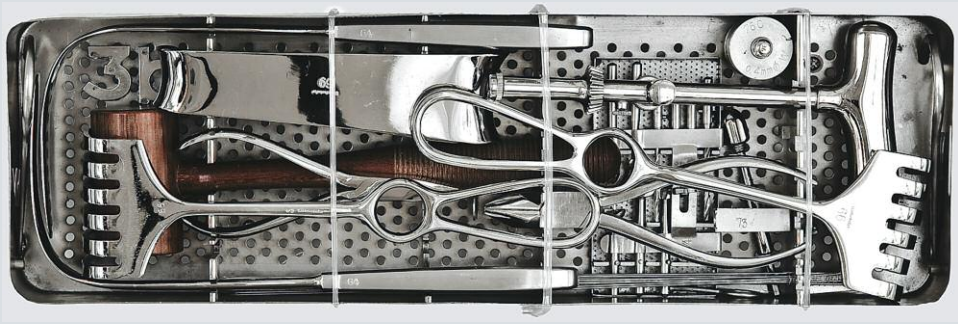
TIERE

Riff mit Stromanschluss

Die Ökostrom-Anlage „Alpha Ventus“, der erste deutsche Offshore-Windpark in der Nordsee, lässt neue Biotope entstehen. An den Fundamenten der erst in diesem Frühjahr eingeweihten Rotoren 45 Kilometer vor Borkum siedeln sich Austern, Taschenkrebse, Seeanemonen und Miesmuscheln an. „Wir finden dort Tiere, die in dem feinsandigen Meeresgebiet eigentlich gar nicht beheimatet sind“, erklärt Kristin Blasche vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg. „Das ist wie ein künstliches Riff und beeinträchtigt das Bauwerk zum Glück nicht“, sagt die Umweltwissenschaftlerin, die die ökologische Begleitforschung koordiniert. Der Windpark, der im Vollbetrieb 50000 Haushalte mit Strom versorgen soll, wird von Naturschützern kritisiert. Sie befürchten Auswirkungen auf Zugvögel und Meeressäuger. Die Rammarbeiten für die Fundamente verursachten in der Tat großen Krach und vertrieben die in diesem Seegebiet vorkommenden Schweinswale. Blasche: „Doch nach Beendigung der Bauarbeiten sind die wieder zurückgekehrt.“

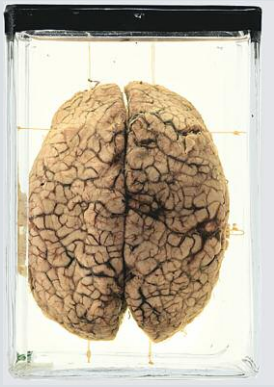
INGO WAGNER / DPA

Offshore-Windpark „Alpha Ventus“



THOMAS BRUNS

Militärärztliches Besteck 1940



Hirn-Präparat

Hirn-Aneurysma

Bandwurm

FOTOS: CHRISTOPH WEBER

MEDIZIN

Ästhetisches Gruselkabinett

Als Gutenachtlektüre ist das Werk nicht zu empfehlen: Auf den Fotos sind Knochensägen, präpariertes Tumorgewebe und eine eiserne Lunge zu sehen. Dennoch geben die ästhetischen Aufnahmen aus dem Berliner Medizinhistorischen Museum der Charité spannende Einblicke, wie sich die Heilkunde entwickelt hat. Der Bildband „Dem Leben auf der Spur“ (herausgegeben von Thomas Schnalke und Isabel Atzl) erzählt Schicksale von Patienten aus drei Jahrhunderten – und spart auch nicht das düstere Kapitel der Charité während der NS-Zeit aus.

* Thomas Schnalke und Isabel Atzl: „Dem Leben auf der Spur im Berliner Medizinhistorischen Museum der Charité“. Prestel Verlag, München; 320 Seiten; 49,95 Euro.

LUFTFAHRT

Ahnungslos ins Unwetter

Der Fluglinie Air France werden erneut Sicherheitsmängel vorgeworfen. So protestiert die Pilotengewerkschaft UNPL gegen den Einsatz veralteter Radargeräte. Diese machen es den Piloten schwer, Unwetter rechtzeitig zu erkennen. Noch immer fliegen Air-France-Maschinen vom Typ A320 mit diesen Geräten. Die Pilotengewerkschaft empfiehlt ihren Mitgliedern, den Flug mit diesen Jets bei schlechtem Wetter zu verweigern. Die australische Fluglinie Qantas hatte sich nach einem Zwischenfall im Juni 2009 dazu entschlossen, die älteren Radargeräte zu modernisieren. Air France verteidigt sich damit, dass der Hersteller „keinerlei Empfehlung“ zum Auswechseln gegeben habe und Probleme mit den Radaren nicht bekannt seien. Ungeklärt ist zudem der Rücktritt zweier Sicherheitsbeauftragter, die bei Air France zuständig waren für den A330 – ein Flugzeug dieses Typs war im Juni 2009 auf dem Flug von Rio de Janeiro nach Paris abgestürzt. Zum Absturz geführt hatte damals womöglich der Einsatz mangelhafter Geschwindigkeitssensoren. Air France erklärt, einer der Sicherheitsbeauftragten wollte sich lediglich „in seiner Karriere neu orientieren“. Die Pilotengewerkschaft hält das für eine „armselige“ Schutzbehauptung. Vielmehr sei es ein „mutiger Akt“ der beiden Mitarbeiter gewesen und ein „Paukenschlag, nachdem ihre Warnungen ohne Antwort geblieben sind“, heißt es in einem Informationsblatt der Gewerkschaft für ihre Mitglieder.