

Antrag

der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Joana Cotar, Kay-Uwe Ziegler, Marc Bernhard, Jürgen Braun, Kay Gottschalk, Mariana Iris Harder-Kühnel, Steffen Janich, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Stefan Keuter, Barbara Lenk, Bernd Schattner, Eugen Schmidt, Uwe Schulz, Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD

Raumfahrtgesetz und unabhängigen Zugang zum Weltraum für Deutschland schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
 1. Für die Zukunft der Menschheit ist die Raumfahrt von großer Bedeutung. Ob bei Satelliten, Mond- oder Erdorbit-Stationen – die wissenschaftlichen, aber zunehmend auch wirtschaftlichen Möglichkeiten sind groß. Das Wirtschaftspotenzial der Raumfahrt wird sich laut der US-Investmentbank Morgan Stanley bis 2040 auf 1 Billion US-Dollar Umsatz verdreifachen können.¹
 2. Allein der Bedarf an Kleinsatelliten wird sich in den nächsten Jahren auf fast 10.000 Stück vervielfachen und damit auch der Bedarf an Transportkapazität.²
 3. Neben den beiden Unternehmen Airbus und OHB aus Bremen beschäftigen sich in Deutschland bereits drei weitere Unternehmen der Newspace-Economie mit der Entwicklung von kleinen Weltraumraketen, sogenannten Mikrolaunchern, die Nutzlasten von bis zu 1.300 kg in niedrige Erdorbits transportieren können.
 4. Am 15. Mai 2020 startete zudem das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) einen mit 25 Millionen Euro dotierten Mikrolauncher-Wettbewerb, der zum Ziel hat, deutsche mittelständische Start-Up-Unternehmen zu fördern, die solche Trägersysteme entwickeln und kommerziell betreiben wollen.³

¹ <https://www.iwd.de/artikel/geschaefte-im-all-436720/>

² <https://www.offshore-spaceport.de/de/>

³ https://www.dlr.de/rd/desktopdefault.aspx/tabid-15784/25586_read-65808/

5. Isar Aerospace hat die erste Stufe des Wettbewerbs gewonnen und plant seinen Erstflug für Ende 2022. Neben 11 Millionen Euro Preisgeld konnte bereits privates Risikokapital von 100 Millionen Euro eingeworben werden. Auch die weiteren Teilnehmer, Rocket Factory Augsburg und HyImpulse aus Neuenstadt am Kocher haben ihre Raketen so weit entwickelt, dass sie spätestens im Jahr 2023 abheben wollen, um in den wachsenden Markt der Weltraumwirtschaft einzusteigen.
6. Der Traum vom deutschen SpaceX hat die Newspace-Wirtschaft inspiriert und benötigt, um zu zünden, neben verlässlichen Rahmenbedingungen in Form eines Weltraumgesetzes auch einen schnell, sicher und kostengünstig erreichbaren Startplatz, um die Chancen dieses Zukunftsmarktes für die deutsche Volkswirtschaft zu erschließen und erzielte Wettbewerbspositionen zu erhalten.
7. Der im französischen Kourou, in Südamerika, befindliche Startplatz für die europäischen Ariane-Raketen erfüllt diese Kriterien flexibler und kostengünstiger Startmöglichkeiten naturgemäß nicht.
8. Mit der German Offshore Spaceport Alliance hat sich unter Führung des Bremer Satellitenbauers OHB ein Unternehmen gegründet, welches die Errichtung und den Betrieb eines solchen Offshore-Weltraumbahnhofes in der Nordsee, in Form eines Startbereiches, im äußeren Bereich der ausschließlichen deutschen Wirtschaftszone, also in deutschem Hoheitsgebiet, etwa 200 km vor Bremerhaven, beabsichtigt und von der Wirtschaftlichkeit eines solchen nutzernahen Startplatzes überzeugt ist. Die Beladung des Transport- und Startschiffes soll in Bremerhaven erfolgen.
9. Ein solcher Offshore-Spaceport ist das noch fehlende Bindeglied, um eine vollständige Wertschöpfungskette zu schaffen. Forschung, Wissenschaft, Satellitenproduktion, Raketen- und Komponentenfertigung, digitale Nutzeranwendungen und Weltraumtransfer können so zu einem großen Technologiecluster gebündelt werden, um den größtmöglichen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen zu erzielen. Dies wird die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher mittelständischer Unternehmen stärken und unserem Land einen souveränen, eigenständigen Weltraumzugang gewähren.
10. Marco Fuchs, der Chef des Satellitenbauers OHB, ist überzeugt, dass ein Weltraumbahnhof in der Nordsee den Raumfahrtstandort Deutschland in die Zukunft katapultieren wird.
11. Dem Wachstum der privatwirtschaftlichen Raumfahrt stehen in Deutschland verschiedene Hindernisse im Weg. Neben einem verlässlichen Rechtsrahmen, Wagniskapital und Bürokratieabbau mangelte es an einer Bundesregierung, die die Zeichen des 21. Jahrhunderts erkennt und ihre Politik danach ausrichtet.⁴
12. Deutschland, als zweitgrößter nationaler Beitragszahler nach Frankreich, hat entscheidenden Einfluss auf und damit Verantwortung für die Ausrichtung der ESA-Politik.⁵

