



Damit die vielen echten Vögel die künstlichen Riesenvögel nicht vom Himmel holen, werden sie vergraut – auch mit Lärm pistolen.



Vögel verscheuchen für eine sichere Flugreise

Ausgerechnet Flughäfen sind bei Vögeln besonders beliebt. Doch Kollisionen mit Flugzeugen sind nicht nur für die Tiere gefährlich. Deshalb sorgen Spezialisten dafür, dass es kaum je so weit kommt. Ein Augenschein in Genf.

Wer das Flughafengelände in Genf betritt, muss erst durch den Metall-detektor – er könnte ja eine Waffe dabei haben. Bestimmte Flughafenmitarbeitende aber haben auf ihren Fahrten um die Piste nicht nur ein ganzes Sortiment an Pistolen dabei, sondern machen auch regelmässig Gebrauch davon. Damit retten sie Tier- und möglicherweise auch Menschenleben.

Es sind die Mitarbeiter der Einheit PPA, was für Prévention du Péril Animalier steht (Vorbeugung von Gefahren durch Tiere). Sie schießen auf Vögel, jedoch in aller Regel nicht mit tödlicher Munition. Ihre Pistolen machen Lärm in verschiedenen Varianten, vom Pfeifton bis zum donnernden Knall, und verscheuchen damit die Tiere.

Stéphane Pillet, Leiter der PPA am Flughafen Genf, sagt: «Kollisionen enden für die Vögel fast immer tödlich.» Aber auch für das Flugzeug und seine Insassen kann sogenannter Vogelschlag gefährlich werden. So vor knapp vier Jahren, als ein Airbus mit mehr als 150 Menschen an Bord nach einer Kollisi-

sion mit Kanada-Gänsen Probleme mit beiden Triebwerken bekam. Der Pilot entschied sich für eine Notwasserung auf dem Hudson River bei New York, und nur dank seines Geschicks und einer guten Portion Glück überlebten alle Insassen.

Wenn die Milane fliegen, kommen die grössten Geschosse zum Einsatz

Damit solche Vorfälle trotz stetig zunehmenden Flugverkehrs die Ausnahme bleiben, patrouilliert in Genf täglich von der Morgendämmerung bis zum Eindunkeln ein Einsatzfahrzeug der PPA. Es ist weiss und hat rote Blinklichter. Damit unterscheidet es sich von den gelben Ambulanz- und Feuerwehrfahrzeugen mit den blauen Blinklichtern. Das ist von Vorteil, denn intelligente Vögel wie Krähen lernen rasch: Das weisse Auto wird ungemütlich, da lohnt es sich zu fliehen, bei den gelben hingegen kann man getrost sitzen bleiben. So können einerseits die Notfallfahrzeuge frei verkehren, ohne zu riskieren, Vögel in Richtung der Piste zu treiben, und andererseits reicht für die PPA oft schon das Vorbeifahren, um die Tiere zu verscheuchen.

Bis zu 200 Kilometer legt das Einsatzfahrzeug an einem Tag zurück, durch Funk verbunden mit den Kontrolltürmen und den Piloten. Hier ein Bussard, da ein Milan, dort eine Schar Krähen oder ein paar Mauersegler – auf einer Runde um die vier Kilometer lan-

ge Piste gibt es viel zu sehen. Was weit genug von der Flugbahn weg ist, darf sitzen bleiben. Viele der Vögel sind erfahren genug, um Unfälle zu vermeiden. Am gefährlichsten wird es, wenn die Jungvögel flügge werden und wenn im Frühling und Herbst Vogelzüge die Route durch die Klus wählen, die wenige Kilometer vom Flughafen entfernt und genau in der Flugschneise einen natürlichen Durchgang zwischen Jura und Alpen bildet.

«Die Milane schliessen sich zum Ziehen in Gruppen zusammen», erzählt Chloé Proelochs, die vor vier Jahren von der Personensicherheit in die PPA wechselte. «Wenn dann plötzlich 50 von ihnen über dem Flughafen kreisen, müssen wir die grössten Patronen einsetzen.» Mithilfe eines kleinen Motors fliegen die Geschosse bis 400 Meter weit, bevor sie explodieren.

Umgekehrt kann gerade der Schrei eines Milans, abgegeben vom Autodach und aus einigen der 34 Lautsprecherstationen auf dem Gelände, kleinere Vögel vertreiben. So ist in jeder Situation eine andere Massnahme zur Vergrämung geeignet. Zudem ist es wichtig, für Abwechslung zu sorgen, da sich die Vögel rasch gewöhnen. Bei Krähen wirkt vielleicht einmal Aussteigen und Händeklatschen, ein anderes Mal der Alarmruf der Artgenossen durch die Lautsprecher, bei bedecktem Himmel auch mal ein grüner Laserstrahl. Chloé Proelochs erklärt: «Grün ist die Farbe, wel-

che die Vögel am besten sehen. Der Strahl wirkt auf sie wie ein Stock, von dem sie meinen, dass er sie schlägt.»

