

Über den Wolken – Die Zwerggans auf dem Weg in eine sicher Zukunft

Festvortrag

von Dr. Wolfgang Scholze,

Referent Umwelt und Natur, Deutscher Aero Club e.V., Braunschweig,

bei der abendlichen Festveranstaltung der Benediktbeurer Gespräche

der Allianz Umweltstiftung 2002.

Der Traum vom Fliegen

Jedes Mal, wenn ich Vögel beobachte, passiert etwas in mir. Der Traum vom Fliegen kommt hoch und lässt es in meinem Bauch kribbeln. Ich glaube, diesen Traum vom Fliegen, den träumen wir alle, und er ist wohl so alt wie die Menschheit selbst. Wir kennen die Geschichte von Dädalus und seinem Sohn Ikarus, die sich mit Federn und Wachs Flügel gefertigt hatten und so mit eigener Kraft flogen. Ikarus jedoch missachtete voll Freude über die Kraft seiner Flügel die Warnung seines Vaters und flog zu nah an die Sonne, so dass das Wachs schmolz und er ins Meer stürzte.

So oder so ähnlich hat es begonnen, und viele andere haben sich im Lauf der Zeit darüber Gedanken gemacht, wie sich der Traum vom Fliegen verwirklichen ließe. Ich möchte Sie heute Abend mitnehmen auf eine Reise, eine Traumreise, bei der ich Ihnen etwas über den Traum des Fliegens erzählen will.

Alexander der Große, so sagt man, hatte den Auftrag gegeben, vier hungrige Adler an einen Korb zu binden. Über dem Korb ließ er Fleischstücke aufhängen. Er hatte gehofft, mit Hilfe der Adler, die zu den Fleischstücken fliegen sollten, in die Luft zu kommen. Ähnliche Geschichten gibt es von Herrschern aus dem asiatischen Bereich: wildeste Geschichten, wie Menschen versuchten, mit Hilfe von Vögeln zu fliegen.

Leonardo da Vinci hat als einer der Ersten den Flug der Vögel analysiert. Er hat sie intensiv beobachtet und ihre Skelette studiert. Er wollte einen Flügel konstruieren, der so leicht, so stabil und doch so stark sein sollte wie der eines Vogels, um sich dann mit eigener Muskelkraft mit den Flügeln schlagend in die Lüfte zu erheben. Er hat sich unterschiedlichste Konstruktionen ausgedacht, wie in seinen Skizzen zu sehen ist. Im Prinzip hat er nur einen einzigen Fehler gemacht: Hätte er sich die enormen Flugmuskeln der Vögel

angesehen, dann wäre er wahrscheinlich darauf gekommen, dass Menschen aus eigener Kraft gar nicht vom Boden abheben können. Wir müssten dazu gewaltige Brustmuskeln und einen riesigen Oberkörper haben. Dann könnten wir vielleicht die erforderliche Kraft aufbringen, um uns mit einer von Leonardos Flugmaschinen in die Lüfte zu erheben. Er war aber auf dem richtigen Weg.

Erstflug

Der Erste, von dem wir wissen, dass er es geschafft hat, ist Otto Lilienthal. Er ist abgegangen vom Prinzip des Fliegens aus eigener Kraft, dem Schlagflug, und hat stattdessen den Gleitflug analysiert. Er hat es ähnlich gemacht wie Leonardo da Vinci, und – um seinen Vorbildern möglichst nahe zu sein – sich Störche in den Garten geholt. Allerdings konnte er gar nicht so viele Störche bekommen, wie er eigentlich haben wollte. Diese hat er sehr genau beim Fliegen beobachtet und ein Buch über ihre Fliegekunst geschrieben. Er hat Fluggleiter entwickelt und ist schließlich tatsächlich im Gleitflug geflogen. Die Gleitflüge Lilienthals haben letztendlich dazu geführt, dass wir uns heute relativ risikolos in die Lüfte erheben können – mit einem Drachen zum Beispiel.

