

Wer darf was im All?

Tourismus und Abbau von Ressourcen: Darmstädter Juristische Gesellschaft fragt nach dem Weltraumrecht

Von Alexandra Welsch

DARMSTADT. „Der Weltraum, unendliche Weiten, wir schreiben das Jahr 2200“: So beginnt jede deutschsprachige Folge der Science-Fiction-Serie „Raumschiff Enterprise“, bekannt aus dem Siebziger-Jahre-Fernsehen. Die „Star Trek“-Pioniere drangen in ferne Galaxien vor und begegneten dabei auch diversem außerirdischem Leben. Heute, im Jahr 2021, ist Letzteres noch keine Wirklichkeit geworden. Aber dass sich inzwischen im All allerhand tummelt, ist eine Realität. Und sie wirft neue rechtliche Fragen auf.

Welche das sind und welche Antworten es darauf gibt, das beleuchtete der Rechtswissenschaftsprofessor Stephan Hobe am Mittwoch auf Einladung der Darmstädter Juristischen Gesellschaft. „Die unbekannte Materie: Weltraumrecht“, war der Online-Vortrag des Direktors des Instituts für Luft- und Weltraumrecht an der Universität Köln betitelt.

„Vielen ist nicht bewusst, wie stark der Weltraum von Menschen genutzt wird“, schickte Hobe voraus und zeichnete die Aktivitäten historisch anhand einiger Meilensteine nach: Angefangen vor fast hundert Jahren 1923 mit den ersten Raketen-Entwürfen des Deutschen Hermann Oberth über das Befördern der ersten russischen Sputnik-Rakete in die Erdumlaufbahn

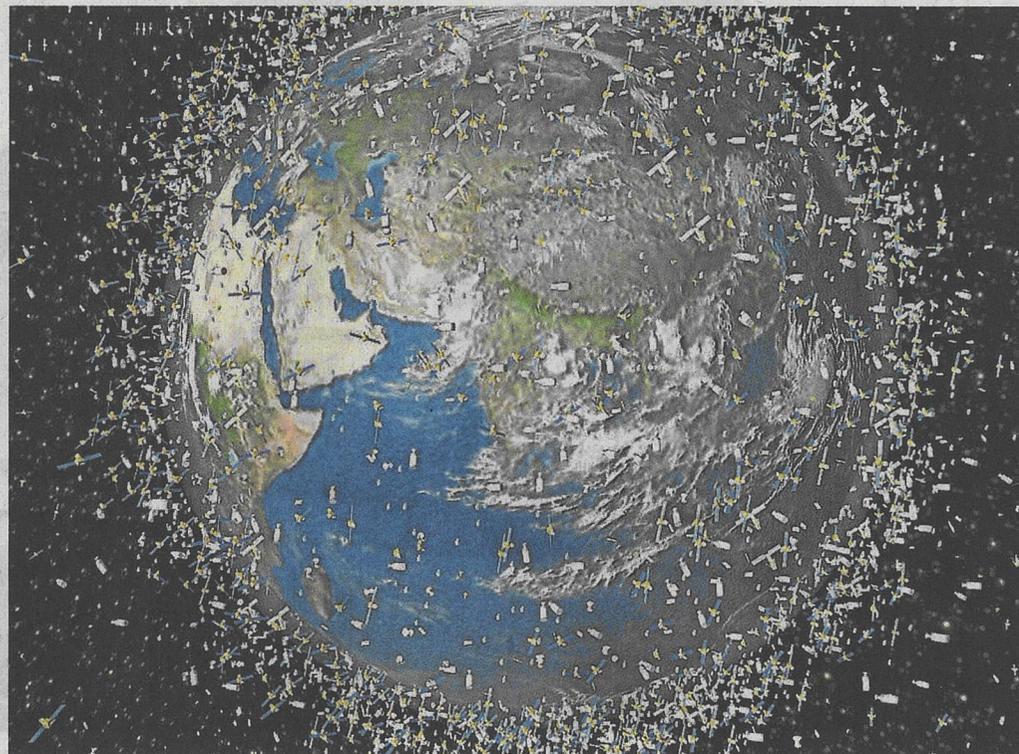
1957 und die erste Mondlandung durch die USA 1969 bis hin zum Aufbau der internationalen Raumstation ISS 1998 und dem inzwischen vielfältigen Satelliteneinsatz für Telekommunikation und Navigation. Dabei betonte der Professor jedoch grundsätzlich: „Die Nutzung des Weltraums hat eine starke militärische Konnotation.“ Hier lägen die Ursprünge und Hintergründe.

