

RC-Weltraumtisch 2016 (2)

Im Gespräch mit dem Mitglied des Deutschen Bundestages,
Andreas Mattfeldt (CDU/CSU)



Andreas Mattfeldt (Wahlkreis 034: Osterholz - Verden, Niedersachsen)

Er ist u.a. ordentliches Mitglied im Haushaltsausschuss, Petitionsausschuss sowie im Rechnungsprüfungsausschuss.

Bundestagsabgeordneter Andreas Mattfeldt, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Tatjana Panhans (links) und RC-Mitarbeiterin Ute Habricht.

RC: *Sehen Sie in der Raumfahrt oder Weltraumforschung einen signifikanten Wirtschaftsfaktor für Europa resp. Deutschland?*

Andreas Mattfeldt: Raumfahrt ist einer der bedeutenden wirtschaftlichen Faktoren, die wir in Deutschland haben. Es ist schon Klasse, was beispielsweise in Bremen bei OHB mit den Galileo-Satelliten im Bereich der Telekommunikation gebaut wird. Aber eben auch anderswo gibt es hervorragendes Knowhow.

Insofern ist dieser Wirtschaftsfaktor Raumfahrt in Deutschland definitiv nicht mehr wegzudenken. Im Gegenteil, ich glaube er ist auch einer der Stellschrauben, wo wir uns abheben von anderen Ländern.

RC: *Hat Raumfahrt für Sie auch einen gesellschaftlichen Wert?*

Andreas Mattfeldt: Ganz klar! Nehmen wir nur zum Beispiel das Thema Satellitennavigation. Ohne die Raumfahrt würden wir immer noch mit den

klassischen Straßenkarten den richtigen Weg suchen. Dank GPS geht das heute alles sehr viel einfacher und schneller. Derzeit wird das europäische Satellitennavigationssystem Galileo aufgebaut. Die Satelliten dafür werden von dem Bremer Satellitenspezialisten OHB entwickelt und gefertigt.

Oder nehmen wir das Beispiel Alexander Gerst. So eine bemannte Aktion mit allen Vor- und Nachbereitungen kostet den Steuerzahler zwar rund 50 Mio. Euro. Aber gerade Alexander Gerst hat im Bereich Bildung, was die Orientierung auf wissenschaftlich-technische Berufe anbelangt, viel mehr erreicht als alle unsere Programme des Bundesbildungsministeriums es könnten. Er hat gezeigt, welche Möglichkeiten es mit der Raumfahrt beispielsweise auch im umweltpolitischen Bereich gibt. Wir haben viele Haushaltsstellen in vielen Ressorts, wo es um die Werbung für die MINT-Berufe geht. Aber Alexan-

der Gerst hat nach meiner Meinung hier viel mehr geschafft als alle anderen Haushaltsstellen dies hätten zusammen bewältigen können.

Alleine das ist es schon wert, darüber nachzudenken, ob es wirklich klug ist, die ISS einzustellen.

RC: *Gerade im Bereich der Telekommunikation, die zunehmend durch irdische Glasfaserverbindungen statt Satelliten abgedeckt wird, hinterfragen Kritiker den Nutzen der Raumfahrt. Wo wird für Sie der Sinn bzw. die Effizienz der Raumfahrt sichtbar?*

Andreas Mattfeldt: Wir können sicher kritisch die Frage stellen, ob wir ein Experiment auf der ISS zum 10. Mal wiederholen sollen, was wir schon zu MIR- oder Shuttle-Zeiten genügend ausgeforscht haben.

Aber: Sie werden z.B. heute keine vernünftige Landwirtschaft ohne Satellitentechnik betreiben können. Sie werden in Umweltpolitik gerade in den kommenden Jahren Neuerungen erleben, an die wir zum Teil heute noch gar nicht denken. Es ist meine feste Überzeugung, dass wir die massiven Umweltprobleme in einigen Regionen unserer Erde, wie im asiatischen Raum, nur durch eine vernünftige und technisch ausgefeilte Satellitenanwendung in den Griff bekommen.

RC: *Auf der ESA-Ministerratskonferenz in Luzern fallen im Dezember wichtige Entscheidungen. Zum einen geht es um die Weiterführung der ISS. Plädieren Sie dafür? Oder wären Sie eher offen für eine neue Vision, beispielsweise einem Dorf auf dem Mond, wie es gegenwärtig vom ESA-Generaldirektor, Prof. Wörner, diskutiert wird?*

Andreas Mattfeldt: Das Programm der ISS läuft in der Tat aus. Gleichwohl scheint mir das Modul noch so intakt zu sein, dass es weitergeführt werden könnte. Ich bin in Fachkreisen mehrfach darauf angesprochen worden, ob man die ISS innerhalb der ESA noch finanzieren könnte. Ich könnte mir schon vorstellen, dass wir bei der ISS weitermachen, allerdings möchte ich dann auch die Wirtschaft in der Finanzierung mit dabei haben, und

zwar weil die Wirtschaft bei der Entwicklung von Produkten massiv profitiert. Ich glaube, wir bekommen in der Bevölkerung für die Fortführung der ISS nur dann eine Akzeptanz, wenn die Menschen erkennen, sie werden an der Forschung und dann auch an der Produktentwicklung partizipieren.

Wenn sich diese Unternehmen beteiligen, die in unserer globalisierten Welt mittlerweile höhere Umsatzvolumen erwirtschaften als manche Volkswirtschaften, dann haben diese Unternehmen auch die Erwartung, dass sie mittel- und langfristig einen Vorteil davon haben. Dann sollte es uns auch gelingen, die ISS weiterzuführen.

Wenn sich die Industrie aber nicht beteiligen will, dann müssen wir in der Tat die Frage stellen, ob wir das Projekt komplett auslaufen lassen und kontrolliert beenden.

Ich kann der Koordinatorin für Luft- und Raumfahrt, aber auch dem ESA-Generaldirektor nur raten, mit namhaften deutschen DAX-Unternehmen, respektive europäischen Konsortien zu sprechen, ob es die Möglichkeit einer Beteiligung der Industrie gibt. Ich gehe zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass es sie gibt.

Wenn die Wirtschaft langfristig von der ISS profitieren möchte, müssen wir gemeinsam mit der ESA und dem DLR ein Anforderungsprofil stellen, welche Themen für die Wirtschaft wichtig sind und was von der Forschung her auch realisierbar ist. Und wenn das dann so ist, dann kann es nicht sein, dass wir mit Steuergeldern permanent in Vorleistung gehen.

Sehen Sie, ich bin auch noch Unternehmer und daher weiß ich, wenn ich mit neuen Produkten auf den Markt gehen will, muss ich das ja auch irgendwie vorfinanzieren.

