

Betriebs Berater

BB

3 | 2026

Recht ... Wirtschaft ... Steuern ... Recht ... Wirtschaft ... Steuern ... Recht ... Wirtschaft ...

12.1.2026 | 81. Jg.
Seiten 65–128

DIE ERSTE SEITE

Dipl.-Kfm. **Georg Lanfermann**, WP/StB
Omnibus I-Paket zur Nachhaltigkeitsberichterstattung:
endlich Licht am Ende des Tunnels

WIRTSCHAFTSRECHT

Dr. Marc Ruttloff, RA, **Dr. Christoph Goller**, RA, und **Dr. Friederike Niemann**, RAin
EU Space Act – Rechtsrahmen für das „Jahrhundert der Raumfahrt“ | 67

Dr. Dr. Fabian Teichmann, LL.M. (London), EMBA (Oxford), RA
Cybersicherheit als Führungsaufgabe: Die BSI-Handreichung zur NIS-2-Schulungspflicht und
ihre Bedeutung für die betriebliche Organisation | 74

STEUERRECHT

Malte J. Mehrgardt, LL.M., M.A., **Andreas Walter**, RA, und **Prof. Dr. Alexander Kratzsch**, RA/StB
Einheitlichkeit der Leistung bei der Auslagerung des Portfolio-, Asset- und Property-Managements im
Rahmen der Verwaltung von Immobilien-Investmentvermögen nach § 4 Nr. 8 Buchst. h) UStG – Teil II | 87

BILANZRECHT UND BETRIEBSWIRTSCHAFT

Olaf Haegler
Enforcement-Prüfungsschwerpunkte | 107

ARBEITSRECHT

Salomo Ortega Sawal, RA, und **Jule Sofie Hindahl**, RAin
Entwurf eines Tariftreuegesetzes: Neue Regulatorik im Vergabe- und Arbeitsrecht –
rechtliche Einordnung, Herausforderungen und Perspektiven | 117



Dr. Marc Ruttloff, RA, Dr. Christoph Goller, RA, und Dr. Friederike Niemann, RA in

EU Space Act – Rechtsrahmen für das „Jahrhundert der Raumfahrt“

Um die Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit von Weltraumaktivitäten zu fördern und einen wettbewerbsfähigen Markt zu schaffen, hat die EU-Kommission am 25.6.2025 den EU Space Act vorgeschlagen. Damit ist ein zentraler Schritt zur Harmonisierung des Europäischen Weltraumrechts getan, der jedoch einige Fragen offenlässt. Der nachfolgende Beitrag gibt hierzu eine Einordnung.

I. Einleitung

Die Weltraumwirtschaft wächst: Unter dem Schlagwort „New Space“ investieren Unternehmen von Start-Up bis Big Player in Satellitendienste und Trägersysteme, die von Unternehmen aus verschiedenen Branchen für ganz unterschiedliche Anwendungsbereiche genutzt werden (u. a. Autonomes Fahren, Industrie 4.0, Smart Farming, Infrastruktur-Monitoring). Bereits 76% der Kunden aus der New-Space-Branche kommen aus dem Non-Space-Sektor.¹ Gleichzeitig bleibt die Raumfahrt ein wichtiges Feld militärischer geostrategischer Interessen. Viele Weltraum-Schlüsseltechnologien sind sog. Dual-Use-Technologien (z. B. Satellitenkommunikation) und auch für die militärische Operationsführung unverzichtbar.

Trotz der erheblichen militärischen und zivilen Bedeutung mangelt es bislang an einer harmonisierten europäischen Regulierung des Weltraums: Vielmehr herrscht ein Regelungsgeflecht aus nationalen Regelungen der 27 Mitgliedstaaten mit unterschiedlichen Voraussetzungen hinsichtlich Genehmigung und Betreiben von weltraumgestützten Diensten. Dies erhöht nicht nur den Verwaltungsaufwand, sondern bremst auch die Investitionskraft von Unternehmen. Um die europäische Weltraumindustrie zu stärken, hat die Europäische Kommission am 25.6.2025 ein Weltraumpaket² bestehend aus einer „Vision für die europäische Weltraumwirtschaft“ sowie dem „Vorschlag für eine Verordnung ... über die Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit von Weltraumtätigkeiten in der Union“ (sog. EU Space Act) veröffentlicht.³

Der EU Space Act, wie er im Entwurf vorliegt, ergänzt die bestehende Regulatorik im Hinblick auf den Weltraum, auch wenn er nicht die lang ersehnte einheitliche Regulierung des Weltraumrechtes auf europäischer Ebene mit sich bringt, insbesondere da er einige zentrale Fragen unbeantwortet lässt. Gleichzeitig könnte in einzelnen Aspekten eine Überregulierung drohen.⁴ In jedem Fall ist der Verordnungsentwurf bereits jetzt ein wichtiger Impuls für die Herausbildung einer Weltraum-Governance.

II. Völkerrechtlicher Hintergrund der unionalen Normierung

Der Regulierungsvorschlag der Europäischen Union füllt keinen „luftleeren“ Raum. Historisch bedingt durch den Wettlauf zwischen Russ-

land und den USA um den ersten erdumkreisenden Satelliten, der am 4.10.1957 durch Russland gestartet wurde, hatte man sich völkerrechtlich am 27.1.1967 auf einen „Vertrag über die Grundsätze zur Regelung der Tätigkeiten von Staaten bei der Erforschung und Nutzung des Weltraums einschließlich des Mondes und anderer Himmelskörper“ (kurz: Weltraumvertrag – WRV) geeinigt.⁵ Diese sog. „Magna Charta des Weltraumrechts“⁶ mit 117 Vertragsparteien,⁷ wurde im Laufe der Zeit durch vier Abkommen weiter konkretisiert: das Weltraumrettungsübereinkommen (1968),⁸ das Weltraumhaftungsübereinkommen (1972),⁹ das Weltraumregistrierungsübereinkommen (1975)¹⁰ und der Mondvertrag (1979).¹¹ Während Letzterer kaum praktische Bedeutung hat, sind sowohl der Weltraumvertrag als auch das diesen konkretisierende Weltraumhaftungsübereinkommen (WHÜ) von Relevanz für die Vertragsstaaten.

Beide Vertragswerke befassen sich im Schwerpunkt mit der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit und stellen dafür wesentliche Grundsätze wie die Erforschungs- und Nutzungsfreiheit im Weltraum auf (Art. I WRV).¹² Auch wenn private Akteure nicht im Fokus dieser Regulierungen stehen, so verpflichtet der Weltraumvertrag doch jeden Vertragsstaat gem. Art. VI S. 2 WRV dazu, die Genehmigung und Überwachung für nicht-staatliche Akteure zu regeln und ermöglicht diesen die nach Art. VI S. 1 WRV i. V. m. Art. VII WRV i. V. m. Art. II WHÜ verschuldensunabhängige Schadenshaftung bei Weltraumunfällen, wie z. B. einer Kollision von Satelliten oder Schäden an Gebäuden durch herabfallenden Weltraumschrott, auf private Akteure umzulegen.

1 S. hierzu die New Space Initiative des BDI: <https://bdi.eu/themenfelder/sicherheit/new-space-initiative> (Abruf: 16.12.2025).

2 Europäische Kommission, Kommission legt EU-Weltraumpaket vor, PM v. 25.6.2025, https://germany.representation.ec.europa.eu/news/kommission-legt-eu-weltraumpaket-vor-2025-06-25_de (Abruf: 16.12.2025).

3 Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council on the safety, resilience and sustainability of space activities in the Union, 25.6.2025, COM (2025) 335 final. Im Folgenden: „COM (2025) 335 final“.

4 Die deutsche Raumfahrtindustrie bemängelt etwa ein Risiko übermäßiger Belastung – insbesondere für KMU – mit Blick auf die technischen Anforderungen in den Bereichen Sicherheit, Resilienz und Umwelt; s. hierzu das Positionspapier des BDLI, Deutsche Raumfahrtindustrie – Position zum EU Space Act (EUSA), <https://www.bdl.de/publikationen/position-der-deutschen-raumfahrt-zum-eu-space-act> (Abruf: 16.12.2025), S. 7.

5 BGBl 1969 II, 1967; s. zu den Ereignissen im Weltraum: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/293688/wem-gehoert-der-weltraum/> (Abruf: 16.12.2025).

6 Böckstiegel, in: ders. (Hrsg.), Handbuch des Weltraumrechts, 1991, S. 11.

7 Office for Disarmament Affairs Treaties Database, https://treaties.unoda.org/t/outer_space/participants (Abruf: 16.12.2025).

8 Übereinkommen über die Rettung und die Rückführung von Raumfahrern sowie die Rückgabe von in den Weltraum gestarteten Gegenständen, BGBl 1971 II, S. 237.