Das Prinzip ist dasselbe. Lilienthal hatte seinen Gleiter durch Verlagerung seines Körpergewichts gesteuert. Dasselbe Funktionsprinzip wird heute bei den Drachen angewandt und gilt als eine der günstigsten und einfachsten Methoden für den Menschen zu fliegen. Eine andere Variante, das Gleitschirmfliegen, hat sich aus dem Fallschirmspringen entwickelt. Auch damit ist es möglich, wie ein Vogel zu fliegen. Wir Menschen haben diesen Traum vom Fliegen also sehr schnell realisiert. Antrieb war der Flug der Vögel, die Faszination des Fliegens.

Mit Vögeln fliegen

Tatsächlich haben wir es auch geschafft, zusammen mit den Vögeln zu fliegen. Gleitschirm- und Drachenpiloten treffen beispielsweise während ihrer Flüge in den Alpen nicht selten auf Steinadler, die sie mitunter sehr neugierig begleiten – für den Piloten ein unwahrscheinliches Erlebnis, das er nie wieder vergisst. Die Alpen bieten ideale Flugreviere für Gleitschirm- und Drachenflieger, aber sie sind eben auch Lebensraum der Adler. Daraus können auch erhebliche Konflikte entstehen, wie ich selbst erlebt habe.

Als Biologie-Student mit Schwerpunkt Tierökologie habe ich auch als Gutachter gearbeitet. Die Frage war: Wie wirkt sich menschliches Tun und Handeln auf die Natur, auf Lebensgemeinschaften und einzelne Arten

aus? Durch die Biologie habe ich meine Liebe zur Ornithologie entdeckt. Auch heute noch sehe ich leidenschaftlich gerne den Vögeln beim Fliegen zu und beobachte sie mit dem Fernglas. Die Begeisterung dafür hat mich zu dem Entschluss geführt, nicht mehr auf dem Boden bleiben zu wollen. Etwa vor 20 Jahren habe ich mir einen Drachen besorgt, und habe das Fliegen gelernt. Es hat nicht lange gedauert, dann bin ich mit den Vögeln zusammen geflogen. Damit ist ein Wunschtraum in Erfüllung gegangen und ich bin überglücklich gelandet. Meine Gutachter-Kollegen haben mich daraufhin kritisch gefragt, ob ich meinen Verstand verloren hätte, wie ich denn etwas so Störendes tun könne. Meine Flieger-Kollegen haben mich dagegen als grünen Spinner bezeichnet, wenn ich der Meinung war, dass wir aus Naturschutzgründen nicht von jedem Berg starten und in jeder Wiese landen sollten.

Fliegen und schützen

Mitten hineingeflogen war ich also in den Konflikt zwischen Naturschützern und Luftsportlern, zwischen den Schützern auf der einen und Nutzern auf der anderen Seite. Und ich konnte dabei wertvolle Erfahrungen sammeln: Zunächst wurde deutlich, dass die Luftsportler und die Naturschützer überhaupt nicht mehr die gleiche Sprache sprechen. Die einen reden von Thermik und Gleitzahlen oder Flugerlebnissen, die anderen über Nachtigallen, Gelegegrößen, Reproduktionszahlen oder Mortalitätsfaktoren. Beide verstehen einander nicht, und auf der Ebene ihrer hoch entwickelten Fachsprachen können sie es auch nur schwer. Und sie haben ein falsches Bild voneinander. Wir mussten uns also zunächst gemeinsam an einen Tisch setzen und offen über die Konflikte sprechen. Dann haben wir in der Regel sehr schnell Möglichkeiten und Wege zur Lösung der Probleme gefunden.

Nach meiner Arbeit an der Universität bin ich zum Deutschen Aero Club gekommen, dem Dachverband für den Luftsport in Deutschland. Dort arbeite ich seit über fünf Jahren als Umweltreferent. Ich stehe Luftsportlern wie Naturschützern für Auskünfte zur Verfügung, berate sie, bin vor allem aber Vermittler, Dolmetscher für die Fachsprachen und letztlich Konfliktlöser.