Ich glaube aber, wir haben genug innovative Unternehmen, die ein Interesse an der ISS hätten. Darum sage ich, lasst es uns ganz genau prüfen, ob wir die ISS einstellen. Jetzt ist es wichtig alle Interessenten an einen Tisch zu holen, nämlich die ESA-Mitgliedsländer, aber auch die Akteure, die von der Raumfahrt profitieren.

RC: *Europas eigener Zugang zum Weltraum wird durch die Ariane gewährleistet. Allerdings wird das von den Franzosen vorgeschlagene Konzept einer Ariane 6 von Deutschland kritisch gesehen.*

Benötigt Europa überhaupt diesen eigenen Zugang? Wenn ja, präferieren Sie die Ariane 6 oder gibt es Alternativen?

Andreas Mattfeldt: Als erstes müssen wir die Frage stellen, will Europa einen eigenständigen Zugang zum All? Es gibt auf allen politischen Ebenen Akteure, die der Meinung sind, dies sei viel zu teuer. Man könne sich auch Dritter bedienen.

Ich halte davon nichts. Ein erfolgreicher Kontinent mit einer so starken Wirtschaftskraft muss sich auch einen eigenen Zugang zum Weltraum erhalten. Wir leben gegenwärtig in einer sehr fragilen politischen Zeit, wo man sehr schnell feststellen könnte, dass gewisse Zugänge plötzlich verwehrt sein könnten.

Bei einem Zugang zum All geht es ja nicht nur um die teure Rakete. Es geht auch um technisches Knowhow, um Informationsvorsprünge und in der letzten Konsequenz auch darum, ob Europa auf eigene Technik setzen und diese zum eigenen Vorteil entwickeln will.

Ich habe mich also ganz konkret für einen eigenständigen Zugang zum All ausgesprochen, wobei für mich zwei Dinge im Vordergrund stehen:

- Dass der Nachfolger der Ariane 5 mit anderen Anbietern auf der Welt konkurrieren kann, was die Kosten, die Zuverlässigkeit und die Kapazitäten betrifft,
- die Ariane 6 ein marktgerechtes Produkt auch für private Kunden darstellt.

Sie wissen, dass ursprünglich Deutschland eine Ariane 5ME favorisiert hat. Dazu ist es auf europäischer Ebene nicht gekommen, speziell weil unser französischer Partner, vielleicht auch mit Blick auf militärische Aspekte, andere Vorstellungen hatte. Dieser Kompromiss stellt eine Mehrbelastung für den deutschen Steuerzahler dar, z. Z. mit zusätzlichen 621 Mio. Euro kalkuliert. Das haben wir



Andreas Mattfeldt:

„Ich glaube, wir bekommen in der Bevölkerung für die Fortführung der ISS nur dann eine Akzeptanz, wenn die Menschen erkennen, sie werden an der Forschung und dann auch an der Produktentwicklung partizipieren.“

auch haushaltstechnisch dargestellt. Sämtliche Akteure, darunter die beiden großen Player Airbus und OHB, sind zusammengekommen, um den deutschen Technologievorsprung zu nutzen. Ich erwarte, dass es in dieser Angelegenheit nicht nur einen großen Auftragnehmer, sondern weiterhin zwei gibt.

Ich darf das auch mal explizit betonen, ich finde es sehr sympathisch, dass es mit OHB noch ein Familienunternehmen gibt, das sich in den letzten 20-30 Jahren ein Knowhow entwickelt hat, wie es beispielhafter nicht sein kann.

RC: *Die EU hat ihre kartellrechtliche Entscheidung zur Übernahme von Arianespace durch Airbus Safran Launchers - eine Grundbedingung der Industrie für ihre Zusage eines subventionfreien Betriebes der Ariane 6 - erneut vertagt und spät auf den 12. Juli verlegt. Welche Szenarien sind aus Ihrer Sicht möglich bzw. wahrscheinlich?*

Andreas Mattfeldt: Der Grund für eine vertiefte Prüfung der Europäischen Union ist, dass die Sorge besteht, dass andere Satellitenhersteller eventuell benachteiligt werden könnten. Die EU-Kommission hat außerdem die

Befürchtung geäußert, dass die Übernahme durch Airbus Safran Launchers Innovationen gefährden und gegebenenfalls sogar verhindern könnte, da mit einer Übernahme auch der Wettbewerb wegfiel. Allerdings sind eingehende und vertiefte Prüfungen durch die Europäische Union bei großen Transaktionen vollkommen normal und bedeuten nicht zwangsläufig, dass sie untersagt werden. Falls die EU Vorbehalte hat, können Airbus und Safran auch noch Zugeständnisse machen und ihr Angebot nachbessern. Ich halte grundsätzlich wenig von Kaffeesatzleserei, darum sollten wir erst einmal die Entscheidung der EU abwarten und dann gegebenenfalls weitersehen.

RC: *Der Gesamtetat des Bundes für die Raumfahrt soll in den kommenden Jahren immer über 1,4 Mrd. Euro pro Jahr liegen. Sehen Sie angesichts aktueller Krisen eine Gefahr, dass es zu Kürzungen kommen könnte?*

Andreas Mattfeldt: Die Befürchtung habe ich immer. Aber wir müssen sehr vorsichtig sein, dass wir nicht dahin verfallen, jede Krise zum Anlass zu nehmen, um Industriepolitik zunichte zu machen.

Die Menschen, die im Moment zu uns kommen, kommen ja nicht, weil es uns so schlecht geht. Sie kommen weil sie wissen, Deutschland verfügt über eine moderne Technologie, die einen hohen Arbeits- und Lebensstandard ermöglicht. Wenn wir jetzt den Fehler machen und sagen, wir reduzieren die Industriepolitik, zu der auch die Raumfahrt gehört, dann wird das mittelfristig dazu führen, dass Deutschland seine Technologieführerschaft auf vielen Gebieten verliert und wirtschaftlich ins Abseits gerät. Dies hat dann auch erhebliche sozialpolitische Folgen.

Das bedeutet für uns als Haushaltsgesetzgeber, dass wir zumindestens die Rahmenbedingungen dafür schaffen müssen, dass Raumfahrt und auch Forschung in Deutschland nach wie vor gut möglich ist. Und, ich gehe noch einen Schritt weiter, dass Raumfahrt sich, und das ist übrigens auch in den Verträgen zur Ariane 6 protokolliert, am privaten Markt noch mehr als in der Vergangenheit refinanzieren muss.

RC: *Würden Sie stärkere Kooperationen erstens mit den USA, zweitens mit Russland und drittens mit China befürworten?*

Andreas Mattfeldt: Wenn wir uns als eine Welt betrachten, kann das auch eine große politische Chance sein. Wir befinden uns gegenwärtig in einer schwierigen politischen Situation mit Russland. Eine Sache aber läuft sehr gut, nämlich die Kooperation mit Russland auf der ISS.

