



Dr. Dr. Rainer Zitelmann
ist Bestseller-Autor,
Historiker, Soziologe und
Millionär. Erstmals schrieb
er ein Buch zur komplexen
Thematik Raumfahrt.
Wir sprachen mit ihm über
Inhalte und Grundsätze.

RAINER
ZITELMANN

WELTRAUM- KAPITA- LISMUS

Mit einem
Vorwort von
Georg Kofler

Grund und Boden im Weltraum

Ein Gespräch mit Dr. Dr. Rainer Zitelmann zu seinem neuesten Buch „Weltraumkapitalismus“



Dr. Dr. Rainer Zitelmann. Foto: Privat

RC: Herr Dr. Dr. Zitelmann, Sie sind seit vielen Jahren u.a. auch ein erfolgreicher Buchautor. Nun haben Sie sich erstmals dem Thema Weltraum zugewandt. Wie kam es zu dieser Idee?

Dr. Dr. Zitelmann: Ich habe mich schon als Kind für Raumfahrt interessiert: Mit 11 Jahren gründete ich eine Zeitung, die „Galaktische Zeitung“ und einen Astronautenclub. Dass mein Interesse jetzt wieder neu aufgeflammt ist, liegt an der Entwicklung der privaten Raumfahrt, die mich fasziniert. Ich wollte verstehen, warum private Raumfahrtunternehmen so viel erfolgreicher sind als Staatliche.

RC: Weltraumkapitalismus lautet Ihr Buchtitel. Seit wann existiert dieser Begriff beziehungsweise wie entstand er und wie definieren Sie ihn?

Dr. Dr. Zitelmann: Entstanden ist der Begriff bei einem Abendessen: Professor Hans-Werner Sinn, wohl Deutschlands bekanntester Ökonom, hatte mich zu einem Vortrag in München eingeladen und danach zum Abendessen. Wir sprachen dabei über mein neues Buch, für das ich noch einen Titel suchte. Er hatte die Idee: „Nen-

nen Sie es Weltraumkapitalismus, das trifft es am besten“. Mit dem Begriff beschreibe ich einerseits einen Zustand, dass nämlich die Raumfahrt in den USA heute überwiegend nicht mehr staatlich, sondern privat ist. Ich beschreibe aber auch eine Vision einer Zukunft im Weltraum, in der Privateigentum (auch an Grund und Boden) die zentrale Rolle spielt.

RC: Welche weltraumkapitalistischen Infrastrukturen im Kosmos würden Sie neben Starlink nennen?

Dr. Dr. Zitelmann: Die Launch-Industrie und die Satellitenindustrie sind heute überwiegend privat, jedenfalls in den USA. In Zukunft, so meine These, muss diese Privatisierung noch viel weiter gehen und vor allem die Eigentumsfrage einschließen.

RC: Inwieweit sind monopolistische Strukturen Bestandteil des Weltraumkapitalismus?

Dr. Dr. Zitelmann: In manchen Bereichen ist SpaceX heute ein Monopolist, was im ökonomischen Sinn keineswegs eine 100-prozentige Marktbeherrschung bedeutet, aber doch einen Mangel an Konkurrenz, so dass Preise diktiert werden können. Man sieht das deutlich bei den Startkosten, wo SpaceX wegen seiner Marktstellung ein Mehrfaches der Selbstkosten verlangen kann und auch verlangt. Eine andere negative Auswirkung von Monopolstellungen, dass nämlich ein Unternehmen behäbig wird und weniger innovativ ist, trifft für SpaceX in keiner Weise zu. Musk ist unglaublich schnell – dazu muss ihn keine Konkurrenz antreiben, sondern er kämpft gegen die Zeit, weil er noch in seiner Lebensspanne mit der Besiedlung des Mars beginnen will. Das SpaceX-Monopol ist positiv und negativ zugleich. Wenn es darum geht, völlig neue Produkte und Märkte zu entwickeln, was Musk getan hat, dann

bedeutet dies ganz andere Risiken und Erfordernisse als das Agieren in etablierten Märkten. Dieses erhöhte Risiko gehen Unternehmer am ehesten dann ein, wenn die Aussicht auf – zumindest vorübergehende – Monopolgewinne deutlich oberhalb der normalen Gewinnspannen lockt. Aber die Erfahrung zeigt, das zeige ich in meinem Buch „Die 10 Irrtümer der Antikapitalisten“, dass alle Monopole auf dem Höhepunkt ihrer Macht in der Dauerhaftigkeit weit überschätzt werden, weil sie mittel- und langfristig durch Innovation und Wettbewerb zerstört werden. Auch das gehört zum Weltraumkapitalismus.