Das Berchtesgadener Steinadler-Projekt, das durch die Allianz Umweltstiftung gefördert wurde, ist für mich das beste Beispiel, wie man in Zukunft miteinander umgehen sollte. Man muss sich zusammensetzen und über die Probleme sprechen, damit der eine vom anderen erst einmal erfährt, worum es ihm geht, und verstehen kann, wo die Probleme überhaupt liegen. Nicht nur der Naturschutz, auch die Luftsportler haben Probleme; es gibt einiges, was ihnen das Fliegen sehr schwer macht. Luftsportler müssen umgekehrt natürlich auch die Chance bekommen, die Sorgen und Bedenken der Naturschützer zu verstehen.

Im Nationalpark Berchtesgaden hat man sich mit den Gleitschirm- und Drachenfliegern zusammengetan und gemeinsam festgelegt: Die einen teilen mit, wo sich die Steinadler aufhalten und brüten, und die anderen versuchen freiwillig, das Fliegen in diesen Gebieten zu vermeiden. Herausgekommen sind Karten, in denen neben den bisherigen Flugrouten, die teilweise sehr nah an Adlerhorsten lagen, Alternativ-Routen eingezeichnet sind. Sie wurden von den Piloten und den Naturschützern gemeinsam entwickelt.

So ist es gelungen, selbst in einem Nationalpark mit sehr hohem Schutzwert das Gleitschirm- und Drachenfliegen mit den Bedürfnissen der Adler in Einklang zu bringen. Und den Piloten wird auch weiterhin die Gelegenheit zu faszinierenden Begegnungen mit den Adlern gegeben.

Storchenflug

Attraktiver Naturschutz: Darüber spreche ich gerne. Er ist eine Grundbedingung für die Motivation der Menschen. Ein schönes Beispiel dafür, wie eine breite Öffentlichkeit für die Belange des Naturschutzes zu begeistern ist, ist das Projekt www.storchenzug.de. Wer von Ihnen in den vergangenen Wochen manchmal frühmorgens den Fernseher angeschaltet hat, hat vielleicht im Morgenmagazin Life-Bilder von Störchen auf ihrem Weg von Afrika nach Deutschland gesehen. Die Störche trugen Sender, man konnte immer nachsehen – im Internet rund um die Uhr –, wo sich die Vögel auf ihrem Zug gerade aufhalten. Innerhalb von zwei Monaten haben mehr als 1,8 Millionen Menschen die Internet-Seite angeklickt – und haben damit viel über Störche, den Vogelzug und damit verbundene Probleme erfahren. Das ist für mich ein tolles Ergebnis.

So attraktiv, denke ich, muss Naturschutz sein, damit Menschen motiviert werden mitzumachen, damit sie teilhaben und miterleben können. Auf der fachlichen Ebene, mit Zahlen von Reproduktionserfolgen und Mortalitätsfaktoren alleine, ist dies nicht zu schaffen.

Ein anderes Beispiel, von dem Sie sicherlich schon gehört haben – vielleicht waren Sie schon im Kino –, ist der Film „Nomaden der Lüfte“ von Jaques Perrin. Wer noch nicht im Kino war, dem kann ich ihn nur empfehlen. Es ist ein Film, der eigentlich nur eines zeigt: faszinierende Bilder vom Fliegen der Vögel, aber nur wenige Informationen, kaum Sprache. Die Bilder sprechen für sich. Wer sie sieht, erlebt die Leistungen und Probleme der Zugvögel intensiver und nachhaltiger, als dies Texte und andere Dokumentationen vermitteln können, weil wir mitgenommen werden und gleichsam mit den Vögeln zusammen fliegen, unsere Welt aus ihrer Sicht erleben dürfen: Der Traum vom Fliegen wird wahr.

Kino ist Fiktion. Ähnliche Bilder, wie sie Perrin jetzt im Kino zeigt, sind 1999 schon einmal entstanden. Damals allerdings nicht im Rahmen eines Filmprojektes. Vor drei Jahren hat ein Team mit Ultraleichtflugzeugen und 30 Zwerggänsen die Reise von Mittelschweden nach Deutschland an den Niederrhein angetreten – nicht etwa aus Spaß oder Freude am Fliegen. Über dieses Projekt möchte ich Ihnen im Folgenden berichten.

