

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

A. Problem und Ziel

Seit Beginn des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine ist ein deutlicher Anstieg der Meldungen über Sichtungen von illegalen unbemannten Luftfahrzeugen (Drohnen) über kritischen Infrastrukturen in Deutschland zu verzeichnen. Aufgrund der teilweise hohen Leistungsfähigkeit der Drohnen ist es denkbar, dass die Flüge im Auftrag fremder staatlicher Stellen durchgeführt werden. Die derzeitigen Befugnisse der Streitkräfte im Falle ihres Einsatzes im Wege der Amtshilfe für die Länder zur Abwehr von Gefahren durch Drohnen schließen die Verwendung von Wirkmitteln derzeit aus. Die Entscheidungsfindung über den Einsatz der Streitkräfte im Wege der Amtshilfe zur Verhinderung eines regionalen Katastrophennotstandes erfordert nach aktueller Rechtslage zudem eine entsprechende Verständigung zwischen dem Bundesminister der Verteidigung und dem Bundesminister des Innern.

Seit Sommer des Jahres 2023 ist es wiederholt zu Protestaktionen von Klimaaktivisten an mehreren deutschen Flughäfen gekommen. Das unberechtigte Eindringen in die Luftseite eines Flughafens kann zu einer abstrakten Gefährdung von Menschen führen. Dieses Verhalten ist nach aktueller Rechtslage im Luftsicherheitsgesetz lediglich bußgeldbewehrt. Dies erscheint vor dem Hintergrund des Gewichts der betroffenen Schutzgüter nicht ausreichend.

Durch Änderung des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298) wurden die Vorschriften zur Refinanzierung der Aufwendungen für die Luftsicherheit in § 17a LuftSiG neu gefasst. § 17a LuftSiG lehnt sich an die entsprechenden Vorschriften des Bundesgebührengesetzes an und enthält in § 17a Absatz 2 Satz 3 LuftSiG Vorgaben zur Kalkulation der Gebühren im Bereich der Luftsicherheit. Danach sind Grundlage für die Gebührenfestsetzung, z.B. für die Kontrolle von Fluggästen und deren Gepäck, alle für den Bund und die Länder durch die jeweilige Leistung entstehenden Kosten. Der Wortlaut der Norm kann dahingehend verstanden werden, dass die Gebühren bundeseinheitlich festzusetzen wären. Die Bundesregierung beabsichtigt aber, an der derzeitigen Praxis der Gebührenbemessung an den einzelnen Flughäfen festzuhalten, um weiterhin Anreize für eine effiziente, kundenfreundliche und wirtschaftliche Gestaltung der Prozesse setzen zu können. Ziel des Gesetzentwurfs ist daher, die derzeitige Praxis der Gebührenfestsetzung wieder auf eine rechtssichere Rechtsgrundlage zu stellen.

Durch Änderung des Luftsicherheitsgesetzes mit dem Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen vom 22. April 2020 (BGBl. I S. 840) ist die generell-abstrakte Ermächtigungsnorm in § 7 LuftSiG zum Verzicht auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei gleichwertiger anderweitiger Überprüfung entfallen. Die Ausnahme von der Zuverlässigkeitsüberprüfung für Polizeibeamte und Zöllner nach § 8 Nummer 2 der Luftsicherheitszuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftSiZÜV) hat seitdem keine Grundlage mehr im Luftsicherheitsgesetz.

B. Lösung

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 13 LuftSiG und dem vorgeschlagenen neuen § 15a LuftSiG wird die Entscheidungsfindung über einen Einsatz der Streitkräfte im Wege der Amtshilfe zur Verhinderung eines regionalen Katastrophennotstandes vereinfacht und werden die Befugnisse der Streitkräfte im Falle ihres Einsatzes gegen unbemannte Luftfahrzeuge erweitert.

In § 19 LuftSiG wird ein neuer Straftatbestand geschaffen, um das vorsätzliche unberechtigte Eindringen in die Luftseite eines Flugplatzes, durch das die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt wird, strafrechtlich ahnden zu können.

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 17a LuftSiG wird die Fortsetzung der separaten Gebührenfestsetzung für die einzelnen Flughafenstandorte auf eine rechtssichere Grundlage gestellt.

Mit der Ergänzung in § 17 LuftSiG wird die gesetzliche Grundlage für einen Verzicht auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei gleichwertiger anderweitiger Überprüfung wiederhergestellt.

C. Alternativen

Im Zuge einer Gesetzesfolgenabschätzung wurden zu vorliegendem Regelungsentwurf im Hinblick auf die Schaffung eines Straftatbestandes in § 19 LuftSiG für das unberechtigte Eindringen in die Luftseite eines Flughafens als Alternative eine Änderung des Strafgesetzbuches geprüft. Eine Änderung des Strafgesetzbuches kommt jedoch aus Gründen der Wahrung der Systematik des Kernstrafrechts nicht in Frage. Für alle anderen Regelungsvorschläge sind keine Alternativen ersichtlich.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

Keiner.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Gesetzesinitiative erhöht den jährlichen Erfüllungsaufwand der Verwaltung auf Landesebene durch Neuerungen in § 19 LuftSiG. Diese schaffen die Voraussetzungen, um künftig im Schwerpunkt dem vorsätzlichen unberechtigten Eindringen in die Luftseite eines

Flughafens bei Beeinträchtigung der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs strafrechtlich begegnen zu können. Der jährliche Erfüllungsaufwand der Verwaltung auf Landesebene erhöht sich dadurch geschätzt um 66.000 Euro.

F. Weitere Kosten

Die Aufwände des justiziellen Kernbereichs einer jeden Strafsache können methodisch nicht dem Normadressaten Verwaltung zugerechnet werden. Daher werden die Kosten der Staatsanwaltschaft, der Richterschaft, der Rechtspflege und der Polizei an dieser Stelle angeführt.