RC: In Ihrem Buch sprechen Sie sich für eine „Weltraumforschung ohne Staat“ aus. Trotzdem muss der Staat Rahmenbedingungen für private Investitionen setzen. Die aktuelle Raumfahrtstrategie der Bundesregierung stammt aus dem Jahr 2024, hebt in Sachen Wirtschaft und Märkte auf den Dienstleistungssektor ab. Inzwischen haben wir immerhin ein Raumfahrtministerium, das mehrfach angekündigte nationale Raumfahrtgesetz lässt jedoch auf sich warten. Welche Forderungen stellen Sie an die Bundesregierung im Hinblick auf die Absicherung komplexer privater Investitionen in den Zukunftsmarkt Weltraum?

Dr. Dr. Zitelmann: „Weltraumforschung ohne Staat“ ist die Überschrift eines Kapitels in meinem Buch, in dem ich mich auf die Forschungen des ehemaligen NASA-Chefökonomens MacDonald beziehe. Die zeigen, dass die Erforschung des Weltraums in Amerika nicht nur über Jahrzehnte, sondern über Jahrhunderte hinweg erhebliche gesellschaftliche Ressourcen mobilisiert hat; dass private Finanzierung eine treibende Kraft in diesem Sektor war; und dass die Finanzierung von Raumfahrtprojekten, deren Kosten mit denen kleiner unbemannter Raumfahrzeuge vergleichbar sind, während des gesamten langen Zeitalters der Weltraumforschung relativ häufig war. Ab 1830 gab es über etwa vier Jahrzehnte ein regelrechtes „American Observatory Movement“. Diese Bewegung wurde überwiegend nicht

vom Staat, sondern privat finanziert. Das war bei Vermögenden regelrecht Mode: Von den 40 reichsten Männern in Boston war zum Beispiel fast jeder zweite Spender für das Harvard College Observatory. Auch Robert Goddard finanzierte sich überwiegend privat und nicht staatlich. Das zeigt: Es kann auch privat gehen, wobei ich nicht ganz gegen staatliche Raumfahrt bin. Von dem deutschen Raumfahrtgesetz erwarte ich nichts. Deutschland und Europa machen die gleichen Fehler, die die USA in der Ära des Space Shuttle gemacht haben.

RC: *Ist aus der staatlichen Überregulierung die Alternative die absolute Unterregulierung? Beispiel Starlink und die Vermüllung der Umlaufbahnen. Wer sollte hier regulierend eingreifen?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ich bin auch nicht ganz gegen Regulierung, aber die Erfahrung zeigt, dass der Staat, wenn er einmal anfängt zu regulieren, es fast stets übertreibt und dann noch das Falsche reguliert. Weltraummüll ist ein ernstes Problem, aber auch hier gibt es private Lösungen, etwa das gezielte Einfangen alter Satelliten mit Robotern, Netzen oder magnetischen Andocksystemen, wie bei Unternehmen wie Astroscale oder ClearSpace. Daneben gibt es Konzepte zur Müllvermeidung: Starlink-Satelliten fliegen in relativ niedrigen Umlaufbahnen, besitzen eigene Antriebe zum kontrollierten Verglühen am Lebensende und können automatisch Ausweichmanöver durchführen. Dadurch entsteht ein neues kommerzielles Feld, in dem spezialisierte Firmen künftig aktive „Aufräumdienste“ im Orbit anbieten könnten, während große Betreiber versuchen, gar nicht erst langfristigen Schrott entstehen zu lassen. Auch hier ist der größte Übeltäter aber der Staat: China zerstörte 2007 in einem Anti-Satelliten-Test einen eigenen Wettersatelliten, wodurch tausende Trümmerteile entstanden, die bis heute ein Risiko darstellen. Russland schoss 2021 ebenfalls einen ausgedienten Satelliten ab und erzeugte eine Trümmerwolke, die sogar die Besatzung der ISS zeitweise in Sicherheit bringen ließ. Solche

staatlichen Militäraktionen haben den Orbit weit stärker vermüllt als kommerzielle Aktivitäten privater Unternehmen.