9 Übereinkommen über die völkerrechtliche Haftung für Schäden durch Weltraumgegenstände, BGBl 1975 II, S. 1209.

10 Übereinkommen über die Registrierung der in den Weltraum gestarteten Gegenstände, BGBl 1979 II, S. 650.

11 Übereinkommen zur Regelung der Tätigkeiten von Staaten auf dem Mond und anderen Himmelskörpern, ILM 18 (1979), 1434 (A/Res/34/68 [1979]). Deutschland ist keine Vertragspartei.

12 Zu der Kritik am WRV Bueckling, in: Böckstiegel (Hrsg.), Handbuch des Weltraumrechts, 1991, S. 75 ff., kritisiert wird hier die Vielzahl von Generalklauseln und unpräzisen Formulierungen.

Trotz dieser im WRV angelegten Genehmigungsverpflichtung hinsichtlich der Raumfahrtaktivitäten Privater und der wachsenden Bedeutung von Weltraumaktivitäten ist es erstaunlich, dass bis dato weniger als die Hälfte (nämlich 13¹³) der EU-Staaten, wie z. B. Frankreich,¹⁴ nationale Weltraumgesetze erlassen haben. An einem deutschen Weltraumgesetz, das vielfach gefordert wurde,¹⁵ mangelt es bis zum jetzigen Zeitpunkt. Hierzu liegt bisher nur ein Eckpunktepapier der Bundesregierung der vorangegangenen Legislaturperiode vor.¹⁶ Spätestens mit dem Ukraine-Krieg und der oben skizzierten Zunahme der Bedeutung von satellitengestützter Kommunikation sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich haben die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten die Bedeutung des Weltraums erkannt. Der EU Space Act ordnet sich dabei als Teil eines unionalen Maßnahmenpakets („Vision für die Europäische Weltraumwirtschaft“¹⁷ sowie „Aktionsplan zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungspolitik“¹⁸) ein und flankiert die wirtschaftlichen Aktivitäten der Union wie das Projekt „Infrastructure for Resilience, Interconnectivity and Security by Satellite“ (IRIS²), einer geplanten hochsicheren Satellitenkonstellation von 290 Satelliten. IRIS² soll eine resiliente, sichere und schnelle Kommunikation für die EU-Mitgliedstaaten sowie deren Bürger und Unternehmen gewährleisten und damit eine Grundlage der strategischen Autonomie der EU sicherstellen.¹⁹ Gleichzeitig ist die EU durch Programme wie Copernicus (Erdbeobachtung), Galileo (Satellitenavigation) und EGNOS (ebenfalls Satellitenavigation) im Weltraum aktiv.²⁰

III. EU Space Act als Teil eines Weltraumpakets

Der fast 150 Seiten umfassende Vorschlag des EU Space Act strebt eine umfassende Regulierung des europäischen Weltraumrechts an, auch wenn er ausschließlich militärische Aktivitäten nach Art. 2 Abs. 3 lit. a), b) EU Space Act explizit aus Kompetenzgründen²¹ ausklammert.²² Mitumfasst bleiben jedoch Dual-Use-Technologien wie Navigationssysteme (z. B. Galileo, GLONASS), Trägerraketen, Weltraumlageerfassungssysteme oder Material- und Antriebstechnologien, die sowohl zivil als auch militärisch eingesetzt werden können.

Der Anwendungsbereich des EU Space Act ist bewusst weit und erfasst nach Art. 2 Abs. 1 EU Space Act sowohl klassische Raumfahrtunternehmen als auch Anbieter von Weltraumdiensten diverser Art (Kollisionsvermeidungssysteme, weltraumgestützte Daten) sowie internationale Organisationen – unabhängig von ihrem Niederlassungsort, soweit Dienste in der EU angeboten oder Daten in der EU bereitgestellt werden.²³ Damit sollen Wettbewerbsverzerrungen vermieden und der Anwendungsbereich auch auf außerhalb der Union ansässige Unternehmen ausgeweitet werden.²⁴

Im Zentrum des Verordnungsentwurfs steht die Etablierung eines einheitlichen, unionsrechtlichen Regelwerks für die Weltraumwirtschaft in der EU. Die Maßgaben des EU Space Act zur Genehmigung, Registrierung und Aufsicht europäischer Weltraumaktivitäten werden im Zuge dessen die existierenden Vorschriften in 13 Mitgliedstaaten verdrängen.²⁵ In Ergänzung hierzu treten Registrierungs- und Aufsichtsmechanismen, welche Unternehmen aus Drittstaaten und internationale Organisationen erfassen, sofern sie weltraumbasierte Daten und Weltraumdienstleistungen innerhalb der Union anbieten.

Im Wesentlichen lässt sich der Kommissionsentwurf in vier Kernbereiche unterteilen: eine generelle Genehmigungspflicht für Raumfahrtaktivitäten (III. 1.), formelle Genehmigungserfordernisse (III. 2.), mate-

rielle Genehmigungsvoraussetzungen (III. 3.) sowie Aufsichts- und Sanktionsmechanismen (III. 4.). Hieran anknüpfend rücken verbleibende, offene Fragen mit Blick auf das Haftungsregime sowie die Auswirkungen für die Verteidigungsbranche in den Blick (III. 5.).

1. Genehmigungspflicht für Weltraumaktivitäten als Herzstück des Entwurfs

Ein zentrales Element des EU Space Acts ist die nun grundsätzlich in Art. 6 Abs. 1 EU Space Act geregelte Genehmigungs- und Registrierungspflicht für Raumfahrttätigkeiten von Weltraumunternehmen als Verbot mit Erlaubnisvorbehalt.

Union space operators shall not provide space services unless they have obtained in a Member State an authorisation to carry out space activities which demonstrate compliance with the requirements laid down in Title IV, Chapters I to V, as applicable, depending on the category of space operator concerned.

Die Reichweite der Genehmigungspflicht in persönlicher wie sachlicher Hinsicht basiert auf den beiden zentralen Begrifflichkeiten: „space operator“ sowie „space services“. Der Terminus des „space operators“ verbindet vier Kategorien staatlicher oder privater Betreiber von Weltrauminfrastruktur: „spacecraft operator“, „launch operator“, „launch site operator“ und „ISOS provider“.²⁶ Hinter der Bezeichnung „spacecraft operator“ verbirgt sich nicht nur die Raumschiffahrt, sondern auch der Betrieb, die Kontrolle und die Rückkehr eines jeden Weltraumobjekts.²⁷ Die Definition von „space objects“ umfasst alle menschgemachten Gegenstände, die in den Weltraum geschickt wurden.²⁸ Der Begriff der „space services“ spiegelt zum einen dieses weite Verständnis von Raumfahrtunternehmen und ihren Tätigkeitsprofilen,²⁹ zum anderen erfasst er auch ausdrücklich das Zurverfügungstellen primärer Weltraumdaten und Kollisionsvermeidungsdienste.

In der Zusammenschau wird deutlich, dass Art. 6 Abs. 1 EU Space Act (nahezu) alle denkbaren Weltraumaktivitäten privater Unternehmen und staatlicher Stellen erfasst, die in der Union ansässig sind oder aus der EU heraus kontrolliert³⁰ werden: z. B. die Durchführung von Startdiensten, die Erforschung des Weltraums – etwa durch bemannte Raumfahrt – sowie Maßnahmen zur Überwachung und Beseitigung von Weltraummüll.³¹ Damit sind die Vorgaben des Verordnungsentwurfs auch für Lehr- und Forschungseinrichtungen sowie

13 Vgl. Erwägungsgrund 5, COM (2025) 335 final, S. 15.

14 LOI n°2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales, unter <https://www.legi-france.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000018931380/> (Abruf: 16.12.2025).

15 S. hierzu bereits Schladebach, ZRP 2011, 173.

16 BT-Drs. 20/12775; s. hierzu auch Irmischer/Boos, ZRP 2025, 26.

17 European Commission, Vision for the European Space Economy, https://defence-industry-space.ec.europa.eu/vision-european-space-economy_en (Abruf: 16.12.2025).

18 Rat der EU, Ein Strategischer Kompass für mehr Sicherheit und Verteidigung der EU im nächsten Jahrzehnt, PM v. 21.3.2022, <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2022/03/21/a-strategic-compass-for-a-stronger-eu-security-and-defence-in-the-next-decade/> (Abruf: 16.12.2025).

19 European Commission, Commission takes next step to deploy the IRIS² secure satellite system, PM v. 16.12.2024, https://defence-industry-space.ec.europa.eu/commission-takes-next-step-deploy-iris2-secure-satellite-system-2024-12-16_en (Abruf: 16.12.2025).

