**Deutscher Bundestag** **Drucksache 21/2899**

**21. Wahlperiode** 24.11.2025

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

# Antrag

**der Abgeordneten Robin Jünger, Andreas Mayer, Nicole Höchst, Dr. Michael Kaufmann, Adam Balten, Dr. Christoph Birghan, Dr. Ingo Hahn, Stefan Schröder, Dr. Paul Schmidt, René Bochmann, Sven Wendorf, Maximilian Kneller, Jan Wenzel Schmidt und der Fraktion der AfD**

## Nationales Raumfahrtgesetz für Deutschland – Zukunft gestalten, Souveränität sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Raumfahrt steht international wie national an der Schwelle eines strukturellen Wandels. Sie entwickelt sich zunehmend zu einem kommerzialisierten, sicherheitsstrategischen und innovationsgetriebenen Sektor. Diese Bedeutung wurde auf internationaler Ebene schon vor langer Zeit erkannt und durch die Vereinten Nationen aufgegriffen. Im Rahmen von insgesamt 16 multilateralen Übereinkommen wurde ein völkerrechtlicher Ordnungsrahmen geschaffen, der verbindliche Regelungen für das sogenannte „Weltraumregime“ etabliert. Dieser Rechtsrahmen gilt jedoch primär für staatliche Akteure und ist auf private Raumfahrtunternehmen nicht unmittelbar anwendbar. Zu den völkerrechtlich bedeutsamsten Übereinkommen zählen insbesondere der Weltraumvertrag von 1967 (Vertrag über die Grundsätze zur Regelung der Aktivitäten von Staaten bei der Erforschung und Nutzung des Weltraums, einschließlich des Mondes und anderer Himmelskörper), das Rettungsübereinkommen von 1968 (Übereinkommen über die Rettung von Astronauten), das Haftungsübereinkommen von 1972 (Übereinkommen über die internationale Haftung für Schäden durch Weltraumobjekte) sowie das Registrierungsübereinkommen von 1975 (Übereinkommen über die Registrierung von in den Weltraum gestarteten Gegenständen). Die Bundesrepublik Deutschland hat bereits mit dem Inkrafttreten des Raumfahrtaufgabenübertragungsgesetzes (RAÜG) vom 8. Juni 1990 einen entscheidenden Schritt zur institutionellen und rechtlichen Etablierung der nationalen Raumfahrtpolitik vollzogen. Doch diese legislative Maßnahme aus 1990 bildet lediglich die gesetzliche Grundlage für die Aufgabenübertragung an das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) mit Sitz in Köln und definiert dessen aktuelle sowie zukünftige Zuständigkeiten im Bereich der zivilen Raumfahrt.

Während weltweit Staaten und Unternehmen in Technologien für Startplattformen, Satellitenkonstellationen, Space Mining und Orbitalinfrastrukturen investieren, bleibt Deutschland bislang ohne kohärenten nationalen Rechtsrahmen für

nichtstaatliche Weltraumaktivitäten. Angesichts des weitreichenden zivilen und sicherheitspolitischen Anwendungsspektrums sind der Raumfahrt erhebliche geopolitische sowie regulierungspolitische und volkswirtschaftliche Implikationen beizumessen.

Die kommerzielle Nutzung des Weltraums bietet erhebliches wirtschaftliches Entwicklungspotenzial für Unternehmen des deutschen Mittelstands und stellt einen förderungswürdigen Bereich im Sinne der Wirtschafts- und Technologiepolitik dar. Insbesondere privatwirtschaftliche Akteure – von traditionsreichen Unternehmen wie OHB System AG, Jena Optronic und Carl Zeiss bis zu innovativen Start-ups wie Isar Aerospace oder Rocket Factory Augsburg, welche ihre Geschäftsmodelle den weltweiten Entwicklungen des Wirtschaftsbereiches Raumfahrt angepasst haben[1] – agieren in einem rechtlichen Vakuum, das Investitionen hemmt und Deutschlands internationale Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. Dem gegenüber steht das politische Versäumnis der Bundesregierung, aus den Erfahrungen anderer Raumfahrtnationen zu lernen. Länder wie Frankreich, Luxemburg, Österreich, die USA oder Japan haben längst nationale Raumfahrtgesetze geschaffen, um wirtschaftliches Potenzial zu nutzen, Sicherheit zu garantieren und völkerrechtliche Verpflichtungen umzusetzen. Selbst das Fürstentum Liechtenstein hat 2024 ein eigenes nationales Weltraumgesetz auf den Weg gebracht, welches (www.gesetze.li/chrono/2023443000) insbesondere Regelungen zur Genehmigung und Registrierung von Weltraumaktivitäten sowie zu den Haftungsverhältnissen im Schadensfall vorsieht.