RC: *Einige Experten sind der Meinung, dass Europas Raumfahrt von Evaluierung und Regulierung zerfressen wird. Wie ist Ihre Meinung dazu?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ja, das ist leider in allen Bereichen so. Deshalb liegt Europa auch fast überall, etwa bei der KI, so weit zurück. Auch in den USA und China gibt es zu viel Regulierung, aber wir Europäer sind da die Weltmeister. Und deshalb sind wir es in vielen anderen Bereichen nicht.

RC: *Wie bewerten Sie den Zustand, dass sich Europa mit ESA und EUSPA quasi zwei Raumfahrtorganisationen leistet?*

Dr. Dr. Zitelmann: Europa leistet sich mit ESA und EUSPA eine institutionelle Doppelstruktur, die historisch gewachsen, aber nicht effizient ist. Während die ESA vor allem Technikentwicklung und Missionen verantwortet, übernimmt EUSPA operative Programme wie Galileo oder Copernicus – was zu Überschneidungen, komplexen Zuständigkeiten und langsameren Entscheidungen führt. Im Vergleich dazu bündelt die NASA Entwicklung, Betrieb und strategische Steuerung weitgehend in einer Organisation. Europas Modell spiegelt stärker politische Kompromisse zwischen Mitgliedstaaten wider als eine auf Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtete Raumfahrtstrategie.

RC: *Welche Position haben Sie zum Thema Militär-Industriekomplex in Luft- und Raumfahrt als Element des Weltraumkapitalismus?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ich bin generell sehr kritisch, was die Verflechtung von Staat und privaten Unternehmen anlangt. Der Staat als Kunde von privaten Unternehmen – okay. Aber eine enge Kooperation von Politik und Wirtschaft ist immer das Einfallstor für Korruption und Ineffizienz.

RC: *Wer die wirtschaftliche Entwicklung von SpaceX seit 2019 nachvollziehen will, landet in der Regel beim*

Thema Elon Musk als reichster Mann der Welt und Aktienpreisen. Daten wie Umsatz (revenue), Gewinn (profit), Anlagevermögen (assets) oder Mitarbeiterzahlen (employees) von SpaceX liegen in Datenbanken hinter irgendwelchen Bezahlschranken. Haben Sie einen Tipp, wo man diese SpaceX-Kennziffern für die Jahre 2019-2025 findet?

Dr. Dr. Zitelmann: Das liegt daran, dass SpaceX heute noch kein börsennotiertes Unternehmen ist. Aber das wird sich ändern, wenn SpaceX an die Börse geht, haben Sie transparent alle Daten. Im Vorfeld zu diesem IPO sind einige sehr aufschlussreiche Daten bekannt geworden, die Sie zum Beispiel hier finden: <https://www.reuters.com/business/finance/spacex-generated-about-8-billion-profit-last-year-ahead-ipo-sources-say-2026-01-30/>



SpaceX-Daten

Danach hat SpaceX mit etwa 15 bis 16 Mrd. Dollar Umsatz acht Mrd. Dollar Gewinn gemacht – eine gigantische Umsatzrendite. Was die Mitarbeiterzahl anlangt, so sind es etwa 18.000.

RC: *Könnte der Weltraumvertrag von 1967 für die Rohstoffgewinnung auf anderen Himmelskörpern (Mond, Asteroiden, Mars) hinderlich sein?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ich finde es gut, dass der Weltraumvertrag es verbietet, dass Staaten sich Himmelskörper oder Grund und Boden auf Himmelskörpern aneignen. Nicht gut ist, dass der Vertrag unklar bleibt, ob das auch privaten Unternehmen oder Personen verboten ist. Die Weltraumjuristen vertreten dazu unterschiedliche Meinungen und ich stelle diese Diskussion in meinem Buch ausführlich dar. Ich bin sicher, dass sich die Pläne von Musk zur Kolonisierung des Mars nicht mit Steuergeldern finanzieren lassen. Das geht nur privat. Und warum sollte auf dem Mars und dem Mond etwas funktionieren, was auf der Erde in 100 Jahren mehr als zwei Dutzend Mal gescheitert ist, nämlich eine Wirtschaftsordnung ohne Privateigentum? Als Wernher von Braun direkt nach der Mondlandung gefragt

wurde, was denn die Prioritäten in der Raumfahrt in den nächsten Jahren sein sollten, antwortete er: „Jetzt müssen wir zeigen, dass die Raumfahrt für die Menschen auf der Erde nützlich, ja sogar gewinnbringend ist. Unsere Weltraumprojekte sollten jetzt anfangen, sich bezahlt zu machen.“ Er hatte damit Recht.

