



Cochstedt-Weltall und zurück

Ab 2011 sollen von Sachsen-Anhalts regionalem Airport Flugzeuge zahlende Gäste in den Orbit bringen

Der Flughafen Cochstedt sorgt vor allem als Millionengrab für Schlagzeilen. Ausgerechnet von dort sollen touristische Weltraumflüge angeboten werden. Ein Aprilscherz? Mitnichten, den Beteiligten ist es ernst.

Von unserem Redakteur
HENDRIK KRANERT

Cochstedt/MZ. Es sieht ein bisschen aus wie Sibirien. Eine verwaiste Landebahn, ein fensterloser Wohnblock, ein paar Birken vor wasserblauem Himmel. „Ja“, sagt Andreas Hey nachdenklich, „wir liegen mitten im Nirgendwo.“ Für die Russen, die hier einst ihre Migs in den Himmel jagten, war das ideal. Nach 1990 freilich, als aus dem Militärflugplatz Cochstedt der Airport Harz-Börde wurde, taugte die Abgeschiedenheit wenig.

Flugzeuge für Akrobaten

Daher ist wohl auch nahezu jede Investitionsankündigung der vergangenen Jahre zur Lachnummer gekommen. Bitter für Cochstedt, die nahe Gemeinde, deren Ortsname so zum Synonym für Bruchlandung und Millionengrab wurde. Und deshalb sorgte auch das „Project Enterprise“ zunächst nur für Heiterkeit: Ausflüge in den Weltraum, ausgerechnet ab Cochstedt.

Andreas Hey war daher nicht glücklich darüber, dass das Vorhaben bekannt wurde. „Ja“, sagt er, „das Projekt beinhaltet einen Spinnerei-Faktor“. Für Spinnereien aber hat er keine Zeit. Hey ist Geschäftsmann, der Geld verdienen muss. Mit Kleinflugzeugen für Luftakrobaten. Xtreme-Air heißt



Auf Basis dieser Kunstflugmaschine der Cochstedter Firma Xtreme-Air will Geschäftsführer Andreas Hey mit mehreren Partnern ab 2011 Passagiere für 20 Minuten in den Weltraum fliegen lassen. Bereits 2010 soll eine Vorläufer-Version starten, die eine Höhe von 50 Kilometer erreicht. Anhand dieser „Black Sky“ soll dann die „Enterprise“ entwickelt werden.

MZ-Foto:
Andreas Stedler

Heys Firma, die einzige, die sich bislang auf dem Flughafen niedergelassen hat. Auf Basis der Hey'schen Kunstflieger soll ein raketengetriebenes Flugzeug entwickelt werden, das als Raumschiff Ende 2011 mit fünf zahlenden Passagieren oder Wissenschaftlern in Richtung Orbit abhebt. Vater des Projekts ist der Flensburger Frank Marco Günzel. „Komischerweise

sind wir unabhängig von Space Ship One auf die Idee gekommen“, erzählt Günzel. Space Ship One war das erste Raumschiff, das für Weltraumtourismus entwickelt wurde. Nachfolgemodell Space Ship Two soll ab 2010 jährlich 500 Passagiere ins All befördern. Bei Günzel hingegen hatte alles mit der Idee angefangen, eine Trägerrakete für Micro-Satelliten zu bauen.

Günzel ist Ingenieur für die Finite Elemente Methode, mit der das Verhalten von Strukturen unter Belastung - wie beim Raumflug - berechnet wird. Er begann mit der Suche nach Partnern. Zunächst wurde er in der Schweiz fündig, beim Swiss Propulsion Laboratory. Die Firma ist nach eigenen Angaben die einzige in Europa, die staatlich unabhängig kleine Raketenantriebe baut. Nummer zwei im Boot ist die Vega GmbH aus Darmstadt, Spezialist für die Organisation und Steuerung von Satellitenmissionen im All. Vega war an der deutschen Mir-Mission beteiligt, an der Entwicklung des Kolumbus-Moduls für die ISS und des unbemannten Raumtransporters ATV. An diesem Punkt wird dann auch Skeptikern klar, dass der „Spinnerei-Faktor“ eine untergeordnete Rolle spielt.

tungen bis zum Zehnfachen der Erdanziehung (10 g) überstehen können. Bei der Enterprise sollen es beim Wiedereintritt in die dichteren Schichten der Atmosphäre jedoch maximal 5 bis 6 g sein. Das sei für Normalbürger auszuhalten. Problematischer sei vielmehr, so Hey, ein brüllend heißes Raketentriebwerk in ein Kohlefaser-Flugzeug zu montieren.