⁴ <https://www.fr.de/politik/bundestagswahl-2021-raumfahrt-wahlprogramme-spd-cdu-csu-union-fdp-gruene-afd-linke-news-90982651.html>

⁵ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/6752/umfrage/verteilung-der-zuschuesse-verschiedener-laender-zur-esa/>

13. Investiert Deutschland künftig in europäische Raumfahrtprogramme wie vorgesehen⁶, löst Deutschland sogar Frankreich als stärksten Beitragszahler der ESA ab. Nach Meinung der Antragsteller fehlt in Deutschland jedoch der politische Wille, bei der Umsetzung dieser Investitionen konkrete kommerzielle Interessen der deutschen Wirtschaft zu berücksichtigen, zu ermöglichen und international auch durchzusetzen. Es fehlen ferner nicht nur grundlegende Regelungen in Form eines nationalen Weltraumgesetzes, sondern auch eine geeignete Infrastruktur, z. B. in Form eines deutschen Weltraumbahnhofes. Deutsche Raumfahrtwissenschaftler sowie auch die deutsche Industrie sehen daher die Gefahr, den Anschluss an „New Space“ (die Kommerzialisierung der Raumfahrt, z. B. in Form von Weltraum-Tourismus, Stelliten-Kommunikation, Rohstoff-Gewinnung etc.) zu verlieren.⁷
14. Der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) hat mit seiner Berliner Weltraumerklärung der Politik acht Handlungsempfehlungen an die Hand gegeben, um im Weltraum wettbewerbsfähig zu bleiben.⁸
15. Durch völkerrechtliche Verträge, insbesondere den Weltraumvertrag aus dem Jahr 1967, das Weltraumhaftungsübereinkommen aus dem Jahr 1972 und das Weltraumregistrierungsübereinkommen von 1975, ergeben sich bereits verschiedene Rechte und Pflichten auf staatlicher Ebene. Den völkerrechtlichen Verträgen sind private Unternehmen jedoch nicht direkt unterworfen. Lediglich der Weltraumvertrag von 1967 verpflichtet Staaten, private Weltraumaktivitäten zu genehmigen, zu überwachen und dafür zu sorgen, dass die entsprechenden Aktivitäten völkerrechtskonform sind. Durch ein eigenständiges nationales Weltraumgesetz kann, aus Sicht der Antragsteller, diese staatliche Pflicht der Genehmigung und Überwachung privater Weltraumaktivitäten am besten umgesetzt werden.
16. Der Europäischen Union fehlt derzeit die Zuständigkeit, die Rahmenbedingungen in Form eines einheitlichen Europäischen Weltraumgesetzes zu erlassen. Die Artikel 4 und 189 AEUV beinhalten zwar eine neue geteilte Zuständigkeit für Weltraumangelegenheiten, jedoch fällt die Umsetzung der völkerrechtlichen Verpflichtungen zur Genehmigung, Überwachung, Haftung und Registrierung nicht in den Anwendungsbereich der Europäischen Union. Im Gegenteil, eine Harmonisierung nationaler Bestimmungen ist sogar ausdrücklich ausgeschlossen und kann nur durch nationale Gesetze umgesetzt werden.⁹
17. In Anbetracht zunehmender Raumfahrtaktivitäten bei Kleinraketen und dem geplanten Satelliten-Branderkennungssystem ist eine nationale Regelung unabdingbar und für einen Raketenstartplatz ebenfalls erforderlich, um Deutschland einen Zugang zum Weltall zu sichern.¹⁰

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

spätestens bis Dezember 2022 ein zukunftsweisendes Weltraumgesetz vorzulegen, das folgende Punkte beinhaltet und regelt:

1. Genehmigungspflicht für und Überwachung von allen Raumfahrtaktivitäten.

⁶ https://www.dlr.de/con-tent/de/artikel/news/2019/04/20191128_esa-ministerratskonferenz-2019.html

⁷ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/deutsche-industrie-weltraum-101.html>

