

PresseDienst aus dem Bundesland Bremen – September 2021

Inhaltsverzeichnis

Sonnenschirm gegen den Klimawandel <i>Bremer Raumfahrt-Unternehmen prüft spektakulären Plan gegen die Erderwärmung</i>	Seite 2
Tierischer Einsatz für die Sicherheit <i>Mit einer Hündin und einem Bussard schützt Simon Köcher den Flugverkehr</i>	Seite 6
Paradies von Menschenhand <i>Für Hafenbau ein Stück ursprüngliche Küstenlandschaft neu geschaffen</i>	Seite 10

Ein Dienst von Journalisten für Journalisten

Der PresseDienst aus dem Bundesland Bremen arbeitet ähnlich wie ein Korrespondentenbüro. Bereits seit Juli 2008 berichtet er monatlich über Menschen und Geschichten aus den Städten Bremen und Bremerhaven. Die Autorenstücke werden um rechtefreies Bildmaterial ergänzt.

Alle Artikel unter: <https://wfb-bremen.de/de/page/startseite/presse/presseDienst>

2.9.2021 Wolfgang Heumer

Sonnenschirm gegen den Klimawandel

Waldbrände, Starkregen, Überschwemmungen – immer deutlicher zeigen sich die Dimensionen des Klimawandels. Könnte ein gigantischer Sonnenschirm den Planeten vor Überhitzung schützen? Im Bremer Raumfahrtunternehmen OHB-Systems widmet sich Ingenieur Tomas Hamann dieser Frage.



Tomas Hamann ist Leiter des Projekts „Geo-Engineering“ beim Bremer Raumfahrtunternehmen OHB. ©WFB/Jörg Sarbach

Es klingt wie ein Stück aus einem Science-Fiction-Film: Ein Schirm, etwa drei bis 30-mal so groß wie Deutschland, wird im Weltraum aufgespannt. Von der Erde wäre er nicht zu sehen, denn er würde etwa zwei Millionen Kilometer entfernt installiert sein. Zu spüren wäre der Schirm aber zumindest in Teilen unseres Planeten. Zusammengesetzt aus vielen tausend Satelliten könnte dieser Schirm die Sonneneinstrahlung auf die Erde und damit die Erwärmung der Atmosphäre verringern. Der mögliche Kostenrahmen von 500 Milliarden bis 17 Billionen Euro lässt das Projekt aus Bremen im ersten Moment utopisch erscheinen. „Aber was ist, wenn es unsere vielleicht letzte Chance ist, den begonnenen Klimawandel auf der Erde zu begrenzen?“ Der Bremer Raumfahrtexperte Tomas Hamann begleitet seine Frage mit einem nachdenklichen Blick.

Die Antwort sucht der 35-jährige Ingenieur im Rahmen seiner Arbeit bei [OHB in Bremen](#). Im größten deutschen Raumfahrtunternehmen leitet er das Projekt „[Geo-Engineering](#)“. Mit Geo-Engineering sind technische Eingriffe in das Klimasystem der Erde gemeint, um die Klimaerwärmung abzumildern. Hamann

und eine Handvoll Kollegen befassen sich mit dem Für und Wider dieser Eingriffe – für den Fall, dass alle bisher diskutierten Maßnahmen gegen den Klimawandel nicht greifen.

Mit dem weiten Blick in die Zukunft auf der Suche nach neuen Ideen

Raumfahrt-Ingenieure sind das Denken in großen Dimensionen und langen Zeiträumen gewohnt. Von der ersten Idee für einen Satelliten bis zu seinem Start vergehen in der Regel Jahre. In diesem Umfeld ermuntert der Bremer OHB-Vorstandsvorsitzende Marco Fuchs seine Fachleute immer wieder, weit in die Zukunft zu denken. Die Abteilung, in der Tomas Hamann arbeitet, ist eigens für solche Ideen zuständig, die vielleicht in 20 oder 30 Jahren in der Raumfahrtindustrie eine Rolle spielen könnten.



