

Europa braucht die Ariane – und die Ariane braucht Europa

Von Jürgen Ackermann



Die über dreißigjährige Erfolgsgeschichte der Ariane ist weltweit ohne Beispiel. Das gilt im Hinblick auf den kommerziellen wie auch auf den institutionellen Markt. Denn zum einen ist die Ariane das einzige Transportsystem, welches stetig drei Viertel seiner Kosten über kommerzielle Aufträge decken konnte. Die Staatsquote aller anderen Träger – ob in den USA, in Russland oder auch China – ist bei weitem höher: Institutionelle Starts machen in den USA rund 60 Prozent des gesamten Marktvolumens aus, in Russland rund 80 Prozent, in China rund 90 Prozent. Von diesem Vorteil profitieren die beteiligten europäischen Länder gleich zweifach: Sie verfügen über ein hoch flexibles Transportsystem – Stichwort des internationalen Sprachgebrauchs ist hier: „any mass, any orbit, anytime“ – dessen kommerziellen Einsatz sie selbst nicht mit stetig weit übersteuerten Missionen subventionieren, und sie sind und bleiben frei, ihre eigenen Interessen im Raum unabhängig von Wohlwollen und Genehmigung anderer Länder zu verfolgen.

Dies war immer die Praxis des Arianebetriebs, und sie hat sich über viele Jahrzehnte bewährt. Angesichts des enormen Konkurrenzdrucks, den andere Startdienstleister seit geraumer Zeit mit Hilfe hoher staatlicher Subventionen ihrer Heimatländer auf den Weltmarkt ausüben, hat Europa beschlossen, mit der Ariane 6 ein Nachfolgemodell zu entwickeln und schon in gut einem Jahr von heute an auf seinen Jungfernflug zu schicken. Dieses System zeichnet sich technisch durch noch weiter gesteigerte Flexibilität für institutionelle wie kommerzielle Flüge aus, wobei die Kosten um fast die Hälfte gegenüber dem Vor-

läufer Ariane 5 sinken. Damit geht das neue System auf Augenhöhe mit und stellenweise sogar unter dem tatsächlichen Preisniveau der Konkurrenz in den Markt. Dieser Markt unterliegt derzeit großen Schwankungen; insbesondere die Nachfrage im Bereich schwerer Satelliten für geostationäre Positionierung gestaltet sich im Moment verhalten. Umso wichtiger ist es also, dass in den Bereich der institutionellen Aufträge Stabilität einkehrt. Denn eine Startkapazität von bis zu zwölf Trägern pro Jahr ist die Voraussetzung für die Stabilität des niedrigen angepeilten Preisniveaus pro Start. Gerade an der Stelle jedoch sieht sich das neue System einer Gefahr ausgesetzt, die keinem anderen Träger der Welt droht. Überall unterliegt die Vergabe staatlicher Startaufträge dem Primat protektionistischer Maßnahmen – nur eben in Europa nicht. Das führt dazu, dass insbesondere hoch subventionierte amerikanische Startdienstleister den freien Zugriff auf nationale Startausschreibungen in Europa und besonders in Deutschland haben. Der kommerzielle Markt mag streckenweise schwierig sein, doch damit wird man umgehen können. Als Zeichen dieser Zuversicht hat die ArianeGroup selbst rund eine halbe Milliarde Euro in die neue Ariane 6 investiert. Kommt es aber

parallel auch noch zu Verwerfungen auf dem institutionellen Sektor, gerät das ganze System in wirtschaftliche Schiefelage. Und genau danach sieht es aus, wenn Deutschland es beispielsweise zulässt, dass der Bundeswehr-Satellit „SARah“ sowie möglicherweise auch noch weitere raumgestützte Sicherheitsprojekte der Republik mit einer Trägerrakete des amerikanischen Konkurrenzunternehmens SpaceX gestartet werden. Dies untergräbt nicht nur strategische und sicherheitspolitische Interessen des Landes, sondern auch die Existenzgrundlage des eigenen unabhängigen Zugangs zum All. Denn welchen Sinn macht es, auf Eigenständigkeit und Unabhängigkeit bei der Bereitstellung weltraumgestützter Dienste für Aufklärung, Kommunikation und Navigation wie etwa beim Galileo-System zu setzen, wenn diese Souveränität dann gleich auf der Startrampe endet? Europa braucht die institutionelle Säule für sein eigenes unabhängiges Transportsystem, denn wer oben nicht auf Augenhöhe mitreden kann, hat unten nichts zu sagen. Am Vorabend der Inbetriebnahme von Ariane 6 ist es höchste Zeit für ein klares Bekenntnis aller beteiligten Staaten Europas zur klaren Präferenz des eigenen Systems für institutionelle Weltraumtransporte.



Jens Laßmann (Standortleiter), Dirk Lanuschny (Leiter des Ariane-6-Programms MT Aerospace), Staatsrat Ekkehart Siering und Pierre Godart (CEO ArianeGroup Deutschland) legen gemeinsam den Grundstein für das neue Ariane-6-Oberstufen-Integrationszentrum in Bremen. Foto: ArianeGroup