



Ausschussdrucksache 21(4)122 E
vom 26. Januar 2026

Schriftliche Stellungnahme

Dr. Gerald Wissel, Vorstandsvorsitzender UAV DACH e.V. – European
Unmanned Aviation Association, Berlin vom 25.01.2026

Öffentliche Anhörung

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

BT-Drucksachen 21/3252, 21/3506

Der vorliegende Entwurf schafft mit dem neuen § 15a LuftSiG einen Rahmen für technische Amtshilfe der Bundeswehr, insbesondere durch Bereitstellung von Detektions- und Interventionstechnik, und regelt den Informationsfluss der Bundespolizei in Verteidigungsfällen. Dies ist für Extrem- und Ausnahmelagen sinnvoll, ersetzt aber nicht die operative Antwort auf das tägliche Lagebild unkooperativer Drohnenlagen, mit dem Potential erheblicher Sicherheitsrisiken nicht nur an Flughäfen sondern jeglicher kritischer Infrastruktur bis hin Veranstaltungen etc.

Um sich hiervor effektiv zu schützen bedarf es einer belastbaren, „aus der Praxis heraus“ entwickelten Gesamtlösung. Dieses vor allem auch deshalb, weil in den nächsten Jahren zunehmend vermehrt kommerzielle Drohnenanwendungen in vielen Bereichen umgesetzt werden.

Damit kommerzielle Drohnenanwendungen nicht automatisch unter Generalverdacht gestellt bzw. eingeschränkt oder gar vollständig unterbunden werden, braucht es aus unserer Sicht wesentlich mehr als nur die vorliegende Ergänzung von §15:

Erstens: Ein einheitliches Luftlagebild im unteren Luftraum in Echtzeit ist unerlässlich. Ohne sofortige Sichtbarkeit und eindeutige Unterscheidung zwischen legalem und illegalem und potentiell gefährlichem Betrieb bleibt jede Reaktionskette unzureichend. Ohne diese Information fehlt es bereits an einem essentiellen Ansatzpunkt als Entscheidungsgrundlage für angemessene Reaktionen. Deshalb muss zu allererst ein flächendeckendes Luftlagebild mit verbindlichen Einsatzregeln, europäischen Standards, klaren Verantwortlichkeiten und technischer Interoperabilität zwischen Detektionsinfrastruktur und staatlichen Reaktionsmitteln geschaffen werden.

Zweitens: Die verbindliche Einführung von ADS-L - entwickelt von der EASA - für alle Luftraumteilnehmer im unteren Luftraum als skalierbarer Standard ist zum Erreichen des ersten Punktes unerlässlich. Die derzeitigen Identifikationsansätze reichen nicht aus, um eine eindeutige, flächendeckende Echtzeit-Identifikation zu gewährleisten. ADS-L wird als kostengünstiger und skalierbarer Ansatz vorgeschlagen, der durch ein „elektronisches Zündschloss“ (Betreiberidentifikation/Zertifikat) ergänzt werden sollte, um Missbrauch strukturell zu reduzieren.

Drittens: Eine bodengebundene Detektion bildet das Rückgrat des Luftlagebildes im Umfeld zu schützender Bereiche. Ein umfassendes Luftlagebild inklusive unkooperativer Luftraumteilnehmer kann nicht allein durch Bordtechnik erstellt werden. Es erfordert ein abgestuftes, interoperables Sensor-Portfolio (z. B. Radar, RF, optisch), das in ein Lagezentrum integriert ist und die bekannte Kaskade „detektieren–validieren–klassifizieren–intervenieren“ in den unteren Luftraum überträgt.

Ein umfassendes Lagebild ist für Drohnendetektion und Abwehr unerlässlich und sollte allen relevanten Behörden und Einrichtungen gleichermaßen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden.

Viertens: Beschaffung und Einsatz von Polizeidrohnen und C-UAS-Systemen. Es bedarf dringend angepasste taktische Handlungsregeln und Beschaffung und Einsatzes spezialisierter Polizeidrohnen/C-UAS-Effektoren, um sehr schnell reagieren zu können, Kollateralschäden zu minimieren und die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten.

Dies erfordert ein bundesweites Fähigkeits- und Beschaffungskonzept, das Standardisierung, Ausbildung, Wartung, Einsatzregeln und IT-/Cyber-Anbindung umfasst und auch europäische Standards im Interesse der Operabilität berücksichtigt. Hierzu gehört auch eine klare allgemein gültige Definition des Betreffs „Drohne“ in Überarbeitung der Definition im Luftverkehrsgesetz § 1 Abs. 2.

Fünftens: Eine klare Regelung der Verantwortlichkeiten bei BMI, Bundespolizei und den Einrichtungen und Behörden der Länder muss her – statt Zuständigkeitswirrwarr. Der Bund hat die Gesetzgebungs- und die Verwaltungskompetenz für die Luftsicherheit und damit auch die Verantwortung für die Identifikation sowie die Abwehr von Gefahren durch Drohnen. Das heißt: Der Bund könnte einheitlich für alle Fälle vorgeben, wie, nach welchem Verfahren, durch welche Akteure entsprechende Gefahren bekämpft werden. Ein Rückgriff auf die Bundeswehr ist verfassungsrechtlich in der Regel nur in Ausnahmefällen gerechtfertigt. Die aktuelle Reform wird zudem kritisiert, da sie das Zuständigkeitschaos nicht löst und die hohen Einsatzschwellen der Bundeswehr oft nicht den realen Lagen entsprechen. Jede Verzögerung ist fahrlässig und lässt die Chance verstreichen, im Luftsicherheitsgesetz eine saubere und einheitliche Regelung zu treffen, mit der allen geholfen wäre - auch den kommerziellen Drohnenbetreibern.

Die Initiative zur Detektion und Abwehr illegaler Drohnen wird ausdrücklich begrüßt, muss allerdings wesentlich ganzheitlicher und auch weitreichender gefasst werden - verbunden mit klaren Zuständigkeiten und Planungssicherheit für die Industrie.

Dr. Gerald Wissel
Chairman of the Executive Board

UAV DACH e.V. – European Unmanned Aviation Association
Fischerinsel 16 | 10179 Berlin | Germany