

**ZUKUNFT
BEGINNT
OBEN**



Deutsche Raumfahrtindustrie

Position zum EU Space Act (EUSA)



Am 25. Juni 2025 hat die Europäische Kommission ihren Vorschlag für ein EU-Weltraumgesetz EU Space Act (EUSA) vorgelegt. Ziel soll es sein, einen einheitlichen regulatorischen Rahmen für Raumfahrtaktivitäten in der EU zu schaffen.

Hintergrund ist die zunehmende Fragmentierung nationaler Rechtsrahmen, die als Hindernis für einen funktionierenden Binnenmarkt gesehen wird – insbesondere vor dem Hintergrund des Wachstums der kommerziellen Raumfahrt. Der Entwurf sieht die Vereinheitlichung zentraler Bereiche vor, darunter Genehmigungs- und Lizenzierungsverfahren, gemeinsame Sicherheits- und Haftungsstandards sowie einheitliche Pflichten für Betreiber, Hersteller und Dienstleister. Dadurch sollen grenzüberschreitende Aktivitäten erleichtert, Planungssicherheit geschaffen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Raumfahrt gestärkt werden.

Der Gesetzesvorschlag wird nun im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens im Europäischen Parlament und im Rat der EU beraten. Mit einer Verabschiedung ist nicht vor 2026 zu rechnen. Das Inkrafttreten ist zum 1. Januar 2030 vorgesehen, mit Übergangsfristen bis Ende 2031, insbesondere für kleinere Unternehmen sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Für Missionen, deren Critical Design Review innerhalb von zwölf Monaten nach Inkrafttreten abgeschlossen wird, gilt der EUSA erst ab dem 1. Januar 2032.

Einschätzung der deutschen Raumfahrtindustrie

Die deutsche Raumfahrtindustrie unterstützt das Ziel eines europäischen Rechtsrahmens grundsätzlich, steht dem aktuellen Entwurf des EUSA jedoch skeptisch gegenüber. In seiner jetzigen Fassung droht das Gesetz, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Raumfahrtwirtschaft zu schwächen, anstatt sie zu fördern. Es besteht in mehreren Kernbereichen dringender Nachbesserungsbedarf, um den Entwurf praxistauglich, flexibel, innovationsfreundlich und industriegerecht weiterzuentwickeln.

Damit der EUSA tatsächlich zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beiträgt, kommt es entscheidend auf seine konkrete Ausgestaltung an. Zentral ist dabei aus Sicht der deutschen Raumfahrtindustrie, dass der Entwurf für eine Harmonisierung der nationalen Gesetzgebungen sorgt. Er muss gemeinsame Mindeststandards schaffen, um Wettbewerbsverzerrungen und ein regulatorisches Dumping zwischen den Mitgliedstaaten zu verhindern. Gleichzeitig darf der EUSA aber nicht zu zusätzlichem bürokratischem Aufwand, über die bestehenden nationalen Gesetze hinaus, führen, da weder Start-ups,

KMUs noch Großunternehmen diesen zusätzlichen Aufwand stemmen können.

Kritisch bewertet wird insbesondere die Entscheidung für Art. 114 im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) als Rechtsgrundlage. Sie ist zwar juristisch naheliegend, da sie eine Binnenmarktharmonisierung ermöglicht, und im aktuellen Entwurf nicht zu einer vollständigen Zentralisierung führt. Genehmigung und Aufsicht verbleiben grundsätzlich bei den Mitgliedstaaten (außer bei Unions-Assets), was wir ausdrücklich befürworten. Nationale Haftungspflichten bleiben

bestehen. Gleichzeitig birgt diese Wahl jedoch erhebliche Risiken. Die EU übernimmt durch neue Instrumente wie das Union Register of Space Objects (URSO), das EU-e-Zertifikat und technische Assessments zusätzliche Aufgaben. Für die deutsche Raumfahrtindustrie entsteht dadurch die Gefahr zusätzlicher Bürokratie und einer faktischen Kompetenzverschiebung zulasten nationaler Steuerung. Langfristig besteht durch den Rückgriff auf Art. 114 die Gefahr einer weitergehenden Zentralisierung, bei der die Mitgliedstaaten faktisch Einfluss und Gestaltungsspielräume verlieren könnten.