Ein Schirm, bis zu 30-mal so groß wie Deutschland, im Weltraum aufgespannt: An dieser Zukunftsvision arbeitet Tomas Hamann mit seinem Team. ©WFB/Jörg Sarbach

Zumeist geht es dabei um kommerziell oder wissenschaftlich nutzbare Anwendungen der Satellitentechnik. Doch mit Geo-Engineering ist ein Thema in den Fokus geraten, das angesichts der jüngsten Flutkatastrophen und verheerenden Waldbrände zunehmend Brisanz bekommen hat: der Klimawandel. „Haben wir eigentlich einen Plan B, wenn alles zu spät kommt oder nicht hilft, was wir jetzt zum Klimaschutz diskutieren?“, fragte OHB-Chef Fuchs wiederholt in internen und öffentlichen Diskussionen. Gesucht seien technische Lösungen, um den von Menschen verursachten weltweiten Temperaturanstieg auf ein Plus von maximal zwei Grad Celsius zu beschränken.

Geo-Engineering als Plan B für den Klimaschutz

Mit den denkbaren Komponenten für einen Plan B zum Umgang mit dem Klimawandel beschäftigt sich Hamann bereits seit 2019: Mögliche Ansätze sind dabei die Reduzierung von Kohlendioxid in der Atmosphäre oder die Steuerung der Sonneneinstrahlung. „Wenn sich der weltweite Ausstoß von Kohlendioxid nicht signifikant reduzieren lässt, muss das Treibhausgas technisch aus der Atmosphäre entfernt oder der Wärmeeintrag durch das Sonnenlicht reduziert werden“, fasst Hamann die beiden Möglichkeiten zusammen. Diese Idee wurde vor zwei Jahren so überzeugend auf einem OHB-Innovationsforum vorgestellt, dass das Unternehmen dem präsentierenden Team hundert Arbeitsstunden bewilligte, um sich mit dem Thema weiter auseinander zu setzen.

„Weltweit haben sich bereits viele Wissenschaftler dazu Gedanken gemacht“, stellt der Ingenieur für Luft- und Raumfahrt fest. Die Bandbreite reicht von einer verstärkten Aufforstung auf dem Planeten oder einem künstlich gesteigerten Algenwachstum in den Ozeanen über die unterirdische Einlagerung von Kohlendioxid bis zu künstlich geschaffenen weißen Wolken oder Eiskristallen in der Atmosphäre, die das Sonnenlicht und reduzieren. Das verbindende Element aller Ideen: „Sie sind darauf ausgerichtet, eine Erwärmung über das derzeitige Zwei-Grad-Ziel hinaus zu verhindern. Auf null zurückdrehen lässt sich die Entwicklung nicht mehr“, betont der Raumfahrtexperte.



Es geht nicht nur um die Machbarkeit eines Sonnenschirm-Projekts, sondern auch um die ethischen Grenzen, sagt Hamann. ©WFB/Jörg Sarbach

Bremer Spezialist für hoch entwickelte Satellitentechnik

Hamann interessiert sich für alle Möglichkeiten, die die Raumfahrttechnik für den Klimaschutz bieten könnte. Manche der weltweit gehegten Ideen wie zum Beispiel ein System von „Spiegeln“ zur Reflektion des Sonnenlichtes in einer erdnahen Umlaufbahn hält er aber für unrealistisch: „Das würde sich kaum mit der

wissenschaftlichen und kommerziellen Nutzung des Weltalls vereinbaren lassen“, bringt er seine Bedenken auf den Punkt.

Hamann weiß um die Bedeutung des Weltraums für die Menschheit: Sein Arbeitgeber, das Bremer Unternehmen OHB, hat die meisten Satelliten für das europäische Navigationssystem Galileo gebaut. Im Geschäftsjahr 2020 wurde ein Rekordwert von insgesamt 1.200 gestarteten Satelliten verzeichnet. OHB beschäftigt derzeit 3000 Mitarbeitende an 14 Standorten in zehn Ländern. Das Bremer Unternehmen entwickelt und fertigt Technologien für die Forschung, die Erdbeobachtung sowie für die Telekommunikation und Datenübertragung. Außerdem will es über die Unterstützung eines Start-ups in die Entwicklung kleiner Raketen – so genannte Micro-Launcher – einsteigen. Und nun das [Geo-Engineering](#)-Projekt. „Unsere Idee ist es, dort mit vielen Satelliten eine Art Sonnenschirm aufzuspannen.“ Der könnte einen Teil der von der Sonne Richtung Erde abgestrahlten Energie ins All reflektieren und die Erde in bestimmten Regionen teilweise beschatten.