RC: *Wo sind die Chancen für die KLEINEN gegenüber den GROSSEN (Monopolisten)?*

Dr. Dr. Zitelmann: SpaceX befördert im Rahmen sogenannter Rideshare- und Bandwagon-Missionen eine Menge Satelliten ins All, manche davon werden jedoch auf anderen Bahnen ausgesetzt als dort, wo sie wirklich gebraucht werden. Mit solchen Rideshare-Programmen können kleinere Anbieter ihre Satelliten zusammen mit anderen ins All bringen, haben aber wenige Möglichkeiten zu bestimmen, wo sie genau ausgesetzt werden. Dies haben Unternehmen erkannt, die sogenannte Mikro-launcher herstellen, also kleinere Raketen, die Satelliten genau zu dem Zeitpunkt und dort absetzen, wo der Kunde es will. Natürlich sind die teu-

rer als SpaceX, aber ein Taxi, das Sie zu Hause abholt, wann Sie wollen und genau dorthin bringt, wo Sie wollen, kostet ja auch mehr als ein Bus. Dass kleinere Unternehmen eine Chance haben, zeigt die Firma Rocket Lab des Neuseeländers Peter Beck, die im vergangenen Jahr fast drei Mal so viele erfolgreiche Raketenstarts durchgeführt hat wie Europa. Im Übrigen mache ich mir über private Monopole weniger Gedanken als über Staatsmonopole, denn die historische Erfahrung zeigt, dass private Monopole nach einer Zeit durch Konkurrenz und Innovation geknackt wurden. 2019 schrieb der Ökonom Tyler Cowen in seinem Buch „Big Business“, dass unter anderem folgende Firmen in den vergangenen Jahrzehnten in den USA als Monopole kritisiert wurden: Kodak, IBM, Microsoft, Palm, BlackBerry, Yahoo, AOL, Digital Equipment Corporation (DEC), General Motors und Ford. Auf dieser Liste ist nur Microsoft als dominantes Monopolunternehmen stehen geblieben. Ich habe darüber ein ganzes Kapitel in meinem Buch „Die 10 Irrtümer der Antikapitalisten“ geschrieben.

RC: *Korruption existiert nicht nur in totalitären Staaten, es ist auch ein Phänomen des Kapitalismus. Warum fällt dieses Wort in ihrem Buch kein einziges Mal?*

Dr. Dr. Zitelmann: Korruption ist überall dort und dann ein Thema, wenn die Politik zu viel Macht hat und es zu wenig wirtschaftliche Freiheit gibt. Das zeigt der Vergleich des Corruption Perceptions Index CPI von Transparency International mit dem Index of Economic Freedom. Die Länder mit der geringsten Korruption sind Länder mit einem hohen Grad an wirtschaftlicher Freiheit, so wie etwa Schweden. Von den 10 Ländern mit der geringsten Korruption befinden sich ausnahmslos alle in den Kategorien „free“ oder „mostly free“ im Index der wirtschaftlichen Freiheit. Umgekehrt: Länder, die unter den letzten zehn im Korruptionsindex ranken, sind zugleich Länder, die wirtschaftlich unfrei sind, so etwa Nordkorea (Platz 170 im Korruptionsindex, Platz 178 im Index der wirtschaftlichen Freiheit) oder Venezuela (Platz 176 im Korruptionsindex, Platz 177 im Index der wirtschaftlichen Freiheit). Je stärker der Staat in das wirtschaftliche Leben



Der Weltraumbergbau ist in dem Buch ein wichtiges Thema. Diese Veranschaulichung wurde KI-generiert.

eingreift, umso mehr Möglichkeiten zur Bestechung von Regierungsbeamten gibt es. Wer unethischen oder gar kriminellen Einfluss von Reichen auf die Politik begrenzen will, sollte sich also nicht für mehr, sondern für weniger Staat einsetzen.

