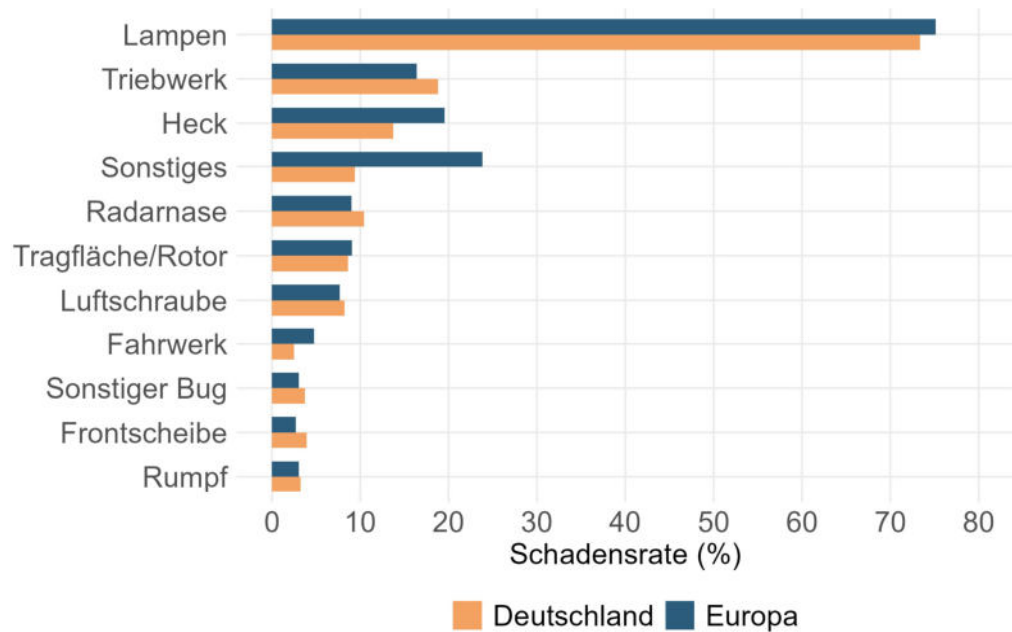
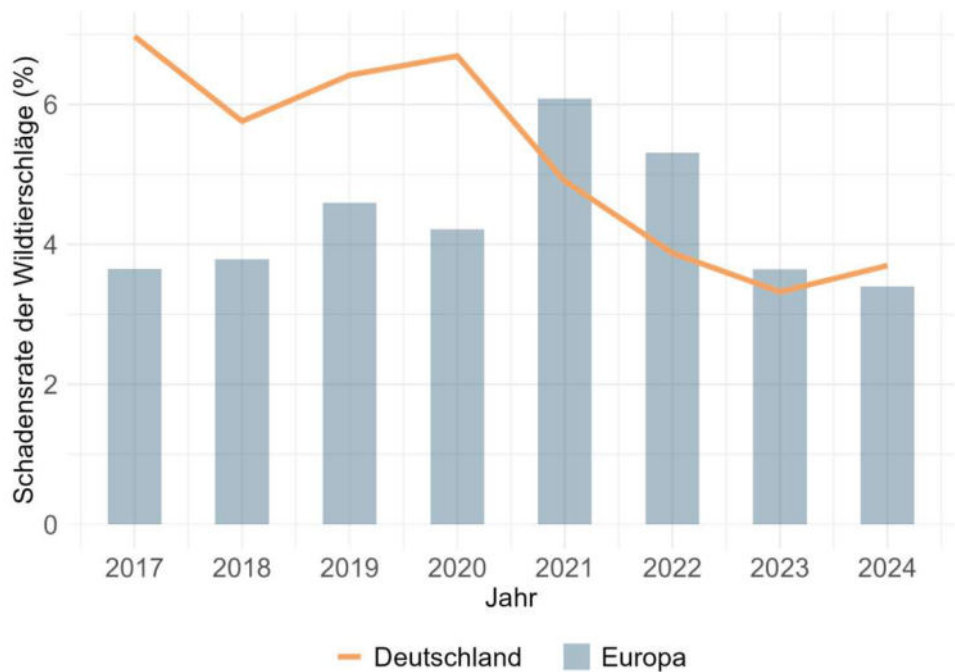
Ursachen:

- Der Flughafen ist ein ideales Jagd- und Brutgebiet für Greifvögel
- Turmfalken sind durch ihr Flugverhalten (Rüttelflug) besonders anfällig
- WS mit leichten Vögeln werden eher übersehen
- Große Vögel sind seltener, leichter zu entdecken und werden schneller vergrämt

Wildtierschlagdaten in der deutschen und europäischen Luftfahrt 2017-2024

SCHADENSRATE

Die Schadensrate schwankte über die letzten Jahre, jedoch ist seit 2021 (Europa) bzw. 2020 (Deutschland) ein rückläufiger Trend erkennbar. Am höchsten war die Schadenswahrscheinlichkeit bei einer Kollision der Tiere mit Lampen, den Triebwerken oder dem Heck.