Zwerggansflug

Die Zwerggans ist mindestens so klug wie die Graugans, über deren Fähigkeiten wir zuvor ja schon musikalisch etwas gehört haben. Sie hat nur einen entscheidenden Nachteil: Derzeit ist die skandinavische Zwerggans in ihrem Bestand so bedroht, dass sie in 5 bis 10 Jahren ausgestorben sein kann, wenn wir nichts unternehmen.

Die Zwerggans trägt ihren Namen zu Recht, sie ist eine der kleinsten Gänsearten, die wir auf der Nordhalbkugel haben. Sie ist einer anderen Art, der Blässgans, sehr ähnlich. Bläss- und Zwerggänse fliegen gemeinsam auf ihren Wanderungen zwischen den Überwinterungs- und Brutgebieten. Die Blässgänse sind zahlenmäßig so stark vertreten, dass sich Probleme, die ihnen beispielsweise schlechte Witterung oder auch Lebensraumveränderungen bereiten, nicht so schnell erkennen lassen. Der Bestand der Zwerggänse hingegen wird jedes Jahr kleiner.

Die traditionelle Zugroute der skandinavischen Zwerggänse führt von Lappland in Richtung Schwarzes Meer, durch die Türkei bis an den Bosphorus. Vor etwa 50 Jahren wurden auf dieser Route 10000 Tiere und mehr gezählt. Vor zehn Jahren waren es noch 300 Zwerggänse, die zirka 50 Brutpaare bildeten. In diesem Jahr gehen wir davon aus, dass vielleicht noch 150 Tiere übrig sind, die noch etwa 20 bis 30 Brutpaare bilden. Die wenigen Zwerggänse, die es noch gibt, sind weit über Lappland verteilt. Mehr als Schätzungen sind deshalb nicht möglich.

Ein entscheidendes Problem ist die Ähnlichkeit der Zwerggans mit der Blässgans. Beide Arten fliegen zusammen, und dabei kann selbst ein Ornithologe sie nicht immer sicher auseinander halten. Das erschwert nicht nur die Zählung, sondern könnte der Zwerggans auch zum Verhängnis werden. Neben dem Lebensraumverlust – die Rastplätze sind weniger geworden, die Winterquartiere schrumpfen und entsprechen nicht mehr der erforderlichen Qualität, so dass die Tiere nicht mehr die notwendige Energie und Ruhe bekommen, um die langen Flüge zu überstehen – ist die Jagd ein wesentlicher Faktor. Wir wissen

aus den Rückläufen der Fußringe, mit denen Tiere markiert wurden, dass viele Zwerggänse trotz weltweitem Schutz und Bejagungsverbot der Jagd zum Opfer fallen. Dabei geht niemand davon aus, dass dies absichtlich geschieht, denn die Jagd gilt in erster Linie der Blässgans.

Aber wenn schon ein Ornithologe die beiden Gänsearten im Flug nicht sicher auseinander halten kann, wie sollte es denn ein Jäger können? Man darf den Menschen, die entlang der Gänsezugrouten leben, zudem keinen Vorwurf machen, denn die Gänse sind fester Bestandteil ihrer Ernährung. Um die Zwerggans zu retten, müsste aber die Jagd auf die Blässgans eingestellt werden.

Zwerggans ohne Überlebenschance?

Wie können wir der Zwerggans dennoch eine Chance geben? Wir wissen von Konrad Lorenz, dass sich Gänsevögel prägen lassen. Wir wissen auch, dass Gänsevögel die Zugrouten von ihren Eltern lernen. Und wir wissen, dass wir als Menschen die Rolle der Gänseeltern einnehmen können. Wir könnten die Zwerggans also erhalten, indem wir sie auf eine sichere Zugroute führen.

