

WIRTSCHAFT > RAINER ZITELMANN ÜBER WELTRAUMKAPITALISMUS

Kapitalismus im All oder Wem gehört der Mars?

14. Mai 2026 | Celine Nadolny

Warum Rainer Zitelmans „Weltraumkapitalismus“ eines der wichtigsten wirtschaftspolitischen Bücher dieses Jahres ist



Noch ist es eine KI-Darstellung. Aber in recht naher Zukunft könnten Raumschiffe zu Asteroiden fliegen und Bodenschätze ausbeuten - und damit Investoren motivieren, die nächsten Schritte der Raumfahrt zu finanzieren. Foto: KI / Shutterstock



VON CELINE NADOLNY (<https://www.theeuropean.de/celine-nadolny>).

Im Jahr 2024 starteten weltweit 324 Raketen ins All. 138 davon kamen von einem einzigen privaten Unternehmen aus Texas. Europa, jener Kontinent, der sich gern als Hort technologischer Souveränität inszeniert, brachte es im selben Jahr auf ganze drei erfolgreiche Starts. Wer diese Zahlen kennt, ahnt bereits, dass die Frage „Wem gehört eigentlich der Weltraum?“ nicht länger

eine akademische ist. Sie wird, mit oder ohne Europa, in den kommenden Jahrzehnten zu einer der zentralen wirtschaftspolitischen Auseinandersetzungen unserer Zeit. Rainer Zitelmann hat ihr ein Buch gewidmet, das in Deutschland mehr Aufmerksamkeit verdient, als es bislang bekommt: Weltraumkapitalismus (<https://weltraumkapitalismus.de/>) (Langen Müller Verlag, 336 S., 22 EUR, mit einem Vorwort von Georg Kofler).

Zitelmann beginnt seine Argumentation nicht dort, wo man es vielleicht erwarten würde, also bei Elon Musk und SpaceX (<https://www.theeuropean.de/wissenschaft/interview-ueber-weltraumkapitalismus-mit-rainer-zitelmann>), sondern beim Scheitern. Das erste Kapitel ist eine der präzisesten Abrechnungen mit dem Space-Shuttle-Programm, die in deutscher Sprache vorliegen. Gestützt auf den amerikanischen Raumfahrtshistoriker John Logsdon zeichnet Zitelmann minutiös nach, wie Richard Nixon das Shuttle nicht aus technischen, sondern aus wahltaktischen Erwägungen genehmigte. Der Hauptauftragnehmer Rockwell saß in Kalifornien, einem Bundesstaat mit fünfundvierzig Wahlmännerstimmen im Wahljahr 1972. Die Auftragsvergabe für die Feststoffraketen ging an Thiokol in Utah und blieb, so Logsdon, „von Vorwürfen der Begünstigung überschattet“. Dazu kamen die berüchtigten Cost-Plus-Verträge, bei denen Unternehmen einen festen Prozentsatz Gewinn auf ihre dokumentierten Kosten erhielten. Wer solche Verträge entwirft, sollte sich nicht wundern, wenn Kosten plötzlich systematisch ausgeweitet werden. Bei Lockheed Martin, so der Raumfahrtexperte Robert Zubrin, kamen am Ende vier Verwaltungsangestellte auf jeden Mitarbeiter in der Fertigung. Das Shuttle-Programm verschlang 200 Milliarden Dollar bei 135 Starts in dreißig Jahren. Versprochen waren einst hundertvierzig Starts pro Jahr.

Wer die Public-Choice-Theorie an einem konkreten Fallbeispiel studieren möchte, findet hier eines der instruktivsten überhaupt. Es zeigt eine Lehre, die in Deutschland gerne ignoriert wird: dass Politiker eben nicht primär gemeinwohlorientiert handeln, sondern in erster Linie auf Wiederwahl optimieren, und dass dieses Anreizgefüge bei großen Industrieprojekten zu vorhersehbar schlechten Ergebnissen führt.

Die erfolgreiche Klage einer Witwe

Zitelmann verfällt dabei nicht in pauschale Staatskritik. Die unbemannte Raumfahrt der NASA, ihre Sonden, Teleskope und Planetenmissionen würdigt er ausdrücklich als wissenschaftliche Höchstleistung. Sein Argument richtet sich gegen ein bestimmtes Organisationsmodell großer Staatsprojekte, nicht gegen öffentliche Forschung als solche. Diese Differenzierung ist wichtig, weil sie das Buch gegen den naheliegenden Vorwurf libertärer Ideologie immunisiert.

Am stärksten überrascht hat mich das dritte Kapitel. Gestützt auf die Forschungen des ehemaligen NASA-Chefökonomien Alexander MacDonald zeigt Zitelmann, dass private Finanzierung der Weltraumforschung historisch nicht die Ausnahme, sondern die Regel war. Die großen amerikanischen Observatorien des neunzehnten Jahrhunderts wurden von Privatinvestoren wie Andrew Carnegie, John D. Rockefeller und der Guggenheim-Familie finanziert. Selbst Robert Goddard, der Vater der modernen Flüssigkeitsrakete,

(<https://www.theeuropean.de/wissenschaft/robert-h-goddard-100-jahre-raketenwissenschaft>) erhielt den größeren Teil seiner Forschungsmittel nicht vom amerikanischen Militär, sondern aus privaten Quellen.