20 European Commission, EU Space Programme, https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-space/eu-space-programme_en (Abruf: 16.12.2025).

21 Gem. Art. 4 Abs. 2 S. 1, 3 EUV fällt die nationale Sicherheit in die alleinige Verantwortung der Mitgliedstaaten.

22 S. hierzu die „national security clause“ in Art. 4 EU Space Act.

23 Erwägungsgrund 25, COM (2025) 335 final, S. 18.

24 Erwägungsgrund 24, COM (2025) 335 final, S. 18.

25 Vgl. Erwägungsgrund 5, COM (2025) 335 final, S. 15.

26 Art. 5 Abs. 16 EU Space Act.

27 Art. 5 Abs. 16 lit. a) EU Space Act.

28 Art. 5 Abs. 1 EU Space Act.

29 Vgl. Art. 5 Abs. 14 lit. a), b), d) EU Space Act.

30 Vgl. Art. 5 Abs. 17 EU Space Act.

31 Vgl. Art. 5 Abs. 13 EU Space Act.

KMU in diesem Tätigkeitsbereich von Bedeutung, insbesondere, weil hier erleichterte Genehmigungsvoraussetzungen gelten.³² Der Entwurf sieht zusätzlich weitere Verwaltungsvereinfachungen vor, wie z.B. die Möglichkeit eine zentrale Genehmigung für eine gesamte Satellitenkonstellation zu erhalten.³³ Die Kommission prognostiziert, dass dies den Satellitenanbietern im Vergleich zu Einzelgenehmigungen über das nächste Jahrzehnt 68 Millionen Euro sparen wird.³⁴ Die Einführung eines einheitlichen Genehmigungsverfahrens ist ein wichtiger Schritt zur Harmonisierung innerhalb der Europäischen Union. Auch wenn Unternehmen dadurch zunächst zusätzliche Kosten entstehen, könnten auf lange Sicht sowohl der Verwaltungsaufwand als auch die unternehmerischen Ausgaben verringert, der Zugang zum Markt erleichtert und Innovationen innerhalb der Branche nachhaltig gefördert werden.³⁵ Zudem werden detaillierte und spezifische Regeln für die Genehmigung geschaffen und so die Risiken von Weltraumaktivitäten adressiert. Der Weltraumvertrag von 1967 bildet zwar ein grundlegendes Rahmenwerk für Weltraumaktivitäten, sieht aber keine aktualisierten und detaillierten technischen Normen zur Bewältigung der neuen Risiken vor.³⁶

2. Formelle Genehmigungserfordernisse

Im Grundsatz ist gemäß Art. 6 Abs. 2 EU Space Act die Behörde des Mitgliedstaats für die Erteilung der Genehmigung zuständig, in dem der Antragsteller ansässig ist. Zusätzlich bedarf es einer weiteren mitgliedstaatlichen Genehmigung, sofern der Betrieb und/oder der Start in einem anderen Staat erfolgen soll. Eine Zuständigkeit der Kommission ergibt sich ausnahmsweise, wenn Weltraumaktivitäten unter Einsatz von Vermögensgegenständen der EU geplant sind.³⁷

In Deutschland gibt es bisher keine Behörde, die als „National Competent Authority“ (NCA) designiert wäre.³⁸ Das Eckpunktepapier der (letzten) Bundesregierung für ein (nationales) Weltraumgesetz verortete die entsprechende Stelle im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK).³⁹ Alternativ zur Einrichtung einer neuen Behörde wurde eine Umgestaltung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) erwogen.⁴⁰ Mit der kürzlichen Fortentwicklung des Forschungsressorts zum Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt und der damit verbundenen Übertragung der bisherigen Raumfahrtzuständigkeiten des Wirtschaftsressorts⁴¹ dürfte die Etablierung der zuständigen Behörde im Sinne des Verordnungsentwurfs nunmehr in dessen Geschäftsbereich fallen.

Das Genehmigungsverfahren der zuständigen Behörde strukturiert Art. 7 EU Space Act. Die Einleitung erfolgt auf entsprechenden Antrag hin (Abs. 1), dem eine Dokumentation und Beweise im Hinblick auf die Erfüllung der technischen Voraussetzungen beizufügen sind (Abs. 2). Auf dieser Grundlage erfolgt eine „technische Beurteilung“ („technical assessment“). Die Mitgliedstaaten können für diese Untersuchungen auf die Expertise einer entsprechenden internationalen Organisation und/oder der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm (EUSPA) als zuständiger Unionsagentur zurückgreifen.⁴² Alternativ oder kumulativ besteht die Möglichkeit zur Einrichtung eines „qualified technical body for space activities“ (QTB),⁴³ welcher im Anschluss als eine Art „Weltraum-TÜV“ agiert.⁴⁴ Diese organisatorische Ausgestaltung weist Parallelen mit dem etablierten Typengenehmigungsverfahren bei Kraftfahrzeugen auf, in dessen Rahmen mitgliedstaatliche Behörden ihrerseits „technical services“ einbinden können.⁴⁵ Den Abschluss des Verfahrens bildet nach Erteilung der Genehmigung eine Registrierung der jeweiligen Einrichtung im

Union Register of Space Objects (URSO), welches seinerseits ein elektronisches Zertifikat („e-certificate“) ausstellt.⁴⁶

Ausweislich von Art. 7 Abs. 7 EU Space Act muss die für die Genehmigung zuständige nationale Behörde die EUSPA über alle erteilten Genehmigungen unterrichten. Die Unternehmen werden dann gem. Art. 24 EU Space Act im URSO registriert und erhalten gem. Art. 25 Abs. 1 EU Space Act nach Abschluss der Registrierung ein elektronisches Zertifikat. Dieses dient der Bescheinigung der Weltraummission, der Identifikation des Weltraumgegenstandes sowie der Konformität mit dem EU Space Act und ermöglicht die freie Bereitstellung der weltraumgestützten Daten und Dienste in der gesamten EU.⁴⁷ Neu ist auch die öffentliche Einsehbarkeit aller im URSO registrierten Weltraumdienstleister.⁴⁸

3. Einhaltung materieller Genehmigungserfordernisse

Die Erteilung der Genehmigung setzt die Einhaltung einer Reihe von detaillierten technischen Bestimmungen voraus, die direkt in Titel IV der Verordnung geregelt sind und sich in Anforderungen an extraterrestrische Sicherheit und Nachhaltigkeit (III. 3. a)), Maßgaben zu (Cyber-)Resilienz und Risikomanagement (III. 3. b)) sowie Nachhaltigkeitsbestimmungen mit Blick auf den ökologischen Fußabdruck (III. 3. c)) unterteilen lassen.

a) Einhaltung extraterrestrischer Sicherheits- und Nachhaltigkeitsanforderungen

Die technischen Regeln zu „Sicherheit und Nachhaltigkeit im Weltraum“ („safety and sustainability in space“) bilden den ersten Teil des EU Space Act. In der extraterrestrischen Sphäre besteht ein enger Zusammenhang zwischen Sicherheits- und Nachhaltigkeitserwägungen, was sich etwa anhand der Vorgaben zur Vermeidung von umherfliegenden Weltraumtrümmern veranschaulichen lässt. Kapitel I des Titels IV EU Space Act nimmt daher insofern keine weitere Unterscheidung vor, sondern unterteilt sich vielmehr in spezifische Anforderungen an „Startanlagen“ („launchers“) und „Raumfahrzeuge“ („spacecraft“).⁴⁹

aa) Startanlagen

Die im EU Space Act niedergelegten Anforderungen an Startanlagen sollen die Probleme adressieren, die durch einen erhöhten Startver-

32 Für die Definition von „research and education institutions“ s. Art. 5 Abs. 15 EU Space Act; zu „small and medium-sized enterprises“ s. den Verweis in Art. 5 Abs. 26 EU Space Act.

33 Art. 9 EU Space Act.

34 Explanatory memorandum, COM (2025) 335 final, S. 8.

35 Die Kosten sollen je nach Unternehmen variieren. Für die Zulassungsanforderungen wird pro Produktlinie von Kosten von etwa 100 000 Euro ausgegangen, Explanatory memorandum, COM (2025) 335 final, S. 7.

36 Erwägungsgrund 8, COM (2025) 335 final, S. 15.

37 Vgl. das Sonderregime in Art. 11 ff. EU Space Act.

38 Zu Begriff und Bestimmung der „competent authority“ s. Art. 5 Abs. 67 bzw. Art. 28 EU Space Act.

39 Deutscher Bundestag, Eckpunkte der Bundesregierung für ein Weltraumgesetz, Drs. 20/12775, 4.

40 Vgl. Irmischer/Boos, ZRP 2025, 26, 28.

41 Bundeskanzler, Organisationserlass v. 6.5.2025, <https://www.bundesregierung.de/resourcelblob/992814/2345476/cdff731d8650c3ea9281853dedf46d2c/2025-05-06-organisati-onserlass-data.pdf> (Abruf: 16.12.2025), S. 2, 5.