Mit diesem Ziel haben 1999 Christian und Paola Moullec Zwerggänse auf sich geprägt. Im Folgenden möchte ich ein bisschen mehr über den Vorgang der Prägung erzählen. Schon vor dem Schlüpfen, also noch im Ei, wurden die Küken angesprochen. Christian und Paola benützten auch eine Hupe oder spielten ihnen den Klang des Ultraleichtflugzeugs aus dem Kassettenrecorder vor. Die Küken hörten also bereits im Ei Geräusche und Stimmen ihrer „Eltern“. Sobald die Küken schlüpften, war es wichtig, dass Kuten getragen wurden. Wir wollten ja Gänse heranziehen, die den Menschen nicht als Freund haben. Das wäre fatal. Wenn sich die Tiere ohne Scheu dem Menschen nähern würden, hätte das keine positiven Folgen. Jeder, der von nun an mit den Gänsen in Kontakt kam, trug also eine Kutte, um die menschliche Figur zu verfremden.

Beim Schlüpfen musste gelegentlich die Rolle des Geburtshelfers übernommen werden. Auch die echten Gänseeltern würden notfalls den Küken ein wenig helfen, um aus der Eischale herauszukommen. Ein gerade geschlüpfte Küken sieht zum ersten Mal seine Umwelt. Das Wesen, das nun mit ihm – mit vertrauten Tönen – Kontakt aufnimmt, wird als Elterntier oder Elternfigur angesehen. Leider schaffen es nicht alle Küken, die Schale zu verlassen, manche sterben dabei. Die Tiere, die sich beim Schlüpfen besonders anstrengen müssen – heißt es –, werden später die stärkeren erwachsenen Exemplare.

Gänse sind Nestflüchter, das heißt, sie werden bald nach dem Schlüpfen, wenn sie getrocknet sind, geführt und man muss ihnen vieles beibringen. Zum Beispiel, wo es Futter gibt. Das Einzige, was man ihnen offenbar nicht beibringen muss, ist, dass Wasser etwas sehr Angenehmes ist. Gänse lieben Wasser. Getrocknet wird sich hinterher am liebsten untereinander und an der Gänsemama oder am Gänsevater. Ganz dicht zusammengekuschelt schläft es sich am besten. Gänseaufzucht ist ein 24-Stunden-Job. Man ist Bezugsperson für die kleinen Küken und kann sie nicht einfach beiseite stellen. Fühlen sie sich alleine gelassen, beginnen sie jämmerlich zu rufen – man muss sofort hingehen und sich um sie kümmern. Diesen Aspekt des Projektes darf man natürlich nicht vergessen.

Fliegen lernen

Sobald die Küken laufen konnten, wurden sie dazu trainiert, dem Ultraleichtflugzeug zu folgen – so wie es Konrad Lorenz mit den Graugänsen gemacht hat. Leider stand ihm damals noch nicht die Technik der Ultraleichtflugzeuge zur Verfügung. Ich bin mir sicher, dass auch er davon geträumt hat, mit seinen Gänsen zusammen zu fliegen.

Die Küken waren in Frankreich geschlüpft und aufgezogen worden. Mit dem Auto mussten sie nun zu ihrem späteren Sommerquartier nach Schweden gebracht werden. Der Ort, an dem sie gemeinsam mit ihren Eltern zum ersten Mal in die Luft zum Fliegen aufsteigen, hat nämlich eine besondere Bedeutung. Das ist der Ort, an den sie später immer wieder zurückkehren werden, um dort ihre Jungen aufzuziehen. Bis die Tiere flugreif sind, können sie also an einem anderen Ort aufgezogen werden. Dann aber müssen sie an den späteren Auswilderungsort gebracht werden. Dort muss man sie das Fliegen regelrecht lehren.

In Schweden angekommen – die Tiere sahen zu diesem Zeitpunkt fast schon wie erwachsene Gänse aus –, begann zunächst das Flugtraining am Boden. Beide Gänseeltern, Christian und Paola Moullec, gaben sich ziemliche Mühe, mit den Armen schlagend und laut rufend den jungen Gänsen voranzulaufen und sie so zum Fliegen zu bringen. Mit dem Ultraleichtflugzeug, einem motorgetriebenen Drachen, fanden dann die ersten gemeinsamen Flugversuche statt, vom Land und bald auch vom Wasser aus. Dabei konnte festgestellt werden: Mensch und Vögel müssen lernen, miteinander zu fliegen. In dieser Phase muss man sehr behutsam vorgehen und sich viel Zeit nehmen. Deshalb ist bei diesen Flugversuchen bis jetzt noch kein Vogel zu Schaden gekommen.