Trotz der im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD (Seite 8, Zeilen 222 – 234) formulierten Absicht, die Raumfahrt als Schlüsseltechnologie zu stärken und einen nationalen sicherheitspolitischen Rahmen im All zu entwickeln, fehlt nach wie vor ein eigenständiges Raumfahrtgesetz. Zwar wird der Ausbau des nationalen Raumfahrtprogramms angekündigt, ebenso wie die Förderung von Start-ups und mittelständischen Raumfahrtunternehmen. Auch ist ein Offshore-Weltraumbahnhof in der Nordsee geplant (ebd. Zeile 230). Doch ohne gesetzliche Regelungen zu Haftung, Genehmigung, Aufsicht, Versicherung, Registrierung und Nachhaltigkeit bleibt die deutsche Raumfahrtpolitik Stückwerk – mit der Folge, dass Investitionen mangels Rechtssicherheit in Deutschland ins Ausland verlagert werden könnten. Ein deutsches Raumfahrtgesetz ist daher überfällig – nicht nur zur Herstellung der Rechtssicherheit, sondern zur aktiven Gestaltung der Raumfahrtzukunft. Es würde die regulatorische Grundlage für eine souveräne Weltraumstrategie schaffen, Forschung und Industrie stärken und internationalen Verpflichtungen sowie sicherheitsstrategischen Anforderungen gerecht werden. Angesichts globaler Konkurrenz, strategischer Bedrohungslagen im All und disruptiver Technologien muss Deutschland seine politischen Ankündigungen endlich in rechtlich verbindliches Handeln überführen. Nachdem sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag nicht für ein eigenständiges nationales Raumfahrtgesetz ausgesprochen hat, fordert hiermit die AfD die Bundesregierung auf, ein dementsprechendes Gesetz dem Bundestag vorzulegen.

[1] https://www.esa.int/Space_in_Member_States/Germany/Partner_der_Raumfahrt_in_Deutschland

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unverzüglich einen Gesetzentwurf für ein nationales Raumfahrtgesetz bis zum 12. April 2026 (Internationaler Tag der bemannten Raumfahrt) vorzulegen, der insbesondere:
   a. eine Genehmigungs- und Aufsichtspflicht für alle privatwirtschaftlichen, kommerziellen und institutionellen Raumfahrtaktivitäten mit deutschem Bezug regelt,
   b. ein verbindliches Registrierungsverfahren für alle von Deutschland gestarteten oder betriebenen Weltraumobjekte festlegt,
   c. klare Haftungsregeln für Schäden durch Raumfahrtaktivitäten schafft, einschließlich Rückgriffsrechten bei Schäden durch private Betreiber, sowie Versicherungsanforderungen zur Absicherung von Risiken festlegt,
   d. Begriffsdefinitionen wie „Weltraumobjekt“, „Betreiber“, „Weltraumaktivität“, „Weltraumschrott“ und „Weltraumressourcen“ normiert,
   e. die Nutzung und mögliche Eigentumsregelung von im All gewonnenen Ressourcen (Space Mining) unter Einhaltung internationaler Verträge regelt;
2. eine gesetzliche Grundlage zur Errichtung eines Offshore-Weltraumbahnhofs in der deutschen AWZ zu schaffen, inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung, Betreiberlizenzierung, Sicherheitsanforderungen und Koordination mit internationalen Rechtsnormen;
3. die im Koalitionsvertrag angekündigte nationale Weltraumsicherheitsstrategie transparent, verbindlich und in engem Zusammenhang mit einem Raumfahrtgesetz bis zum 12. April 2026 (Internationaler Tag der bemannten Raumfahrt) umzusetzen;
4. eine gesetzlich verankerte nationale Raumfahrtaufsichtsbehörde zu schaffen oder das DLR mit entsprechenden rechtsaufsichtlichen Kompetenzen auszustatten, um Genehmigungen, Betrieb, Rückbau, Nachhaltigkeit und Entsorgung von Raumfahrtaktivitäten in Deutschland zentral zu überwachen;
5. den Staat als verlässlichen Kunden für Raumfahrtlösungen zu etablieren, der bei Ausschreibungen und Förderprogrammen Start-ups und KMU berücksichtigt – etwa im Bereich satellitengestützter Kommunikation, Erdbeobachtung, Datenverarbeitung, Navigation und Kriseninfrastruktur (z. B. IRIS², Galileo);
6. Raumfahrt im Bildungssystem systematisch zu integrieren, u. a. durch die Förderung von Studiengängen, Forschungsvorhaben und Schülerprojekten in Luft- und Raumfahrttechnik sowie durch eine nationale Initiative zur Förderung der MINT-Kompetenz mit Raumfahrtbezug;
7. jährlich einen Bericht über die Fortschritte zur Umsetzung der nationalen Raumfahrtstrategie, Weltraumsicherheitsstrategie und des Raumfahrtgesetzes dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

