



Rechtliche Fragestellungen bezüglich eines deutschen Weltraumbahnhofs

Jan Helge Mey, LL.M. (McGill) – Dr. Ingo Baumann – Erik Pellander

- I. Einleitung
- II. Errichtung eines Weltraumbahnhofs
- III. Betrieb eines Weltraumbahnhofs
- IV. Durchführung von Starts
- V. Schluss



Einleitung

Einleitung

Errichtung	Betrieb	Start
Szenarien	Szenarien	Genehmigung & Überwachung
Bau- & Umweltrecht	Internationales Weltraumrecht	Haftung
See- & Luftrecht	Nationales Weltraumrecht	Registrierung



Errichtung eines Weltraumbahnhofs

Szenarien für die Errichtung eines Weltraumbahnhofs

Errichtung	Startplattform an Land	Startplattform im Meer	Startplattform auf Flugzeug
Szenarien	Startplattform wird auf Bundesgebiet errichtet Feste oder mobile Plattform	Verschiedene Meereszonen von Bedeutung Feste oder mobile Plattform	Zulassung für jeweiligen Luftraum Mobile Plattform
Bau- & Umweltrecht	Für alle Szenarien verschieden Rollen des Staates denkbar → staatliche Infrastruktur → private Infrastruktur → ÖPP		
See- & Luftrecht			

Errichtung eines Weltraumbahnhofs – Bau- & Umweltrecht

Errichtung	Startplattform an Land	Startplattform im Meer	Startplattform auf Flugzeug
Szenarien	(Feste) Plattform bedarf einer Baugenehmigung/Planfeststellung	Errichtung fester Plattform in der AWZ bedarf Planfeststellung nach SeeAnIG	Baugenehmigung/Planfeststellung für die Infrastruktur (Flugplatz) von der aus das Flugzeug startet
Bau- & Umweltrecht	Aufgrund der engen Besiedelung nur wenige Standorte denkbar	Mobile Plattform ist keine Anlage i.S.d. SeeAnIG	
See- & Luftrecht	Für alle Szenarien → Umweltverträglichkeit und Sicherheit		

Errichtung eines Weltraumbahnhofs – Bau- & Umweltrecht

Errichtung	Startplattform an Land	Startplattform im Meer	Startplattform auf Flugzeug
Szenarien	Mangels nationalem Weltraumgesetz:	Küstenmeer (12 nm) Souveränität des Küstenstaats	Nationaler Luftraum Gehört zum Hoheitsgebiet
Bau- & Umweltrecht	Luftrechtliche Genehmigung?	AWZ (200 nm) Souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse des Küstenstaats	Internationaler Luftraum Hoheitsfreier Raum
See- & Luftrecht	<i>Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.</i>	Hohe See (>200 nm) Freiheit der Hohen See	Staatszugehörigkeit der Plattform Staatszugehörigkeit des Staates, in dem sie eingetragen ist
		Staatszugehörigkeit der Plattform Schiffe → Flaggenstaat	Luftrechtliche Genehmigung für Flugplatz



Betrieb eines Weltraumbahnhofs

Szenarien für den Betrieb eines Weltraumbahnhofs

Betrieb	Staat betreibt und	Privater betreibt und
Szenarien	lässt Startdienstleister nutzen (führt selber Starts durch)	lässt Startdienstleister nutzen (führt selber Starts durch)
Internationales Weltraumrecht	Staat errichtet und	Privater errichtet und
Nationales Weltraumrecht	stellt Betreibern zur Verfügung Betreiber lässt Startdienstleister nutzen	stellt Betreibern zur Verfügung Betreiber lässt Startdienstleister nutzen

Betrieb

Szenarien

Internationales
Weltraumrecht

Nationales
Weltraumrecht

→ Fraglich, ob Weltraumaktivität

- Wenn Weltraumaktivität, Betrieb durch Private dem Staat zurechenbar
- Wenn Weltraumaktivität, Verpflichtung zu genehmigen und zu beaufsichtigen

→ Weltraumbahnhof an sich kein Weltraumgegenstand

- Haftungsregeln für Weltraumgegenstände der UN Weltraumverträge greifen nicht
- Keine Registrierung gem. UN Weltraumverträgen
- Hoheitsgewalt und Kontrolle nicht anhand von Registrierung gem. der UN-Weltraumverträge zu bestimmen