RC: *Sie sehen im Space Shuttle eine politisch indizierte wirtschaftliche Fehlentwicklung. Hat sich die Sowjetunion mit ihrer eigenen Buran-Entwicklung davon in die Irre leiten lassen?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ja. Die Sowjetunion hat das Buran-Programm weniger aus ökonomischer oder technologischer Notwendigkeit gestartet, sondern vor allem als strategische Reaktion auf das amerikanische Space Shuttle. Man befürchtete militärische Anwendungen und wollte aus Prestige- und Sicherheitsgründen nicht zurückfallen. Dadurch wurde ein extrem teures und komplexes System entwickelt, das kaum eigenständige wirtschaftliche Logik hatte und letztlich nur einmal flog. In diesem Sinne war Buran ähnlich wie das Shuttle ein politisch getriebenes Großprojekt, das enorme Ressourcen band, ohne eine tragfähige kommerzielle Perspektive zu bieten.

RC: *Warum ist es den USA nach dem tragischen Shuttle-Unglück 1986 nicht gelungen, eine neue Trägerrakete zu entwickeln? Dies wäre doch eine richtige Entscheidung gewesen, um sich nicht von den Russen abhängig zu machen. Warum traten keine privaten Unternehmen in diese Lücke?*

Dr. Dr. Zitelmann: Das staatliche Space Shuttle-Programm hat lange die Entwicklung einer privaten Raketenindustrie verhindert. Der Historiker Matthew H. Hersch, der ein viel beachtetes Buch über das Space Shuttle geschrieben hat („Dark Star: A New History of the Space Shuttle“) schreibt dort: „Anstatt den Weltraum zu erforschen, ersetzte die NASA den noch in den Kinderschuhen steckenden freien Markt für Startdienste durch einen einzigen staatlichen Anbieter, der teure, unzuverlässige Raketen von wichtigen Rüstungsunternehmen kauft, die von politischen Entscheidungsträgern ausgewählt wurden, um dann

die Flüge für bevorzugte Nutzer unterhalb der Kostendeckung anzubieten, wodurch der Wettbewerbsdruck, der zu einer Verbesserung der Technologie hätte führen können, zunichte gemacht wurde.“ Die NASA schrieb den Unternehmen bis ins Detail vor, wie ihre Raketen gebaut werden sollten, so dass die Unternehmen eigentlich nur noch ausführende Organe einer staatlichen Behörde waren. Damit beraubte sich der Staat selbst der Kreativität der vielen Fachleute in den privaten Unternehmen. Das COTS-Programm der NASA war dann ein verzweifelter Versuch, nach dem Scheitern des Space Shuttle und aller Versuche, auf bisherige Weise einen Ersatz für die Raumfähre zu schaffen, neue Wege zu gehen. Die NASA ging jetzt dazu über, nicht mehr Raketen zu bestellen und produzieren zu lassen, sondern Leistungen einzukaufen, also zum Beispiel den Transport von Frachtgut oder Menschen zur ISS und zurück. Das war dann ein Riesenerfolg. Wir sollten als Europäer davon lernen, was funktioniert hat und was nicht.

RC: *In diesem Jahr gedenken wir des 100. Jahrestags des Starts der ersten Flüssigkeitsrakete von Robert Goddard. In ihrem Buch führen Sie ihn als ein Beispiel des staatlichen Versagens in der Raumfahrtentwicklung an. Dieses Desinteresse lässt sich in dieser Zeit auch in anderen Ländern, wie Deutschland, Frankreich oder Großbritannien festmachen. Ist das nicht eher dem Unverständnis des Militärs an neuen Technologien geschuldet? Einzig in der Sowjetunion erkannte Marschall Tschatschewski den strategischen Wert der Raketentechnik und gründete 1933 das „Institut zur Untersuchung reaktiver Prozesse“, was aber durch stalinistische Schauprozesse 1937 wieder zerschlagen wurde.*