42 Art. 8 Abs. 1 lit. b), c) EU Space Act.

43 Art. 8 Abs. 1 lit. a), Abs. 2 i. V. m. Art. 32 ff. EU Space Act; der Verordnungsentwurf enthält insb. auch Anforderungen an die QTB und deren mitgliedstaatliche Überwachung.

44 Vgl. Zarm/Schneider, LTO v. 23.7.2025, <https://www.lto.de/recht/hintergruende/h/eu-spa-ce-act-entwurf-wettlauf-ins-all> (Abruf: 16.12.2025).

45 Vgl. insb. Art. 3 Abs. 38, Art. 67 ff. Kfz-Genehmigungs-VO.

46 Art. 8 Abs. 7 i. V. m. Art. 24 f. EU Space Act.

47 Erwägungsgrund 48, COM (2025) 335 final, S. 21.

48 Erwägungsgrund 47, COM (2025) 335 final, S. 21.

49 Vgl. Art. 58 ff. bzw. Art. 62 ff. EU Space Act.

kehr innerhalb der Europäischen Union entstehen könnten.⁵⁰ Dafür beinhalten die Art. 58 ff. EU Space Act eine Reihe von vorsorglichen Sicherheitsmaßnahmen, um etwa Kollisionen oder etwaige Unfälle im Weltraum zu vermeiden. So verpflichtet u. a. Art. 59 Abs. 1 EU Space Act die Betreiber von Startanlagen, Maßnahmen zu ergreifen, um die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes der Trägerrakete mit Luft-, See- oder Raumfahrzeugen sowie mit Trümmern in der Umlaufbahn während der Start- und Wiedereintrittsphase zu verringern. Zur Kollisionsvermeidung sieht Art. 60 Abs. 1 EU Space Act vor, dass Träger- raketen mit einem Flugsicherheitssystem („*flight safety system*“) ausgestattet werden, um eine Ortung der Trägerraketen zu ermöglichen.

Zur Vermeidung von Weltraumtrümmern bei Trägerraketen müssen die in Art. 61 EU Space Act vorgesehenen Maßnahmen ergriffen werden. Die zugehörigen technischen Konzepte gilt es vorab in einem Trümmerkontrollplan („*debris control plan*“) und einem Entsorgungsplan nach dem Ende der Lebensdauer der Trägerrakete („*end-of-life disposal plan*“) zu dokumentieren. Dabei legt der Trümmerkontrollplan u. a. Maßnahmen zur Begrenzung entstehender Trümmerfreiset- zungen, zum Schutz gegen unbeabsichtigte Fragmentation und zum Umgang mit Kollisionsrisiken während der orbitalen Phase fest.⁵¹

Quantitative Schwellen, Berechnungsmethoden und Detailvorgaben werden mittels Durchführungsrechtsakten präzisiert.⁵² Der Entsorgungsplan nach dem Ende der Lebensdauer hingegen enthält entspre- chende Konzepte je nach relevanter orbitaler Stufe (z. B. geplanter De-Orbit oder Transfer in sichere Friedhofsbahn mit Angabe der Bahnparametern).⁵³ Zusätzlich muss auch die Erfolgswahrscheinlich- keit des gewählten Szenarios und die hierfür zu Grunde gelegte Me- thodik nachgewiesen werden.⁵⁴ Zur Entsorgungsplanung gehören weiterhin Ausfallreaktionspläne, sofern bei Durchführungsproblemen zur Kollisions- und Störungsvermeidung alternative Entsorgungsbah- nen gefunden werden müssen.⁵⁵ Schließlich erstreckt sich das Kollisi- onsriskomanagement bei Raumfahrzeugen auch auf die Entsor- gungsphase und bedarf der dauerhaften Einbindung eines Collision- Avoidance-Dienstes.⁵⁶

Beide Pläne sind gem. Art. 7 Abs. 2 EU Space Act notwendig, um eine Genehmigung für die geplante Weltraumaktivität erhalten zu können. Tragfähige Lösungen für diese und weitere anspruchsvolle Sicher- heitsfragen sind essenziell für Weltraumunternehmen und eröffnen gleichzeitig neue Geschäftsfelder, wie die Weltraummüllbeseitigung, die Entwicklung von Verschlüsselungstechnologien und das Angebot von Montage- und Wartungsarbeiten im Orbit.⁵⁷

Eine explizite Regelung wie in der europäischen Batterieverordnung, welche die Delegation bestimmter Pflichten in Bezug auf das Recyclen von Schrott auf bevollmächtigte Dritte vorsieht, existiert hingegen nicht.⁵⁸ Die Batterieverordnung sieht gleichermaßen auch keine Auf- gabenübertragung mit befreiender Wirkung vor: Die Hersteller blei- ben trotz Delegation immer noch im Rahmen der erweiterten Her- stellerverantwortung für die Einhaltung dieser Pflichten letztverant- wortlich. Der EU Space Act lässt vergleichbaren Raum für vertragliche Vereinbarungen, welche die Einbeziehung weiterer Akteure ermöglichen, um die Aufgaben, etwa im Bereich der Trümmerbeseiti- gung, durch Dritte – im Auftrag – ausführen zu lassen.

bb) Raumfahrzeuge und Satelliten

Im Anschluss an die Maßgaben für Startanlagen etabliert der EU Space Act eigenständige Regelungen für die weit zu verstehende Kate- gorie der Raumfahrzeuge, welche insbesondere auch Satelliten um-

fasst. Sie sollen künftig insbesondere gem. Art. 64 EU Space Act einen Dienst zur Kollisionsvermeidung („*Collision Avoidance (CA)*“) nutzen müssen. Dies ist laut der Kommission aufgrund der Zunahme des Verkehrs und der Trümmer in der Umlaufbahn erforderlich.⁵⁹ Um das Funktionieren der Kollisionsvermeidung sicherzustellen, müssen Raumschiffe ihre genaue Position übermitteln können und dazu gem. Art. 63 EU Space Act über die schon erwähnte Ortungsmöglichkeiten verfügen.⁶⁰ Wie schon bei Startanlagen bedarf es auch bei Raumfahr- zeugen jeweils der Vorlage eines entsprechenden Trümmerkontroll- und Entsorgungsplans.⁶¹

Aufgrund der großen, kontinuierlich zunehmenden Zahl an Satelliten und ihrer erheblichen Auswirkungen auf den Weltraum enthält Art. 73 EU Space Act eigene Maßgaben für Satellitenkonstellatio- nen.⁶² Die ersten drei Absätze der Vorschriften schaffen gestaffelte Re- geln für (einfache) Konstellationen, Mega- und Gigakonstellationen.⁶³ Die gesteigerten Vorgaben sollen intra-konstellaren Störfällen entge- genwirken, die im schlimmsten, katastrophischen Szenario zu einer Blockade des Weltraumzugangs führen könnten (sog. Kessler-Syn- drom).⁶⁴

b) (Cyber-)Resilienz und Risikomanagement

Angeichts vielfältiger Risiken bildet die Gewährleistung der Resilienz von Weltrauminfrastrukturen ein weiteres Kernanliegen des EU Space Act. Vor allem Cyberangriffe sind für die Weltraumindustrie nicht nur ein finanzielles Problem – mit jährlichen Schäden von rund einer Milliarde Euro⁶⁵ – sondern gefährden aufgrund der Bedeutung welt- raumgestützter Dienste für den Alltag und für Sektoren der kritischen Infrastruktur auch das Zusammenleben auf der Erde. Dessen unge- achtet existiert bisher keine einheitliche, verbindliche Regulatorik für (Cyber-)Resilienz und Risikomanagement im Weltraum.

Bisher weisen die NIS-2- und CER-Richtlinien der EU (nur) gewisse Bezüge zur Resilienzsicherung im Weltraum auf. Der EU Space Act knüpft hieran an und verfolgt das Ziel, eine übergreifende Grundlage für (Cyber-)Resilienz und Risikomanagement zu schaffen, welche auf die Bedürfnisse der Raumfahrtindustrie zugeschnitten ist.⁶⁶ Im Ver- hältnis zur NIS-2-Richtlinie erklärt sich der EU Space Act zum lex specialis und verdrängt daher mit seinen Risikomanagementregeln die entsprechenden Richtlinienvorgaben.⁶⁷ Hinsichtlich der CER- Richtlinie und ihrer Maßgaben bildet das Regelwerk des EU Space Act eine gleichwertige und wichtige Ergänzung und Fortentwicklung zum Schutz kritischer Infrastrukturen im Weltraum.⁶⁸

50 Erwägungsgrund 55, COM (2025) 335 final, S. 22.

51 Art. 61 Abs. 2 lit. a) i. V. m. Anhang II Ziff. 3.1. i. V. m. Ziff. 1.1., 1.2. EU Space Act.

52 Art. 61 Abs. 3 EU Space Act; vgl. auch entsprechende Ermächtigungsgrundlage für Raumfahrzeuge und Satelliten in Art. 70 Abs. 3 EU Space Act.