Die möglichen Folgen eines „Sonnenschirms“ genauer untersuchen

In der mittlerweile zweiten Projektphase hat Hamann mit seinem inzwischen vergrößerten Team die unterschiedlichen Ideen für das Geo-Engineering verglichen und bewertet. Trotz der enormen Kosten landete der Sonnenschirm auf dem dritten Platz – demnach wäre er wirkungsvoll und zuverlässig. Aber der Schirm ist nicht schnell verfügbar, weil die Entwicklung und der Aufbau eines solchen Systems viel Zeit in Anspruch nähmen. „Es dauert mindestens 15 Jahre, um überhaupt ein technisch realisierbares Konzept zu entwickeln, von der anschließenden Installation im Weltall ganz schweigen“, meint Hamann.

Doch bevor es soweit ist, steht jetzt erst einmal die dritte Projektphase an: „Wir wollen genauer untersuchen, welche Folgen ein solches System nach sich ziehen könnte“, sagt Hamann. Derzeit ist er dabei, ein Expertenteam aus Universitäten und Forschungseinrichtungen in aller Welt zusammenzustellen. „Es geht uns nicht nur um die Machbarkeit schlechthin, wir wollen auch die möglichen Folgen und Auswirkungen auf Mensch und Natur abschätzen“, fasst Hamann zusammen. Deswegen wird dem Fachgremium auch ein Philosophieprofessor der Universität Bremen angehören. Der könnte die Antwort auf eine wichtige Frage geben: „Wir müssen uns auch Gedanken über die ethischen Grenzen und politischen Komponenten eines solchen Vorhabens machen“, ist Hamann überzeugt.

Pressekontakt:

Günther Hörbst, Leiter Unternehmenskommunikation OHB Systems, Tel: +49 421 20209438, E-Mail: guenther.hoerbst@ohb.de

Den Artikel finden Sie auf der WFB-Seite online unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/LuRa/geoengineering-weltraum-schirm-ohb>

Bildmaterial:

Das Bildmaterial ist bei themengebundener Berichterstattung und unter Nennung des jeweils angegebenen Bildnachweises frei zum Abdruck.

Foto 1: Tomas Hamann ist Leiter des Projekts „Geo-Engineering“ beim Bremer Raumfahrtunternehmen OHB. ©WFB/Jörg Sarbach

Foto 2: Ein Schirm, bis zu 30-mal so groß wie Deutschland, im Weltraum aufgespannt: An dieser Zukunftsvision arbeitet Tomas Hamann mit seinem Team. ©WFB/Jörg Sarbach

Foto 3: Es geht nicht nur um die Machbarkeit eines Sonnenschirm-Projekts, sondern auch um die ethischen Grenzen, sagt Hamann. ©WFB/Jörg Sarbach

14.9.2021 Anne-Katrin Wehrmann

Tierischer Einsatz für die Sicherheit

Wenn ein Vogel ins Triebwerk eines Flugzeugs gerät, kann das gefährlich werden. Das zu verhindern, ist Simon Köchers Aufgabe. Mit Hündin Hera und vier Bussarden sorgt der Umweltmanager des Bremer Flughafens dafür, dass möglichst keine Tiere den startenden und landenden Flugzeugen in die Quere kommen.



Simon Köcher, Umweltmanager am Flughafen Bremen, mit Wüstenbussard Norbert.

© WFB/Jörg Sarbach

Norbert ist ein ängstlicher Kollege. Beim Anblick fremder Menschen erschreckt er sich – darum trägt er im Büro und auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz rund um das Rollfeld die meiste Zeit eine moosgrüne Sichtschutz-Haube über dem Kopf. Der dreijährige Wüstenbussard hat die Aufgabe, als Mitglied eines tierischen Teams unter Leitung seines „Chefs“ Simon Köcher für Sicherheit auf dem Gelände des Bremer Flughafens zu sorgen. Damit andere Vögel den startenden und landenden Flugzeugen nicht zu nahekommen, ist es sein Job, sie zu verscheuchen. Und das funktioniert hervorragend: Wenn Norbert im Sturzflug mit 120 Stundenkilometern angeschossen kommt, sehen alle anderen zu, dass sie sich schnell vom Acker machen.