Dr. Dr. Zitelmann: Toll, dass Sie an Goddard erinnern. Zum 16. März 2026 werde ich einen Artikel im Wall Street Journal zum Gedenken an diesen wichtigen Tag schreiben. Die wahren Innovationen kommen meist nicht vom Militär oder vom Staat, sondern von privaten Unternehmen. Das gilt schon für die Geschichte der Luft-

fahrt. Die Wrights, die amerikanischen Pioniere des Motorflugzeugs, hatten als Privatleute weniger als 1.000 Dollar – heute wären das 38.000 Dollar – zur Verfügung, während dem Universitätsprofessor Langley 73.000 Dollar – das wären heute 2,8 Millionen Dollar – zur Verfügung standen, mehr als zwei Drittel kamen von der US Army. Und die Wrights hatten das Glück, dass es damals keine staatliche Behörde gab, die ihnen mit engmaschigen Vorschriften und Regulierungen vorschrieb, wie sie ihr Flugzeug bauen und betreiben sollten. George Nield, viele Jahre selbst bei der amerikanischen Federal Aviation Administration FAA verantwortlich für die Regulierung der kommerziellen Raumfahrt, meinte in einem Interview: „Ich glaube, der Unterschied besteht darin, dass der Staat das Flugzeug der Gebrüder Wright nicht entworfen, gebaut, besessen und betrieben hat. Stellen Sie sich vor, wie sich die Luftfahrt entwickelt hätte, wenn das der Fall gewesen wäre! Genau mit so einer Situation hatten wir es in den frühen Jahren der Raumfahrt zu tun.“

RC: *Prof. Robert Schmucker aus München antwortete bei einer unserer Veranstaltungen auf die Frage, wann wir zum Mars fliegen würden: Nie, was sollen wir da. Ja, warum sollten wir? Oder sehen Sie den Mars als Geschäftsmodell?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ich denke, das haben auch die meisten unserer Vorfahren vor 70.000 Jahren gesagt, als sich die ersten Menschen aus Afrika fortbewegten, um schließlich andere Länder und Kontinente zu entdecken: „Was sollen wir da?“ Und es gab auch Leute, die behaupteten, wir würden nie zum Mond fliegen und fragten, was wir denn da wollten. Der britische Bergsteiger George Leigh Mallory antwortete „Because it's there.“ („Weil er da ist.“), als man ihn 1923 fragte, warum er den Mount Everest besteigen wolle. Mein Lieblingszitat ist aber „Die Erde ist die Wiege der Menschheit, aber man kann nicht ewig in der Wiege bleiben.“ Er stammt von dem genialen Konstantin Tsiolkovsky (1857–1935), dem russischen Theoretiker der

Raumfahrt. Meine Antwort, warum wir zum Mars sollten: In kosmischen Dimensionen gibt es menschliches Leben erst seit einer Mikrosekunde. Es wäre schade, wenn es erlischt, etwa weil ein Asteroid das Leben auf der Erde zerstört. Schon das allein ist ein Grund, warum wir die Menschheit zu einer multiplanetaren Spezies machen sollten, wie das Elon Musk formuliert.

RC: *Wird die Zukunft geprägt sein von Exploration ohne Hemmung? Fortsetzung des Raubbaues an der Natur? Erschaffung einer Parallelwelt für Auserwählte?*

Die französische Chansonette Camille bringt die Situation dort in ihrem Lied „Mars is no Fun“ auf den Punkt: You can't go to the beach not enough water you can't open the window there's no air outside the bungalow they didn't mention it on the brochure.

Dr. Dr. Zitelmann: Alles, was Camille sagt, stimmt. Ja, sogar in der Antarktis herrschen viel lebensfreundlichere Bedingungen, vergleicht man sie mit dem Mars. Und niemand wird sie oder jemand anderes jemals zwingen, zum Mars zu fliegen. Im besten Fall werden auf dem Mars Siedlungen von Pionieren entstehen, wie sie Robert Zubrin in seinen Büchern beschreibt. Ich empfehle sehr, diese faszinierenden Bücher zu lesen, leider gibt es sie nicht in deutscher Sprache. Ich fasse aber die wesentlichen Befunde in meinem Mars-Kapitel zusammen. Mehr will ich nicht verraten, ich möchte ja, dass noch Leute mein Buch lesen und nicht nach diesem schönen Interview sagen, jetzt hätten sie alle Antworten. ☺