53 Art. 61 Abs. 2 lit. b) i. V. m. Anhang II Ziff. 3.2. i. V. m. Ziff. 2. EU Space Act.

54 Art. 61 Abs. 2 lit. b) i. V. m. Anhang II Ziff. 3.2. lit. c) i. V. m. Ziff. 2.5. EU Space Act.

55 Art. 61 Abs. 2 lit. b) i. V. m. Anhang II Ziff. 3.2. lit. e) i. V. m. Ziff. 2.6. EU Space Act.

56 Art. 59 Abs. 2 lit. a)–b), Art. 64 Abs. 2–4, Art. 68 EU Space Act.

57 Explanatory memorandum, COM (2025) 335 final, S. 8.

58 S. Art. 57 Abs. 1 i. V. m. Art. 58 Abs. 1, 2 i. V. m. Art. 61 Abs. 1, Abs. 3 BattVO.

59 Erwägungsgrund 60, COM (2025) 335 final, S. 23.

60 Erwägungsgrund 59, COM (2025) 335 final, S. 23.

61 Art. 70 Abs. 2 i. V. m. Anhang V EU Space Act.

62 Erwägungsgrund 66, COM (2025) 335 final, S. 24.

63 Vgl. Art. 5 Abs. 3 bis Abs. 5 EU Space Act: 10 bis 99, 100 bis 999 bzw. über 1000 Raum- fahrzeuge.

64 Vgl. Erwägungsgrund 66, COM (2025) 335 final, S. 24.

65 European Commission, EU Space Act factsheet, June 2025, https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/540afc7b-dd3d-4b8c-96f1-bf8e861ec23c_en?file=EU-Space-Act-factsheet.pdf (Abruf: 16.12.2025).

66 Erwägungsgrund 70, COM (2025) 335 final, S. 25.

67 Art. 75 Abs. 1 EU Space Act.

68 Art. 75 Abs. 2, Art. 82 EU Space Act.

Im Zentrum des Risikomanagement steht die Verpflichtung gem. Art. 76 Abs. 1 EU Space Act, wonach Raumfahrtunternehmen während des Lebenszyklus von Weltraummissionen alle gebotenen Maßnahmen ergreifen müssen, um Risiken für Netz- und Informationssysteme und die Sicherheit der physischen Infrastrukturen und der Umwelt zu bewältigen. Damit wird ein ganzheitliches Risikomanagement über den gesamten Missionslebenszyklus bewirkt, welches sowohl die digitalen Komponenten als auch die analoge Hardware umfassen soll. Die Pflichten sind dabei auch segmentübergreifend (Ground, Space, Links) und sollen damit ausweislich von Art. 76 Abs. 2 EU Space Act jederzeit die Resilienz und die effektive Kontrolle über die Raumfahrtmission sicherstellen. Zudem verpflichtet Art. 78 EU Space Act die Unternehmen, während des gesamten Lebenszyklus laufende Risikobewertungen durchzuführen. Die Verpflichtung zur Einrichtung eines Risikomanagementsystems schließt u. a. auch die Einführung eines Störungs- und Krisenmanagements (Art. 87 EU Space Act), die Einrichtung eines Testprogramms für das Netz- und Informationssicherheitssystem (Art. 88 EU Space Act) sowie Mitarbeiterschulungen (Art. 89 EU Space Act) ein. Angesichts zunehmender Cyberangriffe und bisher fehlender Sicherheitsvorgaben für Weltraumsysteme ist der umrissene Vorschlag der Kommission ein wichtiger Schritt, um die Widerstandsfähigkeit der europäischen Weltraumwirtschaft zu stärken. Dies ist mit der Hoffnung verbunden, dass der damit einhergehende Aufwand durch die Etablierung einheitlicher, unionsrechtlicher Sicherheitsstandards mittel- und langfristig einen Standort- und Wettbewerbsvorteil für die europäische Weltraumwirtschaft erzeugen kann. Resiliente und verlässliche Weltraumsysteme stärken zudem das Vertrauen der Geschäftspartner und Kunden in das jeweilige Raumfahrtunternehmen.

c) Nachhaltigkeitsbestimmung qua ökologischen Fußabdruck

Die Raumfahrt bietet zwar ein enormes wirtschaftliches Potenzial, geht aber auch einher mit Umweltbelastungen. Bisher sieht der Weltraumvertrag gem. Art. IX S. 2 WRV nur vor, dass Kontaminationen des Mondes und anderer Himmelskörper vermieden werden sollen. Auch abgesehen vom Weltraumvertrag finden sich keine ausreichenden Regelungen bezüglich des Umweltschutzes.⁶⁹ Der EU Space Act soll deshalb zu einer gerechten, klimaneutralen, ressourceneffizienten und kreislauforientierten Weltraumwirtschaft beitragen.⁷⁰

In Ergänzung zu den sicherheitsorientierten, extraterrestrischen Nachhaltigkeitsbestimmungen in Art. 58 ff. EU Space Act verpflichtet Art. 96 EU Space Act alle Raumfahrtunternehmen, ihren ökologischen Fußabdruck ihrer Aktivitäten sowohl auf der Erde als auch im Weltraum zu bestimmen. Hierzu sollen sie auch ihre Zulieferer vertraglich verpflichten, die dafür erforderlichen Daten bereitzustellen, Art. 96 Abs. 3 EU Space Act. Der Beantragung der Genehmigung nach Art. 6 Abs. 1 EU Space Act muss eine Umwelfußabdruckerklärung („*Environmental Footprint Declaration (EFD)*“) beigefügt werden, mit der ordnungsgemäßen Berechnung aller Emissionen, die während des gesamten Lebenszyklus der Mission durchgeführt wurden, das heißt, vom Entwurf bis zur Außerbetriebnahme der Anlagen.⁷¹ Art. 97 EU Space Act setzt mit Blick auf die anzuwendende Methodik lediglich einen Rahmen, der ausweislich des Abs. 4 mittels Durchführungsrechtsakte der Kommission zu konkretisieren ist. Die Vorschrift nimmt insofern Bezug auf eine Empfehlung der Union aus dem Jahre 2021, die hierzu bereits detaillierte Regelungen enthält.⁷² In einem Konsultationsprozess sollen zudem über die Empfehlung hi-

nausgehende spezifische Berechnungsmethoden passgenau für den Weltraumsektor entwickelt werden.⁷³ Unternehmen sollten daher auch in Bezug auf die anderen genannten Bereiche sorgsam Veränderungen im Blick behalten und jetzt schon prüfen, inwiefern sie ihre Vorgänge anpassen müssen.

4. Aufsichts- und Sanktionsmechanismen

Mit der Etablierung einer Genehmigungspflicht samt formellen und materiellen Voraussetzungen für (nahezu) alle Weltraumaktivitäten korrespondieren diverse Aufsichts- und Sanktionsmechanismen. Der Verordnungsentwurf verortet die künftige Weltraum-Governance sowohl auf mitgliedstaatlicher als auch auf unionaler Ebene.

Art. 28 Abs. 1 EU Space Act überträgt prinzipiell den Staaten die Aufgabe, eine Behörde für die Genehmigung und Beaufsichtigung von Raumfahrtunternehmen und zur Marktüberwachung einzurichten. Im Rahmen der Marktüberwachung sind den national zuständigen Behörden die üblichen Informations- und Kontrollbefugnisse zu übertragen sowie die weitergehenden Kompetenzen, bei Non-Compliance oder relevanten Produktrisiken einzuschreiten und die notwendigen Anordnungen zu erlassen, Art. 30 EU Space Act. Es erfolgt jedoch keine konsequente Einbeziehung unter das *New Legislative Framework*. Insbesondere ist keine Einbeziehung in die zentralen Mechanismen durch allgemeine Verweisung auf VO (EG) 765/2008, Beschluss 768/2008 und VO (EU) 2019/1020 angelegt. Lediglich für die Einbindung qualifizierter technischer Stellen für Weltraumtätigkeiten wird in Art. 32 EU Space Act darauf Bezug genommen, dass deren Bewertung und Überwachung im Sinne und im Einklang mit der VO (EG) 765/2008 der nationalen Akkreditierungsstelle übertragen werden kann. Insofern findet keine produktregulatorische Vollharmonisierung statt, sondern letztlich eine Teilharmonisierung, die nur bedingt einen europäischen Binnenmarkt für „Space Products“ gewährleisten kann.