Eine Überregulierung, die über etablierte internationale Standards wie beispielsweise ISO 24113 hinausgeht, würde Innovation und Fortschritt eher behindern als fördern. Zudem zeigen sich bei der Umsetzung internationaler Normen teils erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Der EUSat sollte klare Verweise auf international anerkannte Standards enthalten, um Doppelregulierung zu vermeiden und Planungssicherheit zu schaffen. Auch nationale Programme und ESA-Kooperationen dürfen durch den EUSA Space Act nicht eingeschränkt werden.

Aus Sicht der deutschen Raumfahrtindustrie sind insbesondere Ansätze erforderlich, wie die Ausnahme sicherheitsrelevanter Aktivitäten, die Schaffung der europäischen Raumfahrt-datenbank URSO sowie die Anerkennung neuer Märkte wie In-Orbit-Services und Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung. Dabei müssen für alle Marktakteure dieselben einheitlichen (Mindest-) Standards gelten, während die Verfahren je nach Unternehmensgröße und Risikoprofil differenziert ausgestaltet werden können. Diese Maßnahmen sind essenziell, um das Wachstum und die Innovationskraft der Branche zu fördern. Eine Harmonisierung darf jedoch nicht ins Leere laufen: Nachweise über tatsächliche Handels- oder Betriebshemmnisse zwischen EU-Staaten sind bislang nicht transparent dokumentiert. Damit die Flexibilität nationaler Systeme nicht zu Unterbietungswettbewerb führt, muss gegenseitige Anerkennung an gemeinsame Mindest-

standards gebunden sein. Sollte es bei Art. 114 bleiben, sind enge Leitplanken erforderlich, um Überregulierung und Kompetenzverschiebung zu vermeiden.

Kritisch sieht die deutsche Raumfahrtindustrie außerdem die Rollenverteilung der europäischen Raumfahrtorganisationen. Der Gesetzesentwurf stärkt die Rolle der European Union Agency for the Space Programme (EUSPA) deutlich, berücksichtigt jedoch die bewährten Funktionen der ESA nur über Abkommen. Dies birgt das Risiko von Doppelstrukturen. Die Rolle der ESA muss deshalb verbindlich im Gesetzestext selbst verankert werden.

Außerdem wirft die Entscheidung für Art. 114 AEUV als Rechtsgrundlage, und damit gegen Art. 189 AEUV, sowohl juristische als auch politische Fragen auf. Sie legt nahe, dass die Europäische Kommission gezielt Einfluss auf ein Politikfeld nehmen möchte, das traditionell in der Verantwortung der Mitgliedstaaten und der ESA liegt.

Einheitliche Regelungen für alle Mitgliedstaaten mögen auf den ersten Blick verwaltungstechnisch sinnvoll erscheinen, könnten jedoch historisch gewachsene Strukturen und bewährte nationale Verfahren unterminieren. Deutschland sollte daher auf passgenaue, praxisorientierte Lösungen setzen und eine überregulierte Einheitslösung vermeiden. Grundsätzlich positiv bewertet die deutsche Raumfahrtindustrie die angestrebte Stärkung der Rechtssicherheit, das Ziel eines einheitlichen Binnenmarktes sowie die Einführung gemeinsamer Sicherheits- und Nachhaltigkeitsstandards.

Die deutsche Raumfahrtindustrie fordert daher, den nun beginnenden Gesetzgebungsprozess zu nutzen, um den Entwurf industrie- und innovationsfreundlich anzupassen. Ein tragfähiger europäischer Rechtsrahmen für die Raumfahrt muss Rechtssicherheit schaffen, zugleich aber flexibel, anschlussfähig und zukunftsgerichtet gestaltet sein – im Interesse einer starken, innovativen und wettbewerbsfähigen europäischen Raumfahrtwirtschaft.

Handlungsempfehlungen

1.

Aus Sicht der deutschen Raumfahrtindustrie sollte der Entwurf des EUSA überdacht werden. Art. 114 AEUV führt nicht zu einer vollständigen Zentralisierung, dennoch sollte eine vollständige Harmonisierung nationaler Zulassungen hinterfragt und auf klare Mindeststandards beschränkt werden.