RC: *Im China-Kapitel zitieren Sie sehr oft Blaine Curcio. Waren Sie denn selbst schon in China? Wenn ja, wo und warum?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ja, ich war in vielen großen Städten in China, 2018 und 2019. Meine Bücher sind in China extrem erfolgreich, ich habe dort Vorträge gehalten. Leider können nicht alle meine Bücher dort erscheinen, die Bücher über den Kapitalismus würden nicht durch die Zensur kommen. Aber ich stehe derzeit in Ver-

tragsverhandlungen mit einem der größten chinesischen Verlage, der Interesse an meinem Buch „Welt-raumkapitalismus“ bekundet hat. Ich habe in China den Ökonom Weiying Zhang kennengelernt, der an der Peking-Universität lehrt. Er hat mir zu meinem Buch geschrieben: „Welt-raumkapitalismus ist kosteneffizienter und innovativer als Weltraumetatismus. Er ist der einzige Weg, auf dem die Menschheit jemals den Mars besiedeln oder Asteroiden abbauen kann. Was der Raumfahrtsektor am dringendsten braucht, ist eine umfassende, entschlossene Deregulierung und nicht noch mehr Regulierung.“

RC: *China ist sehr darauf bedacht, privat und staatlich auszubalancieren. Werden private Unternehmen zu groß, interveniert der Staat.*

Sie schreiben selbst, dass "der Schwerpunkt Chinas bei der staatlichen Raumfahrt liegt" und Sie führen das Beispiel von Jack Ma an. Ist nicht davon auszugehen, dass der Schwerpunkt beim Staat bleiben wird, zumal gerade die Raumfahrt hochpolitische Bereiche von Geopolitik, Verteidigung und Hochtechnologie vereint?

Dr. Dr. Zitelmann: Die Chinesen haben gesehen, dass der Durchbruch für die Raumfahrt in den USA von privaten Unternehmen wie SpaceX kam. Deshalb waren sie so klug, auch private Unternehmen zuzulassen. Diese Entwicklung ist noch relativ jung, und bemerkenswert ist, dass sie ausgerechnet von Xi Jinping eingeleitet wurde, der ja ansonsten die Entwicklung wieder teilweise zurückgedreht hat, also mehr Staat als Markt. Immerhin gibt es heute über 400 private Raumfahrtunternehmen in China. Und China wird nur dann erfolgreich sein, wenn es privaten Unternehmern noch mehr Freiheit gibt.

RC: *Es gibt Experten, die der Meinung sind, dass sich Russland mit dem Ukraine-Krieg auch in der Raumfahrt 40 Jahre zurückgebombt hat. Wie sehen Sie die Zukunft der russischen Raumfahrt?*

Dr. Dr. Zitelmann: Der Ukraine-Krieg ist in der Tat nicht nur eine Katastrophe

für die Ukraine, sondern auch für Russland. Russland, das ja in den 50er Jahren die Nase vorne hatte, hat meiner Meinung nach keine Zukunft im All, solange dort die Putin-Kleptokratie herrscht. Das ist schade, weil die Russen sehr Weltraum-affin sind und einer der von mir am meisten bewunderten Visionäre, der bereits erwähnte Konstantin Tsiolkovsky, Russe war.

RC: *Noch eine philosophische Frage. Nach neuesten Erkenntnissen verfestigen sich die Indizien, dass die gesamte reale Welt nur eine Simulation ist auf rund 40 %. Danach würde weder das Sein das Bewusstsein (Materialismus) noch das Bewusstsein das Sein (Idealismus) bestimmen. Alle Werte bekämen eine völlig neue Bedeutung. Wenn alles nur Fassade und Bluff ist, ist dann nicht auch alles sinnlos?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ich gebe zu, dass ich mich mit diesen Themen bislang nicht befasst habe, daher kann ich nichts dazu sagen, was die Leser klüger machen würde.

RC: *Da sich in Ihrem Buch alles um den Kapitalismus dreht sei die simple Frage gestattet. Braucht der Kapitalismus überhaupt Raumfahrt und Weltraumforschung?*

Dr. Dr. Zitelmann: Vor allem ist es umgekehrt: Die Raumfahrt braucht den Kapitalismus. Kapitalismus ist kein starres System. Werner Plumpes umfangreiche Monografie über die Historie des Kapitalismus trägt den gelungenen Untertitel "die Geschichte einer andauernden Revolution". Und genau damit trifft er das Wesen des Kapitalismus. Die kapitalistische Welt-raumrevolution hat erst begonnen, und sie wird manches bringen, was wir heute schon ahnen, so etwa Rechenzentren im All. Und vor allem vieles, was wir noch nicht ahnen.