Bei Ländern, die keine Gemeinsamkeiten haben, haben wir in den vergangenen Jahrhunderten immer wieder Auseinandersetzungen erlebt, die alles andere als schön für die Menschheit waren. Darum sage ich immer, Gemeinsamkeiten zu suchen und zu nutzen, ist uns wichtiger. Bei der ISS klappt das hervorragend. Der Mensch in Moskau tickt nicht anders als der in Berlin. Beide wollen eine vernünftige Lebensqualität haben.

RC: *Wie stehen Sie zu den Ambitionen der EU, sich stärker in der Raumfahrt zu engagieren?*

Andreas Mattfeldt: Die ESA ist ein funktionierendes Modell. Gegenwärtig, wo wir in der EU mannigfaltige Probleme haben, wie Euroverschuldung, Griechenlandproblematik, globalpolitische Themen und nicht zuletzt die Flüchtlingskrise, halte ich es nicht für sinnvoll, der EU noch ein weiteres Betätigungsfeld in der Raumfahrt zu geben. Wir würden dann eine Behörde schaffen die weniger an Output interessiert ist, sondern sich erst einmal selbst organisieren müsste. Die ESA funktioniert und an funktionierenden Modellen soll man nicht rumdoktern.

RC: *Heutzutage stellt sich bei allen Hochtechnologien immer schnell die Frage nach der Ambivalenz. Wie ist Ihre Meinung zu den Problematiken der militärischen Nutzung des Welt- raumes?*

Andreas Mattfeldt: Das Schmutzkind für viele, gerade linke Politiker, in der deutschen Industrie ist die militärische Ausrichtung. Allerdings wer glaubt, ohne weltweite Führerschaft im Bereich von Überwachungs-, Aufklärungs- und Kommunikationstechnologie auskommen zu können, sieht

die Welt wohl ein bisschen naiv. Insofern ist es richtig, dass sich auch das Militär den Errungenschaften der westlichen Welt, der Raumfahrt bedient. Dies sichert uns unsere Freiheit und Demokratie.

Stichworte mit der Bitte um eine kurze Antwort:

Sollten wir ein Raumfahrt-Projekt unabhängig vom Nutzen auflegen, das für alle Menschen ein Symbol der Einheit und des Friedens darstellt?

Andreas Mattfeldt: Das ist wie „I have a dream“. Jetzt kommt der Realpolitiker: Der sagt, dass dies in Teilen die ISS bereits ist. Aber nur des Pathos wegen für eine Sache Geld auszugeben wird, glaube ich, von der Bevölkerung nicht akzeptiert.

Sie will konkret wissen, wo ihr hart erarbeitetes Steuergeld für die Raumfahrt ausgegeben wird, sie fragt sich was habe ich davon, wie partizipiere ich irgendwann daran.

Die USA haben kürzlich ein Gesetz verabschiedet, dass sie den Anspruch auf alle Ressourcen im Weltraum erheben, gut oder schlecht?

Andreas Mattfeldt: Der Deutsche Bundestag verabschiedet auch in jeder Legislaturperiode Gesetze, die den Amerikanern sehr seltsam erscheinen mögen. Dieses von Ihnen angesprochene US-Gesetz erschien mir sehr seltsam, dass ich gesagt habe, der Amerikaner kann so viel verabschieden wie er will, aber er ist nicht alleine auf der Welt. Das ist wieder eine typische amerikanische Handlungsweise, die nicht dazu geeignet ist, für gemeinsame Projekte zu werben.

Science Fiktion – haben Sie SF in Ihrer Jugend gelesen? Ist dieses Genre gut für Zukunftsvisionen der Menschheit?

Andreas Mattfeldt: Gelesen habe ich es nicht. Ich fand das Thema aber immer interessant. Ich bin ja ein Kind der Raumschiff Enterprise-Generation. Für mich ist es schon bemerkenswert wie Technologien, die in dieser Serie gezeigt werden, heute nicht nur schon existieren, manchmal auch schon viel weiter entwickelt sind.

Ihre Meinung zu „Mars one“ oder andere Projekte, wo in wenigen Jahren Reisen zum Mars oder Mond versprochen werden?

Andreas Mattfeldt: Ich weiß, dass es einige Freiwillige gibt, die dies erleben wollen. Für mich ist ein solches Projekt auch aus christlichen Gründen nicht vermittelbar.

Fühlen Sie sich als Bundestagsabgeordneter genügend über die Raumfahrt und Weltraumforschung informiert?

Andreas Mattfeldt: Definitiv. Viele Vorstandsvorsitzende der Raumfahrtindustrie haben bei mir schon gesessen, das hängt sicher auch damit zu-

sammen, dass wir als Haushaltspolitiker die Raumfahrt finanzieren. Wenn ich Ansprechpartner aus der Raumfahrt brauche bekomme ich sie sofort.

Mit dem Bundestagsabgeordneten sprachen Uwe Schmaling und Ute Habricht.

Fotos: Ute Habricht, Uwe Schmaling.



Beachten Sie bitte auch künftig unseren neuen Online-Informationsdienst „Politik und Wirtschaft“

nachgefragt...

Da die Politik offenbar der Ansicht ist, namhafte deutsche DAX-Unternehmen, respektive europäische Konsortien, wie es MdB Andreas Mattfeldt ausdrückt, für die Raumfahrt zu sensibilisieren, fragte RC bei der ESA nach.

RC: Wie sieht gegenwärtig die Industriepolitik der ESA aus? Wie ist die finanzielle Beteiligung der Raumfahrt-Unternehmen an ESA-Raumfahrtprojekten, oder werden Projekte zu 100% Förderung an die Raumfahrt-Industrie vergeben? Wurden überhaupt jemals Unternehmen, die bisher nichts mit der Raumfahrt zu tun hatten, so wie es sich Herr Mattfeldt wünscht, angesprochen?

Dr. Ulrike M. Bohlmann, ESA-Strategie Department: Ein Mittel unserer Industriepolitik ist das Prinzip des Juste Retour, wobei die bewilligten Mittel der Mitgliedsstaaten idealerweise in die Raumfahrtindustrie der Mitgliedsstaaten zurückfließen. Dies hat die ESA mit großem Erfolg in den vergangenen Jahrzehnten umgesetzt. Die Projekte der ESA werden dabei grundsätzlich zu 100% gefördert. Dennoch gibt es auch die Flexibilität, Partnerschaften einzugehen. Auch in dem von Ihnen speziell angesprochenen Bereich der Internationalen Raumstation und in der Weltraumerkundung wurde und wird der Zugang von privatwirtschaftlichen Unternehmen diskutiert. Die jüngste Initiative dazu hat die ESA im Jahr 2015 gestartet. Um Potenziale und mögliche Wege auszuloten, wurden in einem Ideenwettbewerb "Space Exploration as a Driver of Growth and Competitiveness: opportunities for the private sector" und einem anschließenden Seminar "Partners for Space Exploration" entsprechende Projektideen gesammelt und diskutiert. Durch diese Initiativen konnten acht Partnerschaften mit privaten Unternehmen identifiziert werden. Dabei handelt es sich um traditionelle Raumfahrtunternehmen. Von den acht ausgewählten Projekten beschäftigen sich fünf mit der

Benutzung der ISS. Die Projekte werden nun zusammen mit der ESA geprüft und weitergeführt.

