



MARK GREENBERG / AP / DPA

Testflug des Raketen-Raumschiffs „Space Ship Two“ am 29. April 2013: Bis zum Ziel fehlen noch 79 000 Meter

RAUMFAHRT

Schriller als die Mondlandung

Bald will Richard Branson ins All aufbrechen. Doch sein Pannen-Raumschiff wird nicht fertig. Ist der Gründer von Virgin Galactic ein Hochstapler?

Im Herbst also. Dann schreibt er Raumfahrtgeschichte. Dann will sich Richard Branson, 63, der furiose Hippie-Milliardär, mit seinem Raketenraumschiff „Space Ship Two“ von New Mexico aus ins All schießen, mitsamt Tochter Holly, 32, und Sohn Sam, 28.

Die Abenteuer der ersten Weltraumfahrer-Familie sollen live und exklusiv im US-Sender NBC übertragen werden; ein Event wie ehemals die Mondlandung – nur schriller und in Farbe.

Falls die Bransons überleben, wollen kurz darauf jede Menge Promis mit Virgin Galactic zu Kurztrips in den Himmel zwischen. Justin Bieber hat schon gebucht für 250 000 Dollar, ebenso Lady Gaga, Brad Pitt und Angelina Jolie sowieso, 701 Menschen bisher.

Sobald die Stars abgefertigt sind, will Branson den Weltraum für den weniger gut betuchten Jedermann öffnen. Sogar Interkontinental-Verbindungen sollen bald möglich sein. Alle Probleme seien beherrschbar, beteuert der Brite, und in zehn Jahren werde man schon sehen, dass Virgin Galactic zur erfolgreichsten Branson-Firma überhaupt avanciert sei.

Zweifel daran sind geboten. Der charmant großmäulige Serienunternehmer hat sich mit seinem Raumschiff eindeutig übernommen. Als er Virgin Galactic 2004 gründete, versprach Branson kommerzielle Spaßflüge ins All ab 2007, sogar mehrere pro Tag. Doch seit 2008 vertröstet er seine Kundschaft wegen technischer Probleme jeweils auf das folgende Jahr.

Alle Ungeduld bändigt Branson mit jenem Enthusiasmus, zu dem nur er fähig

ist. Wie ein Sektenführer lässt er sich von Fans und Kunden bei Virgin-Messen in Kalifornien feiern. Immer wieder beschwört er, dass der historische Erstflug unmittelbar bevorstehe. Offenbar verübelt ihm niemand, dass dann aber doch nichts geschieht. In diesem Herbst wird es wohl nicht anders sein.

Bransons Irrtum bestand in der Annahme, dass er auf eine erprobte Technik setzte: Der legendäre Flugzeugkonstrukteur Burt Rutan gewann 2004 den „X-Preis“ (zehn Millionen Dollar), weil er ein Raumschiff gebaut hatte, das von seinem Mutterflieger in 14 000 Meter Höhe ausklinken und per Raketenantrieb in über 100 Kilometer Höhe aufsteigen konnte. Damit hatte es definitionsgemäß die unterste Etage des Weltraums erreicht. Dieses Vehikel – „Space Ship One“ – wollte Branson mitsamt dem dazugehörigen Trägerflugzeug „White Knight One“ einfach vergrößern, um damit zwei Piloten und sechs Passagiere für einige Minuten ins All befördern zu können. Fertig.

Die Idee war naheliegend, aber falsch. Der Experimentalfleger von damals ist zu gefährlich und zu unbequem für Kunden wie Angelina Jolie. Ein sichereres Gefährt erfordert komplexere Systeme und damit ein höheres Gewicht. Mehr Gewicht wiederum macht einen stärkeren Raketenantrieb notwendig, und der ist nicht zu haben ohne einen größeren Tank, der die Gewichtsprobleme noch potenziert.

Rund 200 Ingenieure und Techniker rackern sich in Kaliforniens Mojave-Wüste an diesem Problem ab. Ihr Alltag besteht aus Rückschlägen. 2007 kam es bei einem Raketentest sogar zu einer Explosion, bei der drei Menschen starben.

Der Antrieb bleibt die größte Sorge der Ingenieure. Bisher, so behauptet der britische Investigativ-Autor Tom Bower in einem neuen Buch („Branson: Behind the Mask“), verfüge die Firma des Milliardärs nur über schwachbrüstige Vorläufer des notwendigen Raketenmotors. Das Dementi von Virgin Galactic kam prompt, fiel aber verhalten aus.

Die Testpiloten kennen ihr Gefährt bislang kaum. Nur im Gleitflug haben sie nennenswerte Erfahrung sammeln können. Dreimal erst haben sie im Flug das Triebwerk gezündet. Beim erfolgreichsten Versuch am 10. Januar hat es immerhin 20 Sekunden gefeuert.

Das reichte, um „Space Ship Two“, schneller als der Schall, von rund 14 000 Metern auf über 21 000 Meter zu hieven, was Bransons PR-Strategen als Erfolg feierten. Bis zum Ziel fehlen aber noch ganze 79 000 Meter und weitere 40 Sekunden Brennzeit. Wenig deutet darauf hin, dass die Ingenieure wüssten, wie sie diese Strecke bewältigen sollen.

Neben technischen Problemen wird Virgin Galactic von Personalschwund geplagt. Erst im Dezember hat der Antriebschef sein Büro geräumt, der Sicherheitschef ist auf dem Sprung, ein neuer Finanzchef hat jetzt im Februar angefangen. Und auch Oberkonstrukteur Rutan ist weg. Er hat sich unvollendeter Dinge zur Ruhe gesetzt, weit weg in Idaho.

Ursprünglich wollte Branson den Weltraum für rund 100 Millionen Dollar erobern. Jetzt sei er bei mehr als 400 Millionen angekommen, räumt der Virgin-Gründer ein. Autor Bower hingegen tippt auf über 900 Millionen Dollar. Mehr als ein Drittel davon stammt von In-

vestoren aus Abu Dhabi, die sich von Branson einen Weltraumflughafen erhoffen.

New Mexico hat schon so einen „Spaceport“, ein quallenartiges Wunderwerk aus Stahl und Glas im Nirgendwo, das so leer steht wie der Berliner Pannen-Airport BER. Mehr als 210 Millionen Dollar haben die Steuerzahler des Bundesstaats dafür hingelegt in dem Wunsch nach recht viel Branson-Glamour.

Für 2014 ist da aber nicht mehr viel zu erwarten. Doch 2015, so dürfte Richard Branson bald säuseln, steht der historische Erstflug unmittelbar bevor. Wirklich.

MARCO EVERS



VALERIE KUPERS / PICTURE ALLIANCE / DPA

Virgin-Gründer Branson Kundschaft vertröstet

Video: Bransons „Space Ship Two“ beim Testflug



spiegel.de/app102014branson
oder in der App DER SPIEGEL