RC: *Wird der literarische Ausflug in den Weltraum eine Eintagsfliege bleiben oder planen Sie weitere entsprechende Aktivitäten?*

Dr. Dr. Zitelmann: Ich kann mir gut vorstellen, ein weiteres Buch zu diesem Thema zu schreiben und auch Artikel

in den Medien, für die ich regelmäßig Artikel schreibe. Die Entwicklung geht ja weiter und da wird es in einigen Jahren sicherlich Neues geben, von dem ich glaube, dass es analysiert oder gesagt werden muss. Ich denke, dass die große Zeit der Space Economy noch vor uns liegt, und das würde ich gerne begleiten. Aber zu einem Buch gehört vor allem zunächst eine Idee: Ich will nicht einfach Dinge schreiben, die man woanders auch schon findet. Ich habe mit „2075“ auch einen Science Fiction-Roman geschrieben. Also sowohl im Bereich Sachbuch als auch SF hoffe ich, dass mir in den kommenden Jahren gute Ideen kommen werden.

RC: *Apropos Ausflug: Würde Sie nicht auch ein Trip in den Weltraum reizen?*

Dr. Dr. Zitelmann: Für einen Flug mit Blue Origin hätte ich schon das Geld, aber einige Hunderttausend Dollar für ein paar Minuten Schwerelosigkeit auszugeben? Wenn man denkt, was für einen Luxusurlaub mit Sonne und Meer zusammen mit der Freundin ich für dieses Geld machen könnte – ich denke, da würde ich das schon bevorzugen.

RC: *Was ist Ihre Vision für die Zukunft unseres Planeten und die Menschheit?*

Dr. Dr. Zitelmann: Die Zukunft ist offen. Ich möchte mit meinen Büchern einen Beitrag dazu leisten, dass die Freiheit wieder eine größere Rolle spielt, so

wie das Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre der Fall war. Politiker wie Reagan, Thatcher und Deng Xiaoping beurteile ich sehr viel positiver als die heutigen Politiker. Eine positive Ausnahme ist Javier Milei aus Argentinien. Ich wünsche mir, dass er Erfolg hat und auch die Menschen in anderen Ländern inspiriert, mehr Freiheit zu wagen. Besonders Meinungsfreiheit und wirtschaftliche Freiheit sind für mich sehr wichtig – und auch die Voraussetzung für menschlichen Fortschritt. Ich hoffe natürlich auch, dass die Visionen von Männern wie Robert Zubrin und Elon Musk Wirklichkeit werden, also dass die Menschheit eine interplanetare Spezies wird. Aber was bleiben wird, ist der ewige Kampf zwischen den Kräften der Freiheit und der Unfreiheit. In den vergangenen 10 bis 15 Jahren sind die Kräfte der Unfreiheit weltweit wieder sehr viel stärker geworden, in den meisten Bereichen. Zum Glück aber nicht in der Raumfahrt. Was mehr wirtschaftliche Freiheit Positives bewirken kann, haben die vergangenen 10 bis 15 Jahre in der Raumfahrt sehr deutlich gezeigt. Ich hoffe, mehr Menschen werden verstehen, was wir daraus auch für andere Lebensbereiche lernen können.

RC: *Wir danken recht herzlich für die vielen Informationen und wünschen selbstverständlich einen maximalen Verkauf.*

Die Fragen formulierten: Dr. Wolfgang Both, Peter Hall, Andreas Weise, Bernd Ruttman, Jacqueline Myrrhe und Uwe Schmalting.



Weltraumkapitalismus
Rainer Zitelmann,
Mit einem Vorwort
von Georg Kofler.
Langen Müller Verlag,
ca. 300 Seiten,
Preis: 22,- Euro.

Hinweis auf Referenzen und das Gewinnspiel
(endet am 17.3.)

<https://weltraumkapitalismus.de/>



Gewinnspiel bis 17.3.

Die Buchvorstellung findet am 19. März, um 19 Uhr im China Club Berlin, Behrenstraße 72 statt. Beachten Sie bitte, dass dort KEINE Bücher verkauft werden. Wenn Sie wollen, dass Rainer Zitelmann das Buch für Sie signiert, bestellen Sie bitte bei Amazon, Hugendubel oder Thalia und bringen eines mit.

Anmeldung für die Buchvorstellung:

loke@schick-immobilien.de

Interview-Videos



Bild.de



Youtube