

„Lange Undenkbares ist jetzt machbar“

OHB-Chef Marco Fuchs über die Rolle der Raumfahrt für den Umweltschutz und die Chancen von New Space



Marco Fuchs (59) leitet die OHB SE seit 2000. Zuvor war der Jurist einige Jahre Prokurist. Er studierte in Berlin, Hamburg und New York und arbeitete als Rechtsanwalt, bevor er im elterlichen Unternehmen anging.

Herr Fuchs, die Amerikaner schicken eine Sonde ins All, die einen Asteroiden rammen soll, es gibt Pläne für den Breitbandanschluss des Mondes, Weltraumtourismus. Was ist da los?

Marco Fuchs: Raumfahrt hat im Moment eine unglaubliche Dynamik. Es gibt viele Ideen. Dank des technischen Fortschritts sind Dinge, die lange Zeit undenkbar waren, jetzt machbar. Vor allem in Amerika wird sehr viel auch privates Geld investiert. Außerdem erkennen viel mehr Menschen den Nutzen der Raumfahrt als früher.

Übernehmen Investoren das All?

Es gibt immer noch die großen staatlichen Weltraumagenturen wie Nasa in den USA und Esa in Europa. Der große Unterschied im Vergleich zu früheren Jahrzehnten ist SpaceX von Elon Musk, Marktführer bei Raketen. Dann ist da noch Blue Origin, hinter dem Jeff Bezos von Amazon steht. Tatsächlich werden bereits seit Jahrzehnten privat Milliarden im All investiert, vor allem bei Telekom- und Fernsatsatelliten.

Aber ist Internet auf dem Mond nicht schon ein bisschen irre?

Da kann man sich fragen, ob das überhaupt kommt. Andererseits: Es wird wieder Menschen auf dem Mond geben, Forschungsstationen vergleichbar den Antarktisstationen. Außerdem ist die Zahl der Ziele begrenzt. Wir können zum Mond fliegen, zum Mars, vielleicht noch zur Venus. Dann kann man sich noch in größeren Raumschiffen aufhalten. Alles andere lässt sich in einem Menschenleben nicht sinnvoll erreichen.

Zurzeit ist der Trend New Space – kleinere Satelliten, Schwärme von Sonden, kleinere Raketen, Massenfertigung. Woran liegt das?

Im Zuge der Digitalisierung wird alles kleiner. Die Rechner sind leistungsfähiger, viele Funktionen, für die vor 20 Jahren Hardware nötig war, hat Software übernommen. Das ist vergleichbar mit Mobiltelefonen: vor 20 Jahren zum Aufklappen und Telefonieren, heute ein mobiler Computer mit Kamera, Diktiergerät, Bildschirm, Stimmgerät für eine Gitarre und und und. Bei Satelliten gibt es aber eine Grenze: Sie brauchen Solarpaneele, Antennen, Batterien, Sende- und Empfangseinheiten. Kleinere Satelliten werden nicht alles machen können, deshalb wird es die ganze Bandbreite geben, von fünf Kilo bis fünf Tonnen.

Welche Chancen bietet New Space?

Der Markt wird viel größer, es entstehen neue Geschäftsmodelle. Bei der Erdbeobachtung etwa über Kopernikus liefern staatliche Satelliten Rohdaten, aus denen Unternehmen dann gezielte Angebote etwa für die Forstwirtschaft entwickeln. Privatwirtschaftlich interessant sind vor allem Telekommunikation und das Konstellationsgeschäft, also Satellitenschwärme. Wir haben gerade den Auftrag für Spacelink gewonnen, eine Konstellation, bei der die Satelliten untereinander und mit der Erde per Laser kommunizieren. Spacelink ist ein sogenannter Backbone. Kunden mit einem eigenen Satelliten können die Kommunikationsleistungen nutzen.

Wie kann Europa mithalten?



Die OHB-Tochter RFA in Augsburg arbeitet an kleineren Raketen, die von einem Schiff in der Nordsee starten können sollen. Hier eine Illustration der ersten RFA-Rakete. FOTO: OHB

Europa steht gut da. Es gibt mit Airbus, Thales Alenia, OHB starke Firmen. Bei Satelliten, die den Nutzen stiften, sind wir in Europa Weltspitze. Bei Raketen sind wir nicht mehr so stark. Da sind wir zurückgefallen. Mit Ariane 6, die 2023 fertig sein sollte, wird sich das wieder ändern. Dass Amerika bei Raketen weit vorn ist, hat auch mit der privatwirtschaftlichen Struktur von SpaceX zu tun.