Abschreckung durch bloße Präsenz



BREMEN
BREMERHAVEN

> PRESSEDIENST

Menschen und Geschichten
aus dem Bundesland Bremen

Mehrmals täglich patrouilliert Simon Köcher über das Flughafengelände, dessen gut 300 Hektar große Fläche zu drei Vierteln aus Grünfläche besteht. Immer mit dabei: Hündin Hera, eine Bretonische Vorstehhündin, die mit ihren schnellen Beinen und ihrem lauten Bellen ebenfalls ein wertvolles Mitglied im Team der Vogelscheucher ist. Neben Norbert und seiner Partnerin Sinje, die wegen eines Flügelbruchs bei starkem Wind nicht mehr einsatzfähig ist, gehören dazu außerdem je nach Bedarf auch die beiden Rotschwanzbussarde Peter und Jenny. Dabei haben die Letzteren einen vergleichsweise bequemen Job: „Ich setze sie ein, um Flächen unattraktiv zu machen“, erläutert Köcher. „Wenn die beiden hier sind, kommen keine anderen Bussarde, weil sie die Platzhirsche sind. Die halten fünf Hektar frei, indem sie einfach nur sitzen.“



Simon Köcher und Wüstenbussard Norbert.

© WFB/Jörg Sarbach

Bunte Vielfalt an Insekten und Pflanzen

Seit 2016 ist der 41-Jährige als Umweltmanager am Flughafen Bremen tätig. Zuvor war der Landschaftsökologe als Berater in Sachen Wildtier-Management in ganz Europa unterwegs. Zu seinen Aufgaben am Airport gehört nicht nur das Vergrämen von Vögeln, sondern der Naturschutz und die Lebensraumgestaltung von Tieren insgesamt. Ziel ist es, potenzielle Gefahrenquellen im Sinne der Flugsicherheit zu minimieren und gleichzeitig die Biodiversität zu erhöhen – zum Beispiel über die Ansiedlung von Wild- und Honigbienen sowie mit guten Wachstumsbedingungen für viele unterschiedliche Pflanzenarten. So wird nur ein- bis zweimal pro Jahr gemäht: Das macht die Flächen uninteressant für Futter suchende Vögel und steigert dabei zugleich die Artenvielfalt. „Mit unserem



BREMEN
BREMERHAVEN

> PRESSEDIENST

Menschen und Geschichten
aus dem Bundesland Bremen

Biotop-Management sorgen wir dafür, die Natur zu schützen“, macht Köcher deutlich. „Hier darf es blühen, hier dürfen Insekten leben.“

Große Fürsorge für die Tiere

Einen typischen Arbeitstag gibt es für ihn am Bremer Flughafen nicht. „Ich reagiere immer auf das, was gerade gebraucht wird“, berichtet der 41-Jährige. Und meistens wird irgendetwas gebraucht: Ob nun im Flughafengebäude eine unbekannte Spinne auftaucht, ein Rotkehlchen gegen die Scheibe geflogen ist oder jemand ein Wespennest gesichtet hat: Simon Köcher hat sich einen Namen als Ansprechpartner für alle tierischen Probleme und Fragestellungen gemacht. Am meisten Spaß macht ihm aber die Zusammenarbeit mit seinen eigenen Vier- und Zweibeinern. „Ich hänge total an meinen Tieren“, erzählt er. Als Hündin Hera neulich ein Tumor entfernt werden musste, konnte er erst wieder ruhig schlafen, als klar war, dass es sich um eine gutartige Geschwulst handelte. Und als Bussard Peter krank wurde und Ruhe brauchte, durfte er zwei Monate lang auf der Gästetoilette im Hause Köcher wohnen.



Hündin Hera vergrämt Vögel auf dem Flugfeld.