Nach einigen Flugstunden flogen die Gänse zusammen mit dem UL in typischer V-Formation. Meist war das Fluggerät die Leitgans. Manchmal hatten wir aber den Eindruck, dass uns die Gänse eine Außenposition zuweisen wollten, nach dem Motto: Ruht euch mal etwas aus! Die Gänse fliegen dabei ganz nahe zusammen und oft sehr nahe am Flugzeug. Sie vertrauen der „Leitgans“ absolut. Wenn man gewollt hätte, hätte man im Flug eine der Gänse berühren können. Man macht es natürlich nicht. Aber es ist ein unbeschreibbares Erlebnis, im Flug so nah von den Vögeln begleitet zu werden. Sie manövrieren sich mitunter unmittelbar vor dich, blicken dich an und scheinen zu fragen: Na, alles okay? Und wie, kann ich Ihnen sagen!

Flugreise

Sobald die Gänse gut auf das Fliegen mit dem Ultraleichtflugzeug eingespielt waren, konnte die große Reise beginnen. Sie führte an der schwedischen Ostküste entlang über die Ostsee nach Süden, über Dänemark, Fehmarn nach Hamburg und die Elbe und dann gerade hinunter nach Xanten, dort in das Schutzgebiet auf die Bislicher Insel am unteren Niederrhein. Ein sehr guter Platz für Gänse: Jedes Jahr überwintern hier viele Tausende von arktischen Gänsen.

Viele Reporter hatten auf unsere Formation schon tagelang am Zielort gewartet. Schlechtes Wetter in Deutschland hatte das Weiterfliegen jedoch verhindert. Es war ein sehr bewegender Moment, als die Moullecs mit der Gänseschar nach eineinhalbmonatiger Reise tatsächlich in dem Schutzgebiet landeten. Danach wurden die Zwerggänse von uns über einen Monat in dem Gebiet ausgewildert, das heißt, wir zogen uns immer mehr zurück, und sie schlossen sich schließlich den großen Trupps der wilden Gänse an. Im folgenden Frühjahr traten sie die Rückreise dann alleine, ohne unsere Unterstützung an und folgten der Route zurück nach Norden.

Über die Hälfte unserer Gänse wurde am Abflugort wieder gesichtet, andere schlossen sich wilden Artgenossen an und zogen mit ihnen weiter nach Norden. Die Überlebensrate war damit weit höher als die der wilden Gänse – und das Projekt damit ein voller Erfolg.

Geschichten vom Fliegen

Vielleicht noch ein paar interessante Anekdoten am Rande: In Dänemark beispielsweise dürfen Flugzeuge, wie in Deutschland auch, nur auf einem Flugplatz oder Flughafen landen. Als wir bezüglich der Genehmigung, durch Dänemark fliegen zu dürfen, anfragten, wurden wir gefragt, wo wir denn landen wollten. Wir teilten mit, dass wir nicht auf einem Flugplatz landen könnten, weil wir ja die Gänse dabei hätten. Darauf bekamen wir die Antwort, dass wir dann in Dänemark überhaupt nicht landen dürften. Entweder durften wir auf einem Flughafen zwischen den großen Flugzeugen landen oder gar nicht. Wir haben es dann trotzdem einmal getan, auf einer Wiese: schnell aufgetankt und weiter.

Deutschland, Fehmarn. Eigentlich war ausgemacht, dass die Moullecs und die Gänse in drei Tagen kommen würden. Aber schon am nächsten Abend klingelte das Telefon. Große Aufregung: In Fehmarn seien Menschen gesichtet worden, die mit Gänsen geflogen seien, die sie offenbar an Strippen hinter sich hergezogen hätten. Die Polizei hatte von anderen erregten Anwohnern mitten in der Nacht erfahren, dass ein Leichtflugzeug mitten im Schutzgebiet gelandet sei, und jetzt würden Gänse eingefangen. Die Polizei rückte also an, traf auf zwei ausschließlich französisch sprechende Menschen und 30 Zwerggänse. Man wollte sie verhaften, alle zusammen. Dann liefen die Telefone heiß. Die Behörden und die Schutzgebietsbetreuer haben großartig reagiert: Bereits am nächsten Morgen konnten alle Beschuldigungen fallen gelassen werden.