Zusätzlich bietet die ESA mit ihren ARTES Partner-Programmen die Möglichkeit, PPPs durchzuführen und erfolgreich umzusetzen. Hier kann die Industrie eigene Projekte initiieren und im Rahmen der ESA umsetzen. Dabei werden z.B. freie Kapazitäten auf Satellitenflügen genutzt, um industriellen Partnern eine günstige Möglichkeit für Hochrisikoprojekte zur Verfügung zu stellen.

Die ESA reflektiert weiterhin sogenannte Spin-in-Initiativen zu verfolgen, besonders über ihre Business Incubation Center. Dabei wird versucht Partner zu gewinnen, die nicht zur traditionellen Raumfahrtindustrie gehören.

In einer ESA-Pressemitteilung vom 9. März 2016 heißt es zum Technologie-Transfer:

„Mit mehr als 400 Unternehmensneugründungen über die ESA wurde ein neuer Meilenstein erreicht. Die Initiative zum Einsatz von Raumfahrttechnologie und Expertenwissen bei der Schaffung neuer Geschäftsfelder und Arbeitsplätze in ganz Europa unterstützt auch die lokale Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit Europas.“

Ein Sensortyp, der auf dem Mars eingesetzt wurde, findet nun Verwendung im Gesundheitswesen, mit einem Satelliten-navigations-Direktlieferservice kann die Entwicklung in Afrika unterstützt werden und Patienten mit Atemwegserkrankungen werden mit Daten aus der Erdbeobachtung unterstützt – dies sind nur einige der aktuellen Geschäftsideen, die in den Zentren des ESA Business Incubation-Netzwerks weiter entwickelt werden.“

Insgesamt existieren nun zwölf sogenannte ESA Business Incubation Centers in neun europäischen Ländern. Vier weitere sollen später in diesem Jahr noch eröffnet werden, um jährlich mehr als 130 neue Start-ups zu betreuen und zu fördern.

Ein Instrument, das ursprünglich bei RAL Space in Großbritannien entwickelt wurde um die Marsatmosphäre zu untersuchen, wird nun vom Start-up Mirico eingesetzt, das im ESA Inkubator in Harwell betreut wird, um u.a. schwefelhaltige Quellen zu erforschen. Foto: Mirico



RC-Weltraumtisch 2016 (3)

Im Gespräch mit den Mitgliedern des Deutschen Bundestages, Dr. Thomas Gambke (Bündnis 90/Die Grünen), Eckhardt Rehberg und Christian Freiherr von Stetten (beide CDU/CSU)



Christian Freiherr von Stetten

(Wahlkreis 268: Schwäbisch Hall - Hohenlohe, Baden-Württemberg)

Er ist u.a. ordentliches Mitglied im Finanzausschuss sowie u.a. stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie. Ferner ist er Mitglied im Ältestenrat, dem Finanzausschuss und Vorsitzender des Parlamentskreises Mittelstand der CDU/CSU-Bundestagsfraktion sowie der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt.

RC: Welche industriepolitische Bedeutung hat für Sie die Raumfahrt und Weltraumforschung in Deutschland, respektive Europa?

Christian Freiherr von Stetten:

Raumfahrt hat eine erheblich größere wirtschaftliche Bedeutung als man an der vergleichsweise kleinen Beschäftigtenzahl in der Raumfahrtindustrie (ungefähr 8.500 Beschäftigte) erkennen kann. Raumfahrt spielt sich in einem internationalen Markt ab, der durch politische Ziele und insbesondere durch institutionelle Nutzer geprägt ist. Zusätzlich hat dieser

Markt durch die New-Space-Entwicklungen in den USA weitere privatwirtschaftliche Dynamik erhalten. Die deutsche Industrie muss zur Sicherung ihrer Position in speziellen Kerngebieten ihre internationale Kompetenz und Konkurrenzfähigkeit ausbauen und ihre Kommerzialisierungsbemühungen verstärken, insbesondere auch um Unabhängigkeit von institutionellen Geldgebern zu erreichen und Arbeitsplätze zu erhalten, beziehungsweise zusätzlich zu schaffen. Für Deutschland ist die Raumfahrt aber auch aus strategischen Gründen wichtig: Wie die Bundesregierung in der 2010 verabschiedeten Raumfahrtstrategie festgehalten hat, gilt es die eigene Systemkompetenzen, den gesicherter Zugang zu strategischen Schlüsseltechnologien, die Fähigkeit zum Betrieb von Raumfahrtssystemen sowie die Beherrschung der Verwertungskette zu erhalten. Raumfahrt ist für uns Schlüssel- oder Schrittmachertechnologie und darum stärken wir unsere Industrie, um unseren strategischen Raumfahrtkompetenzen auszubauen.

Eckhardt Rehberg: Raumfahrt und Weltraumforschung haben für Deutschland eine hohe Bedeutung. Sie sind integraler Bestandteil in vielen internationalen Strukturen. Das bildet sich auch im Bundeshaushalt ab, für den ich mit zuständig bin.

Wir sind zum Teil Weltmarktführer und der klassische Mittelstand ist, so glaube ich, sehr gut aufgestellt und flexibel.

Hinzu kommt, dass viele Dinge, die in diesem Bereich entwickelt werden, sich dann auch im Alltag wiederfinden.



Dr. Thomas Gambke

(Wahlkreis 228: Landshut, Bayern)

Er ist u.a. ordentliches Mitglied im Finanzausschuss und im Ausschuss für Wirtschaft und Energie.

Dies ist schon eine Win-Win-Situation zwischen Raumfahrt und Wirtschaft.

Dr. Thomas Gambke: Mir ist keine Untersuchung bekannt, die die industriepolitische Bedeutung der Raumfahrt und Weltraumforschung quantitativ beschreibt und ins Verhältnis setzt zum Aufwand (Forschungsbudgets für Weltraumforschung). Dabei kann der direkte Nutzen (z.B. Satelliten für kommerzielle Zwecke) sicher noch einigermaßen verlässlich bestimmt werden, der indirekte Nutzen lässt sich nur qualitativ beschreiben. Leider muss man feststellen, ich erinnere an den Wettlauf der Russen und Amerikaner bei der bemannten Raumfahrt in den 60er und 70er Jahren, dass Raumfahrtprogramme oft weniger rational als vielmehr mit Blick auf das damit verbundene Prestige begründet und unterstützt werden.

RC: Kann man sagen, Raumfahrt ist oft ein Katalysator für andere Hochtechnologien?