© WFB/Jörg Sarbach

Faszination Falknerei

Köchers Faszination für Greifvögel zeigte sich schon früh. „Als ich klein war, ist mein Vater mit mir auf eine Falkner-Show gegangen“, erinnert sich Köcher. „Da wusste ich sofort, dass ich das auch machen will.“ Erst viel später wurde ihm bewusst, dass die Falknerei kein Beruf ist. Er absolvierte stattdessen eine Ausbildung zum Gärtner und ein Landschaftsökologie-Studium, fühlte sich damit aber nicht

ausgefüllt. Bis sich eines Tages die Möglichkeit ergab, den Falknerschein zu erwerben – und damit einen alten Traum zu erfüllen. Was ihn an der Arbeit mit seinen Bussarden besonders beeindruckt: „Die bewegen sich in einem anderen Raum als wir, nämlich in der Luft. Es geht darum, Vertrauen zu einem Tier aufzubauen, das frei ist und seinen eigenen Willen hat. Wenn es will, ist es weg.“ Dieses Vertrauen irgendwann gewonnen zu haben, sei etwas sehr Schönes. So wie bei Norbert. Der hat zwar nach wie vor Angst vor anderen Menschen: „Aber bei mir fühlt er sich inzwischen total wohl. Und wenn ich nicht da bin, vermisst er mich.“

Nachwuchs in Sicht

Vollständig verhindern kann es der Einsatz von Simon Köcher und seinem tierischen Team nicht, dass hin und wieder ein Vogel in ein Triebwerk eines Flugzeugs gerät. Aber die Tätigkeit vermindert deutlich die Wahrscheinlichkeit für ein solches Ereignis. Im Durchschnitt 20-mal pro Jahr hat der Umweltmanager zuletzt einen Vogelschlag verzeichnet, zu einer Notlandung ist es dabei in Bremen noch nie gekommen. „Die Gefahr für den Flugverkehr hängt auch von der Größe des Vogels ab“, erläutert er. „Eine Gans ist zum Beispiel gefährlicher als eine zwölf Gramm schwere Schwalbe.“ Aber auch bei kleinsten von den Piloten wahrgenommenen Vögeln wird anschließend kontrolliert, ob am Triebwerk noch alles in Ordnung ist.

Unterdessen freut sich der Simon Köcher auf möglichen Zuwachs für sein Team: So könnten Norbert und Sinje demnächst für Nachwuchs sorgen, der dann ebenfalls auf dem Flughafen zum Einsatz kommen könnte. Und Hündin Hera soll bald einen jungen Kollegen an die Seite gestellt bekommen. Köcher: „Für nächstes Jahr habe ich geplant, einen Welpen einzuarbeiten. Dann kann Hera langsam in Altersteilzeit gehen.“

Pressekontakt:

Andrea Hartmann, Fachbereichsleiterin Kommunikation des Bremen Airport, Tel.: +49 421 5595 410, E-Mail: andrea.hartmann@airport-bremen.de

Den Artikel finden Sie auf der WFB-Seite online unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/standortmarketing/lebensqualitaet/flughafen-bremen-hund-bussard>

Bildmaterial:

Das Bildmaterial ist bei themengebundener Berichterstattung und unter Nennung des jeweils angegebenen Bildnachweises frei zum Abdruck.

Foto 1: Simon Köcher, Umweltmanager am Flughafen Bremen, mit Wüstenbussard Norbert. © WFB/Jörg Sarbach

Foto 2: Simon Köcher und Wüstenbussard Norbert. © WFB/Jörg Sarbach

Foto 3: Hündin Hera vergrämt Vögel auf dem Flugfeld. © WFB/Jörg Sarbach

24.9.2021 Wolfgang Heumer

Paradies von Menschenhand

Wenn die Dämmerung kommt, sagen sich südlich von Bremerhaven Fuchs und Hase gute Nacht. Das ist so gewollt. Die Heimat dieser und anderer Tiere ist eine der letzten Naturlandschaften an den Flussufern in Norddeutschland, die dem ursprünglichen Zustand sehr nahekommen. Das Paradies von Menschenhand – das 1400 Hektar große Naturschutzgebiet Luneplate – wurde als Ausgleich für die Containerterminals im Norden Bremerhavens geschaffen.