„*Vielen ist nicht bewusst, wie stark der Weltraum von Menschen genutzt wird.*“

Stephan Hobe, Rechtswissenschaftler

Dass sich all das nicht in einem rechtsfreien Raum abspielt, machte er ebenfalls deutlich. „Das Völkerrecht ist da sehr aktiv unterwegs.“ Maßgeblich sei der 1967 in Kraft getretene Weltraumvertrag, erarbeitet im seit 1959 eingesetzten Weltraumauschuss unter dem Dach der Vereinten Nationen. Zentrale Rechtsgrundsätze darin seien etwa die Freiheit der Erforschung und Nutzung des Weltraums, das Verbot nationaler Aneignung, die völkerrechtliche Verantwortung für nationale Tätigkeiten oder die Kooperation bei der Rettung von Astronauten.

Etwas „wortkarg“ sei der



Weltraumschrott zeugt vom Tun der Menschen jenseits ihres Planeten.

Archivfoto: ESA

Vertrag beim Stationierungsverbot von Massenvernichtungswaffen: Diese sollten „möglichst“ nicht stationiert, dürften aber hindurchgeführt werden. Auch seien Umweltbestimmungen „eher rudimentär gestaltet“. Zwar habe es in den sechziger bis achtziger Jahren weitere konkretisierenden Abkommen gegeben. Doch nach wie vor offen sei etwa, wie es mit der Aneignung von Ressourcen sei. So solle einerseits eine mögliche Ausbeute gerecht unter den

Staaten geteilt werden, doch wollten zentrale Akteure einen Anteil gemäß ihrer Investitionen.

„Gerade die Frage der Ausbeutung von Ressourcen ist zunehmend zentral“, betonte Hobe. Denn auch Private dürften nach staatlicher Erlaubnis in den Weltraum aufbrechen, und seit rund 20 Jahren versuchten Unternehmen zunehmend Profit daraus zu schlagen. So werde der Asteroidenabbau als lukrative Zukunftsaktivität betrachtet, wofür be-

reits Firmen gegründet worden seien. Man denke da auch an Elon Musks Raumfahrtunternehmen SpaceX und seine Aktivitäten für touristische Raumfahrt oder Internetausbau mittels Satellitenaufrüstung.

„Solche Aktivitäten sind nicht ausdrücklich geregelt und werfen schwierige Fragen auf“, befand der Professor. Er nannte hier auch „eine der größten Bedrohungen: die Verschmutzung durch Weltraumschrott“. So seien seit 1957 bis

heute 6000 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht worden. Und auch mit Blick auf mögliche Kollisionen sei Gefahr in Verzug.

„Es geht letztlich darum, eine Verkehrsordnung für den Weltraum zu schaffen“, appellierte der Rechtswissenschaftler. Doch dafür sei etwa eine nationalgesetzliche Grundlage erforderlich, die Deutschland im Gegensatz zu anderen Ländern noch fehle. Daraus ergäben sich Probleme im Hinblick auf Rückgriffrechte auf Private bei der Haftung als Stadtstaat. So würde für jeden Schaden der Staat haften, also der Steuerzahler.

Wie aber soll eine Verkehrsordnung greifen, wo der Weltraum als Zone bislang nicht genau definiert sei? Das warf eine Staatsrechtlerin aus Darmstadt aus dem Publikum ein. Und hinterfragte auch den völkerrechtlichen Ansatz: „Wird es nicht die Zukunft sein, dass es gar kein Völkerrecht mehr gibt?“ Stephan Hobe sah das anders. Zum einen sei der Weltraum festlegbar auf den Raum ab 100 Kilometer von der Erde entfernt. Und was den völkerrechtlichen Vollzug des Weltraumrechts durch die Staaten selbst angeht, beschrieb er die Hoffnung, dass die Staaten das schon allein aufgrund der schieren Notwendigkeit regeln. „Eine Ordnung ist im Interesse aller Mitgliedsstaaten.“