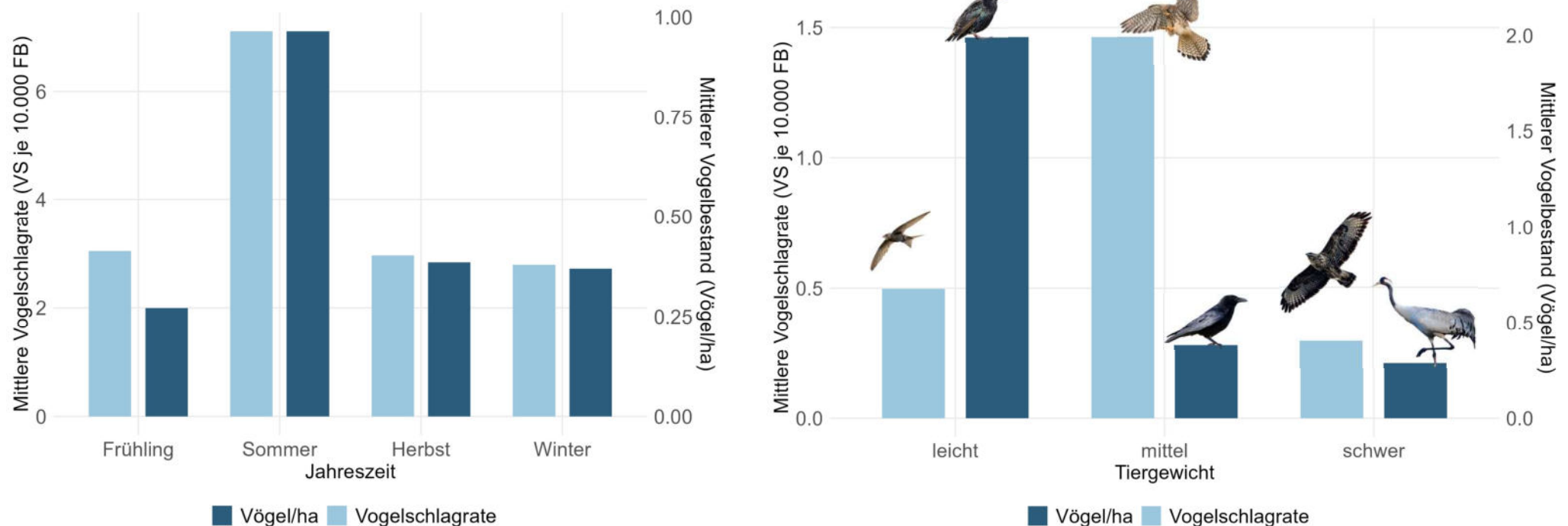
PRÄDIKTOREN FÜR SCHÄDEN

Innerhalb der Wildtierschlagmeldungen gaben sowohl in Europa als auch in Deutschland die Parameter „Flugphase“, „Anzahl gesehener Tiere“ und das berechnete Tiergewicht der beteiligten Tierart die statistisch beste Auskunft darüber, ob ein Wildtierschlag zu einem Schaden führt. Insgesamt stieg die Schadenswahrscheinlichkeit beim Reiseflug sowie mit dem Gewicht und der Anzahl der Tiere. Grund dafür ist die erhöhte kinetische Energie bei der Kollision mit steigendem Gewicht und höheren Geschwindigkeiten.

Wildtierschlagdaten in der deutschen und europäischen Luftfahrt 2017-2024

VOGELSCHLAGRATE UND VOGELVORKOMMEN AM FLUGHAFEN

Für die Untersuchung von Zusammenhängen zwischen Vogelbeständen und Vogelschlagrate wurden die Daten mehrerer deutscher Flughäfen ausgewertet. Sowohl die Vogelschlagrate als auch die Anzahl der Vögel je Hektar zeigten ähnliche saisonale Muster. Trotz großer Vorkommen von Rabenkrähen und Staren auf den Flächen, waren diese in der Vogelschlagstatistik deutlich unterrepräsentiert. Während VS eher mit mittelschweren Vögeln geschahen, wurden auf dem Gelände überwiegend kleine, leichte Vögel gezählt. Insgesamt konnten keine stark ausgeprägten statistischen Zusammenhänge zwischen dem Vogelbestand und Vogelschlägen festgestellt werden.



Ursachen:

- Vogelschläge mit kleinen Arten werden häufig nicht bemerkt und in der Folge nicht gemeldet
- Artsspezifisches Verhalten: Rabenkrähen z.B. haben höhere kognitive Fähigkeiten und können Gefahren besser erkennen
- Durch Vergrämungsmaßnahmen wird der Zusammenhang zwischen Vogelabundanz und Vogelschlagrate abgeschwächt