

Bonn, 19. Januar 2026

Positionspapier zum Thema Dronendetektion und Drohnenabwehr

Wir sind Fach- und Bundesverbände, die sich im Interesse des Gemeinwohls für einen sicheren, verantwortungsvollen und rechtskonformen Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (Drohnen) einsetzen, sowohl im Bereich der Sport- und Freizeitgestaltung als auch im gewerblichen Einsatz. Darüber hinaus treten wir für eine sichere, koordinierte und gleichberechtigte Nutzung des Luftraums unterhalb von 300 Metern über Grund (im Folgenden „unterster Luftraum“) durch bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge ein, unter Wahrung der freien Benutzung des Luftraums.

Wir bedauern die Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland, die sich in jüngerer Zeit infolge zahlreicher Informationen zu mutmaßlichen Dronensichtungen an Flugplätzen sowie über kritischer Infrastruktur und militärischen Einrichtungen, auch vor dem Hintergrund des kriegerischen Einsatzes von Drohnen, ergeben hat.

Die Zunahme dieser Vorfälle sowie die hierzu bereits erhobenen Forderungen geben uns Anlass, unsere Position im Hinblick auf Maßnahmen der Dronendetektion und Drohnenabwehr darzulegen.

Die **Detektion und Abwehr** von gefährlichen Drohnen („Security“) ist eine nationale Aufgabe, die von den europäischen Staaten im Rahmen ihrer Souveränität wahrgenommen wird. Dies spiegelt sich auch in der EU-Luftfahrt-Grundverordnung wider: Während diese Regelungen die Betriebssicherheit von Luftfahrzeugen („Safety“) festlegt, bleibt der Bereich „Security“ – etwa durch die Einrichtung von Beschränkungsgebieten oder speziellen geografischen Zonen für UAS – in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.

Die Beobachter und die zuständigen Stellen konnten oftmals nicht bestätigen, dass es sich tatsächlich um eine oder mehrere Drohnen gehandelt hat. Die öffentliche Berichterstattung enthielt zudem Vermutungen und Spekulationen.

Zur Bewertung der Drohnen-Sicherheitslage und Erstellung eines **Lagebildes** ist es erforderlich, eine umfassende Analyse der Dronenvorfälle vorzunehmen und mögliche **Bedrohungsszenarien** systematisch darzustellen. Wir begrüßen die Einrichtung des gemeinsamen Drohnenabwehrzentrums von Bund und Ländern durch

die Bundesregierung und erwarten, dass das Zentrum zeitnah ein fundiertes und vollständiges Lagebild entwickelt. Wir sind bereit, unser Wissen und unsere Erfahrung aus dem Betrieb von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen im unteren Luftraum in diesen Prozess einzubringen. Den strukturierten Erfahrungsaustausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden in anderen EU-Mitgliedstaaten sehen wir als anstrebenswert an.

Aus den identifizierten Bedrohungsszenarien lassen sich erforderliche, geeignete und verhältnismäßige **Maßnahmen** der Prävention, der Gefahrenabwehr und der Strafverfolgung sowie der notwendige Bedarf an technischer Detektions- und Abwehrausstattung ableiten. Dabei halten wir es für wesentlich, kriminologischen, kriminalistischen und technischen Sachverstand einzubeziehen. Wir sind überzeugt, dass das Drohnenabwehrzentrum unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Drohnenabwehreinheit sowie der Erkenntnisse der Forschungs- und Entwicklungsstelle in Cochstedt aus industrienaher Anwendungsforschung ein umfassendes und praxistaugliches Gesamtkonzept erarbeiten kann.

Die Forderung nach einem **europäischen, flächendeckenden Luftlagebild** für den unteren Luftraum darf nicht zu der Fehlannahme verleiten, dass über ein Luftlagebild in Echtzeit eine verlässliche Unterscheidung zwischen legalem und illegalem Drohnenbetrieb möglich sei. Ein Luftlagebild ist kein Ermittlungsinstrument. Ein Luftlagebild allein ermöglicht keine Identifizierung von Tätern noch verhindert es, dass Drohnen als direkt gesteuerte oder vorprogrammierte Tatmittel missbraucht werden.