Nimmt man an, dass Verhandlungen in Strafsachen dieser Art etwa 10 Stunden einschließlich Vor- und Nachbereitung dauern, so kann von Prozesskosten pro Strafsache in Höhe von etwa 12 000 Euro ausgegangen werden. Nimmt man weiter an, dass jährlich etwa fünfzehn Straftaten dieser Art begangen und verfolgt werden, so belaufen sich die Kosten der Judikative insgesamt auf 180 000 Euro pro Jahr.

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

Das Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. April 2020 (BGBl. I S. 840) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 15 die folgende Angabe eingefügt:
„§ 15a Gefahrenabwehr gegen unbemannte Luftfahrzeuge“.
2. In § 7a Absatz 2 Nummer 2 wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72; L 164 vom 23.6.2012, S. 18), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 18/2010 (ABl. L 7 vom 12.1.2010, S. 3) geändert worden ist“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 300/2008“ ersetzt.
3. § 10 wird durch den folgenden § 10 ersetzt:

„§ 10

Zugangsberechtigung

(1) Der Zugang oder die Verschaffung des Zugangs zur Luftseite eines Flugplatzes sowie zu dessen Sicherheitsbereich ohne Berechtigung ist verboten.

(2) Die Luftsicherheitsbehörde entscheidet, welchen Personen bei Vorliegen der Voraussetzungen die Berechtigung zum Zugang zur Luftseite eines Flugplatzes sowie zum Zugang zu dessen Sicherheitsbereich oder zum sensiblen Teil der Sicherheitsbereiche erteilt werden darf oder bei Wegfall der Voraussetzungen zu entziehen ist. Nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Absatz 1 kann der betroffenen Person zum Nachweis der Zugangsberechtigung ein Ausweis durch den Unternehmer nach § 8 Absatz 1 oder § 9 Absatz 1 ausgestellt werden. Der Ausweisinhaber ist verpflichtet, den Ausweis in den Sicherheitsbereichen offen sichtbar zu tragen und ihn nach Ablauf der Gültigkeitsdauer oder auf Verlangen zurückzugeben. Der Ausweisinhaber darf den Ausweis keinem Dritten überlassen. Sein Verlust ist der Ausgabestelle unverzüglich anzuzeigen.“

4. § 13 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Entscheidung über einen Einsatz nach Artikel 35 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes trifft auf Anforderung des betroffenen Landes das Bundesministerium der Verteidigung. Das Bundesministerium des Innern ist unverzüglich zu unterrichten.“

5. Nach § 15 wird der folgende § 15a eingefügt:

„§ 15a

Gefahrenabwehr gegen unbemannte Luftfahrzeuge

(1) Die Streitkräfte leisten bei der Abwehr von Gefahren durch unbemannte Luftfahrzeuge Amtshilfe nach Artikel 35 Absatz 1 des Grundgesetzes. Dies erfolgt insbesondere in Form der Bereitstellung von Detektionstechnik und Interventionstechnik.

(2) Zur Verhinderung des Eintritts eines besonders schweren Unglücksfalles dürfen die Streitkräfte über die in § 14 Absatz 1 genannten Befugnisse hinaus auch Waffengewalt oder sonstige Wirkmittel gegen unbemannte Luftfahrzeuge einsetzen. § 14 Absatz 2 gilt entsprechend.

(3) Die Bundespolizei übermittelt im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach den §§ 4 und 14 des Bundespolizeigesetzes Informationen im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen bei tatsächlichen Anhaltspunkten für das Vorliegen eines Falls der Verteidigung nach Artikel 87a Absatz 1 und 2 des Grundgesetzes unverzüglich an die Streitkräfte.“

6. § 17 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Das Bundesministerium des Innern bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7, insbesondere

1. die Frist für eine Wiederholung der Zuverlässigkeitsüberprüfung,
2. die Einzelheiten der Verarbeitung personenbezogener Daten und
3. diejenigen Personen oder Personengruppen, deren Zuverlässigkeit aufgrund einer bereits vorliegenden gleichwertigen Überprüfung abweichend von § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nicht zu überprüfen ist.“

7. § 17a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach diesem Gesetz, den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen sowie der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen werden Gebühren und Auslagen nach den Absätzen 2 bis 4 erhoben.“

- b) In Absatz 3 Satz 2 wird nach der Angabe „§ 11 Nummer 3 des Bundesgebührengesetzes sind Absatz 2“ die Angabe „Satz 1 bis 4“ eingefügt.

8. § 18 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 4 wird die folgende Nummer 5 eingefügt:

- „5. entgegen § 10 Absatz 1 sich oder einem Dritten Zugang zur Luftseite verschafft,“.
- b) Die bisherigen Nummern 5 und 6 werden die Nummern 6 und 7 und nach der Angabe „§ 10“ wird jeweils die Angabe „Absatz 2“ eingefügt.
- c) Die bisherigen Nummern 7 und 8 werden durch die folgende Nummer 8 ersetzt:
- „8. entgegen § 10 Absatz 2 Satz 5 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet oder“.
9. § 19 wird durch den folgenden § 19 ersetzt:

„§ 19

Strafvorschriften

- (1) Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer
1. entgegen § 11 Absatz 1 Satz 1 einen dort genannten Gegenstand in einem Luftfahrzeug oder auf einem Flugplatz in einem Bereich der Luftseite, der zugleich Sicherheitsbereich ist, mit sich führt oder an sich trägt oder
 2. eine in § 18 Absatz 1 Nummer 5 bezeichnete vorsätzliche Handlung begeht und dadurch die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt.
- (2) Mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer
1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 bei der Tat einen in § 11 Absatz 1 Satz 1 genannten verbotenen Gegenstand bei sich führt oder
 2. in den Fällen des Absatzes 1 in der Absicht handelt, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken.
- (3) In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 sowie des Absatzes 2 ist der Versuch strafbar.
- (4) Handelt der Täter in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

EU-Rechtsakte:

Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72; L 164 vom 23.6.2012, S. 18), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1689 vom 13. Juni 2024 (ABl. L 2024/1689, 12.7.2024; 2025/90802, 9.10.2025) geändert worden ist

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung zu § 13 Absatz 2 und der vorgeschlagene neue § 15a dienen der Reaktion auf einen Anstieg der Meldungen über Sichtungen von illegalen Drohnenflügen über KRITIS-Einrichtungen, insbesondere seit dem Beginn des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine. Aufgrund der teilweise hohen Leistungsfähigkeit der Drohnen ist es denkbar, dass die Flüge im Auftrag von fremden staatlichen Stellen durchgeführt werden. Die Befugnisse für die Streitkräfte im Falle ihres Einsatzes gegen unbemannte Luftfahrzeuge werden angesichts dessen einfachgesetzlich konkretisiert.

Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung zu § 17 wird die Möglichkeit geschaffen, per Rechtsverordnung Personen oder Personengruppen zu bestimmen, die von dem Erfordernis einer erfolgreichen Zuverlässigkeitsüberprüfung ausgenommen sind. Des Weiteren wird mit den Änderungen des § 17a die bereits in der Praxis vorgenommene separate Gebührenfestsetzung für die einzelnen Flughafenstandorte auf eine rechtssichere Grundlage gestellt.

Die vorgeschlagene Schaffung eines neuen Straftatbestandes in § 19 LuftSiG dient der schärferen Sanktionierung des unberechtigten Eindringens in die Luftseite eines Flughafens, wie seit Sommer des Jahres 2023 wiederholt z.B. durch Klimaaktivisten geschehen. Bisher war dieses Verhalten im Luftsicherheitsgesetz lediglich bußgeldbewehrt. Wird durch die Handlung des Täters die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt, ist eine Strafbewehrung im Luftsicherheitsgesetz angemessen. Eine daneben bestehende, allgemeine Strafbarkeit nach den Vorschriften des Strafgesetzbuches bleibt davon unberührt. Die im Strafgesetzbuch vorhandenen, in Frage kommenden Strafnormen, denen das in diesem Gesetzentwurf in den Blick genommene tatbestandliche Verhalten ebenfalls unterfallen könnte, haben jedoch nicht dieselbe Schutzrichtung wie die mit diesem Entwurf angestrebte Änderung des Luftsicherheitsgesetzes. Während § 123 und § 303 des Strafgesetzbuches (StGB) als Schutzgüter das Hausrecht bzw. das Eigentum schützen sollen, richtet sich § 240 StGB gegen Eingriffe in die freie Willensentschließung und Willensbetätigung und § 315 StGB auch gegen Eingriffe in die körperliche Integrität oder das Leben eines anderen. § 316b StGB soll vor Betriebsstörungen schützen, die durch Zerstörung, Beschädigung, Beseitigung, Veränderung oder Unbrauchbarmachung einer dem Betrieb dienenden Sache oder durch Entziehung der für den Betrieb bestimmten elektrischen Energie verursacht werden. Dieser Gesetzentwurf nimmt demgegenüber den Gesetzeszweck des § 1 LuftSiG, die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, in den Blick.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung zu § 13 wird die Einsatzentscheidung für die Streitkräfte bei Amtshilfeersuchen im drohenden regionalen Katastrophennotstand von der Person des Bundesministers der Verteidigung oder seines Kabinettsvertreters auf das Bundesministerium der Verteidigung verlagert mit der Folge, dass die Einsatzentscheidung im Bundesministerium der Verteidigung delegiert werden kann. Das Erfordernis einer Entscheidungsfindung im Benehmen mit dem Bundesministerium des Innern entfällt. Die Änderung dient der Gewährleistung einer raschen Entscheidungsfindung.

Mit dem vorgeschlagenen neuen § 15a Absatz 2 wird eine Befugniserweiterung der Streitkräfte im verfassungsrechtlichen Rahmen im Falle ihres Einsatzes im Wege der Amtshilfe zur Verhinderung besonders schwerer Unglücksfälle nach Artikel 35 Absatz 2 und 3 des Grundgesetzes geschaffen. Die Streitkräfte sollen im Falle ihres Einsatzes auch Waffengewalt oder sonstige Wirkmittel gegen unkooperative Drohnen einsetzen dürfen.

Mit den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen zu § 17a wird die Fortsetzung der separaten Gebührenfestsetzung für die einzelnen Flughafenstandorte auf eine rechtssichere Grundlage gestellt.

Um das vorsätzliche unberechtigte Eindringen in die Luftseite eines Flughafens, das die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt, strafrechtlich im Luftsicherheitsrecht zu sanktionieren, bedarf es der Schaffung eines neuen Straftatbestandes im Luftsicherheitsgesetz.

III. Alternativen

Im Zuge einer Gesetzesfolgenabschätzung wurden zu vorliegendem Regelungsentwurf im Hinblick auf die Schaffung eines Straftatbestandes in § 19 LuftSiG für das unberechtigte Eindringen in die Luftseite eines Flughafens eine Änderung des Strafgesetzbuches geprüft:

Eine Änderung des Strafgesetzbuches, insbesondere der §§ 315 ff. StGB, kommt aus Gründen der Wahrung der Systematik dieser Vorschriften und dem Charakter des in Rede stehenden Regelungsvorschlages als abstraktes Gefährdungsdelikt nicht in Frage.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes (Luftverkehr) und aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (Strafrecht).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Europarecht und völkerrechtliche Verträge, die Deutschland abgeschlossen hat, stehen dem Gesetzgebungsvorhaben nicht entgegen.

VI. Gesetzesfolgen

Für die enthaltenen Regelungsvorschläge ist eine Gesetzesfolgenabschätzung nicht angezeigt.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen sind nicht zu erwarten.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Nachhaltigkeitsaspekte werden nicht berührt. Insbesondere bleibt der Grundsatz der vollständigen Refinanzierung der Aufwendungen und damit der Kostentragung durch die Verursacher unberührt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Die Gesetzesinitiative verändert den Erfüllungsaufwand der Verwaltung durch Ergänzungen des § 19 LuftSiG. Mit der Anpassung der Vorschrift werden die Voraussetzungen geschaffen, um künftig im Schwerpunkt Aktivisten auch strafrechtlich begegnen zu können. Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung erhöht sich dadurch geschätzt um 66.000 Euro.