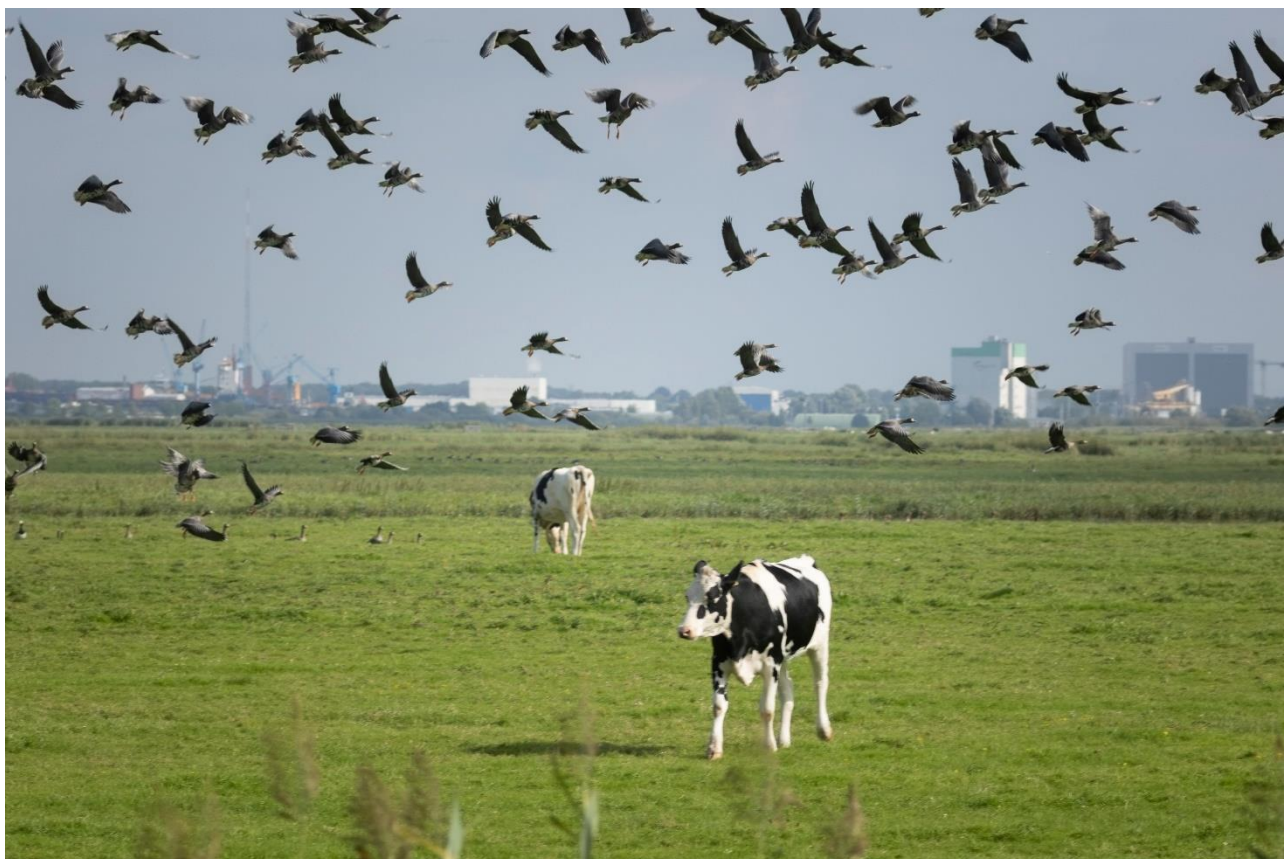


Thomas Wieland, Teamleiter Umweltplanung der Hafenmanagement Gesellschaft bremenports schaut im Naturschutzgebiet Luneplate nach dem Rechten. © WFB/Jörg Sarbach

Die abendliche Runde auf Inline-Skatern oder mit dem Fahrrad entlang des Weserdeichs im Süden Bremerhavens ist etwas Besonderes. Nur wenige Meter nach dem Start am Rande des Fischereihafens reduziert sich die Geräuschkulisse der Großstadt auf ein immer leiser werdendes Rauschen. Schon bald wird dieses vom stetigen Nordseewind überdeckt, schließlich geht es in ein Konzert aus vielen tausend Vogelstimmen über. [Luneplate](#) heißt das Areal, das einst eine Insel zwischen verschiedenen Armen der Weser war. Auch wenn immer mehr Ruhesuchende die Schönheit dieses Gebietes entdecken, wird es hier nie voll und eng: „Das Naturschutzgebiet ist rund 1400 Hektar groß“, weiß Thomas Wieland.