Eckhardt Rehberg: Sicher, denken Sie an die Automobilindustrie oder die Medizintechnik. Und man muss kein Hehl daraus machen, auch in der Verteidigungspolitik spielt die Raumfahrt eine Rolle. Für mich ist die Raumfahrt ein Treiber für viele andere Wirtschafts- und Forschungsbereiche.

Dr. Thomas Gambke: Ja. Ich kann ein Beispiel geben, dass ich als Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung der Fa. SCHOTT Mainz hautnah mitbekommen habe. SCHOTT hat über mehr als 30 Jahre mit hoher Intensität und enormem Aufwand die Entwicklung von Glaskeramiken betrieben. Das ursprüngliche Ziel der Entwicklung war die Herstellung eines hochpräzisen und vor allem temperaturstabilen Spiegelträgers für die Astronomie – heute bekannt unter dem Produktnamen Zerodur® – der auch in Satelliten Anwendung gefunden hat. Der Gebrauchsnutzen entstand mit der Anwendung der Glaskeramik für Kochfelder, gut bekannt unter dem Produktnamen Ceran®, die aus diesen Spiegelträgern entwickelt wurden. Dieses Beispiel belegt, dass außergewöhnliche Anforderungen wie in der Raumfahrt oft gänzlich neue und sehr innovative Lösungen stimulieren und deren Entwicklung ermöglichen.

Christian Freiherr von Stetten:

Definitiv. Raumfahrttechnologien sind ein wichtiger Innovationsmotor auch für die Erschließung neuer Märkte. Beispiele, wie die medizinische Forschung, die bereits seit Jahren in Medikamenten u. a. gegen Osteoporose Anwendung findet oder die Materialforschung sind spätestens seit der „Blue Dot“-Mission von Alexander Gerst in aller Munde. Die Raumfahrt und die Forschung auf der ISS bieten aber auch Lösungen für die globalen Herausforderungen auf der Erde. In ihrer Raumfahrtstrategie hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, die Raumfahrt umfassend zur Bewältigung globaler Heraus-

forderungen zu nutzen und ihr ökonomisches Potenzial auszuschöpfen. Raumfahrtanwendungen sind in einzigartiger Weise geeignet, den politischen Handelnden die notwendigen Daten und Kontrollinstrumente zur Bewahrung unserer natürlichen Lebensgrundlagen, der Messung, Analyse und Bewältigung des globalen Wandels zeitnah zur Verfügung zu stellen. So forscht man derzeit auf der ISS an Pflanzen, die mit wenig Wasser auskommen. Zukünftige Satellitenmissionen wie EnMAP sollen beispielsweise im Klimawandelmonitoring Anwendung finden. Gemeinsam mit meinen Koalitionspartnern habe ich mich in einem Antrag mit dem Titel „Strategische Ziele für die Raumfahrt in dieser Legislaturperiode absichern“ (BT-Drucksache 18/3040) auch für die „Erschließung neuer Märkte“ ausgesprochen. Neue Märkte müssen entwickelt werden. Raumfahrt kann, soll und muss künftig einen noch größeren Beitrag dazu leisten, die Herausforderungen auf der Erde zu lösen – angefangen beim Klimawandel bis zur Bekämpfung des Hungers in der Welt durch satellitengestütztes Crop-Management (*effiziente Landwirtschaft, Anm. d. Red.*)

RC: *Welchen Stellenwert hat für Sie die Raumfahrt, gerade angesichts ihrer integrativen Ausstrahlung bei jungen Menschen, insbesondere an den Schulen und Universitäten?*

Eckhardt Rehberg: Ich bin ein gebürtiges Kind der DDR und wir hatten da eine große Technologieoffenheit und auch eine große Technikaffinität. Ich denke, ich kann heute noch einen Unterbrecher vom Trabant einstellen. Okay, da ist jetzt ein bisschen Ironie dabei. Aber ich glaube, dass diese interessanten Gebiete Raumfahrt und Weltraumforschung natürlich anspruchsvoll sind, gerade wenn sie Bereiche wie Elektroingenieurwesen, Informatik, Maschinenbau oder Verfahrenstechnik tangieren. Ich kann nur jedem jungen Menschen raten, technikoffen zu sein, denn das ist eine



Eckhardt Rehberg

(Wahlkreis 017: Mecklenburgische Seenplatte II - Landkreis Rostock III, Mecklenburg-Vorpommern)

Er ist u.a. ordentliches Mitglied im Haushaltsausschuss und stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

sichere Perspektive für die Zukunft. Die Herausforderungen werden nicht weniger und andere schlafen nicht. Das zeigen auch die Entwicklungen in China, Indien oder Brasilien, d.h. die BRICS-Saaten sind weiter auf dem Vormarsch und wir werden nur die Technologieführerschaft behalten, wenn wir entsprechenden Nachwuchs haben.

Darum halte ich jede Debatte, wissenschaftlich-technische Unterrichtsfächer abwerten oder gar abschaffen zu wollen, für völlig verfehlt.

Christian Freiherr von Stetten:

Alexander Gerst kommt aus meiner Heimatstadt Künzelsau, in der ich stellvertretender Bürgermeister bin. Hier erlebe ich hautnah in den Schulen und unserer Hochschule welche Faszination die bemannte Raumfahrt auf Schüler, Studenten und Lehrer ausübt.

In millionenschweren Imagekampagnen versucht die Politik meist erfolglos junge Menschen für technische und physikalische Berufe zu begeistern. Alexander Gerst hat es während seiner



Christian Freiherr von Stetten:

„An der Hochtechnologie, was auch die Raumfahrt einschließt, sparen, hieße an der Zukunft sparen. Das wäre höchst unklug!“

Blue Dot Mission mit seiner kompetenten und sympathischen Art geschafft, die Menschen für die Raumfahrt und technische Berufe zu begeistern. Tausende junger Menschen drängen nun in die für unsere Forschung und Entwicklung so wichtigen Berufe.

Dr. Thomas Gambke: Nach meiner subjektiven Wahrnehmung ist die Ausstrahlung der Weltraumforschung im Vergleich zu den 60er und 70er heute deutlich geringer. Damals beherrschte z.B. der Wettlauf von Russen und Amerikanern in der bemannten Raumfahrt monatelang die Schlagzeilen der Medien. Heute erzeugen selbst spektakuläre Meldungen wie die Landung einer Sonde auf Mars oder Venus nur eine geringe Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit, wie ich in Gesprächen auch mit jungen Menschen feststelle. Der Stellenwert der Raumfahrt wird sicher auch davon bestimmt, in welchem Umfang es einzelnen Akteuren gelingt, Aufmerksamkeit und Unterstützung für einzelne Projekte zu bekommen.

