



Ausschussdrucksache 21(4)122 B
vom 22. Januar 2026

Schriftliche Stellungnahme

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer - Flughafenverband ADV, Berlin vom
21.01.2026

Öffentliche Anhörung

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

BT-Drucksachen 21/3252, 21/3506



Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV

zur öffentlichen Anhörung des Innenausschusses
des Deutschen Bundestages am 26. Januar 2026 zum

„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Luftsicherheitsgesetzes“
(BT-Drucksache 21/3252)

I. Einführung und Zusammenfassung

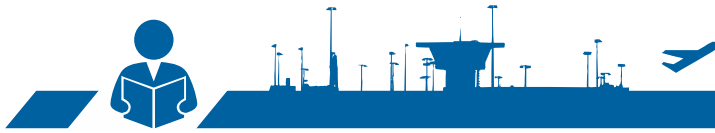
Der Flughafenverband ADV bedankt sich für die Einladung als Sachverständiger, am 26. Januar 2026 zur Sitzung des Innenausschusses des Deutschen Bundestages zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes“, BT-Drs. 21/3252.

Der Flughafenverband ADV bewertet die im Gesetzentwurf vorgesehenen **Befugnisse der Bundeswehr zur Drohnenabwehr** positiv. Jede Regelung, die effektive Maßnahmen zur Detektion und Abwehr von Drohnen ermöglicht, stärkt die Resilienz gegen Störungen durch Drohnenflüge. Dazu gehört im definierten Rahmen und unter Beachtung grundgesetzlicher Vorgaben als ultima ratio der Einsatz der Bundeswehr – auch an Flughäfen.

Darüber hinaus begrüßt die ADV ausdrücklich die vorgesehenen **Strafverschärfungen für das unberechtigte Eindringen in die Sicherheitsbereiche** der Flughäfen. Das Schließen dieser Gesetzeslücke bildet die entscheidende Maßnahme zur Abschreckung potenzieller Störer, die den Luftverkehr als Bühne für ihre Aktionen nutzen wollen. Die damit verbundene Abschreckungswirkung für potenzielle Eindringlinge und Störer stellt ein wirksames Instrument zum Schutz der Flughäfen dar.

Gleichzeitig entwickeln die Flughafenbetreiber in enger Abstimmung mit Polizei und den Luftsicherheitsbehörden der Länder standortspezifisch und risikobasiert ihre Schutzmaßnahmen entlang der Zäune und Tore kontinuierlich weiter. Der maßgebliche Rechtsrahmen dafür ist durch europäisches Luftsicherheitsrecht gesetzt und im deutschen Luftsicherheitsgesetz ausgestaltet. Dieser Rahmen bietet alle notwendigen Instrumente, um Bedrohungen am Boden wirksam zu begegnen. Weitergehende rechtliche Vorgaben an Flughäfen sind vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Alle Neuregelungen im Luftsicherheitsgesetz sollten das Ziel der Bundesregierung und der Regierungsfractionen zum Rückbau bzw. zur Vermeidung von Bürokratie berücksichtigen.



II. Zum Entwurf der Bundesregierung im Einzelnen:

1.) Einsatz der Streitkräfte im Wege der Amtshilfe und Einsatz der Streitkräfte gegen unbemannte Fluggeräte (§ 13 und 15a LuftSiG):

Seit Mai 2025 ist ein erheblicher Anstieg der Störung des Flugbetriebs an den internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland zu verzeichnen. Die Ereignisse im September und Oktober 2025 an den Flughäfen Kopenhagen, Oslo und München haben auch für die Öffentlichkeit wahrnehmbar gezeigt, dass Störmaßnahmen des Flugbetriebs mit unerlaubten Drohnenflügen auf oder in der Nähe der Flughäfen zu den hybriden Destabilisierungsmaßnahmen Russlands gehören.

Den Sicherheitsbehörden soll daher zurecht eine **schnellere und rechtssichere Abwehr von Drohnen im Inland** ermöglicht werden – notfalls **auch mit militärischen Mitteln**. Anfang Oktober 2025 verabschiedete das Kabinett die **Novellierung des Bundespolizeigesetzes**. Hierdurch wird die **Bundespolizei** ermächtigt, Drohnerkennung und -abwehr an Flughäfen durchzuführen.