Dass er sich als Teamleiter Umweltplanung der Hafenmanagement-Gesellschaft [bremenports](#) in dem Idyll so gut auskennt, hat einen einfachen Grund: Er hat das größte Naturschutzgebiet im Land Bremen wesentlich mitgestaltet. Vor 20 Jahren wurden dort die mittlerweile auf 1000 Hektar gewachsenen Ausgleichsflächen für den expandierenden Containerterminal in Bremerhaven geschaffen, jetzt hat die Natur das Werk vollendet.

„Wir haben ein Stück der ursprünglichen Uferlandschaft der Weser wieder hergestellt“, zieht Wieland Bilanz eines behutsamen Renaturierungsprozesses.



Im Naturschutzgebiet Luneplate teilen sich Gänse die Weide mit Kühen. © WFB/Jörg Sarbach

Mit der Weserkorrektur eine Insel zu Festland verwandelt

Wer heute die Unterweser von Bremerhaven stromaufwärts betrachtet, kann es sich kaum vorstellen: Der breite Flusslauf mit dem großen Blexer Bogen und dem tiefen und gut betonnten Fahrwasser war einst ein verästelt System aus vielen kleinen Armen der Weser. Seit dem Mittelalter versandeten die Wasserläufe nach und nach. „Damit die Häfen in der Stadt Bremen wieder für große Schiffe erreichbar war, wurde der Fluss Ende des 19. Jahrhunderts in sein heutiges Bett verlegt“, weiß Wieland. Im Zuge dieser „Weserkorrektur“ durch [Bremens Baudirektor Ludwig Franzius](#) und anschließenden Deichbaumaßnahmen in den 1920er Jahren wurde aus der Insel Luneplate Festland. Der einstige Weserarm an ihrer östlichen Seite verlandete mit der Zeit. Übrig blieb nur ein Teilstück, das bis heute noch „Alte Weser“ genannt wird.

„Ohne Ausgleichsflächen würde hier wahrscheinlich nichts anderes als Mais wachsen“

In den vergangenen zwei Jahrzehnten ist die Ausgleichsfläche parallel zu der Hafenentwicklung im Norden stückweise gewachsen. Ursprünglich wurden im Süden Bremerhavens zunächst etwa 400 Hektar wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Dann kamen immer mehr Bereiche des Areals dazu, die die Stadt Bremen von privaten Eigentümern und vom Land Niedersachsen kaufte. Bis Ende der 1990er Jahre wurde das Gelände landwirtschaftlich genutzt: „Zu 60 Prozent war es Acker, das übrige Land wurde als Weide genutzt“, weiß Wieland. Für Laien wirkte die Gegend auch damals idyllisch. Unter biologischen Aspekten war

es aber nicht besonders wertvoll: „Wenn wir hier nicht unsere Ausgleichsflächen angelegt hätten, würde hier wahrscheinlich nichts anderes als Mais wachsen“, vermutet der bremenports-Umweltexperte.

Ein Rastvogelgebiet von nationaler Bedeutung

Für die Menschen, die die Idylle auf der Luneplate heutzutage genießen, wäre diese Nutzung eher langweilig und für die Natur wohl fatal gewesen. Insbesondere im Tidenbereich der Weser sowie auf den wieder in einen naturnahen Zustand gebrachten Grün- und Wasserflächen leben zahlreiche seltene Pflanzen- und Tierarten. Durch die Maßnahmen hat sich zum Beispiel eine gute Kiebitz-Population im Grünlandbereich entwickelt: „Insgesamt ist die Population an Wiesenvögeln hier von nationaler Bedeutung“, freut sich Wieland. Zudem ist das Gelände ein wichtiges Rastvogelgebiet – es hat internationale Bedeutung: „Es wurden mehrfach mehr als 20.000 Gastvögel wie zum Beispiel Nonnengänse, Pfeifenten, Goldregenpfeifer und Alpenstrandläufer auf der Luneplate gezählt“, berichtet Wieland.