Zudem sollen die Staaten gem. Art. 31 Abs. 1 EU Space Act Vorschriften zur abschreckenden, wirksamen und verhältnismäßigen Sanktionierung von Verstößen gegen die Verordnung schaffen. Vergleichbare Regelungen existieren bereits jetzt schon zum Teil in manchen der nationalen Weltraumgesetze: So legt das französische Recht beispielsweise Geldstrafen bis zu 200 000 Euro für das Betreiben von Weltraumdiensten ohne Genehmigung fest.⁷⁴

5. Offene Fragen

Trotz des Ziels, einen EU-weiten Weltraum-Binnenmarkt zu schaffen, sieht der Vorschlag des EU Space Act keine vollständige Harmonisierung vor. Einige zentrale Aspekte bleiben offen. Von besonderem Interesse sind die drohende Mehrfachregulierung mit Blick auf etablierte Standards (III. 5. a)) ungeklärte Haftungsfragen (III. 5. b)) und die Auswirkungen auf die europäische Verteidigungsbranche (III. 5. c)).

a) Drohende Mehrfachregulierung

Aus Sicht betroffener Raumunternehmen wirft der EU Space Act zunächst die Frage auf, wie sich seine Vorgaben zu existierenden Stan-

69 Schladebach, NVwZ 2008, 53, 56.

70 Erwägungsgrund 93, COM (2025) 335 final, S. 29.

71 S. hierzu und zur Legaldefinition auch die Empfehlung der Kommission (EU) 2021/2279, Abl. L 471 S. 1 ff.

72 Empfehlung der Kommission (EU) 2021/2279, Abl. L 471 S. 1 ff.

73 https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-space/product-environmental-footprint-category-rules-pefcr-space-sector_en (Abruf: 16.12.2025).

74 Article 11 (1) des Loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales, unter <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000018931380/> (Abruf: 16.12.2025).

dards verhalten.⁷⁵ Nimmt man beispielsweise die Vermeidung von Weltraummüll in den Blick, kommen die „Space debris mitigation requirements“ nach ISO 24113 unmittelbar in den Sinn.⁷⁶ Die *European Cooperation for Space Standardization* (ECSS) hat diese Normen ihrerseits mit gewissen Anpassungen für ihre Mitglieder übernommen.⁷⁷ Der EU Space Act versäumt es bisher, seine eigenen Maßgaben in Beziehung zu diesen etablierten Regelwerken zu setzen. Die Raumfahrtindustrie sieht sich daher mit einer Belastung durch Parallelstandards und eingeschränkter Planungssicherheit konfrontiert.⁷⁸

In diesem Zusammenhang wird auch offenbar, dass sich der EU Space Act nicht klar zu den Standardisierungsprozessen der *European Space Agency* (ESA) verhält. Bleibt man beim Beispiel der Weltraumschrottvermeidung, fällt etwa auf, dass die Europäische Weltraumorganisation und ihre Arbeitsgruppen ihrerseits u. a. an einer Verbesserung der existierenden, internationalen Standards in diesem Bereich arbeiten.⁷⁹ Löst man sich wiederum vom gewählten Beispiel, fällt auch im Allgemeinen eine defizitäre Verzahnung mit den Aktivitäten der ESA auf.⁸⁰ Wenn die Normgebungsprozesse der verschiedenen europäischen Stakeholder – wie zu erwarten ist – in den kommenden Jahren noch zunehmen werden, dann könnte das Weltraumrecht insgesamt sehr schnell zu einer schwer navigierbaren Materie werden.

b) Lücken im Haftungsregime

Von großer Bedeutung für Weltraumunternehmen ist weiterhin, dass der EU Space Act keine Antworten auf wichtige Haftungsfragen gibt. Der Weltraumvertrag von 1967 sieht diesbezüglich in seinem Art. VII vor, dass die Vertragsstaaten für die durch nationale (staatliche wie nichtstaatliche) Weltraumaktivitäten entstandenen Schäden im Verhältnis zu geschädigten Drittstaaten haften. Im Außenverhältnis haftende Staaten können die Verursacher, soweit dies im nationalen Recht vorgesehen ist, in Regress nehmen.⁸¹ Im Hinblick auf diesen bedeutsamen Haftungsmechanismus und auch im Übrigen nimmt der Verordnungsentwurf keine abschließende Harmonisierung vor. Es finden sich allenfalls einzelne Regelungen wie z. B. Art. 77 Abs. 1 EU Space Act, wonach das Management eines Weltraumunternehmens für die Einhaltung der Vorgaben des EU Space Act zum Risikomanagement verantwortlich und haftbar sei. Dieser lückenhafte Ansatz überrascht, da die Kommission den EU Space Act als Ganzes nicht auf die souveränitätsschonende Raumfahrtkompetenz des Art. 189 AEUV, sondern auf die Binnenmarktkompetenz des Art. 114 AEUV stützen möchte, welche sich in der Vergangenheit bei vielfältigen und weitreichenden Harmonisierungsmaßnahmen bewährt hat.⁸²

Daher können (und müssen) die Mitgliedstaaten im Übrigen weiterhin selbst regeln, in welcher Höhe sie Schäden übernehmen oder abwälzen. Das Eckpunktepapier der alten Bundesregierung für ein deutsches Weltraumgesetz sah diesbezüglich einen verschuldensunabhängigen Regressanspruch der Bundesrepublik gegen den schadensverursachenden privaten Akteur sowie dessen korrespondierende Pflicht zur Absicherung qua Haftpflichtversicherung und/oder Bürgerschaft vor.⁸³ Zudem sollte bei einfacher Fahrlässigkeit eine grundsätzliche Haftungsdeckelung auf 50 Millionen Euro oder auf 10 % des durchschnittlichen Jahresumsatzes der drei letzten abgeschlossenen Geschäftsjahre geregelt werden.⁸⁴ Regeln zu Regress, Haftungsdeckelung und Deckungsvorsorge können somit je nach Mitgliedstaat zukünftig weiterhin variieren und wettbewerbsverzerrende Standortvorteile begründen.⁸⁵ Ohne gesetzliche Vorgaben bleiben diese Risiken für Unternehmen jedoch kaum versicherbar und die Risikoexposition damit

potenziell existenzgefährdend. Der Unionsgesetzgeber sollte daher die Möglichkeiten im Gesetzgebungsverfahren ausschöpfen und hier Anpassungen vornehmen.

c) Auswirkungen auf die Verteidigungssparte

Europas Verteidigungsfähigkeit steht in einer engen Symbiose mit Europas Kompetenzen im All. Ohne die Nutzung weltraumgestützter Dienste wie Navigation, Ortung und Kommunikation sind militärische Operationen nicht mehr vorstellbar.⁸⁶ Die Einstufung des Weltraums als Einsatzbereich der NATO im Jahr 2019 zeigt die Bedeutung des Weltraums für Verteidigung und Sicherheit.⁸⁷ Auch der Strategische Kompass für Sicherheit und Verteidigung der EU,⁸⁸ welcher die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten in der Sicherheits- und Verteidigungspolitik ausbauen und koordinieren soll, erkennt die Bedeutung des Weltraums für die Sicherheit Europas an.⁸⁹ Gleichzeitig birgt die Nutzung des Weltraums zu militärischen Zwecken aber auch erhebliche Gefahren. Dennoch sind dessen Modalitäten noch weitgehend unreguliert.

Bereits im geltenden Rechtsrahmen stellen sich zahlreiche, vor allem völkerrechtliche Fragen. Der Weltraumvertrag von 1967 sieht in seiner Präambel zwar die Nutzung des Weltraums zu friedlichen Zwecken vor. Rechtsverbindlich ist die friedliche Nutzung jedoch nur gem. Art. IV Abs. 2 WRV für den Mond und andere Himmelskörper vorgeschrieben.⁹⁰ Darüber hinaus besteht nur das Verbot, Kern- oder andere Massenvernichtungswaffen in die Erdumlaufbahn zu bringen, Art. IV Abs. 1 WRV. Aus dieser normativen Lücke folgen noch weitere Problemstellungen, zum Beispiel in Bezug auf das Selbstverteidigungsrecht nach Art. 51 UN-Charta oder bezüglich der Einhaltung des humanitären Völkerrechts bei Angriffen auf Dual-Use-Satelliten.⁹¹

Die Europäische Kommission und der Hohe Vertreter der Europäischen Union für Außen- und Sicherheitspolitik betonen in der neuen *Defence Readiness Roadmap 2030* vom 16.10.2025,⁹² dass der Aufbau eines „*European Space Shield*“ zentral sei, um die Verteidigungsfähigkeit der Mitgliedstaaten zu stärken und die Resilienz

75 Vgl. BDLI, Deutsche Raumfahrtindustrie – Position zum EU Space Act (EUSA), <https://www.bdl.de/publikationen/position-der-deutschen-raumfahrt-zum-eu-space-act> (Abruf: 16.12.2025), S. 4.