2.

Die im EUSA verankerten Regelungen müssen so simpel wie möglich gehalten werden. Sie müssen trotz der unterschiedlichen Anforderungen von Start-ups, KMU und große Industrieunternehmen für alle gleichermaßen einfach angewandt werden können, ohne irgendeiner dieser Gruppen zusätzliche Bürokratie aufzuerlegen.

3.

Die bestehenden Verfahren müssen dringend vereinfacht werden. Es sollten Sammelgenehmigungen ermöglicht, klare Fristen festgelegt und bürokratische Hürden systematisch abgebaut werden, um Planungssicherheit und Investitionsanreize zu schaffen.

4.

Die technischen Anforderungen im EUSA sollten verhältnismäßig, risikobasiert und technologieneutral ausgestaltet sein. Eine pauschale Überregulierung würde Innovation hemmen und insbesondere kleinere Akteure überfordern.

5.

Die ESA muss auch künftig eine zentrale Rolle bei der Steuerung, Standardsetzung und strategischen Koordination europäischer Raumfahrtvorhaben spielen. Eine Verlagerung dieser Funktionen auf die EUSPA lehnt die Industrie ab.

6.

International etablierte Standards – wie etwa ISO 24113 (Space debris mitigation requirements, Anforderungen zur Vermeidung von Weltraummüll) – sollten ausdrücklich in den EUSA aufgenommen werden, um Doppelregulierung zu vermeiden und Kompatibilität mit globalen Vorgaben sicherzustellen. Der europäischen Raumfahrtindustrie darf auf dem globalen Markt kein Wettbewerbsnachteil entstehen.

7.

Der Geltungsbereich des Entwurfs sollte klar definiert werden, um Wettbewerbsnachteile für europäische Launcher zu verhindern

Forderung deutsche Raumfahrtindustrie	Auszug EUSA	Einschätzung	Kommentare	Handlungsempfehlungen
Sicherheitsrelevante Aktivitäten vollständig ausnehmen (Art. 4(2) EUV)	Klare Ausnahme für militärische/nationale Sicherheitsmissionen Art. 2(2): sicherheitsrelevante Aktivitäten explizit ausgenommen	Angemessen 	Eindeutig erfüllt – sicherheitsrelevante Aktivitäten sind ausgenommen.	Monitoring der Umsetzung sicherstellen; Ausnahmen regelmäßig evaluieren.
Industriefreundlicher Rechtsrahmen zur Förderung von Wettbewerbsfähigkeit, Investitionssicherheit und Innovation	Ziel: funktionierender Binnenmarkt & Innovationsförderung; neue Märkte wie ISOS und NewSpace anerkannt	Ausbaufähig 	Positive Grundintention erkennbar, jedoch fehlen bisher transparente Nachweise für Handels- oder Betriebshemmnisse zwischen EU-Staaten. Eine gegenseitige Anerkennung sollte nur erfolgen, wenn klare Standards eingehalten werden – sonst droht Regulierungsdumping.	Ziel konkretisieren, Übergangsregelungen definieren, Innovationspotenziale explizit verankern.
Kompatibilität mit nationalen & internationalen Regelungen zu Genehmigung, Haftung & Registrierung	EUSA enthält Mindeststandards, aber nationale Besonderheiten sollen respektiert werden (S. 5, Art. 3)	Ausbaufähig 	Rahmenbedingungen sollen kohärent sein, aber Detailfragen zu Haftung & Registrierung offen.	Verbindliche Klarstellung zu internationalen Normen und nationalen Besonderheiten ergänzen.
Keine zusätzlichen bürokratischen Belastungen; Genehmigungen bleiben national	Art. 6–10: nationale Behörden zuständig, aber Mindestanforderungen gelten unionsweit	Ausbaufähig 	Mindestvorgaben erzeugen aus BDLI-Sicht potenziell unnötige Bürokratie. Überregulierend: Umfangreiche neue Pflichten für Umwelt, Cybersicherheit, Dokumentation.	Bürokratie abbauen, Sammelgenehmigungen, zentralen Zuständigkeit und klare Fristen ermöglichen.
Das Gesetz muss flexibel und zukunftsorientiert gestaltet sein, um neue Geschäftsmodelle und Technologien nicht zu behindern.	Art. 9 & Art. 111: vereinfachte Verfahren, Innovationsfreundlichkeit, Label als freiwilliger Anreiz	Ausbaufähig 	Nur begrenzte vereinfachte Verfahren vorgesehen, die nicht ausreichen, um die Belastung aller Marktakteure zu reduzieren.	Innovationsfreundliche Verfahren und Flexibilität in der Umsetzung fördern. Konkrete Maßnahmen verankern
Nur grundlegende Standards auf EU-Ebene, technische Details durch Normungsorganisationen	Art. 104: Standardisierung durch EU-Kommission beauftragt, Ausarbeitung durch Fachgremien vorgesehen	Ausbaufähig 	Technische Detailvorgaben sollen standardisiert werden, aber Industrieinput muss berücksichtigt werden. Es wird weitgehend die EU-Kommission zur Durchführungsagentur ermächtigt, was kritisch zu betrachten ist.	Industrielle Gremien aktiv beteiligen, Fachkompetenz in Standardsetzung sichern.