Dass der amerikanische Staat Goddards Patente später ohne Genehmigung in seine Atlas-, Thor- und Jupiter-Raketen einbaute und seiner Witwe nach jahrelanger Klage eine Million Dollar Entschädigung zahlen musste, gehört zu den weniger bekannten Episoden der Raumfahrtgeschichte. Der Apollo-Komplex der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts war in dieser längeren Linie eine historische Anomalie, und die heutige Rückkehr privater Akteure ist keine Disruption, sondern die Wiederaufnahme eines älteren Musters. Diese Einsicht allein verändert die Debatte erheblich.

Der Vergleich mit Nordkorea

Das intellektuelle Herzstück liegt jedoch im Schlusskapitel. Zitelmann argumentiert hier mit einer Klarheit, die in der deutschsprachigen wirtschaftspolitischen Sachbuchliteratur Seltenheitswert hat: Weder Asteroidbergbau noch die Besiedlung von Mond oder Mars werden in ernstzunehmendem Maßstab stattfinden, solange der Weltraumvertrag von 1967 zur Frage des Privateigentums schweigt und der Mondvertrag von 1984 die Ressourcen des Weltraums zum „gemeinsamen Erbe der Menschheit“ erklärt. Welcher Investor sollte Milliarden in eine Mission stecken, (<https://www.theeuropean.de/wirtschaft/elon-musks-weltraumunternehmen-spacex-ist-heute-15-billionen-dollar-wert>) an deren Ende Länder, die nie eine eigene Rakete gebaut haben, auf einen „gerechten Anteil“ am Ertrag klagen können? Zitelmans Vergleich der Eigentumsverhältnisse auf einem hypothetischen Mars ohne Privatbesitz mit Nordkorea, dem einzigen Staat der Erde, in dem nicht einmal Nutzungsrechte am Boden erworben werden können, ist polemisch zugespitzt, aber ökonomisch unwiderlegbar. Sein Verweis auf den amerikanischen Homestead Act von 1862, der die Erschließung des amerikanischen Westens überhaupt erst ermöglichte, fügt dem Argument die historische Tiefe hinzu, die ihm Wucht verleiht.

Der Autor schreibt aus einer klar marktwirtschaftlichen Perspektive, was seinem Buch nicht abträglich, sondern Voraussetzung seiner Schärfe ist. Zitelmann, promovierter Historiker und Soziologe, Kolumnist im Wall Street Journal und in Forbes, im vergangenen Jahr für den Hayek Book Prize des Manhattan Institute nominiert, hat über dreißig Bücher in fünfunddreißig Sprachen veröffentlicht. Weltraumkapitalismus ist nach meinem Eindruck sein bislang stärkstes. Das liegt an der seltenen Verbindung von erzählerischer Anschaulichkeit, historischer Tiefe und ökonomischer Stringenz. Die Argumentation hat Richtung, sie wird mit Primärquellen unterlegt, und sie verzichtet auf jenen Gestus vermeintlicher Neutralität, hinter dem sich in deutschen Sachbüchern oft Unentschiedenheit verbirgt.

Wenn Diversitätsbeauftragte die Techniker übertrumpfen

Eine Bemerkung zum europäischen Kontext sei am Ende erlaubt. Während in Deutschland diskutiert wird, ob die Raumfahrtagentur ESA mehr Diversitätsbeauftragte braucht und ein Programm für „Parastronauten“ mit Behinderung tatsächlich der entscheidende Hebel zur Gewinnung des wirtschaftlichen Vorsprungs ist, baut Musk in Texas eine Rakete, die zum Mars fliegen soll. Das ist keine Karikatur. Das ist die Wirklichkeit, in der wir uns gerade einrichten. Zitelmanns Buch ist auch deshalb wichtig, weil es Begriffe und Kategorien liefert, mit denen sich diese Wirklichkeit beschreiben lässt, ohne in Beschwichtigung oder Resignation zu verfallen. Wer die nächste große Wachstumsindustrie des 21. Jahrhunderts nicht den Amerikanern, Chinesen und perspektivisch den Indern überlassen möchte, sollte verstehen, welche institutionellen Voraussetzungen diese Industrie überhaupt hervorbringt. Eigentumsrechte stehen ganz oben auf dieser Liste.

Weltraumkapitalismus ist eines der klügsten und zugleich lesbarsten wirtschaftspolitischen Bücher dieses Jahres. Es verdient eine breite Debatte, gerade in Deutschland, wo die intellektuelle Auseinandersetzung mit dem Thema bislang weitgehend fehlt. Eine klare Leseempfehlung.



DAS BUCH

Rainer Zitelmann: Weltraumkapitalismus. (<https://weltraumkapitalismus.de/>). Mit einem Vorwort von Georg Kofler. Langen Müller Verlag, München 2026. 336 Seiten, 22 EUR

EIN ARTIKEL VON

Celine Nadolny
(<https://www.theeuropean.de/celine-nadolny>)

The European
DAS DEBATTEN-MAGAZIN

Aktuelle Debatten & spannende Einblicke
erhalten Sie wöchentlich im kostenlosen
Newsletter.

Anmelden