Durch Anpassungen des Luftsicherheitsgesetzes soll zudem die Bundeswehr die Länder und die Bundespolizei bei der Abwehr von Spionage, Sabotage oder Angriffen unterstützen dürfen. Die Streitkräfte sollen bei der Abwehr von Gefahren durch unbemannte Luftfahrzeuge Amtshilfe nach Art. 35 Abs. 1 GG leisten. Dies ist dann vorgesehen, wenn ein besonders schwerer Unglücksfall droht. In diesen Fällen können die **Streitkräfte auch Waffengewalt oder sonstige Wirkmittel gegen unbemannte Luftfahrzeuge einsetzen**.

Mit den Änderungen der §§ 13 und 15a LuftSiG soll die Entscheidungsfindung über einen **Einsatz der Streitkräfte im Wege der Amtshilfe** zur Verhinderung eines regionalen Katastrophennotstandes vereinfacht und die **Befugnisse der Streitkräfte im Falle ihres Einsatzes gegen unbemannte Luftfahrzeuge** erweitert werden.

Der Entwurf sieht zudem vor, dass die im konkreten Fall notwendige **Abstimmungen zwischen Sicherheitsbehörden und Militär vereinfacht und beschleunigt** werden. Dies gilt in anhaltenden Szenarien, bei der insbesondere die polizeilichen Maßnahmen nicht ausreichen, um die Lage zu normalisieren. In diesen Fällen sollen Flüge von unkooperativen Drohnen hierdurch künftig mit „unmittelbarer Einwirkung“ unterbunden werden, sofern eine akute Gefährdung von Menschenleben oder Anlagen besteht. Dies gilt im Einklang mit den Artikeln des Grundgesetzes für Fälle, in denen eine erhebliche Gefahr ohne den Einsatz der Bundeswehr weiterhin bestehen würde.

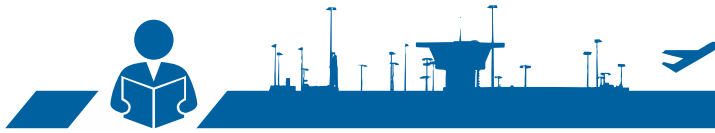
Bewertung ADV:

Die ADV begrüßt die **begonnene Beschaffung von Drohnerkennungs- und -abwehrsystemen für internationale Verkehrsflughäfen ausdrücklich**.

Auch die **klaren Regelungen zur hoheitlichen Verantwortung für die Beschaffung und den Betrieb dieser Systeme** stellen die richtige und effiziente Antwort des Staates auf die gestiegene Bedrohungslage dar.

Komplettiert wird diese richtige Reaktion Deutschlands gegen Destabilisierungsmaßnahmen durch die Ermächtigung der Bundeswehr, als ultima ratio ebenfalls zur Abwehr von ungenehmigten, den Luftverkehr gefährdenden Drohnenflügen an Flughäfen herangezogen zu werden.

Die **Klarstellung der Zuständigkeiten** und die **Schaffung rechtlicher Grundlagen für den Einsatz von Bundeswehrtechnik und -mitteln** wird daher **begrüßt** – sie **erhöht die Handlungssicherheit und Effektivität bei Bedrohungen durch Drohnen**.



2.) Zugangsberechtigung und Strafvorschriften (§§ 10, 18 und 19 LuftSiG):

In § 19 LuftSiG soll ein neuer Straftatbestand geschaffen werden, um das **vorsätzliche unberechtigte Eindringen in die Luftseite eines Flugplatzes**, durch das die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt wird, **strafrechtlich ahnden** zu können. Bislang war dieses Verhalten lediglich bußgeldbewehrt.

Mit **Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe soll künftig bestraft werden**, wer vorsätzlich und unberechtigt in die Luftseite eines Flughafens eindringt und durch die Tat die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs – etwa durch das Festkleben auf dem Rollfeld oder der Start- und Landebahnen – beeinträchtigt wird. Auch der Versuch soll strafbar sein.

