



Ausschussdrucksache 21(4)122 D
vom 23. Januar 2026

Schriftliche Stellungnahme

Manuel Ostermann, 1. Stellvertretender Bundesvorsitzender – DPolG Bundespolizeigewerkschaft, Berlin vom 23.01.2026

Öffentliche Anhörung

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

BT-Drucksachen 21/3252, 21/3506



Deutscher Bundestag
Innenausschuss

(per Email)

Manuel Ostermann
1.Stellv. Bundesvorsitzender

Seelower Straße 7
10439 Berlin

Fax: 0 30/44 71 43 20
Manuel.Ostermann@dpolg-bpolg.de
post.berlin@dpolg-bpolg.de
www.dpolg-bundespolizeigewerkschaft.de

Berlin, den 23.01.2026

**Betreff: Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur
Änderung des Luftsicherheitsgesetzes**
Hier: BT-Drucksachen 21/3252, 21/3506

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die DPoIG Bundespolizeigewerkschaft bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme und für die Einladung als Sachverständiger zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes.

I. Allgemeine Bewertung

Die DPoIG Bundespolizeigewerkschaft begrüßt ausdrücklich die von der Bundesregierung angestoßenen Maßnahmen zur Erhöhung der Luftsicherheit an deutschen Flughäfen. Die vorgesehenen Änderungen stellen einen ersten wichtigen Schritt zur Verbesserung der Sicherheitslage dar, insbesondere im Hinblick auf die Abwehr unbemannter Luftfahrzeuge (Drohnen) sowie den Schutz vor unberechtigten Zutritten zu sicherheitsrelevanten Flughafenbereichen.

Besonders positiv hervorzuheben sind die strafverschärfenden Regelungen für das unbefugte Eindringen in die Sicherheitsbereiche von Flughäfen. Diese stellen eine folgerichtige und notwendige Ergänzung zum Straftatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr gemäß § 315 StGB dar und tragen der erheblichen Gefährdungslage Rechnung, die durch solche Handlungen entsteht.

Gleichwohl zeigen die Erfahrungen der vergangenen Jahre, dass die vorgesehenen Maßnahmen allein nicht ausreichen, um bestehende sicherheitsrelevante Schwachstellen nachhaltig zu schließen. Aus Sicht der DPoIG besteht weiterhin erheblicher Handlungsbedarf.

II. Einführung eines eigenständigen Straftatbestandes für das vorsätzliche, unberechtigte Eindringen in die Luftseite bzw. Sicherheitsbereiche von Flughäfen

Die Vorfälle an deutschen Flughäfen in den Jahren 2023 und 2024 im Zusammenhang mit sogenannten „Klimaklebern“ verdeutlichen in alarmierender Weise die Vulnerabilität der Flughafeninfrastruktur. Das gezielte Durchtrennen oder Überwinden von Sicherungseinrichtungen sowie das anschließende Ankleben auf Start- und Landebahnen haben erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs und den Betrieb der Flughäfen gehabt.

Die DPOlG Bundespolizeigewerkschaft begrüßt ausdrücklich, dass diese Handlungen nicht länger sprachlich verharmlost, sondern als das benannt werden, was sie sind: vorsätzliches, kriminelles Handeln mit erheblichem Gefährdungspotenzial. Die aktuelle Gesetzesinitiative trägt dieser Bewertung Rechnung. Es muss jedoch offen und ehrlich festgestellt werden, dass das unberechtigte Eindringen in Flughafenbereiche auch weiterhin möglich ist. Nach wie vor bestehen:

- wiederkehrende Unklarheiten zwischen Bund, Ländern und Flughafenbetreibern hinsichtlich Zuständigkeiten und Kosten,
- keine einheitlichen nationalen behördlichen Vorgaben, die über die bestehenden ICAO-Mindeststandards (Annex 14) hinausgehen.

Nach Kenntnis der DPOlG Bundespolizeigewerkschaft wird die derzeit in Vorbereitung befindliche Rechtsverordnung voraussichtlich im Wesentlichen die technischen Mindestanforderungen zur Alarmierung bei Eindringen regeln. Die konkrete Ausgestaltung physischer Sicherungsmaßnahmen (Zaunhöhe, Zaunbeschaffenheit, Mauern, Stacheldraht u. Ä.) verbleibt weiterhin in der Eigenverantwortung der Flughafenbetreiber. Vor dem Hintergrund der aktuellen hybriden Bedrohungslage und der zentralen logistischen Bedeutung deutscher Flughäfen ist dies nicht ausreichend. Es bedarf einheitlicher, verbindlicher nationaler Vorgaben zum physischen Schutz der Flughafeninfrastruktur sowie einer nachhaltigen finanziellen Absicherung des Flughafenbetreibers dieser Maßnahmen.

III. Fehlende Strafverfolgungskompetenzen der Bundespolizei im Bereich der Luftsicherheit

Die DPOlG Bundespolizeigewerkschaft weist erneut mit Nachdruck darauf hin, dass die Bundespolizei im Sicherheitsverbund an Flughäfen regelmäßig als zentrale Akteurin benannt wird, ihr jedoch im Bereich der Luftsicherheit bislang keine umfassenden Strafverfolgungskompetenzen zugewiesen wird.