Und der illustren Persönlichkeit von Elon Musk.

Das ist der entscheidende Punkt. Niemand hat sich bei SES wegen des privaten Unternehmertums begeistert. Jetzt haben wir eine Weltraumbranche, die auch von schillernden Figuren im California Style angeführt wird. Und von immensen Ambitionen. SpaceX strebt die Besiedelung des Mars an. Das hätte

sich selbst die Nasa nicht getraut.

Die kleineren Raketen, an denen drei deutsche Firmen arbeiten, unter anderem die OHB-Tochter RFA in Augsburg, sollen von einem Schiff im äußersten Zipfel der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands in der Nordsee starten. Klingt gewagt. Das ist technisch nicht so schwierig, das ist immer schon früher gemacht worden. Die russisch-ukrainische Zenit-Rakete wurde von einer umgebauten schwimmenden Bohrplattform im Meer gestartet. Auf See gefährdet man niemanden. Und mit Ausnahme von Kasachstan starten alle Raketen in Französisch-Guayana, Florida, Kalifornien zum Meer hin.

Warum plant ein Konsortium das für Deutschland?

Zum einen: Deutschland könnte aus seinem Hoheitsgebiet Satelliten starten, ohne mit irgendwem darüber reden zu müssen. Ohne schwierige Exportlogistik, Kontrollen, Ausfuhrfragen. In einer Welt, in der schnelle Reaktionen nötig sind, ist das wichtig. Sie können dann einen Beobachtungssatelliten starten, um zum Beispiel die Hochwasserschäden im Arhrtal zu untersuchen. Zum anderen: Eine Startplattform auf einem Schiff ist mobil. Sie können überall das Gleiche liefern: Startmöglichkeiten aus der eigenen hoheitlichen Zone. Wir entwickeln in Deutschland, weil wir ein deutsches Konsortium sind.

Was erwarten Sie für 2022?

Wichtig ist im Herbst die Ministerratskonferenz bei der ESA. Da werden neue Programme im öffentlichen Sektor beschlossen. Für OHB speziell spannend ist, wie sich die neue Bundesregierung zu Raumfahrt aufstellt. Der Koalitionsvertrag war sehr gut, jetzt hoffen wir, dass das auch aktiv umgesetzt wird. Und wir planen Wachstum.

Raketen verbrennen viel fossilen Brennstoff. Brauchen wir Raumfahrt unter Klimage-sichtspunkten?

Raketen sind tatsächlich eine Klimabelastung, weil sie Verbrennungsprozesse haben. Um eine Rakete starten zu können, ist eine bestimmte Energiedichte nötig, die sich bisher nicht anders erzeugen lässt. Es wird viel geforscht. In einem ersten Schritt werden grüne Treibstoffe eingesetzt werden. Dass wir aber in nächster Zeit ohne Verbrennung starten können, ist wenig wahrscheinlich.

Also verzichten?

Man muss sich schon überlegen, wie man den Klimaaufwand im Verhältnis zum Nutzen rechtfertigt. Aber Raumfahrt ist für den Klimaschutz unersetzlich.

Wie das?

Sie müssen beim Klimaschutz aus der Phase des Verstehens und Erkennens raus in eine Phase des Handelns und Sanktionierens. Absichtserklärungen allein helfen nicht. Und um einem Land nachzuweisen, dass es zum Beispiel entgegen der eigenen Aussage doch Wald abholzt, muss man permanent und großflächig überwachen. Das geht nur mit Satelliten aus dem All. Von da aus können Sie die Erde sehen, ohne dass etwas abgedeckt, ohne dass manipuliert werden kann. Und man braucht deutlich genauere Daten als bisher.

Das geht vielleicht für Wald. Aber wie sieht es mit dem Gas CO₂ aus?

Wir bauen gerade die CO₂-Satelliten für das europäische Kopernikus-Programm, die werden den Ausstoß erkennen können. Aber nur erkennen, reicht nicht. Es muss auch drakonische Strafen geben. Die Verursacher müssen merken, dass sie womöglich ins Gefängnis müssen.

Das Gespräch führte Björn Hartmann.