Vorgabe 4.3.1: Strafverfolgung bei unerlaubt verschafftem Zugang zur Luftseite von Flugplätzen nach § 19 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 LuftSiG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
360			184		66
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				66	

Personen, die vorsätzlich unberechtigt in die Luftseite an Flughäfen eindringen und dadurch die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigen, können künftig gemäß § 19 Absatz 1 Nummer 2 LuftSiG mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft werden. Zur Herleitung der für die Bezifferung der Erfüllungsaufwandsrelevanten Beträge sei zunächst vorangestellt, dass nach den Vorgaben des Leitfadens der Aufwand für den sogenannten justiziellen Kernbereich, also insbesondere die Tätigkeit der Richterinnen und Richter zur Klärung der Rechtslage (einschließlich der Ausübung der Strafgerichtsbarkeit) oder der Aufwand der Staatsanwaltschaft/Polizei bei der Strafermittlung und -verfolgung, nicht dem Normadressaten Verwaltung zuzurechnen ist. Dieser finanzielle Aufwand kann allenfalls unter Punkt „F“ – weitere Kosten – beschrieben werden.

Erfüllungsaufwandsrelevant sind jedoch die Aufwendungen für den Strafvollzug. Diesbezüglich gelten folgende Annahmen: Orientiert an dem Eindringen der Aktivisten auf den Flughafen Düsseldorf im Sommer 2023 wird davon ausgegangen, dass an Aktionen dieser Art, Gruppen von etwa sechs Personen beteiligt sind. Geht man weiter davon aus, dass es jährlich zu zehn dieser Aktionen kommt, wird vermutlich auf der Grundlage dieser Vorschrift jährlich gegen 60 Personen ein Strafverfahren eingeleitet werden. Bleibt man wie beschrieben auf Klimaaktivisten fokussiert, wird an dieser Stelle angenommen, dass von den 60 möglichen Angeklagten höchstens zwei für die Dauer von jeweils maximal sechs Monaten tatsächlich in Haft genommen werden.

In der Folge ergibt sich bei 360 angenommenen Hafttagen, multipliziert mit dem durch die Justizbehörden der Länder empfohlenen Tagessatz von 183,66 Euro ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand der Länder in Höhe von etwa 66.000 Euro.

5. Weitere Kosten

Die Aufwände des justiziellen Kernbereichs einer jeden Strafsache können methodisch nicht dem Normadressaten Verwaltung zugerechnet werden. Daher werden die Kosten der Staatsanwaltschaft, der Richterschaft, der Rechtspflege und der Polizei an dieser Stelle angeführt.

Nimmt man an, dass Verhandlungen in Strafsachen dieser Art, in Anlehnung an das am 3. Januar 2024 in Frankfurt am Main gegen eine Klimaaktivistin verhandelte Berufungsverfahren, etwa sieben Stunden dauert und nimmt man weiter an, dass pro Aktion ebenfalls 10 Polizistinnen und Polizisten einen Tag mit der Durchführung und Nachbereitung der polizeilichen Maßnahme betraut sind, kann von Prozesskosten pro Aktion in Höhe von etwa 12 000 Euro ausgegangen werden. Bei fünfzehn jährlichen Aktionen, beliefen sich die Kosten an dieser Stelle entsprechend auf 180 000 Euro.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Der Regelungsentwurf zu § 17a LuftSiG dient der Fortführung der derzeitigen Gebührenerhebungspraxis auf rechtssicherer Grundlage. Weitere Gesetzesfolgen werden durch diesen und alle weiteren enthaltenen Regelungsvorschläge nicht ausgelöst.

VII. Befristung; Evaluierung

Einer Befristung oder Evaluierung des Regelungsvorschlages zu § 17a bedarf es nicht, da eine Änderung der Verwaltungspraxis nicht ausgelöst wird. Für die weiteren enthaltenen Regelungsvorschläge ist eine Befristung oder Evaluierung nicht angezeigt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftsicherheitsgesetzes)

Zu Nummer 1

Die Inhaltsübersicht des LuftSiG wird um den durch das vorliegende Gesetz eingefügten § 15a LuftSiG ergänzt.

Zu Nummer 2

§ 7a Absatz 2 Nummer 2 wird in rechtsförmlicher Hinsicht an die neuen Zitier Richtlinien betreffend EU-Rechtsakte angepasst.

Zu Nummer 3

Der bisherige § 10 Satz 6 regelt, dass der Zugang oder die Verschaffung des Zugangs zur Luftseite sowie zu den Sicherheitsbereichen ohne Berechtigung verboten ist. Hinsichtlich des Adressatenkreises dieser Verbotsnorm werden teilweise unterschiedliche Auffassungen in der Literatur vertreten. Einerseits wird vertreten, dass sich das in § 10 Satz 6 enthaltene Verbot an Jedermann richtet und nicht nur an einen bestimmten Adressatenkreis. Andererseits wird vertreten, dass der Adressatenkreis des § 10 Satz 6 in Verbindung mit den Sätzen 1 bis 5 auf die Luftsicherheitsbehörden, Flugplatzbetreiber, Luftverkehrsunternehmen und Ausweisinhaber selbst beschränkt sei. Nach Auffassung der Bundesregierung

lässt sich den vorgenannten Regelungen allerdings entnehmen, dass der Zugang zur Luftseite bzw. zu Sicherheitsbereichen allgemein unzulässig ist und nur denjenigen Personen erlaubt ist, deren Zugang erforderlich ist und denen eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde. Dies zeigt auch ein Vergleich mit den unionsrechtlichen Regelungen in Nummer 1. 2 des Anhangs I der Verordnung (EG) 300/2008 in Verbindung mit Nummer 1.2.1 und 1.2.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, wonach der Zugang zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen zu beschränken bzw. zu kontrollieren ist, um das Eindringen unbefugter Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche zu verhindern.

Die Bundesregierung hält es deshalb für geboten, dies ausdrücklich klarzustellen und das „Jedermann-Verbot“ nunmehr in einen eigenständigen Absatz 1 zu verlagern.