Davon unabhängig könnte die kommerzielle Seite in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung stärker dargestellt werden. Ich selber muss gestehen, dass mich als junger Mensch Raumfahrt fasziniert hat, zumal ich mit der Thematik sehr persönlich und intensiv als Schüler sozusagen am Abendbrot-Tisch in Verbindung kam: Mein Vater verfasste Anfang der 60er Jahre als Referent bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft die erste Denkschrift in Deutschland zur zivilen Nutzung der Raumfahrt. Auch die politische Dimension wurde zu Hause intensiv diskutiert, Streitpunkt war damals wie heute, ob und wie die zivile Nutzung der Raumfahrt von der militärischen getrennt werden kann und muss.

RC: *Gibt es in Ihrem Wahlkreis bzw. Bundesland Berührungen zur Raumfahrt? Finden sich KMU's oder auch andere Bereiche wie Behörden, Institutionen, die in Ihrer Region von der Raumfahrt profitieren?*

Christian Freiherr von Stetten:

In meinem Wahlkreis gibt es direkte Zulieferer der Luft- und Raumfahrtindustrie. Zusätzlich profitieren unsere Firmen von den Forschungsergebnissen, welche nur in der Schwerelosigkeit möglich sind. Dadurch sichert die Raumfahrt zahlreiche Arbeitsplätze bei mittelständischen Unternehmen in meiner Heimatregion.

Dr. Thomas Gambke: Nach meinem Informationsstand gibt es in meinem Wahlkreis Landshut-Kelheim wenige Bezüge zur Raumfahrt. Allerdings in Bayern ist besonders durch die Präsenz der Airbus-Gruppe die Situation anders. Hier gibt es durchaus einige Berührungen auch zur Raumfahrt, wenngleich das Thema Luftfahrt eine größere Rolle spielt. Aber Landshut hat doch eine - wenngleich sehr weite - Beziehung zur Raumfahrt: Überrascht habe ich bei der Vorbereitung zu diesem Interview festgestellt, dass Wernher von Braun,

der wegen seiner Mitgliedschaft und Unterstützung der NSDAP sehr umstrittene Pionier der Raumfahrt, 1947 in Landshut geheiratet hat.

Eckhardt Rehberg: In Mecklenburg-Vorpommern ist dies oft mit dem 1. und 2. Weltkrieg verquickt. Ich bin in Ribnitz-Damgarten geboren und aufgewachsen. Dort existierten die Bachmann-Werke, Wasserflugzeuge wurden dort getestet. Aber das geht noch viel tiefer, wenn man bei Otto Lilienthal anfängt oder solche Namen nimmt, wie der in Schwerin geborene Ludwig Bölkow, einer der großen deutschen Luftfahrtpioniere.

Es wird immer verkannt, dass Mecklenburg-Vorpommern mehr als ein Agrarland ist. Bereits in den 20er und 30er Jahren gab es Flugzeugwerke in Schwerin, Wismar und Rostock.

Heute haben wir natürlich das DLR in Neustrelitz, das in meinem Bundesland eine große Rolle spielt. Dazu gehören mehrere Institute sowie das DLR_School_Lab, das hervorragende Arbeit bei der Wissensvermittlung im Jugendbereich leistet. Außerdem das DLR-Technologiemarketing.

Erwähnen möchte ich auch die Forschungsstelle Maritime Sicherheit des Standortes Neustrelitz, die am 27. März 2014 offiziell eingeweiht wurde. Ebenso den Forschungshafen Rostock und das GALILEO-Testfeld SEA GATE als Teil des Ganzen, was von einem Konsortium aus Uni Rostock, Hochschule Wismar, DLR IKN Neustrelitz unter Führung der Forschungs-GmbH Wismar betrieben wird, um nur einige Beispiele zu nennen.

RC: *Herr Rehberg, in Ihrem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern befindet sich die ehemalige Heeresversuchsanlage Peenemünde, wo heute das Historisch-Technische Museum HTM eine Aufbereitung der Zeitgeschichte versucht. Der Umgang mit diesem Ort wird nach wie vor sehr kontrovers diskutiert. Wie ist Ihre Meinung dazu?*



Dr. Thomas Gambke:

„Mein Vater verfasste Anfang der 60er Jahre die erste Denkschrift in Deutschland zur zivilen Nutzung der Raumfahrt. Streitpunkt war damals wie heute, ob und wie die zivile Nutzung der Raumfahrt von der militärischen getrennt werden kann und muss.“

Eckhardt Rehberg: Sie ist sicher zweigeteilt. Auf der einen Seite ist es ein Ort, wo Vernichtungswaffen hergestellt worden sind und wo Menschen aus vielen Ländern Zwangsarbeit für die Nazis leisten mussten. Auf der anderen Seite ist es aber auch ein Ort, wo technische Entwicklungen stattgefunden haben.

Deswegen meine ich, man muss dort einen vernünftigen Umgang damit finden. Ich denke, man hat ihn gefunden. Ich habe das HTM mehrmals besucht und finde, es wird dort alles sachgerecht in den geschichtlichen Zusammenhängen dargestellt. Ich jedenfalls habe daran keine Kritik. Bemerkenswert ist, dass ausländische Gäste begeistert sind, dass an diesem Ort auch die technische Entwicklung dargestellt wird. Das sollte man auch nicht ganz beiseiteschieben. Ich glaube, ein verklemmter Blick, egal auf welcher Seite die Klemme sitzt, hilft uns nicht weiter.

RC: *Ariane 6 und die ISS stehen nun im Dezember auf der ESA-Ministeratstagung in Luzern auf dem Prüfstand. Plädieren Sie für einen eigenständigen europäischen Zugang zum All bzw. sollte sich Europa für eine Fortsetzung der Internationalen Raumstation einsetzen oder ein völlig neues Menschheitsprojekt entwickeln?*

Dr. Thomas Gambke: Die Weltraumforschung und Raumfahrt sollte auf internationaler (globaler) Ebene entwickelt und weitergetrieben werden. Allerdings ist dort mit strengen Maßstäben und Kontrollen (internationaler ‚Rechnungshof‘ als unabhängige Prüfungsinstanz) sicherzustellen, dass Korruptionsfreiheit und Unabhängigkeit gewährleistet werden kann. Mit einem globalen, internationalen Programm kann auch garantiert werden, dass es zu keiner militärischen Nutzung eines solchen Programms kommt.

Christian Freiherr von Stetten:

Die Raumfahrtstrategie der Bundesregierung, nennt als eines der Handlungsfelder, die in Zukunft in der deutschen Raumfahrt zu stärken gilt, die Sicherung der technologischen Unabhängigkeit und des Zugangs zum All. Dort heißt es, der Zugang zu Schlüsseltechnologien und leistungsfähigen Trägerraketen sei „unabdingbare Voraussetzung für zivile und militärische Raumfahrt“. Zudem müsse die „westliche Welt die Fähigkeiten zur bemannten Raumfahrt behalten, solange robotische Systeme bei Aufgaben im All die menschliche Präsenz nicht vollständig ersetzen können“. Die Mission von Alexander Gerst hat u.a. gezeigt, dass menschliche Intuition unersetzbar ist. So habe es zunächst Probleme mit einem Experiment gegeben. Ein Bolzen am Hightech-Ofen EML (Elektromagnetischer Levitator), in dem Materialforschung betrieben wird, habe geklemmt. Ein Roboter allein hätte dieses Problem nicht lösen können. Das Experiment wäre verloren gewesen.