Weltweit mehr als 3000 Beschäftigte

Der Raumfahrt- und Technologiekonzern OHB beschäftigt weltweit mehr als 3000 Mitarbeiter. Zuletzt setzte er mehr als eine Milliarde Euro um. Die Bremer sind seit 2001 an der Börse notiert, die Mehrheit gehört der Familie Fuchs. Sie bauen unter anderem Satelliten. OHB ist am Projekt für die europäische Ariane-Rakete beteiligt und entwickelt in einem Tochterunternehmen sogenannte Micro-launcher, kleinere Raketen für den schnellen Einsatz. In der Raumfahrt ist OHB seit 1985 tätig. Das Kürzel stand ursprünglich für Otto Hydraulik Bremen, einen Reparaturbetrieb für Marineschiffe, den Marco Fuchs' Mutter 1981 übernahm. ART

SWB schließt höhere Preise nicht aus

Nach Aus von Discount-Anbieter

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Deutschlands Netzbetreiber haben vergangene Woche dem Discount-Anbieter Stromio die Leitungen gekappt. Davon sind in Bremen und Bremerhaven 5000 Kunden betroffen. Sie erhalten nun automatisch den Strom von Bremens Energieversorger SWB und werden per Brief darüber informiert. Sollten weitere solcher Anbieter in den kommenden Wochen aufgeben, schließt das Unternehmen Preiserhöhungen nicht aus. Denn die SWB hat ihre Kalkulation bei Strom und Gas ohne die Einbeziehung einer solch schlagartig steigenden Kundenzahl gemacht.

Der Geschäftsführer der SWB-Vertriebs-GmbH, Alexander Kmita, sagte: „Die zuverlässige Versorgung und die Menschen, die sie garantieren, werden hier arg strapaziert, genauso wie die Geldbeutel der treuen Bestandskunden. Am Ende zahlt die Mehrheit für das Schnäppchenjagen einer Minderheit und den schnell verdienten Euro aufseiten der Anbieter.“

Lauf Kmita steht zu befürchten, dass weitere Discounter aufgeben und die Lieferung einstellen, wenn die Großhandelspreise weiter steigen: „Die Folge könnte sein, dass die aktuelle Preiskalkulation angesichts der fehlenden Mengen bei den Grundversorgern angepasst werden muss. Zukäufe zum jetzigen Zeitpunkt sind sehr teuer. Das würde eine neuerliche Anhebung der Preise für die Kundinnen und Kunden notwendig machen.“

Kunden sollen Zählerstand ablesen

Wesernetz und SWB bitten die betroffenen Stromio-Kunden, abzuwarten, bis sie Post erhalten, in der beschrieben ist, was sie nun tun sollen. Außerdem sollen sie den aktuellen Stand ihres Stromzählers ablesen und diesen aufbewahren. SWB und Wesernetz raten zudem, erst ab Mitte Januar telefonisch Kontakt aufzunehmen, damit die Unternehmen den möglichen Gesprächsbedarf bewältigen können.

Bereits Anfang Dezember waren im Gebiet des Netzbetreibers Wesernetz 4000 Kunden vom Liefer-Aus der Discount-Anbieter gas.de und Grünwelt Energie betroffen. Auch diese Verbraucher werden nun im Grundtarif von der SWB beliefert. Sie alle können jetzt überlegen, ob sie sich einen neuen Lieferanten suchen oder bei der SWB bleiben wollen. Wenn sie bei der SWB bleiben, sollten sie dann schauen, welches Preismodell der SWB besser zu ihrem Verbrauch passt und günstiger ist als der teurere Grundtarif.

Gewoba bekommt neue Spitze

Anja Passlack übernimmt Leitung

FOTO: HEIDMANN FOTOGRAFIE



Die neue Vorstandin der Gewoba Anja Passlack hat viele Jahre bei kommunalen Wohnungsunternehmen gearbeitet.

Bremen. Die Bremer Gewoba bekommt eine neue Spitze, wie das Wohnungsunternehmen am Dienstag mitteilte. Anja Passlack wird demnach zum Jahreswechsel Manfred Sydow in der Geschäftsleitung ablösen. Der Vorstand geht nach vielen Jahren als Unternehmenslenker in den Ruhestand. Schon bekannt war zudem, dass Christian Jaeger Mitte 2022 anstelle des langjährigen Vorstandsvorsitzenden Peter Stubbe in die Geschäftsführung eintritt.