Mutige Entscheidung schon bei der Planung

Voraussetzung dieser Entwicklung war eine mutige Entscheidung bei der Planung der Ausgleichsflächen, die zu Beginn des Projektes kontroverse Diskussionen auslöste. Die so genannte Tegeler Plate – ein Bereich zwischen der Weser und dem Hochwasserschutzdeich – wurde komplett wieder zum Tidenbereich zurückgebaut. Sowohl die beiden dort bis dahin ansässigen Bauernhöfe als auch die durch Sommerdeiche gesicherten Viehweiden und Ackerflächen wurden aufgegeben. Nach und nach eroberte sich das Röhricht das Gelände zurück. „Auch wenn die Luneplate weiterhin keine Insel mehr ist, hat das Gelände der Tegeler Plate jetzt wieder seinen Charakter wie vor 200 Jahren“, ist Wieland überzeugt.



Eine Herde Wasserbüffel weidet auf der Luneplate. © WFB/Jörg Sarbach

Hochtechnisiertes Bauwerk ermöglicht einzigartige Naturlandschaft

Letztlich ist sogar die Luneplate auch hinter dem Hochwasserschutzdeich wieder zum Tidenbereich geworden. Möglich macht dies ein hochtechnisiertes Bauwerk – das Tidensperrwerk. Grundsätzlich ist es ganzjährig geöffnet. Damit kann die Weser bei auflaufendem Wasser in den Tidepolder auf der Landseite des Deiches fließen; läuft das Wasser wieder ab, fällt das Gelände in weiten Teilen trocken. „Ebbe und Flut finden dadurch auch hinter dem Deich statt. So ist wieder die typische Landschaft der großen Flussmündungen mit Tide, Watt, Röhricht und viel Weite entstanden“, freut sich Wieland. Die Menschen im Süden Bremerhavens sowie in den Marschdörfern im niedersächsischen Umland müssen dennoch bei Sturmfluten nicht um ihr Leben oder ihre Häuser fürchten: „Sobald sich so etwas abzeichnet, kann das Sperrwerk in kürzester Zeit geschlossen werden“, betont Wieland.

Robuste Truppe als ganzjährige Bewohner der Luneplate

Das Beispiel des Tidepolders zeigt, dass die Planer mit der Neugestaltung der Luneplate einen guten Kompromiss zwischen den Belangen der Natur und den Interessen der in der Region lebenden Menschen gefunden haben. Sogar die Landwirtschaft hat ihren Raum in dem Gebiet behalten - allerdings in einer extensiven Form. Die vielfach bewunderten Stars der Luneplate sind die etwa 40 Tiere einer Herde Wasserbüffel. Die robuste Truppe lässt sich weder durch Kälte noch durch Sturm oder Platzregen erschüttern. Auch von den Wanderern, Skatern und Fahrradfahrern auf der Luneplate lassen sich die schwarzen Zotteltiere nicht stören.

Die übrige Tierwelt könnte etwas empfindlicher auf Menschen reagieren, deswegen haben die Planer bewusst natürliche Grenzen zwischen den Besucherinnen und den tierischen Besuchern und den Bewohnern gezogen. Gut in das Gebiet integrierte Aussichtspunkte erlauben dennoch tiefe Einblicke in die einzigartige Naturwelt. Mit ein bisschen Glück ist von dort sogar zu beobachten, wie sich Fuchs und Hase in der Dämmerung gute Nacht sagen.

Pressekontakt:

Holger Bruns, Pressesprecher bremenports, E-Mail: holger.bruns@bremenports.de, +49 471 30901103

Den Artikel finden Sie auf der BIS-Seite online unter: <https://www.bis-bremerhaven.de/paradies-von-menschenhand.100096.html>

Bildmaterial:

Das Bildmaterial ist bei themengebundener Berichterstattung und unter Nennung des jeweils angegebenen Bildnachweises frei zum Abdruck.

Foto 1: Thomas Wieland, Teamleiter Umweltplanung der Hafenmanagement Gesellschaft bremenports schaut im Naturschutzgebiet Luneplate nach dem Rechten. © WFB/Jörg Sarbach

Foto 2: Im Naturschutzgebiet Luneplate teilen sich Gänse die Weide mit Kühen. © WFB/Jörg Sarbach

Foto 3: Eine Herde Wasserbüffel weidet auf der Luneplate. © WFB/Jörg Sarbach