Führt eine Person beim vorsätzlichen, unberechtigten Eindringen in die Luftseite eines Flughafens einen **verbotenen Gegenstand wie Waffen oder Werkzeuge** (z. B. Brecheisen oder Bolzenschneider) mit sich, die schwere Verletzungen hervorrufen oder die Sicherheit des Luftfahrzeuges gefährden können, droht künftig eine **Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren**. Gleiches soll gelten, wenn die Person in der Absicht handelt, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken.

Bewertung ADV:

Die **ADV begrüßt die vorgeschlagenen Änderungen der §§ 10, 18 und 19 LuftSiG ausdrücklich**. Mit dem vorliegenden Regierungsentwurf wird ein seit Langem bestehender Regelungsbedarf adressiert und eine zentrale Forderung der Flughäfen aufgegriffen, das **unbefugte Eindringen in die Luftseite** als sicherheitsrelevante Handlung **nicht länger nur bußgeldrechtlich**, sondern **strafrechtlich zu sanktionieren**.

Der Entwurf stellt aus Sicht der Flughäfen einen **wesentlichen sicherheitspolitischen Fortschritt** dar. Damit wird ein deutliches Signal gesetzt: Aktionen wie das Festkleben auf Rollfeldern oder Start- und Landebahnen sind keine „Bagatellen“, sondern gefährden den Luftverkehr und werden künftig strafrechtlich verfolgt.

Im Einzelnen:

a) Verbesserung der Rechtsklarheit bei der Zugangsregelung (§ 10 LuftSiG):

Durch die Verlagerung und Klarstellung des allgemeinen „Jedermann-Verbots“ in § 10 Abs. 1 LuftSiG wird unmissverständlich festgelegt, dass **jede unbefugte Person vom Betreten der Luftseite ausgeschlossen** ist. Dies schafft **Rechtssicherheit** und **beseitigt frühere Auslegungszweifel**, die bislang sowohl für Behörden als auch für Betreiber zu praktischen Vollzugsproblemen geführt hatten.

Für die Flughäfen ist diese **Präzisierung von hoher Relevanz**, weil sie die **Grundlage für wirksamere präventive Maßnahmen** bildet und zugleich die Trennung zwischen **Zutrittsberechtigung** und **Ausweisungspflichten** systematisch sauber **ordnet**.

b) Sachgerechte Zuordnung einfacher Verstöße zum Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 18 LuftSiG):

Die Anknüpfung einer Ordnungswidrigkeit an jeden unberechtigten Zugang zur Luftseite ohne weitere sicherheitsrelevante Auswirkungen ist aus Sicht der ADV folgerichtig.

Sie gewährleistet ein **differenziertes und verhältnismäßiges Sanktionssystem**, ohne die Strafjustiz mit Fällen geringer Intensität zu belasten. Zugleich bleibt die behördliche Eingriffs- und Ahndungsbefugnis erhalten – ein wichtiger Baustein zur Aufrechterhaltung der Luftsicherheit im Tagesbetrieb.

c) Einführung eines wirksamen und vollzugstauglichen Straftatbestandes (§ 19 LuftSiG):

Mit § 19 LuftSiG wird ein **abstraktes Gefährdungsdelikt** geschaffen, das dann greift, wenn durch unbefugtes Eindringen die **Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt** wird.

Dies entspricht vollumfänglich der langjährigen Forderung der Flughäfen und der von der ADV eingebrachten Argumentation, wonach die **Sicherheitsarchitektur des Luftverkehrs** eine niedrigere strafrechtliche Eingriffsschwelle erfordert als das klassische Haus-, Verkehrs- oder Eigentumsschutzrecht.

Insbesondere hervorzuheben sind:

- **Strafe bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe** im Grundtatbestand bei Beeinträchtigung der Luftverkehrssicherheit.
- **Qualifikationen bis zu fünf Jahren Freiheitsstrafe**, wenn
 - verbotene Gegenstände nach § 11 LuftSiG mitgeführt werden oder
 - die Tat zur Ermöglichung oder Verdeckung weiterer Straftaten dient.
- **Strafbarkeit des Versuchs**, was der Dynamik solcher Störaktionen gerecht wird und eine wichtige präventive Wirkung entfaltet.