76 ISO, Space systems – Space debris mitigation requirements, ISO 24113, Fourth edition 2023-05.

77 European Cooperation for Space Standardization, Space sustainability – Adoption Notice of ISO 24113: Space systems – Space debris mitigation requirements, ECSS-U-AS-10C Rev.2.

78 Vgl. BDLI, Deutsche Raumfahrtindustrie – Position zum EU Space Act (EUSA), <https://www.bdl.de/publikationen/position-der-deutschen-raumfahrt-zum-eu-space-act> (Abruf: 16.12.2025), S. 6.

79 Vgl. bspw. ESA Space Debris Mitigation Working Group, ESA Space Debris Mitigation Requirements, ESSB-ST-U-007 Issue 1.

80 Vgl. BDLI, Deutsche Raumfahrtindustrie – Position zum EU Space Act (EUSA), <https://www.bdl.de/publikationen/position-der-deutschen-raumfahrt-zum-eu-space-act> (Abruf: 16.12.2025), S. 6.

81 Schladebach, ZRP 2011, 173, 174 f.

82 Zur Diskussion der gewählten Kompetenzgrundlage vgl. etwa Miglio, The EU Space Act proposal: A GDPR for outer space?, European Law Blog v. 8.7.2025, <https://www.europeanlawblog.eu/pub/9sj1z48z/release/1> (Abruf: 16.12.2025).

83 BT-Drs. 20/12775, Ziff. II. 3.

84 BT-Drs. 20/12775, Ziff. II. 3.

85 Vgl. etwa die entsprechenden Vorgaben im italienischen Weltraumgesetz, legge n. 89/2025.

86 Nätzold, SIRIUS 2024, 202, 203.

87 Ziff. 6, Londoner Erklärung, Treffen der Staats- und Regierungschefs der Nato, London, 3.–4.12.2019.

88 European Union, A Strategic Compass for Security and Defence – For a European Union that protects its citizens, values and interests and contributes to international peace and security, 24.3.2022, https://www.eeas.europa.eu/eeas/strategic-compass-security-and-defence-1_en (Abruf: 16.12.2025).

89 European Union, A Strategic Compass for Security and Defence, ebenda, S. 35 f.

90 Heinke/Wesemann, GSZ 2025, 126, 127.

91 Weiterführend Heinke/Wesemann, GSZ 2025, 126.

92 Vgl. Europäische Kommission/Hohe Vertreter der Europäischen Union für Außen- und Sicherheitspolitik, Defence Readiness Roadmap 2030, JOIN(2025) 27 final, 16.10.2025, S. 8.

weltraumgestützter Dienste gegenüber wachsenden Bedrohungen zu sichern. Der Weltraum solle damit integraler Bestandteil der europäischen Verteidigungsbereitschaft werden.⁹³ Das Vorhaben zielt darauf ab, ein umfassendes europäisches System weltraumgestützter Verteidigungsfähigkeiten zu schaffen, das auf bestehenden nationalen und kommerziellen Kapazitäten sowie den EU-Raumprogrammen aufbaut (Galileo, IRIS², Earth Observation Governmental Service).⁹⁴ Besondere Schwerpunkte lägen auf der Förderung interoperabler nationaler Verteidigungsfähigkeiten – insbesondere in den Bereichen Space Domain Awareness, Abwehr von Stör- und Täuschungsangriffen sowie weltraumgestützte Operationen und Dienste –, in denen Europa derzeit Abhängigkeiten und Fähigkeitslücken aufweise.⁹⁵

In Deutschland setzte die Bundesregierung zudem mit der Veröffentlichung der ersten Weltraumsicherheitsstrategie am 19.11.2025 jüngst einen wichtigen, eigenständigen Impuls.⁹⁶ Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) geht damit – gemeinsam mit dem Auswärtigen Amt – einen weiteren Schritt hin zu einem zentralen weltraumindustriepolitischen Akteur. Aus Sicht privater Weltraumunternehmen enthält das Papier relevante Aussagen, etwa mit Blick auf künftige Geschäfts- und Investitionsstrategien. Hoffnung auf konkrete Kofinanzierungsmöglichkeiten weckt, dass die Rolle privatwirtschaftlicher Investitionen neben staatlicher Rahmensetzung und öffentlicher Förderung als „Schlüssel zum Erfolg“ bei der Schaffung der angestrebten Sicherheitsarchitektur im All bezeichnet wird.⁹⁷ Angesichts der verteidigungsindustriellen Schlüsselstellung moderner Raumfahrttechnologie verweist die Strategie ferner auf „die im Sicherheits- und Verteidigungsbereich notwendigen Zertifizierungen, Sicherheitsüberprüfungen, IT-Anforderungen und Zugangsbeschränkungen“, die es für Unternehmen der Weltraumindustrie transparent zu machen und beschleunigt durchzuführen gelte.⁹⁸ Für die zuständigen Rechtsabteilungen gilt es daher, sowohl die raumfahrtspezifischen Regulierungsentwicklungen als auch den komplexen verteidigungsspezifischen Rechtsrahmen fortlaufend zu monitorieren und im Rahmen einer umfassenden regulatorischen Compliance umzusetzen – auch mit Blick auf unionsrechtliche Initiativen.

Der EU Space Act füllt zwar die in diesem Kontext verbleibenden Leerstellen nicht vollständig. Seine Vorgaben markieren jedoch eine gemeinsame rechtliche Basis für Europa, die auch auf die militärische Nutzung des Weltraums ausstrahlen wird. Die Prämisse dieser Feststellung bilden die engen Bereichsausnahmen gem. Art. 2 Abs. 3 lit. a) und b) EU Space Act, welche aus Gründen der mitgliedstaatlichen Kompetenzwahrung im Bereich Verteidigung bestimmte Objekte vom Anwendungsbereich ausschließen:⁹⁹ Weltraumobjekte, die zum einen ausschließlich für Zwecke der Verteidigung oder nationalen Sicherheit verwendet werden, sowie zum anderen (nur) vorübergehend zu Verteidigungszwecken militärischer Kontrolle unterworfen wurden. Die meisten Weltraumtechnologien haben jedoch einen Dual-Use-Charakter, das heißt, sie können sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke eingesetzt werden. Damit wird der EU Space Act – trotz der Bereichsausnahme – erhebliche Auswirkungen auf die Verteidigungssparte haben. Die zeitgleich mit dem EU Space Act vorgestellte strategische Vision für die europäische Weltraumwirtschaft weist ebenfalls darauf hin, dass die Grenzen zwischen kommerziellen, zivilen und militärischen Weltraumprogrammen zunehmend verschwimmen.¹⁰⁰ Das Dokument sieht unter anderen vor, dass Dual-Use-Technologien

gefordert und weitere Optionen für weitere Dual-Use-Weltraumsysteme geprüft werden sollen.¹⁰¹ Die Bedeutung der Bereichsausnahme für exklusiv militärische Nutzungen wird perspektivisch weiter abnehmen. Nichtsdestoweniger bleibt die Bundesregierung aufgefordert, die fehlenden Regelungen im Hinblick auf Verteidigung und nationale Sicherheit mittels eines nationalen Weltraumgesetzes zu schließen.¹⁰²

Inhalte und Timeline des EU Space Act sind jedoch lange nicht in Stein gemeißelt. Ein „Kompromissvorschlag“ der dänischen Ratspräsidentschaft aus dem Dezember 2025 gibt Einblicke in die ausgeprägte Dynamik des laufenden Gesetzgebungsverfahrens:¹⁰³ Unter anderem soll die bisher vorgesehene starre Übergangsfrist für gestartete Ressourcen (z. B. Satelliten) durch eine flexible Frist von 36 Monaten ab Inkrafttreten des EU Space Acts ersetzt werden. Ein zentraler Punkt der dänischen Initiative betrifft das Verhältnis zwischen NIS-2-Richtlinie und EU Space Act: So soll der EU Space Act aus Harmonisierungsgründen künftig nicht mehr als *lex specialis* zur NIS-2-Richtlinie gelten, sondern neben dieser Anwendung in puncto Cybersicherheit finden. Während NIS-2-pflichtige Einrichtungen vollständig unter die NIS-2-Richtlinie hinsichtlich der Vorgaben an das Risikomanagement fallen, bleiben für sonstige Einrichtungen eigenständige Mindestanforderungen an das Risikomanagement im EU Space Act bestehen. Dies ist im Entwurf des EU Space Act noch anders geregelt: Dort sind eigenständige Risikomanagement-Vorgaben hinsichtlich aller Einrichtungen vorgesehen, sodass die NIS-2-Richtlinie keine Anwendung finden würde. Flankierend sind außerdem zur Förderung von Forschungsprojekten ein erleichtertes Regelungsregime im Hinblick auf Sicherheitsvorschriften und Risikomanagement-Vorgaben bei Forschungs- und Bildungseinrichtungen im Gespräch.