Der bisherige Regelungsgehalt von § 10 Satz 1 bis 5 wird ohne inhaltliche Änderung in einen neuen Absatz verschoben. Bei der Gelegenheit wird der bisherige Satz 2 redaktionell, rechtsförmlich korrigiert, in dem das Wort „Absatz“ jeweils ausgeschrieben wird.

Zu Nummer 4

§ 13 Absatz 2 Satz 1 regelt derzeit, dass der Bundesminister der Verteidigung im Benehmen mit dem Bundesminister des Innern über den Einsatz der Streitkräfte im Wege der Amtshilfe im Falle eines drohenden regionalen Katastrophennotstandes entscheidet. Diese Entscheidungsfindung ist relativ zeitaufwendig. Da zur Drohnenabwehr aber rasche Entscheidungen über den Einsatz der Streitkräfte erforderlich sind, hält die Bundesregierung es für geboten, eine raschere Entscheidungsfindung zu ermöglichen. Deshalb soll § 13 Absatz 2 dahingehend geändert werden, dass künftig allein die Behörde, also das Bundesministerium der Verteidigung, über den Einsatz der Streitkräfte entscheidet und das Erfordernis einer Entscheidung im Benehmen mit dem Bundesminister des Innern entfällt.

Das Grundgesetz schreibt für die Entscheidung über Einsätze nach Artikel 35 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) keine bestimmte Organzuständigkeit vor. Auf einzelne Einsatzmaßnahmen bezogene Befugnisse können daher delegiert werden, so z.B. auf den Inspekteur der Luftwaffe (BVerfGE 133, 242, 268). Das Bundesministerium der Verteidigung entscheidet entlang der militärischen Befehlsstränge. Der in § 13 Abs. 2 benannte Einsatz der Streitkräfte hat keine Auswirkungen auf die Stellung des Bundesministers der Verteidigung als Inhaber der Befehls- und Kommandogewalt über die Streitkräfte nach Art. 65a GG.

Zu Nummer 5

Zu § 15a Absatz 1

Bereits nach geltendem Recht können die Streitkräfte die Behörden des Bundes und der Länder nach Artikel 35 Absatz 1 GG bei der Abwehr unbemannter Luftfahrzeuge unterstützen, indem sie unterhalb der sog. Einsatzschwelle technische Amtshilfe leisten. So leistet die Bundeswehr personelle und materielle, sog. technische Amtshilfe gegenüber Behörden der Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltung im Rahmen verfügbarer Ressourcen. Bei der Abwehr unbemannter Luftfahrzeuge kommen hierfür insbesondere Maßnahmen der ergänzenden Luftraumüberwachung sowie die Bereitstellung von Einsatzmitteln zur Drohnerdetektion/-abwehr in Betracht, einschließlich der Übermittlung dabei erhobener Standortdaten von unbemannten Luftfahrzeugen und von deren Bedienpersonal.

Die Bundeswehr hält keine Kräfte für Amtshilfe nach Artikel 35 Absatz 1 GG oder eine Unterstützung im Katastrophennotstand nach Artikel 35 Absatz 2 und 3 GG vor. Ein solcher Kräftevorhalt kann aber in Ausnahmefällen erfolgen, wenn die Bundeswehr bei bestimmten Großereignissen im Vorfeld Amtshilfe leistet und dem Großereignis ein gewisses Risiko immanent ist, dass jederzeit ein besonders schwerer Unglücksfall erwachsen könnte (bspw.

Terroranschlag von katastrophischen Ausmaßen). Dies ist bereits jetzt ständige Verwaltungspraxis, da die Streitkräfte den Ländern insbesondere im Zusammenhang mit Großereignissen wie dem G 8-Gipfel in Heiligendamm 2008 und dem G 20-Gipfel in Elmau 2015 sog. technische Amtshilfe leisten und Einsatzmittel und Personal für den Fall einer evtl. Einsatzlage nach Artikel 35 Absatz 2 oder 3 GG bereithalten (Bereithaltung medizinischer Evakuierungskapazitäten, Bereitstellung von Einsatzmitteln und Personal für den Fall einer evtl. Einsatzlage nach Artikel 35 Absatz 2 oder 3 GG). Alle diese Maßnahmen sind bereits im Vorfeld eines drohenden besonders schweren Unglücksfalles nach Artikel 35 Absatz 2 oder 3 GG zulässig und auch üblich. Mit Eintritt des katastrophischen Ereignisses läge dann aber ein regionaler Katastrophenfall nach Artikel 35 Absatz 2 GG oder überregionaler Katastrophenfall nach Artikel 35 Absatz 3 GG und nicht mehr Amtshilfe nach Artikel 35 Absatz 1 GG vor. Die gesamtstaatliche Abwehr von unbemannten Luftfahrzeugen wird jedoch nicht ausschließlich im Rahmen von Hilfeleistungen erreicht werden können.

Die Erfüllung des Auftrags des Schutzes des deutschen Luftraums im Rahmen der integrierten Luftverteidigung der NATO wird von der vorgeschlagenen Gesetzesänderung nicht berührt und bleibt unverändert.

Verletzungen der staatlichen Souveränität der Bundesrepublik Deutschland durch militärische Kräfte fremder Staaten betreffen die äußere Sicherheit. Die Abwehr solcher Souveränitätsverletzungen dient der Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und ist folglich auch eine originäre Aufgabe der Streitkräfte. Damit liegen die völker- und verfassungsrechtlichen Rechtsgrundlagen zum Abschuss von in den deutschen Luftraum eindringender militärischer unbemannter Luftfahrzeuge einer fremden Macht durch die Bundeswehr vor. Die Erfahrung des Eindringens von militärischen unbemannter Luftfahrzeugen in das Staatsgebiet von Verbündeten im September 2025 hat gezeigt, dass militärische Gegenmaßnahmen regelmäßig die einzig wirksamen zur Verfügung stehenden staatlichen Handlungsmöglichkeiten darstellen, um solche Völkerrechtsverstöße abzuwehren.