In unserem Antrag „Strategische Ziele für die Raumfahrt in dieser Legislaturperiode absichern“ (BT-Drucksache 18/3040) haben wir uns erneut für „einen gesicherten, unabhängigen, kostengünstigen und wettbewerbsfähigen Zugang zum All“ ausgesprochen. Die Entwicklung eines neuen europäischen Trägers ist allerdings nur dann sinnvoll, wenn dieser kostengünstig ist und einen flexiblen Einsatz ermöglicht und dadurch im Wettbewerb mit russischen und amerikanischen Trägersystemen längerfristig bestehen kann. Deshalb forderten wir in unserem Antrag unabhängig von der technischen Ausgestaltung mehr Industrieverantwortung, mit dem Ziel, einen subventionsfreien späteren Betrieb zu realisieren.

Was die ISS angeht, belegen eine Vielzahl von Forschungsergebnissen, Technologieentwicklungen und Spin-Offs den Nutzen der Forschung unter Schwerelosigkeit. Unsere Partner aus den USA, Japan und Russland haben sich bereits für einen Weiterbetrieb der ISS bis 2024 ausgesprochen. Die deutsche Raumfahrtstrategie fordert aber ein ständiges Abklopfen des Mehrwertes der Raumfahrt für den Menschen auf der Erde. Daher warten wir im Moment noch auf eine Kosten-Nutzen-Analyse der ESA, schließlich geht es um sehr, sehr viel Steuergeld. Aber ich bin sehr optimistisch, dass die Analyse positiv ausfällt.

Eckhardt Rehberg: Ich habe in den 60er Jahren gerne Stanislaw Lem gelesen (lacht).

Aber zu Ihren Fragen. Es ist kein Geheimnis, dass wir uns bei der Ariane eine andere Entscheidung gewünscht hätten, also eine Fortführung der Ariane 5ME. Das wurde jetzt anders entschieden. Deutschland wird seinen internationalen Verpflichtungen nachkommen. Aber wir müssen schon aufpassen, dass die Kosten nicht ins Unermessliche steigen. Stichwort In-



Eckhardt Rehberg:

„Es wird immer verkannt, dass Mecklenburg-Vorpommern mehr als ein Agrarland ist.“

ternationale Raumstation: Aus meiner Sicht kann es nur so weitergehen, dass man nicht alle finanzielle Lasten dem Steuerzahler auferlegt. Ich glaube, dass auch die Wirtschaft an der Stelle gefordert ist. Man muss sowohl bei dem Thema Ariane als auch ISS Maß und Mitte finden.

RC: *Mit rund 75 Prozent liegt der Anteil von Mitarbeitern mit Hochschulabschluss in der Raumfahrtbranche weit über allen anderen Wirtschaftsbereichen. Sehen Sie einen Effekt der Raumfahrt auf die Attraktivität des Studiums von MINT-Fächern, auch und besonders bei jungen Frauen?*

Dr. Thomas Gambke: Sogenannte Leuchtturm-Projekte im Bereich der Hochtechnologie haben sicher eine positive Wirkung auf die Ausbildungsentcheidung junger Menschen. Ich kann aber eine besondere Wirkung der Raumfahrt nicht erkennen – Themen wie autonomes Fahren/individuelle Mobilität mit den entsprechenden Anforderungen an Hardware (Elektromobilität, Sensorik, Fahrzeugbau) und Software (digitale Tech-

nologien) üben ähnliche Wirkungen aus. Eine besondere Attraktivität für Frauen kann ich auch nicht feststellen.

Christian Freiherr von Stetten:

In jedem Fall. Raumfahrt fasziniert junge Menschen, Mädchen und Jungen. Traditionell sind die technischen Fächer noch sehr stark von männlichen Studierenden/Absolventen dominiert, aber die Entwicklungen der vergangenen Jahre weisen in die richtige Richtung.

RC: *In Deutschland gibt es im Gegensatz zu den USA für institutionelle Missionen kein „Buy European“, mit dem Ergebnis, dass auch deutsche Staatsmissionen an die Konkurrenz („SARah“ und „Heinrich Hertz“) gehen bzw. gehen können. Manche halten das für absurd, andere zucken mit den Achseln. Brauchen wir für staatlich finanzierte Missionen ein „Buy European“?*

Christian Freiherr von Stetten:

Dieses Thema wird gerade sehr emotional auch in unserer parlamentarischen Arbeitsgruppe Luft- und Raumfahrt diskutiert. Es gibt unterschiedliche Positionen, die auch alle für sich allein gut begründbar sind. Ein abschließendes Ergebnis der Diskussion ist noch nicht in Sicht und ich bin mir auch noch nicht sicher, wie ich mich entscheiden werde.

Dr. Thomas Gambke: Ich bin sehr skeptisch gegenüber staatlich verordneten Vorgaben entsprechend ‚buy American‘ oder ‚buy European‘. Der Projektträger muss die Technologie und damit die Materialien, Geräte und Anlagen kaufen, die bestmöglich den Anforderungen genügen und im Wettbewerb das beste Kosten/Nutzenverhältnis haben. Der Schlüssel zu einem fairen Wettbewerb ist eine höhere Transparenzverpflichtung an alle Akteure. Sollte diese aber von anderen nicht eingehalten werden, ist eine Vorgabe an den Projektträger zur Entwicklung leistungsfähiger europäischer Zulieferer richtig. Am

Ende muss aber im Interesse des Projektes die Leistungsfähigkeit des Zulieferers entscheidend sein.