Forderung deutsche Raumfahrtindustrie	Auszug EUSA	Einschätzung	Kommentare	Handlungsempfehlungen
Keine Benachteiligung europäischer Launcher durch extraterritoriale Anwendung der EUSA-Vorgaben – faire Wettbewerbsbedingungen sicherstellen.	Art. 2(1): Die Verordnung gilt für Raumfahrtaktivitäten, die in der EU bereitgestellt oder genutzt werden oder von der EU aus gestartet werden. Eine Anwendung auf Starts außerhalb der EU ist nicht explizit vorgesehen, es sei denn, der Betreiber oder die Dienste haben direkten Bezug zum Binnenmarkt.	Ausbau-fähig 	Die Anwendungsgrenzen des EUSA sind nicht klar genug definiert. Es besteht die Gefahr, dass Kunden auf nicht-europäische Anbieter ausweichen, um regulatorische Pflichten zu umgehen. Dies könnte zu einem strukturellen Wettbewerbsnachteil für europäische Launcher führen.	Geltungsbereich klar definieren und damit Wettbewerbsnachteile verhindern.
Level Playing Field mit klarer Berücksichtigung relevanter Marktakteure	Art. 5(16): Definiert den Begriff „space operator“ als die für Kontrolle oder Betrieb verantwortliche juristische oder natürliche Person. Eine Differenzierung nach Unternehmensgröße oder Markttrolle erfolgt nicht.	Kritisch 	Die im EUSA verankerten Regelungen müssen möglichst simpel sein und trotz unterschiedlicher Anforderungen von Start-ups, KMU und Großunternehmen für alle gleichermaßen anwendbar bleiben – ohne zusätzliche Bürokratie.	Unterschiedliche Anforderungen der Marktakteure berücksichtigen und Verfahren verhältnismäßig gestalten – ohne zusätzliche Bürokratie für Start-ups, KMU oder große Industrieunternehmen..
Fokus auf private und kommerzielle Aktivitäten – keine Einschränkung nationaler Programme/ ESA-Kooperationen	Erwägungsgründe 2–6: nationale Programme & ESA-Kooperationen möglich, aber eingebettet in EU-Rahmen	Kritisch 	Kooperationen bleiben erlaubt, doch EU-Rahmen setzt teils enge Vorgaben. Kooperationen nur unter Vorbehalt – nationale Programme drohen eingeschränkt zu werden.	Garantien für uneingeschränkte nationale Programme und ESA-Kooperationen explizit verankern.
Keine Harmonisierung nationaler Zulassung & Aufsicht; Achtung von Art. 189 AEUV	EUSA basiert auf Art. 114 AEUV zur Harmonisierung (S. 4–5); Art. 189 AEUV wird bewusst nicht genutzt	Kritisch 	Hier besteht Handlungsbedarf – Die gewählte Rechtsgrundlage unterminiert nationale Souveränität.	Statt vollständiger Harmonisierung: Orientierung an gemeinsamen Zielen bei Wahrung nationaler Verfahren.
Berücksichtigung bestehender internationaler Standards (z. B. ISO 24113)	Art. 96–100: neue EF-Standards; bestehende Normen nicht explizit genannt, ISO 24113 bleibt unberücksichtigt	Kritisch 	ISO 24113 wird nicht explizit erwähnt – Risiko von Parallelstandards besteht.	Der EUSA sollte klare Verweise auf international anerkannte Standards enthalten, um Doppelregulierung zu vermeiden und Planungssicherheit zu schaffen.