⁸ https://bdi.eu/media/themen-felder/rohstoffe/publikationen/20191018_Position_BDI_Berliner_Weltraumerklaerung.pdf

⁹ <https://dejure.org/gesetze/AEUV/189.html>

¹⁰ <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/raumfahrt-ampelkoalition-start-ups-1.5482252>

2. Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung unter Berücksichtigung von Sicherheit und Umwelt sowie der Vermeidung von Weltraumschrott.
3. Registrierung aller Weltraumobjekte, für die Deutschland Start-Staat ist, mit genauen Informationen für nachhaltige Weltraumaktivitäten und die Sicherheit bei der Kommerzialisierung des Weltraums.
4. Haftung und Versicherungspflicht.
5. Möglichkeit eines Rückgriffs gegen den Vorhabenträger bei Haftung der Bundesrepublik gegenüber Dritten.
6. Die umfängliche Beachtung der nationalen Sicherheit, der völkerrechtlichen Verpflichtungen sowie der außenpolitischen Interessen der Bundesrepublik Deutschland.
7. Die Ermöglichung der Errichtung eines Weltraumbahnhofs als Offshore-Startbereich für Mikrolauncher in der Nordsee innerhalb der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ).

Berlin, den 10. Mai 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Nach dem Weltraumvertrag von 1967 verpflichten sich Staaten zu einer unbeschränkten Haftung für Schäden durch Weltraumaktivitäten. Auch Deutschland haftet grundsätzlich unbegrenzt für Personen- und Sachschäden, wenn diese auf fahrlässiges Handeln zurückzuführen sind. Die Bundesrepublik Deutschland ist auch für Verschulden nationaler Vorhabenträger gegenüber Drittstaaten haftbar.¹¹ Die Möglichkeit eines Rückgriffs gegen den Vorhabenträger soll mit dem Gesetz geregelt werden. Dieser könnte auf eine konkrete Summe beschränkt sein, wobei sie im Falle höherer Gewalt und des Notstandes entfallen kann.

Die Rohstoffe auf der Erde werden zunehmend knapp. Durch den Abbau von Rohstoffen wird ferner auch die Verschmutzung von Lebensressourcen in Kauf genommen. Dabei bedarf es etwa für die Energiewende oder für mobile Kommunikationsgeräte großer Mengen seltener Erden und anderer Metalle. Diese Ressourcen erwarten Forscher vor allem im Weltraum. Um sie abzubauen zu können, sind gesetzliche Regeln und technische Normen unerlässlich, die die Bundesregierung in einem nationalen Weltraumgesetz definieren soll. Der wirtschaftliche Aspekt einer industriellen Rohstoffnutzung aus dem All sei, laut einem Medienbericht, enorm. Die US-Raumfahrtbehörde NASA taxiert zum Beispiel den Wert der Ressourcen eines Asteroiden (Psych16) aus dem Asteroidengürtel zwischen Mars und Jupiter auf die enorme Summe von 700 Trillionen Dollar. Verschiedene Metalle wie Eisen, Nickel und Gold könnten dort abgebaut werden.

Ein US-Unternehmen mit 3 bis 5 Prozent weltweitem Marktanteil für Weltall-gestützte Internetverbindungen will jährlich bis zu 30 Milliarden Dollar umsetzen, noch mehr als ein vergleichbares Unternehmen mit seinen kommerziellen Raketenstarts erzielt. Dieses Geld will der Unternehmensgründer für die Entwicklung weiterer Raumfahrttechnologie verwenden.¹²

Mehr als 20 Staaten haben bereits ein Weltraumgesetz verabschiedet.¹³ Zum Vergleich: Das österreichische Weltraumgesetz ist als Bundesgesetz am 6. Dezember 2011 im Nationalrat beschlossen worden und am 15. Dezember 2011 passierte es den Bundesrat. Österreich hat eine Weltraumverordnung, die die innerstaatliche gesetzliche Grundlage für die Erfüllung der völkerrechtlichen Verpflichtungen aus den Weltraumverträgen bildet.¹⁴ Deutschland sollte mehr als zehn Jahre später nun endlich zeitnah ein solches Gesetz schaffen.

¹¹ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/themen/internationales-recht/einzelfragen/weltraumrecht/weltraumrecht/217086>

¹² <https://www.derstandard.de/story/2000113025033/spacex-schickte-erneut-60-minisatelliten-in-den-orbit>

¹³ https://www.focus.de/wissen/weltraum/odenwalds_universum/rohstoffe-im-weltraum-so-will-die-industrie-das-all-ausbeuten_id_9288902.html

¹⁴ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/II_01466/index.shtml