Betrieb – Nationales Weltraumrecht

Betrieb

Szenarien

Internationales
Weltraumrecht

Nationales
Weltraumrecht

- Bei den Szenarien, in denen Privater betreibt, möglicherweise Genehmigungserfordernis nach nationaler Weltraumgesetzgebung
 - Nationale Weltraumgesetzgebung in anderen Staaten sieht i.d.R. Genehmigungserfordernis für Betrieb vor
 - kein nationales Weltraumgesetz in Deutschland und auch nicht mehr in dieser Legislaturperiode zu erwarten
 - erhebliche Rechtsunsicherheit, unter welchen Rahmenbedingungen Betrieb möglich sein wird
- Bei den Szenarien, in denen der Betreiber des Weltraumbahnhofs auch selber Starts durchführt
 - fraglich, ob separate Genehmigung erforderlich
 - auch diesbezüglich könnte Weltraumgesetz Rechtssicherheit schaffen



Durchführung von Starts

Start – Genehmigung & Überwachung

Start

Genehmigung &
Überwachung

Haftung

Registrierung

- Deutschland ist völkerrechtlich verpflichtet, Starts durch Private zu genehmigen und zu überwachen
- Dies betrifft sowohl
 - Starts, die vom Bundesgebiet durchgeführt werden als auch
 - Starts, die durch deutsche Startdienstleister außerhalb des Bundesgebietes durchgeführt werden
- Grundsätzlich Staaten selbst überlassen, auf welcher Grundlage genehmigt und überwacht wird
- Nationale Weltraumgesetzgebung effektivstes Mittel
- UNGA Resolutionen belegen Konsens darüber, dass Staaten durch nationale Weltraumgesetzgebung genehmigen und überwachen sollen

Start – Haftung

Start

Genehmigung &
Überwachung

Haftung

Registrierung

- Geschädigten steht es frei,
 - den Schaden bei einem der Startstaaten oder
 - direkt beim Schädiger geltend zu machen
- DE ist Startstaat, der verschuldensunabhängig für Schäden auf Erde oder im Luftraum haftet, wenn
 - Start von deutschem Territorium und/oder
 - Start von deutscher Anlage (Schiff unter deutscher Flagge; in D eingetragenes Flugzeug) und/oder
 - Start durch deutschen Startdienstleister
- Ohne Weltraumgesetzgebung
 - kein Regress des Staates möglich
 - keine Begrenzung der Haftung des Schädigers

Start – Registrierung

Start

Genehmigung &
Überwachung

Haftung

Registrierung

- Registrierung von Gegenständen in Erdumlaufbahn
 - Oberstufe und Nutzlast
- Registrierung durch einen der Startstaaten, der dadurch Hoheitsgewalt und Kontrolle erlangt
 - ratsam, dass Registrierung durch Startstaat, aus dem der Eigentümer/Betreiber des jeweiligen Gegenstands kommt, erfolgt
- Besonderes Interesse des Staates hinter dem Startdienstleister, dass die Nutzlast separat registriert wird
 - solange Nutzlast nicht separat registriert wird, ist sie unter Hoheitsgewalt des Staates, der die Oberstufe registriert (=DE)
- Gegenwärtige Verwaltungspraxis bzgl. Registrierung stößt ohne Weltraumgesetz bei kommerziellen Starts von DE aus an ihre Grenzen



Schluss

- Es ist zwischen Errichtung, Betrieb und Durchführung von Starts zu unterscheiden.
- Errichtung
 - Implikationen variieren je nach Wahl des Startplatzes und der Startplattform
- Betrieb
 - In Ermangelung eines deutschen Weltraumgesetzgebung erhebliche Rechtunsicherheit bezüglich der Rahmenbedingungen
- Start
 - Keine effektive Rechtsgrundlage zur Genehmigung und zur Beaufsichtigung
 - Erhebliche Haftungsrisiken für Staat und Startdienstleister, die durch Weltraumgesetz verringert werden könnten
 - Verwaltungspraxis zu Registrierung stößt ohne Weltraumgesetz bei kommerziellen Starts von DE an ihre Grenzen

Kontakt

BHO Legal

Hohenstaufenring 29-37
50674 Köln

Tel.: + 49 (0) 221 270 956 0
Fax: + 49 (0) 221 270 956 222

cologne@bho-legal.com

Jan Helge Mey, LL.M. (McGill)

Rechtsanwalt | Partner

Tel.: + 49 (0) 221 270 956 220
Mobil: + 49 (0) 176 458 700 48

jan.mey@bho-legal.com