Forderung deutsche Raumfahrtindustrie	Auszug EUSA	Einschätzung	Kommentare	Handlungsempfehlungen
Die ESA soll ihre etablierte Rolle in der Steuerung von Programmen, der technischen Standardsetzung und der strategischen Koordination behalten. Eine übermäßige Kompetenzverlagerung auf die EUSPA, insbesondere in Bereichen wie Zulassung, Normung und Mittelvergabe, lehnen wir ab.	Art. 24, 111: Die EUSPA erhält neue Aufgaben im Bereich der Standardisierung, Zertifikatsvergabe, Mittelverteilung und technischen Durchführung von Raumfahrtprojekten. Eine explizite Rolle der ESA im Rahmen des EUSA ist nicht vorgesehen. Art. 108: Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten können im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten mit der ESA zusammenarbeiten, soweit dies für die Anwendung dieser Verordnung erforderlich ist.	Kritisch 	Der Gesetzesentwurf stärkt die Rolle der EUSPA deutlich, und klammert die bewährten Funktionen der ESA bewusst aus. Dies ist mit einer strukturellen Neuausrichtung der Raumfahrtarchitektur in Europa verbunden, die kritisch hinterfragt werden muss. Die ESA darf nicht zur Randfigur degradiert werden.	ESA strukturell und verbindlich in die Governance einbinden.
Technische Anforderungen (safety, resilience, sustainability) müssen verhältnismäßig, technologieneutral und risikobasiert ausgestaltet sein	Titel IV (Art. 80–95): Einheitliche Anforderungen in den Bereichen Sicherheit, Resilienz, Umwelt; kein risikobasierter oder flexibler Ansatz definiert	Kritisch 	Überregulierung droht – Risiko übermäßiger Belastung insbesondere für KMU. Zudem bleibt bei Verabschiedung 2027 wenig Zeit bis Inkrafttreten 2030.	Risikobasierung und Technologieneutralität gesetzlich absichern.

Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.

Mit mehr als 260 Mitgliedsunternehmen aus allen Teilen Deutschlands ist der BDLI die Stimme der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, die sich durch ihre internationale Technologieführerschaft und ihren globalen Erfolg auszeichnet. Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ist nicht nur eine treibende Kraft für wirtschaftliches Wachstum und technologische Innovation, sondern auch ein wichtiger Arbeitgeber für hochqualifizierte Talente.

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie, die nahezu alle strategischen Schlüsseltechnologien abdeckt, verzeichnete 2024 über 120.000 direkt Beschäftigte und generierte einen Jahresumsatz von über 52 Milliarden Euro. Die im BDLI vertretenen Raumfahrtunternehmen decken die gesamte Wertschöpfungskette ab und sind in allen Raumfahrtbereichen weltweit führend.

Zu den vorrangigen Aufgaben des BDLI gehören die Kommunikation mit politischen Institutionen, Behörden, Verbänden und ausländischen Vertretungen in Deutschland sowie verschiedenste Mitglieder-Serviceleistungen im In- und Ausland.

Der BDLI ist offiziell beim Deutschen Bundestag akkreditiert. Er ist Mitglied des europäischen Dachverbandes AeroSpace and Defence Industries Association of Europe (ASD) und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI). Der BDLI ist Markeninhaber der Fachmesse ILA, die Innovationen, neue Technologien und Nachhaltigkeit in der Luft- und Raumfahrtindustrie präsentiert.

Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.
 Friedrichstr. 60 | 10117 Berlin | Tel. +49 30 2061 40-0
 kontakt@bdli.de | www.bdli.de