Im Rahmen von Artikel 35 Absatz 1 GG kann die Bundespolizei die sogenannte technische Amtshilfe bei der Bundeswehr anfordern. Diese Möglichkeit der Inanspruchnahme seitens der Bundespolizei von technischer Amtshilfe durch die Bundeswehr wird durch den neuen § 15a Absatz 1 explizit aufgenommen. Dabei kann die Bundeswehr bei ihrer Unterstützungsleistung auch militärische Mittel oder Organisationsstrukturen nutzen, sofern diese technisch unterstützen und nicht als Droh- und Einschüchterungsmittel gebraucht werden. Die Bundeswehr kann nur Hilfe leisten, soweit sie nicht den eigenen Auftrag zur Landes- und Bündnisverteidigung gefährdet (Subsidiaritätsprinzip).

Zu § 15a Absatz 2

§ 14 Absatz 1 LuftSiG regelt die Befugnisse der Streitkräfte im Rahmen der Amtshilfe/Unterstützung der Landespolizeien bei der Verhinderung des Eintritts eines besonders schweren Unglücksfalls. Danach dürfen die Streitkräfte Luftfahrzeuge abdrängen, zur Landung zwingen, den Einsatz von Waffengewalt androhen oder Warnschüsse abgeben, nicht aber Waffengewalt gegen unbemannte Luftfahrzeuge ausüben. Darüber hinaus muss ein besonders schwerer Unglücksfall nach Artikel 35 Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 3 GG vorliegen. Das BVerG fordert dafür ein Ereignis von katastrophischen Ausmaßen (BVerfGE 132, 1 (17f.)).

Durch die Erweiterung der möglichen Einsatzmaßnahmen der Streitkräfte zur Unterstützung der Länder bei der Verhinderung des Eintritts eines besonders schweren Unglücksfalls in dem neuen § 15a Absatz 2 soll die unmittelbare Einwirkung der Streitkräfte mit Waffengewalt oder sonstigen Wirkmitteln, zum Beispiel mit sogenannten Jammern, gegen unkooperative unbemannte Luftfahrzeuge möglich werden, wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass ein unbemanntes Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen oder gegen eine kritische Anlage eingesetzt werden soll, und sie das einzige Mittel zur Abwehr dieser gegenwärtigen Gefahr ist. § 14 Absatz 2 findet auch bei Maßnahmen zur Abwehr

von Gefahren durch unbemannte Luftfahrzeuge Anwendung. Keine Anwendung findet § 15 Absatz 1, da dieser sich nur auf Maßnahmen nach § 14 Absatz 1 bezieht.

Exemplarisch sind diese Voraussetzungen beim intendierten Angriff mit Hilfe unbemannter Luftfahrzeuge gegen eine größere Menschenmenge beispielsweise im Rahmen von Großveranstaltungen als erfüllt anzusehen. Dabei können unbemannte Luftfahrzeuge selbst eine Angriffswaffe darstellen oder sie können zur Ausbringung von Explosivstoffen oder chemischen, biologischen oder radiologischen/nuklearen Gefahrstoffen genutzt werden und dabei ein erhebliches Schadenspotenzial für eine Vielzahl von Menschen entfalten. Gleiches gilt bei Angriffen gegen Einrichtungen der kritischen Infrastruktur mit Auswirkungen auf lebenswichtige Bereiche der Daseinsvorsorge z.B. LNG-Terminals bzw. Energieversorgungseinrichtungen oder bei Angriffen auf gefährliche Industrieanlagen bei denen Gefahrstoffe freigesetzt werden bzw. bei (hybriden) Angriffen auf Verkehrs- oder Luftfahrteinrichtungen mit erheblichen Auswirkungen auf Transport- und Versorgungswege z.B. zum Transport von Verletzten, medizinischen Gütern, Nahrungsmitteln, Sicherheits- oder Militärkräften.

Ebenso denkbar sind multiple Anschläge mit Hilfe unbemannter Luftfahrzeuge, das heißt gleichzeitige Angriffe oder in kurzer Abfolge mit einer größeren Anzahl an verschiedenen Orten, die ein erhebliches Gefährdungspotenzial für Leben und Gesundheit einer Vielzahl von Menschen entfalten können.

Zu § 15a Absatz 3

In dem neuen § 15a Absatz 3 ist eine Hinweispflicht der Bundespolizei an die Bundeswehr aufgenommen worden. Diese Hinweispflicht betrifft Fälle, bei denen tatsächliche Anhaltspunkte für einen Verteidigungszusammenhang vorliegen. Nach einem solchen Hinweis auf einen möglichen Fall der Verteidigung hat die Bundeswehr zu entscheiden, ob sie Maßnahmen im Sinne von Artikel 87a Absatz 1 und 2 GG ergreifen kann und darf. Auch außerhalb dieser Fallkonstellation bleiben Informationsübermittlungen zulässig, insbesondere wenn die Bundeswehr sie für Zwecke des Selbstschutzes benötigt. Denn die Bundeswehr ist auch auf anderer Grundlage, wie zum Beispiel im Rahmen der militärischen Eigensicherung nach dem UZwGBw, befugt, Drohnen abzuwehren.

Zu Nummer 6

Die Streichung des Erfordernisses einer Zuverlässigkeitsüberprüfung im Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen vom 22. April 2020 (BGBl. I S. 840) in den Fällen, in denen bereits eine gleichwertige Überprüfung vorliegt, hatte die vom Gesetzgeber unbeabsichtigte Folge, dass seitdem für die Regelung in § 8 Nummer 2 der Luftsicherheitszuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftSiZÜV) zum antragslosen Entfallen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung bei Polizeivollzugsbeamten des Bundes und der Länder sowie für Bedienstete der Zollverwaltung mit Vollzugsaufgaben die Ermächtigungsgrundlage fehlt. Mit der Änderung von § 17 soll die Bestimmung der Personen oder Personengruppen, die von dem Erfordernis einer erfolgreichen Zuverlässigkeitsüberprüfung ausgenommen sind, wieder auf eine rechtssichere Grundlage gestellt werden.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

Im Rahmen des Verordnungsgebungsverfahrens zur Luftsicherheitsgebührenverordnung hat sich gezeigt, dass in § 17a Absatz 4 in Verbindung mit § 17a Absatz 1 Satz 1 eine evtl. Regelungslücke hinsichtlich der Ermächtigung zur Gebührenerhebung für öffentliche Leistungen besteht, die allein auf Rechtsverordnungen beruhen, die auf Grundlage des Luftsicherheitsgesetzes erlassen wurden.