Jaeger und Passlack werden künftig für die mehr als 40.000 Mietwohnungen in Bremen, Bremerhaven und Oldenburg verantwortlich sein. Wer dabei welche Aufgabe übernimmt? „Über die Ressortverteilung werden sich die beiden neuen Vorstandsmitglieder noch verständigen“, heißt es in der Mitteilung. Stubbe verlässt das Unternehmen Ende Juli ebenfalls altersbedingt.

Die neue Vorstandin Passlack hat Betriebswirtschaft studiert und ist seit vielen Jahren bei kommunalen Wohnungsgesellschaften tätig. Zuletzt war die heute 56-Jährige zehn Jahre alleinige Geschäftsführerin der Dessauer Wohnungsbau-Gesellschaft. Dort war sie zuständig für einen Bestand von mehr als 8000 Wohnungen. LS

Die Bahn ist zwölf Tage schneller als das Schiff

Neue Direktverbindung aus China soll Umschlag im Jade-Weser-Port in Schwung bringen

VON LENNART STOCK

Wilhelmshaven. Die neue Güterzugverbindung zwischen China und dem Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven hat im ersten halben Jahr ihres Bestehens Fahrt aufgenommen. Seit Juli sind sieben Züge mit je 22 Waggons aus dem ostchinesischen Hefei bis zum Güterverkehrszentrum des Jade-Weser-Ports gerollt, wie die Marketinggesellschaft des Hafens auf Anfrage mitteilte. Fast 1000 Container aus Fernost hätten über die Schiene so den Jade-Weser-Port 2021 erreicht. Nach Angaben der Marketinggesellschaft wurden über die Verbindung vor allem Verbrauchsgüter für die regionale Versorgung sowie für Zielorte im Hinterland transportiert, die im Hafen umgeschlagen wurden.

„Mit diesem Ergebnis sind wir sehr zufrieden, und die Perspektive für das kommende Jahr ist ermutigend, da unsere chinesischen Partner sich zum Ziel gesetzt haben, die Frequenz der Verbindung deutlich zu erhöhen“, sagte Geschäftsführer Andreas Bullwinkel. Ein Repräsentant des Hafens sei in China mit weiteren Betreibergruppen aus Mittelchina und im Süden des Landes im Gespräch. „Ziel ist der Aufbau von weiteren Bahnangeboten zwischen dem Jade-Weser-Port und China.“

Strecke von mehr als 10.000 Kilometern

Der erste Güterzug aus China erreichte den Jade-Weser-Port Mitte Juli nach mehr als 10.000 Kilometern. Es war der erste Direktzug überhaupt, der über die sogenannte Neue Seidenstraßeninitiative der

Volksrepublik nach Niedersachsen rollte. Der damals mit rund 100 Containern voller Haushaltsgeräte, Textilien und Elektroartikel beladene Zug hatte bei seiner Fahrt nach Niedersachsen Kasachstan, Russland, Belarus und Polen passiert. Betreiber der Zugverbindung ist das staatliche Hafenunternehmen Hefei International Land Port (HILP).

Aus Sicht der Jade-Weser-Port-Marketinggesellschaft soll die Zugverbindung eine Ergänzung zum Containerschiffsverkehr bieten. Vor allem für Güter, die zügig transportiert und benötigt werden, soll diese Verbindung interessant sein. Während Güter aus China Wilhelmshaven auf der Schiene nach rund 20 Tagen erreichen, dauert ein Transport nach Hafen-Angaben per Schiff bis zu 32 Tage. Inwieweit die Corona-Pandemie Ein-

fluss auf die Ladungsmengen der Züge genommen habe, sei nicht definitiv zu beantworten, sagte Bullwinkel. „Der Hafen hat jedoch mit freien Slots und flexiblen Abfertigungskapazitäten auf der Schiene einen Beitrag zur Entlastung der angespannten Lieferketten geleistet.“

Auch rund neun Jahre nach seiner Eröffnung ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen noch nicht ausgelastet und gilt als Sorgenkind unter den neun niedersächsischen Seehäfen.

Im ersten Corona-Jahr 2020 wurden in Wilhelmshaven 423.000 Standardcontainer umgeschlagen. Das entsprach im Vergleich zu 2019 einem Rückgang von 33,8 Prozent. Ausgelegt ist das Container Terminal für einen Jahresumschlag von 2,7 Millionen Standardcontainern.