Es ist weder sachgerecht noch effizient, die Bundespolizei mit erheblichen personellen und materiellen Ressourcen einzusetzen, gleichzeitig jedoch ein bürokratisches und in der Praxis eingeschränkt handlungsfähiges Zuständigkeitssystem aufrechtzuerhalten. Eine effektive und nachhaltige Sicherheitsarchitektur an deutschen Flughäfen kann nur gelingen, wenn der Bundespolizei neben den Gefahrenabwehrbefugnissen auch umfassende Strafverfolgungskompetenzen in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich übertragen werden.

IV. Gefahrenabwehr gegen unbemannte Luftfahrzeuge (Drohnen)

Der Schutz der Flughäfen beschränkt sich längst nicht mehr auf klassische physische Sicherungsmaßnahmen. Die stetig zunehmenden Drohnenvorfälle im Umfeld von Flughäfen stellen eine erhebliche sicherheitsrelevante und wirtschaftliche Bedrohung dar. Aktuelle internationale Konflikte zeigen unmissverständlich, dass selbst handelsübliche Drohnen mit geringem Aufwand zu gefährlichen Waffen umfunktioniert werden können. Bereits eine Kollision einer Drohne mit einem Triebwerk kann schwerwiegende Folgen haben; der Einsatz von Sprengstoff würde das Gefährdungspotenzial erheblich steigern. Die DPoIG Bundespolizeigewerkschaft dankt dem Gesetzgeber ausdrücklich für:

- die Bereitstellung finanzieller Mittel,
- die Schaffung spezialisierter Drohnenabwehreinheiten,
- den Aufbau eines nationalen Drohnenabwehrzentrums,
- sowie die Anpassung des Luftsicherheitsgesetzes.

Diese Maßnahmen sind notwendig und richtig. Sie reichen jedoch aus Sicht der DPoIG Bundespolizeigewerkschaft noch nicht aus.

Es bedarf einer klaren gesetzlichen Festlegung, welche Behörde an den jeweiligen Flughäfen für die Detektion und Bekämpfung von Drohnen zuständig ist. Sollte diese Aufgabe primär der Bundespolizei übertragen werden, müssen ihr hierfür dauerhaft ausreichende Haushaltsmittel und Personal zur Verfügung gestellt werden.

Zudem ist zwingend zu klären, in welchem räumlichen Umfang die Zuständigkeit der Bundespolizei reicht. Ein Handeln erst über dem eigentlichen Flughafengelände kommt regelmäßig zu spät. Aus fachlicher Sicht erscheint ein luftseitiger Zuständigkeitsradius von mindestens 30 Kilometern um den Flughafen erforderlich.

V. Rolle der Bundeswehr

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Möglichkeit des Einsatzes der Bundeswehr zur Drohnenabwehr wird von der DPoIG ausdrücklich begrüßt. In der Praxis dürfte diese Option jedoch bei nicht-militärischen Drohnen kaum relevant sein. Die Reaktionszeiten, Meldekette und Verlegezeiten militärischer Mittel stehen regelmäßig in keinem Verhältnis zur Geschwindigkeit moderner Drohnen.

Realistisch betrachtet bleibt daher die Stärkung der Bundespolizei als dauerhaft verfügbare Einsatzkraft vor Ort die effektivste Maßnahme zur Drohnenabwehr an Flughäfen.

VI. Technische und präventive Maßnahmen

Aus technischer Sicht ist es zwingend erforderlich, weiterhin auf ein mehrschichtiges System („Multi-Lagen-System“) zu setzen, bestehend aus:

- stationärer Drohnendetektion und -abwehr,
- mobiler Drohnendetektion und -abwehr,
- tragbaren Drohnenabwehrsystemen.

Die derzeit mit stationärer Technik ausgestatteten acht Flughäfen dürfen hierbei nur den Anfang darstellen. Ziel muss es sein, alle deutschen Verkehrsflughäfen auf einen

einheitlich hohen Sicherheitsstandard zu bringen. Dies erfordert eine dauerhafte Bereitstellung von Haushaltsmitteln, Personal sowie deutlich beschleunigte Beschaffungsverfahren. Eine Refinanzierung über die Luftsicherheitsgebühr ist hierfür nicht geeignet.

Darüber hinaus regt die DPolG Bundespolizeigewerkschaft an, auch die Hersteller von Drohnen stärker in die Verantwortung zu nehmen. Technische Flugbeschränkungen (Geofencing), wie sie in der Vergangenheit bereits existierten, könnten unbeabsichtigte oder unwissende Flugbewegungen im Umfeld von Flughäfen wirksam verhindern und die Einsatzressourcen der Bundespolizei entlasten.

VII. Schlussbemerkung

Die bisherigen Maßnahmen der Bundesregierung stellen einen wichtigen und notwendigen Anfang dar. Angesichts der realen Bedrohungslage, der zentralen Bedeutung deutscher Flughäfen für Wirtschaft, Mobilität und nationale Sicherheit sowie der gemachten Erfahrungen der vergangenen Jahre bedarf es jedoch deutlich weitergehender, verbindlicher und finanziell abgesicherter Schritte.

Nur durch klare Zuständigkeiten, ausreichende Ressourcen, einheitliche nationale Vorgaben und eine konsequente Stärkung der Bundespolizei kann die Luftsicherheit an deutschen Flughäfen nachhaltig gewährleistet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Manuel Ostermann