Die Bundesregierung hält es für geboten, künftig eine Gebührenerhebung für öffentliche Leistungen nach auf dem Luftsicherheitsgesetz beruhenden Rechtsverordnungen in allen erforderlichen Fällen zu gewährleisten und dafür eine ausreichende Verordnungsermächtigung sicherzustellen. Hierfür hält es die Bundesregierung für geboten, § 17a Absatz 1 um Verweise auf Rechtsverordnungen, die auf dem Luftsicherheitsgesetz beruhen, zu ergänzen.

Bei der Gelegenheit wird der Verweis in § 17a Absatz 1 des Luftsicherheitsgesetzes auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008, der bereits nach bisheriger Rechtslage eine Bezugnahme auf ihre Durchführungsbestimmungen beinhaltet, zur Klarstellung ebenfalls ergänzt. Somit wird durch die ausdrückliche Bezugnahme auf die Durchführungsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 klargestellt, dass wie bisher auch individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach den Durchführungsbestimmungen der Verordnungen (EG) 300/2008, insbesondere nach der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005, weiterhin von § 17a Absatz 1 und somit von der Verordnungsermächtigung in § 17a Absatz 4 des Luftsicherheitsgesetzes erfasst sind.

Zu Buchstabe b

Gemäß § 17a Absatz 2 Satz 1 sollen die zu erhebenden Gebühren die mit der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung verbundenen Kosten aller an der Leistung Beteiligten decken (Gebot der vollständigen Kostendeckung). In Umsetzung der Verordnungsermächtigung des § 18 Absatz 2 in der Fassung vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78) hat das Bundesministerium des Innern die Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 944), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Februar 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 49) erlassen.

Die jeweiligen Gebührentatbestände sind in der Anlage zur LuftSiGebV geregelt. Seit Inkrafttreten der LuftSiGebV werden z.B. die Gebühren für die Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen (einschließlich des aufgegebenen Gepäcks) oder deren Überprüfung in sonstiger Weise je Fluggast (Nummer 2 der Anlage zur LuftSiGebV) für die jeweiligen Flughäfen gesondert festgesetzt und veröffentlicht. Die Gebühren variieren zwischen den Flughafenstandorten nicht unerheblich und bilden die Gesamtheit der kostenbildenden Faktoren auf dem jeweiligen Flughafen ab. Die jeweilige Höhe der Luftsicherheitsgebühren stellt dabei auch einen Wettbewerbsfaktor für die Flughafenstandorte dar, die sowohl national als auch international im wirtschaftlichen Wettbewerb stehen. Die derzeitige Praxis der Gebührenfestsetzung steht nicht in der Kritik. Mit der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes durch das Erste Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298) ist die Vorschrift zur Gebührenerhebung in § 17a LuftSiG neu gefasst worden. § 17a Absatz 2 Satz 5 LuftSiG ordnet nunmehr an, dass Grundlage der Gebührenermittlung nach den Sätzen 1 bis 4 die in der Gesamtheit des Bundes und der Länder mit der jeweiligen Leistung verbundenen Kosten ist. In der amtlichen Begründung (BT-Drucksache 18/9752, S. 73) wird dies wie folgt begründet: „Satz 5 stellt klar, dass bei der Gebührenkalkulation im Interesse einer bundeseinheitlichen Gebührenstruktur auf die Gesamtkosten abzustellen ist, die bei den Bundesbehörden und den Behörden der Länder zusammen für die jeweilige öffentliche Leistung entstehen. Dies bedeutet, dass die Kostendeckung nicht an die spezifische Kostenstruktur der Gebühren erhebenden Behörde anknüpft, sondern vielmehr ein generalisierender und pauschalierender Ansatz zu Grunde zu legen ist.“

Die zitierte amtliche Begründung zu § 17a LuftSiG enthält jedoch keine Ausführungen dazu, ob und was dies für die damalige und heutige Praxis der Gebührenfestsetzung für die einzelnen Flughafenstandorte bedeutet. Das Ziel einer zukünftig bundesweit einheitlichen Gebührenfestsetzung findet im Gesetzentwurf keine Erwähnung und war auch nicht Ziel des Gesetzentwurfs der Bundesregierung. Ausweislich der Beratungsunterlagen wurde diese Frage auch in den Ausschussberatungen oder bei den Beratungen im Bundesrat angesprochen.

Die Bundesregierung hält es deshalb für geboten, an der bisherigen Gebührenfestsetzungspraxis festzuhalten und in § 17a Absatz 3 Satz 2 Halbsatz 2 nach der Angabe „§ 11 Nummer 3 des Bundesgebührengesetzes sind Absatz 2“ die Angabe „Satz 1 bis 4“ hinzuzufügen. Dadurch wird klargestellt, dass die Anwendbarkeit von Absatz 2 Satz 5 auf Rahmengebühren explizit ausgeschlossen ist.

Zu Nummer 8

Es handelt sich um Folgeänderungen aufgrund der durch Nummer 3 vorgenommenen Umstrukturierung von § 10.