Betroffene Akteure sollten den Entstehungsprozess des EU Space Act daher weiterhin aufmerksam beobachten und ggf. Stellung beziehen, um den Verordnungsvorschlag den Bedürfnissen einer erfolgreichen Raumfahrt entsprechend auszuformen.

IV. Fazit

Der Vorschlag eines EU Space Act ist ein erster, wichtiger Schritt zur Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für Weltraumtätigkeiten und eine Chance für die EU, eine führende Rolle in der Regulierung des Weltraums einzunehmen. Seine Vorgaben sollen nach Vorstellung

93 Vgl. Europäische Kommission/Hohe Vertreter der Europäischen Union für Außen- und Sicherheitspolitik, Defence Readiness Roadmap 2030, JOIN(2025) 27 final, 16.10.2025, S. 8.

94 Vgl. Europäische Kommission/Hohe Vertreter der Europäischen Union für Außen- und Sicherheitspolitik, Defence Readiness Roadmap 2030, JOIN(2025) 27 final, 16.10.2025, S. 8.

95 Vgl. Europäische Kommission/Hohe Vertreter der Europäischen Union für Außen- und Sicherheitspolitik, Defence Readiness Roadmap 2030, JOIN(2025) 27 final, 16.10.2025, S. 8.

96 Bundesregierung, Weltraumsicherheitsstrategie, November 2025, <https://www.bmvg.de/de/aktuelles/erste-weltraumsicherheitsstrategie-der-bundesregierung-6042422> (Abruf: 16.12.2025).

97 Bundesregierung, Weltraumsicherheitsstrategie, November 2025, S. 33.

98 Bundesregierung, Weltraumsicherheitsstrategie, November 2025, S. 34.

99 Erwägungsgrund 36, COM (2025) 335 final, S. 19.

100 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social Committee and the Committee of the Regions, A vision for the European Space Economy, 25.6.2025, COM (2025) 336 final, S. 17.

101 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social Committee and the Committee of the Regions, A vision for the European Space Economy, 25.6.2025, COM (2025) 336 final, S. 18.

102 Irmischer/Boos, ZRP 2025, 26, 28.

103 Council of the European Union, Regulation on the safety, resilience and sustainability of space activities in the Union (EU Space Act) – Presidency compromise text – clean version, 5 December 2025, 2025/0335 (COD), <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/UE/48969> (Abruf: 16.12.2025).

der Kommission gem. Art. 119 EU Space Act ab dem 1.1.2030 Geltung entfalten.

In jedem Fall wird das unionale Weltraumrecht in seiner endgültigen Gestalt den Mitgliedstaaten zahlreiche Regelungsaufträge erteilen und im Ergebnis grundlegende Auswirkungen auf (nahezu) alle Tätigkeiten im All haben. Daher können sowohl die Mitgliedstaaten als auch Weltraumunternehmen nicht früh genug damit beginnen, sich auf diese Entwicklungen einzustellen und ggf. ihre Prozesse anzupassen. Trotzdem bleiben einige zentrale Fragen, insbesondere was die haftungsrechtliche Thematik, aber auch die Frage von parallel anwendbaren, unterschiedlichen Standards angeht, offen und schaffen erhebliche Rechtsunsicherheiten. Der Gesetzgeber sollte sich daher gehalten sehen, diese entweder noch im unionalen Gesetzgebungsprozess oder aber frühestmöglich in nationalen Weltraumgesetzen zu adressieren. Nur auf diese Weise kann der jüngst von EU-Kommissar *Andrius Kubilius* adressierte Gleichlauf von „*defence readiness*“ und „*space readiness*“ hergestellt und die Prämisse, dass wir uns im „Jahrzehnt der Weltraumregulierung“ befinden, auch umgesetzt werden.¹⁰⁴

¹⁰⁴ *Kubilius*, Keynote Address by Commissioner Kubilius to the European Space Agency Council, 11.6.2025, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_1477 (Abruf: 16.12.2025).

Dr. Marc Ruttloff, RA, Partner bei Gleiss Lutz an den Standorten Stuttgart und Berlin. Er berät in den Bereichen Regulatory, Öffentliches Wirtschaftsrecht und Regulierte Industrien. Schwerpunkte: Beratung zu Fragen der ESG-Compliance sowie der Product Compliance. Er leitet die Praxisgruppe Öffentliches Recht und ist Co-Head der ESG-Praxis und des Product Compliance Hubs bei Gleiss Lutz.



Dr. Christoph Goller, RA, berät Mandanten der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie bei komplexen Projekten und M&A-Transaktionen. Er studierte Jura in Regensburg und München, absolvierte sein Referendariat in Stuttgart und London und promovierte in Freiburg. Von 2002 bis 2013 diente er als aktiver Truppenoffizier in der Bundeswehr.



Dr. Friederike Niemann, RAin, berät im öffentlichen Wirtschaftsrecht, insbesondere im Bereich Defense & Security, Product Compliance, ESG, Energiewirtschaft und Verfassungsrecht. Sie studierte in Heidelberg sowie Taipeh und promovierte am Institut für öffentliches Recht bei Prof. Udo Di Fabio in Bonn.



Dr. Dr. Fabian Teichmann, LL.M. (London), EMBA (Oxford), RA

Cybersicherheit als Führungsaufgabe: Die BSI-Handreichung zur NIS-2-Schulungspflicht und ihre Bedeutung für die betriebliche Organisation

Cybersicherheit ist mit der NIS-2-RL und dem neuen BSIG zur Führungsaufgabe geworden: § 38 Abs. 3 BSIG verpflichtet Geschäftsleitungen zu regelmäßigen Schulungen. Die BSI-Handreichung vom 30.9.2025 konkretisiert Inhalte, Intervalle und organisatorische Anforderungen und verankert IT-Sicherheit in Governance, Risikomanagement und Unternehmenskultur. Der Beitrag analysiert Rechtsgrundlagen, Umsetzungsbedarf und Haftungsfolgen – und zeigt: Cybersicherheit ist Kern verantwortungsvoller Unternehmensführung.

I. Einleitung

Cyberangriffe wie Ransomware-Attacken haben in den vergangenen Jahren nicht nur weltweit, sondern auch verstärkt in Deutschland zugenommen.¹ Für Geschäftsleitungen von Unternehmen sowie Länder- und Kommunalverwaltungen bedeutet dies, dass sie angemessene und vor allem ausreichende Cybersecurity-Vorkehrungen treffen müssen, um diesem zentralen Geschäftsrisiko entgegenzutreten zu können.² Seitens der EU wurde durch die sogenannte NIS-2-Richtlinie eine gesetzliche Verpflichtung geschaffen, wonach die Mitglieder von Geschäftsleitungen nunmehr verpflichtet werden, aktiv für eine Cy-

bersicherheit im Unternehmen zu sorgen. Nach § 38 Abs. 3 BSIG besteht nunmehr die Verpflichtung, regelmäßig an entsprechenden Schulungen teilzunehmen und Cybersicherheit wie andere Compliance-Themen auch zur Chefsache zu machen.³

II. Hintergrund: NIS-2-RL und neue Pflichten der Geschäftsleitung

Die EU-Richtlinie NIS-2 erhöht die Anforderungen an Unternehmen, IT-Sicherheitsrisiken systematisch anzugehen.⁴ Deutschland setzte

¹ BSI, die Lage der IT-Sicherheit in Deutschland 2024, unter <https://www.bsi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/BSI/Publikationen/Lageberichte/Lagebericht2024.html?nn=129410> (Abruf: 12.12.2025); BKA Bundeslagebild Cybercrime 2024, unter https://www.bka.de/DE/AktuelleInformationen/StatistikenLagebilder/Lagebilder/Cybercrime/2024/CC_2024.html (Abruf: 12.12.2025).

² Teichmann, LKV 2025, 253.

³ Teichmann, EnWZ 2025, 248.

⁴ RL (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der VO (EU) Nr. 910/2014 und der RL (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der RL (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie), unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L2555> (Abruf: 12.12.2025), (nachfolgend nur noch RL (EU) 2022/2555 genannt).