RC: *Deutschland hat sich vor allem zusammen mit Frankreich für die neue europäische Ariane 6 entschieden, das Parlament muss in Kürze seinen Finanzierungsanteil noch endgültig absegnen. Sehen Sie angesichts aktueller Krisen Änderungen im bisherigen Fahrplan voraus?*

Christian Freiherr von Stetten:

Die Abgeordneten von CDU/CSU und SPD haben sich in ihrem gemeinsamen Antrag mit dem Titel „Strategische Ziele für die Raumfahrt in dieser Legislaturperiode absichern“ (BT-Drucksache 18/3040) für eine Sicherung der Haushaltsmittel für die Raumfahrt ausgesprochen. Um die Vorteile der Raumfahrttechnik nutzen zu können, muss die Finanzierung von entsprechenden F+E-Projekten im Raumfahrtetat langfristig gesichert werden. Hierzu haben die beiden letzten Bundesregierungen im Rahmen der Hightech-Strategie deutliche Weichen gestellt. Und dabei muss es auch bleiben. An der Hochtechnologie sparen, hieße an der Zukunft sparen. Das wäre höchst unklug. Dennoch stehen Hightech-Großprojekte der Bundesregierung vor besonderen Herausforderungen. Denn Hightech-Projekte sind eben mit erheblichen technischen Unwägbarkeiten und Risiken verbunden, die vorab kaum zu kalkulieren sind. Je komplexer und anspruchsvoller das Projekt ist, desto schwieriger ist diese Vorhersage. Es kommt bei der Umsetzung von Hightech-Großprojekten immer wieder zu zeitlichen Verschiebungen und damit auch zu einer Verschiebung des Finanzbedarfes im Vergleich zur ursprünglichen Planung. Diese für Forschungsprojekte in Hochtechnologiebereichen typische Problemstellung führt jedoch zu Konflikten mit deren Finanzierung aus dem Bundeshaushalt. Im Haushaltsrecht wurde zwar die Möglich-

keit eingeführt, zum Jahresende nicht ausgegebene Gelder in das kommende Jahr und damit in das nächste Haushaltsgesetz zu übertragen, die sogenannte Übertragbarkeit oder Überjährigkeit, diese ist jedoch an Restriktionen gebunden. Anspruchsvolle Hightech-Großprojekte stellen deshalb im Bundeshaushalt einen Sonderfall dar, für den die bestehenden haushaltsrechtlichen Möglichkeiten des flexiblen Einsatzes der Gelder leider keine passende Lösung bieten. Da brauchen wir dringend Lösungen, um Hightech-Großprojekte der Bundesregierung, nicht nur im Bereich der Raumfahrt, sachgerecht finanzieren zu können. Wünschenswert wäre zum Beispiel eine einheitliche Ausnahmeregelung.

RC: *Angesichts der finanziellen Sonderbelastungen durch aktuelle Ereignisse ist auch eher nicht zu erwarten, dass der ESA-Ministerrat Ende des Jahres signifikant über Geld für neue Projekte verfügen kann. Welche Prioritäten würden Sie im Entscheidungsfall setzen für die Themen Ariane 6, ISS, Wissenschaft und Exploration, Entwicklungsanschub für neue Technologien?*

Christian Freiherr von Stetten:

Wichtig ist für uns, dass wir trotz der großen Ausgaben für Ariane 6 und möglicherweise eben auch für den Weiterbetrieb der Raumstation unserer Raumfahrtstrategie nicht aus den Augen verlieren: Raumfahrt muss sich an Nutzen und Bedarf orientieren. Deshalb setze ich mich stark dafür ein, die Anwendungsprogramme zu stärken, sei es das Erdbeobachtungsprogramm oder auch die ARTES-Programme in der Satellitenkommunikation. Das ist sozusagen die Pflicht. Die Exploration fremder Welten ist dagegen die Kür, hier müssen wir Abstriche machen, wenn die vorhandenen Mittel einfach nicht ausreichen. Ich setze mich aber dafür ein, dass beides möglich ist.

RC: *Die EU hat ihre kartellrechtliche Entscheidung zur Übernahme von Arianespace durch Airbus Safran Launchers - eine Grundbedingung der Industrie für ihre Zusage eines subventionsfreien Betriebes der Ariane 6 - erneut vertagt und spät auf den 12. Juli verlegt. Welche Szenarien sind aus Ihrer Sicht möglich bzw. wahrscheinlich?*

Christian Freiherr von Stetten:

Ich hoffe sehr, dass die EU-Kommission die Genehmigung erteilen wird. Eigentlich gehe ich davon aus, da dies ein wichtiger Schritt ist, um den ungehinderten, eigenständigen Zutritt Europas zum Weltall zu gewährleisten.

RC: *Herr Rehberg Sie sind stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur. Mit dem Copernicus-Programm der EU tangiert auch das BMVI die Raumfahrt. Copernicus soll operationelle Geoinformationsdienste für Umweltüberwachung und zivile Sicherheit zur Verfügung stellen. Reicht Ihnen diese europäische Version, oder brauchen wir nicht parallel etwas rein Nationales dieser Art? Vertrauen ist bekanntlich gut, aber...*

Eckhardt Rehberg: Das denke ich nicht. Copernicus ist eine gemeinsame Initiative der Europäischen Union (EU), der Europäischen Raumfahrtagentur (ESA), der Europäischen Organisation für meteorologische Satelliten (EUMETSAT) und deren Mitgliedsstaaten. Basierend auf bereits bestehenden und neuen Erdbeobachtungstechnologien soll Copernicus operationelle Geoinformationsdienste für Umwelt- und Klimaüberwachung, Früherkennung von Naturkatastrophen oder zivile Sicherheit zur Verfügung stellen. Das sind europäische Themen. Denken Sie auch an die Kosten von rund 6 Mrd. Euro, die Deutschland sonst alleine aufbringen müsste.

RC: *Wie hat sich das satellitengestützte Maut-System, das von der Toll Collect GmbH betrieben wird, bewährt? Die Fahrzeuge werden mit den sogenannten On-Board-Units via GPS, also dem amerikanischen System geortet. Ist vorgesehen, dies einmal auf das Galileo-Satellitensystem umzustellen?*

Eckhardt Rehberg: Noch sind wir in der Aufbauphase. Das US-amerikanische GPS existiert bereits seit 40 Jahren und wurde ständig weiterentwickelt. Galileo hat aber einen klaren Vorteil: Es sendet auf 4 Frequenzen mit zehn Signalen, GPS nur auf 3 Frequenzen mit 2 Signalen. Es ist genauer und zuverlässiger als GPS und hat ein höheres Innovationspotenzial. Automatisiertes Fahren soll mit Hilfe von Galileo Realität werden.

RC: *Existieren im BMVI weitere Projekte mit Raumfahrtanbindungen oder sind diese geplant?*

Eckhardt Rehberg: Ja, das BMVI legt im Bereich Luft- und Raumfahrt unter anderem ein kleineres Programm mit einem jährlichen Volumen von 1 Mio. Euro auf, mit dem Untersuchungen zum Thema sicherer Luftverkehr und lokale Umweltaspekte von Flughäfen gefördert werden. So sollen beispielsweise mit einem Projekt zur Modellierung lärm- und emissionsreduzierender Maßnahmen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs noch besser lokalisiert und reduziert werden.

Mit den Bundestagsabgeordneten sprachen Uwe Schmalig und Ute Habricht unter Mitarbeit von Dr. Franz-Peter Spaunhorst.

Fotos: Ute Habricht



Beachten Sie bitte auch künftig unseren neuen Online-Informationsservice „Politik und Wirtschaft“