Zu Nummer 9

In der jüngeren Vergangenheit ist es wiederholt zu Protestaktionen von sog. Klimaaktivisten gekommen, bei denen diese sich unberechtigt Zugang zur Luftseite eines Flughafens verschafft haben. Bei der Luftseite handelt es sich wegen der besonderen Gefahren für den Luftverkehr um einen im Hinblick auf die Sicherheitserfordernisse besonders sensiblen Bereich. Jeder, der diesen Bereich betreten will, muss sich vorher einer eingehenden Kontrolle unterziehen und bedarf darüber hinaus einer ausdrücklichen Berechtigung. Dies gilt für reisende Passagiere sowie für das an Flughäfen im Sicherheitsbereich arbeitende Personal. Die durch das unberechtigte Eindringen in die Luftseite und Sicherheitsbereiche an Flughäfen möglichen Gefahren sind vielfältig und das Schadenspotential hoch. Aus diesem Grund bedarf es für Personen, die sich diesem Kontroll- und Berechtigungsregime widersetzen, der Schaffung eines luftsicherheitsrechtlichen Straftatbestandes, der über die bislang geltende Bußgeldbewehrung deutlich hinaus geht, wenn dadurch die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt wird. Eine daneben bestehende, allgemeine Strafbarkeit nach den Vorschriften des Strafgesetzbuches bleibt davon unberührt. Die im Strafgesetzbuch vorhandenen, in Frage kommenden Strafnormen, denen das in diesem Gesetzentwurf in den Blick genommene tatbestandliche Verhalten ebenfalls unterfallen könnte, haben jedoch nicht dieselbe Schutzrichtung wie die mit diesem Entwurf angestrebte Änderung des Luftsicherheitsgesetzes. Während § 123 und § 303 StGB als Schutzgüter das Hausrecht bzw. das Eigentum schützen sollen, richtet sich § 240 StGB gegen Eingriffe in die freie Willensentschließung und Willensbetätigung und § 315 StGB auch gegen Eingriffe in die körperliche Integrität oder das Leben eines anderen. § 316b StGB soll vor Betriebsstörungen schützen, die durch Zerstörung, Beschädigung, Beseitigung, Veränderung oder Unbrauchbarmachung einer dem Betrieb dienenden Sache oder durch Entziehung der für den Betrieb bestimmten elektrischen Energie verursacht werden. Demgegenüber nimmt dieser Gesetzentwurf den Gesetzeszweck des § 1, die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, in den Blick.

Zu § 19 Absatz 1 Nummer 1

Die Vorschrift übernimmt den Regelungsgehalt des bisherigen § 19 Absatz 1.

Zu § 19 Absatz 1 Nummer 2

Die Vorschrift stellt künftig das vorsätzliche unberechtigte Eindringen in die Luftseite unter Strafe, wenn dadurch die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt wird. Wegen der besonderen Gefahrgeneigtheit des Luftverkehrs und des besonderen in Rede stehenden Schadenspotenzials erscheint die bloße Bußgeldbewehrung, wie sie § 18 Absatz 1 Nummer 8 (künftig § 18 Absatz 1 Nummer 5) beim unberechtigten Eindringen in die Luftseite bislang vorsieht, nicht mehr ausreichend, wenn durch das vorsätzliche unberechtigte Eindringen in die Luftseite die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beeinträchtigt wird. Das Merkmal der Beeinträchtigung der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs ist an das Merkmal der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit in § 315 Absatz 1 StGB angelehnt. Es setzt voraus, dass die normale abstrakte Verkehrsgefahr gesteigert worden ist. Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn sich unbefugte Personen auf das Rollfeld begeben und dort

Störaktionen verüben, der Flugbetrieb ganz oder teilweise eingestellt werden muss, Flugzeuge angehalten oder auch abgestellte Flugzeuge durchsucht werden müssen. Bei der Vorschrift handelt sich um ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert wird nicht vorausgesetzt.

Zu § 19 Absatz 2 Nummer 1

Die Vorschrift enthält einen Qualifikationstatbestand mit einer Strafdrohung bis zu fünf Jahren Freiheitsstrafe. Die Vorschrift betrifft den Fall, dass der Täter bei der Tat nach Absatz 1 Nummer 2 einen in § 11 Absatz 1 Satz 1 genannten verbotenen Gegenstand bei sich führt. Denn dadurch erhöht sich das Gefahren- und Schadenspotential in einem ohnehin sehr sicherheitssensiblen Bereich wie der Luftseite nochmal erheblich. Dies führt zu einer unübersichtlichen Gesamtsituation und damit zu einer erschwerten Beherrschbarkeit des Geschehens. Der Qualifikationstatbestand adressiert jedermann und erfasst sowohl das Ansitzen des verbotenen Gegenstandes am Körper als auch das Mitsichführen des verbotenen Gegenstandes beispielsweise in einer Tasche oder anderweitig.

Zu § 19 Absatz 2 Nummer 2

Die Vorschrift enthält einen weiteren Qualifikationstatbestand mit einer Strafdrohung bis zu fünf Jahren Freiheitsstrafe für den Fall, dass der Täter bei der Tat nach Absatz 1 in der Absicht handelt, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken. Der besondere Unrechtsgehalt der Nummer 2 ergibt sich aus der beabsichtigten Verknüpfung von weiterem Unrecht. Der Qualifikationstatbestand ist etwa dann erfüllt, wenn der Täter in sicherheitsbeeinträchtigender Weise vorsätzlich in die Luftseite eindringt, um andere Menschen zu töten, zu verletzen oder als Geiseln zu nehmen oder dort geparkte Luftfahrzeuge zu beschädigen. Keine andere Straftat wird ermöglicht, wenn das unberechtigte Eindringen in die Luftseite zugleich die andere Straftat, etwa ein Hausfriedensbruch, ist.

Zu § 19 Absatz 3

In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 und des Absatzes 2 ist der Versuch strafbar, weil bereits durch die Betätigung des rechtsfeindlichen Willens, die darauf abzielt, die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs zu beeinträchtigen, das Vertrauen der Allgemeinheit in die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs sowie in die Geltung der zu seinem Schutz bestimmten Regelungen erschüttert werden kann.

Zu § 19 Absatz 4

Die Vorschrift übernimmt den Regelungsgehalt des bisherigen § 19 Absatz 2 und passt zugleich die Strafdrohung für den Fahrlässigkeitstatbestand an die im Nebenstrafrecht in vergleichbaren Fällen übliche Strafdrohung an.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Das Gesetz soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.