Aber es ging noch weiter. In Deutschland darf ein Ultraleichtflugzeug bei gutem Wetter nicht tiefer als 600 Meter über Grund fliegen – wir konnten überhaupt nur bei schönem Wetter fliegen, die Gänse aber wollten meist nicht so hoch fliegen. Auch in Deutschland darf ein UL nicht außerhalb von Flugplätzen landen oder starten. Nur in Notfällen darf man außenlanden, dann aber nicht mehr starten. Unsere Route führte durch Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen – jedes Bundesland mit eigenem Luftamt, bei dem die Ausnahmegenehmigungen zu beantragen waren.

Zeit zur Vorbereitung war nicht, denn der starke Nordwind hatte das UL und die Gänse viel schneller als erwartet nach Süden geblasen. Wir befürchteten Schwierigkeiten – haben aber sehr positive Erfahrungen gemacht. Alle Behördenvertreter haben uns spontan geholfen. So wurde unser Projekt letztlich auch bekannt – wir hatten geplant, es bis zum Abschluss geheim zu halten, weil wir Störungen bei diesem ersten Versuch ausschließen wollten. Innerhalb kürzester Zeit hatten wir also die erforderlichen Genehmigungen erhalten, überall in Deutschland zu landen und auch wieder zu starten, wenn die Landwirte, auf deren Flächen wir

landeten, zustimmten. Sie haben alle zugestimmt und sind mehrfach mit Proviantkörben für die verrückten Vogelmenschen und ihre Gänse vorbeigekommen.

Abenteuer Fliegen

Die Flugroute 1999 startete in Öster Malma in Mittelschweden und führte nach Xanten am Niederrhein. Unser zukünftiges Vorhaben wird nicht in Mittelschweden, sondern in Lappland starten, in einem ehemaligen Brutgebiet der Zwerggänse. Damit wird sich die Flugstrecke verdoppeln und das Vorhaben wird noch abenteuerlicher werden. Die Bedingungen in Lappland werden nicht immer gerade einfach und freundlich sein. Für uns und die Leichtflugzeuge wird es dadurch schwieriger, aber wir werden es wagen. Die „Aktion Zwerggans“ hat sich zum Ziel gesetzt, über vier Jahre mit fünf Leichtflugzeugen pro Jahr 100 Zwerggänse von Lappland auf die Bislicher Inseln am Niederrhein zu führen. Damit soll der Zwerggans eine Chance zum Überleben eröffnet werden. Wenn es uns gelingt, so viele Tiere auf die sichere Westroute zu bringen, kann die Population groß genug werden, um selbst schlechte Zugbedingungen oder harte Winter zu überleben.

Wir beginnen in diesem Jahr mit dem Training unserer Piloten auf einem neuen, besseren Ultraleichtflugzeug. Zudem soll eine kleine Gruppe von Zwerggänsen aufgebaut werden, die dann auf die erste große Reise im Jahr 2003 mitgenommen werden soll. Die auszuwildernden Zwerggänse sollen also „echte“ Artgenossen als Begleiter bekommen. Dieser in den nächsten vier Jahren geplante Vögel-mit-Menschen-Zug soll zu einer Kampagne für die wandernden Vogelarten wie die Zwerggans werden und darüber hinaus für den Natur- und Artenschutz werben. Wir sind überzeugt, dass wir über den Traum vom Fliegen auch Menschen für die Thematik begeistern können, die sich bisher nicht damit auseinander gesetzt haben.

Mit der Allianz Umweltstiftung haben wir einen Partner gefunden, der uns nicht nur unterstützt, sondern auch dazu animiert, uns trotz der ab und zu auftauchenden Schwierigkeiten für die Zwerggans einzusetzen. In Anbetracht der Größe des Projektes sind wir auf der Suche nach weiteren Partnern, weshalb ich um Ihre Sympathie werben möchte.