Berlin, den 24. November 2025

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Begründung

Die Raumfahrt hat sich von einem rein staatlichen Prestigeprojekt zu einem hochdynamischen Wirtschaftszweig mit strategischer und sicherheitspolitischer Relevanz entwickelt. Ihre Anwendungen reichen von globaler Kommunikation über Erdbeobachtung, Navigation und Wettervorhersage bis hin zur militärischen Lageaufklärung und Katastrophenhilfe. Deutschland nimmt als führender Innovationsstandort innerhalb Europas bereits heute eine bedeutende Rolle ein, agiert jedoch bislang ohne ein eigenständiges nationales Raumfahrtgesetz.

Während andere führende Raumfahrtnationen – darunter Frankreich, Luxemburg, die USA und Japan – frühzeitig gesetzliche Rahmenbedingungen zur Genehmigung, Kontrolle und Haftung nichtstaatlicher Weltraumaktivitäten etabliert haben, agieren deutsche Akteure weiterhin im Spannungsfeld zwischen internationalem Weltraumrecht und nationalem Ordnungsdefizit. Diese regulatorische Leerstelle führt zu erheblicher Unsicherheit bei der Gründung, Finanzierung und dem operativen Betrieb von Unternehmen, die sich im Bereich Trägerraketen, Satellitentechnologien, Raumtransport und Weltraumressourcennutzung positionieren.

Zwar bekennt sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag 2025 zur Raumfahrt als Zukunfts- und Schlüsseltechnologie, kündigt die Veröffentlichung einer nationalen Weltraumsicherheitsstrategie sowie den Ausbau des nationalen Raumfahrtprogramms an – ein verbindlicher rechtlicher Rahmen wird jedoch nicht geschaffen. Die Ankündigung allein, eine Startplattform in der Nordsee zu fördern oder den ESA-Beitrag zu erhöhen, ersetzt keine legislative Ordnungspolitik. Die konsequente Umsetzung internationaler völkerrechtlicher Verpflichtungen aus dem Weltraumvertrag (1967), dem Haftungsübereinkommen (1972) oder dem Registrierungsübereinkommen (1975) ist ebenso offen wie die nationale Definition zentraler Begriffe wie „Weltraumobjekt“, „Betreiber“, „Weltraumressourcen“ oder „Weltraumschrott“.

Ein deutsches Raumfahrtgesetz ist dringend erforderlich, um:

- private und institutionelle Investitionen zu fördern,
- internationale Haftungsrisiken abzusichern,
- neue Märkte wie Space Mining, In-Orbit Servicing oder Kleinsatellitenstarts rechtlich zu ermöglichen,
- eine nachhaltige Nutzung des erdnahen Orbits sicherzustellen,
- und die Souveränität Deutschlands im strategischen Raum zu stärken.

Die Etablierung eines Offshore-Weltraumbahnhofs in der AWZ, wie ihn unter anderem die German Offshore Spaceport Alliance plant, bedarf zwingend einer rechtlichen Grundlage, die Startgenehmigungen, Sicherheitsstandards, Umweltverträglichkeit und Zuständigkeiten eindeutig regelt. Nur so kann Deutschland Anschluss an andere Raumfahrtnationen halten, die längst über eigene Startkapazitäten verfügen.

Zudem zeigt sich in der „New Space“-Bewegung, dass junge Unternehmen in Deutschland – wie Isar Aerospace, Rocket Factory Augsburg oder HyImpulse Technologies – mit wachsendem internationalen Erfolg agieren. Ihnen mangelt es jedoch an einem nationalen regulatorischen Rahmen, der Investoren Sicherheit gibt und den Zugang zu europäischen Fördermitteln strukturiert ermöglicht wodurch ein Investitionsabfluss ins Ausland droht, sofern die notwendige rechtliche Planungssicherheit in Deutschland nicht geschaffen wird.

Ein Raumfahrtgesetz stärkt den Wirtschaftsstandort, schützt Umwelt und Sicherheit im Orbit, ermöglicht Innovation und sichert langfristig Deutschlands Rolle als eigenständige Raumfahrtnation. Die Bundesregierung muss jetzt handeln, um nicht weiter hinter ihre eigenen programmatischen Ziele zurückzufallen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.