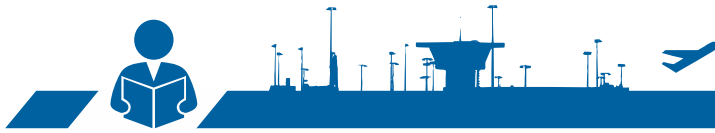
Die Schaffung eines **sicherheitsspezifischen Delikts**, das nicht an das Vorliegen konkreter Schäden, sondern an die **Steigerung der abstrakten Gefahr** anknüpft – analog zur Systematik des § 315 StGB, jedoch **zugeschnitten auf die besonderen Risiken im Flughafenbetrieb** ist dementsprechend ausdrücklich zu begrüßen.

d) Bedeutung für die Flughäfen (operative und präventive Wirkung):

Die **Neuregelung schließt eine bisher bestehende Sanktionslücke**, die insbesondere im Kontext von Klima-Protestaktionen deutlich geworden war. Blockaden von Rollfeldern, das Festkleben auf Start- und Landebahnen oder das Auslösen von Betriebsunterbrechungen hatten bislang **keine ausreichende strafrechtliche Relevanz**, obwohl sie nachweislich:

- zu Betriebsunterbrechungen,
- erheblichen Abfertigungsverzögerungen,
- Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Flugzeugdurchsuchungen),
- und damit verbundenen Gefährdungen und hohen wirtschaftlichen Schäden führen.

Die ADV sieht deshalb in der strafrechtlichen Einordnung ein **notwendiges und angemessenes Instrument**, um rechtswidriges Verhalten mit hohem Gefährdungspotenzial zu sanktionieren und künftigen Störaktionen vorzubeugen.



e) **Ergänzungsbedarf in der Gesetzesbegründung (für einen einheitlichen Vollzug)**

Die ADV empfiehlt eine **konkretere Darstellung der typischen Fallkonstellationen**, um die bundesweit einheitliche Auslegung des Merkmals „**Beeinträchtigung der Sicherheit**“ zu unterstützen. Dazu sollten in der Begründung ausdrücklich genannt werden:

- Betreten von Rollfeldern oder Start-/Landebahnen,
- Aktionen, die Betriebsunterbrechungen oder sicherheitsrelevante Kontrollmaßnahmen auslösen,
- Situationen, in denen durch das Eindringen Einsatz- oder Durchsuchungsmaßnahmen notwendig werden.

Ebenso sollte klar erläutert werden, dass das **Mitführen bestimmter Werkzeuge** (z. B. Bolzenschneider, Brecheisen) **ebenfalls unter die Qualifikation „verbotene Gegenstände“ fällt**, da diese nach EU-Luftsicherheitsrecht als sicherheitsgefährdend eingestuft sind.

3. Verzicht auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 17 LuftSiG):

Mit der Ergänzung in § 17 Abs. 1 LuftSiG soll die gesetzliche Grundlage für einen **Verzicht auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei gleichwertiger anderweitiger Überprüfung geschaffen werden**.

Bewertung ADV:

Diese **Neuregelung ist aus Sicht der ADV zu begrüßen, wenn damit bürokratische Aufwände, insbesondere redundante Überprüfungen vermieden werden können**. Darüber hinaus ist es zwingend erforderlich, dass auch **Unternehmen mit berechtigtem Interesse in angemessenem Umfang Zugang zu den Informationen des gemeinsamen Luftsicherheitsregisters gem. § 7a LuftSiG erhalten**.

Die Verfahren zur Erteilung von **Zugangsberechtigungen zum Sicherheitsbereich** („Flughafenausweise“) **können beschleunigt und vereinfacht werden**, wenn z. B. Flughafenbetreiber direkten Zugriff auf die Information erhalten, ob Personen bereits über eine gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung in einem anderen Bundesland verfügen.

Berlin, 21. Januar 2026

HERAUSGEBER

Flughafenverband ADV · Haus der Luftfahrt · Friedrichstr. 79 · 10117 Berlin · Tel. 030 310118-0 · www.adv.aero

INHALTLICH VERANTWORTLICHER

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer

ANSPRECHPARTNER

Jens Gerlich (gerlich@adv.aero)