Hohe Kosten

Technische Probleme - natürlich gibt es die. „Das Projekt ist sehr ambitioniert, aber nicht illusorisch“, sagt John Lewis, Vorstandschef von Vega Deutschland. Ambitioniert ist es vor allem wegen der Kosten: Auf 70 bis 80 Millionen Euro werden diese veranschlagt. Zum Vergleich: Space Ship One soll mit 20 Millionen Dollar ausgekommen sein. Dem gegenüber stehen Kosten von einer Milliarde, die der Raumfahrtkonzert EADS Astrium für ein Weltraumtourismusprojekt veranschlagt hat.

„Das ist viel zu viel, dann kommt man nicht mehr mit den kalkulierten Ticketpreisen von 150 000 Euro zurecht“, sagt Hey. Wie dem auch sei: Project Enterprise hat das Geld noch nicht beisammen. „Die Finanzierung steht noch nicht endgültig, wir sind aber sehr optimistisch“, sagt Günzel. Am Freitag wurde nun eine Aktiengesellschaft gegründet, um Geld zu sammeln.

@ Mehr zum Projekt unter www.european-spaceturism.eu

FLÜGE INS ALL

„Großer Bedarf“

Ulrich Walter, Astronaut und Professor für Raumfahrt an der TU München, hält das Vorhaben „auf den ersten Blick für machbar“. Für die Umsetzung sei aber viel technische Erfahrung nötig, die Konkurrenz sei zudem weltweit sehr groß. Darüber hinaus sei die Nachfrage nach touristischen Weltraumflügen „riesig“. Er bezweifelt aber, dass diese ab Deutschland starten. „Ich glaube nicht, dass das Luftfahrtbundesamt den Start solcher Fluggeräte erlaubt.“ Die Amerikaner seien da viel weiter, da habe die Regierung ihre Unterstützung sofort zugesagt. „In Deutschland wird derzeit noch nicht einmal darüber nachgedacht, ob man darüber nachdenken sollte, das zu erlauben“, so Walter zur MZ.

Im Gegensatz zum traditionellen Raumflug werden bei Space Ship One/Two und Enterprise keine Umlaufbahnen angesteuert, sondern nur der Grenzbereich zwischen Erdatmo-



sphäre und All in rund 100 Kilometern Höhe erreicht. Die Fluggeräte benötigen daher deutlich weniger Energie und erreichen geringere Geschwindigkeiten (Mach 3). Aufgrund dessen ist die Rückkehr zur Erde technisch weniger problematisch, ein Hitzeschild nicht notwendig. Projekt Enterprise will ab 2010 mit einem „Black Sky“ genannten, überarbeiteten Flugzeug mit Raketenmotor erstmals bis auf 50 Kilometer fliegen, an Bord sind ein Pilot und ein Passagier. 2011 soll dann die Enterprise mit einem Piloten und vier bis fünf Passagieren zu einem zwanzigminütigen Weltraumflug starten. Flug und zweiwöchiges Training sollen rund 150 000 Euro kosten. (hk)

FLUGHAFEN

Verkauf stockt

Der Verkauf des Flughafens Cochstedt ist ins Stocken geraten. Die von Wirtschaftsminister Reiner Haseloff (CDU) bis Ende März angekündigte Vertragsunterzeichnung habe noch nicht stattgefunden, es gebe noch keinen Termin, sagte der Sprecher des Wirtschaftsministeriums, Reiner Lampe. Wann es soweit sei, könne er nicht sagen, die Verhandlungen dauerten noch an. Nach MZ-Informationen ist das Wirtschaftsministerium mit zwei Investoren im Gespräch, von denen einer aus China, der andere aus dem arabischen Raum stammen soll.

Zuvor waren mehrfach Bemühungen des Landes gescheitert, Investoren in Cochstedt anzusiedeln beziehungsweise den Flugplatz zu verkaufen. Eine Integration des Airports in die Mitteldeutsche Flughafen AG, die die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden betreibt, wurde vom Freistaat Sachsen abgelehnt. (hk)