Die meisten Mitarbeiter der Vogelvergrämungs-Truppe sind Umweltingenieure oder haben eine andere naturbezogene Ausbildung absolviert. Sie wissen, wann Krähen brüten und patrouillieren in dieser Zeit auch ausserhalb des Flughafens, um den Vögeln das Nisten an gefährlichen Stellen zu vermiesen. Zudem beraten sie den Flughafen in puncto Bepflanzung und Unterhalt: Das Gras wird etwa möglichst hoch gehalten, damit Mäuse und andere Beutetiere am Boden unsichtbar sind und sich keine Schwärme niederlassen.

Bei regem Vogelzug herrscht Start- und Landeverbot für die Passagierflugzeuge

PPA-Leiter Stéphane Pillet betont: «Wir arbeiten mit, nicht gegen die Natur.» Eine elegante Lösung fanden er und seine Mitarbeiter für die Mauersegler und Rauchschwalben, die ihre Nester an einem Gebäude gleich neben der Piste gebaut hatten. Die Spezialisten brachten Nistkästen auf der anderen Seite des Gebäudes an. Inzwischen brütet dort in 181 Nistkästen die grösste Mehlschwalbenkolonie des Kantons, und auch den Mauerseglern sind ihre 52 künstlichen Unterkünfte offensichtlich genehm. «Wir konnten dadurch die Probleme durch Kollisionen sehr deutlich reduzieren», erzählt Pillet.

Ein einzelner Mauersegler bringt zwar ein Flugzeug nicht gerade zum Abstürzen, aber Reparaturen – etwa an den Lamellen der Düsen – gehen ins Geld. Richtig gefährlich wird es bei ganzen Schwärmen oder bei grossen Vögeln. Diesen Herbst musste die Piste auf Anordnung der PPA hin einmal kurzzeitig geschlossen werden, als eine Gruppe von Störchen darüber hinwegzog. Bei einem Fahrplan von bis zu drei Starts oder Landungen in vier Minuten kann das rasch zu Flugausfällen führen.

Auch wenn Genf mitten im Zugkorridor und weit von See und Rhone speziell attraktiv für Vögel ist, kennt jeder Flughafen das Problem Vogelschlag. Der Flughafen Zürich zum Beispiel ist teils von einem Naturschutzgebiet als attraktivem Lebensraum umgeben. Sämtliche grösseren Flughäfen stellen inzwischen Spezialisten an. Das Team aus Genf bietet auch Ausbildungen an – in der ganzen Welt von Malaysia über Frankreich bis Trinidad und Tobago.

Dabei sind Vögel nicht die einzigen Tiere, mit denen sich die Mitarbeiter der PPA auseinandersetzen. In den Frachträumen der Flugzeuge wird allerlei transportiert, und immer wieder bricht mal etwas aus. In ihren Einsatzfahrzeugen hat die PPA darum leere Käfige, Leckerbissen für Hunde, aber auch ein Netz, eine Art Lasso und bissfeste Schutzhandschuhe. Ein Kessel, an dessen Öffnung ein langer

Stoffschlauch befestigt ist, und ein langer Stab mit einem Haken am Ende dienen dem Einfangen von Schlangen – diese Tiere verkriechen sich bei Gefahr im Stoffschlauch. Mit einem Feuerlöscher voller flüssigem Kohlendioxid können Tiere bei -72°C eingefroren oder zumindest vorübergehend unbeweglich gemacht werden. Und doch gibt es immer wieder Fälle, auf die selbst die Spezialisten nicht vorbereitet sind: Stéphane Pillet rannte einst gar einem Alpaka nach, das aus einem kaputt gegangenen Käfig ausgebüxt war.

Niklaus Salzmann

Vogelschlag in Zahlen

- Weltweit:**
- 34 000 Kollisionen mit Zivilflugzeugen pro Jahr (96 pro Tag)
- davon 90 Prozent auf den Flughäfen und in ihrer Umgebung
- Kosten: 1,1 Milliarden Dollar pro Jahr
- erster bekannter tödlicher Unfall: 1912
- Flughafen Genf:**
- ca. 100 Kollisionen pro Jahr
- davon mit Greifvögeln: 32,6%
- bisher beobachtete Vogelarten: 138

(Quelle: BTEE)