

## Vogelschlag

### Nordwestbahn 2 x kurzzeitig gesperrt

Seit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn haben Piloten zwei Fälle von Vogelschlag gemeldet. Zwar konnten die betroffenen Flugzeuge problemlos landen. Dennoch musste die Nordwestlandebahn kurzfristig gesperrt werden.

Für Lufthansa-Sprecher Michael Lamberty ist Vogelschlag „ein Teil der Lebensrealität“. Flugzeuge und Vögel würden sich nun einmal in dem gleichen Element bewegen, sagt Fraport-Sprecher Mike Schweitzer. Zusammen mit der Piloten-Vereinigung Cockpit und der Deutschen Flugsicherung (DFS) beteuern Schweitzer und Lamberty, dass es seit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn am 21. Oktober 2011 nicht mehr unliebsame Begegnungen zwischen Flugzeugen und Vögeln gegeben hat als früher. Maschinen müssen durchstarten.

Bekannt geworden sind zwei Ereignisse: Am 21. November 2011 meldet ein Lufthansa-Pilot kurz vor dem Aufsetzen in Richtung Osten Vogelschlag. Am Faschingsdienstag, 21. Februar, kurz vor halb acht Uhr morgens wird die Nordwestbahn in Richtung Westen angeflogen. Wieder meldet ein Pilot, wie DFS und Fraport am Mittwoch bestätigten, in geringer Höhe Vogelschlag. Wieder ist die Landung unproblematisch. Nach einer Vogelschlag-Meldung ist es üblich, so Fraport-Sprecher Schweitzer und DFS-Sprecher Axel Raab, dass die Bahn kurzzeitig gesperrt wird, um sie nach möglichen Überresten abzusuchen und diese zu entfernen. Verantwortlich für diese Kontrollen ist der Flughafenbetreiber. In den beiden genannten Fällen wurde offenbar nichts gefunden. Wegen der gesperrten Bahn konnten am 21. Februar zwei nachfolgende Maschinen nicht landen, sondern mussten durchstarten. Auch im November mussten mehrere Flugzeuge den Landeanflug abbrechen und durchstarten.

Jörg Handweg, selber Lufthansa-Pilot und bei der Vereinigung Cockpit für die Pressearbeit zuständig, beschreibt das Durchstarten als Routinemanöver, das regelmäßig im Simulator geübt werde und kein höheres Risiko darstelle als ein Start vom Boden. Es gebe in Deutschland zirka 500 Vogelschläge im Jahr, die allermeisten würden nur das Flugzeug verschmutzen. Ernste Probleme seien erst zu erwarten, wenn ein großer Vogel oder ein Schwarm ins Triebwerk gerät. Auch der Ausfall eines Triebwerks sei eine Situation, die „ein Pilot in der Regel“ beherrscht, da sie immer wieder trainiert werde. Der Frankfurter Flughafen sei durch das Warnsystem „Mivotherm“ zusätzlich geschützt.

Überwachung durch Wärmebilder:

Mivotherm besteht im Wesentlichen aus drei Wärmebildkameras, die vor allem das Areal im Blick haben, das die Flugzeuge bei Ostwetterlage in etwa 100 bis 120 Metern Höhe überfliegen. Hier kreuzt die Anfluglinie für die Nordwestbahn den Main, an dem entlang häufig Möwen, Kormorane und Krähen fliegen. „Die Masse fliegt unterhalb der kritischen Höhe“, sagt Thomas Norgall vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND). Vor allem im Osthafen und vor Mainz gebe es große Schlafplätze für die Möwen, die nur den Winter in der Rhein-Main-Region verbringen. Das könnten in der kalten Jahreszeit gut 20000 bis 40000 Tiere sein.

Flughäfen in Meeresnähe wie Hamburg, Amsterdam oder New York müssten mit einem deutlich größeren Vogelaukommen klarkommen als Frankfurt, sagt Fraport-Sprecher Mike Schweitzer. Es werde alles getan, um das Flughafengelände möglichst unattraktiv für die Vogelwelt zu gestalten. Schweitzer spricht von verschiedenen „Vergrämuungsmaßnahmen“. So werde zum Beispiel darauf geachtet, dass dort keine Futterpflanzen wachsen.