Nach unserer Überzeugung ist im untersten Luftraum ein verbessertes **Luftlagebild in begrenzten Lufträumen** sinnvoll, um

- den gewerblichen Einsatz von Drohnen zu fördern,
- den verstärkten gleichzeitigen Betrieb von Drohnen und bemannten Luftfahrzeugen im selben Luftraum sicherzustellen, beispielsweise in U-Space-Lufträumen, sowie
- im nahen Umfeld gefährdeter Verkehrs- und Infrastruktur visuelle und akustische Drohnenbeobachtungen als Ansatzpunkt für weitergehende Ermittlungen mit einer elektronischen Sichtbarmachung abzulegen.

Die Generierung eines belastbaren Luftlagebildes sowie die Verbesserung der gegenseitigen Sichtbarkeit im Luftraum setzen eine **elektronische Erkennbarkeit** (electronic conspicuity) voraus.

Die elektronische Erkennbarkeit von allen Luftfahrzeugen (Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Luftsportgeräte und Flugmodelle) im untersten Luftraum

darf dabei nicht, wie von UAV DACH gefordert, auf eine einzelne Technologie, nämlich ADS-L, begrenzt werden. ADS-L ist mit etablierten, zertifizierten Systemen nicht kompatibel und insbesondere bei Flugmodellen technisch nicht realisierbar, weil die für ADS-L notwendigen Sensoren nicht vorhanden sind und auch nicht vorhanden sein müssen sowie Raum- und Gewichtsgrenzen die zusätzliche Ausrüstung nicht zulassen.

Eine technologische Monokultur auf Basis von ADS-L birgt zudem das Risiko, funktionale Grenzen durch die Verarbeitung großer Mengen identischer Datensätze zu erreichen oder zu überschreiten. Darüber hinaus entstehen Risiken in Bezug auf mangelnde Flexibilität, begrenzte Skalierbarkeit, technologische Abhängigkeiten sowie sicherheitsrelevante Schwachstellen.

Wir unterstützen daher den technologieoffenen, systemischen Ansatz der EASA, der bereits in ersten gesetzlichen Regelungen seinen Niederschlag gefunden hat. In diesem System können für die **elektronische Erkennbarkeit** sowohl bewährte elektronische Geräte wie „SSR-Transponder Mode A/C oder Mode S“, „ADS-B out/in“ und „FLARM“ als auch moderne, app-basierte Verfahren eingesetzt werden.

Den mehr als 100.000 im DMFV organisierten Modellfliegern steht mit der kostenfreien flyDMFV-App ein geeignetes Instrument zur Verfügung, mit dem aktive Flugregime von Flugmodellen elektronisch sichtbar gemacht werden können. Die Informationen aus der flyDMFV-App sind geeignet, in ein umfassendes Luftlagebild einzufließen.

Die EASA verfolgt das Ziel, die elektronische Erkennbarkeit im Luftraum schrittweise weiter auszubauen. Zu diesem Zweck eröffnet sie den Luftraumnutzern mit ADS-L eine Einstiegsmöglichkeit in die elektronische Erkennbarkeit sowie eine Alternative zu anderen Geräten. Eine Verpflichtung zur Nutzung von ADS-L ist damit jedoch ausdrücklich nicht verbunden.

Nur ein **technologieoffener Ansatz** ermöglicht es, bestehende und zukünftige Lösungen bedarfsgerecht zu integrieren, Innovationen zu fördern und flexibel auf technische Weiterentwicklungen oder veränderte regulatorische Rahmenbedingungen zu reagieren. Ein solcher Ansatz erhöht zugleich die Resilienz des Gesamtsystems und verbessert die Abdeckung sowie die Verlässlichkeit der elektronischen Sichtbarkeit im Luftraum.

Nach einer Forderung des UAV DACH e. V. soll die **private Nutzung von Drohnen** drastisch **eingeschränkt** werden und künftig nur noch auf privaten Grundstücken bis zu einer Höhe von 50 Metern über Grund sowie auf Modellflugplätzen zulässig sein.

Dieser Forderung liegt die Annahme beim UAV DACH e.V. zugrunde, dass Dronenvorfälle beziehungsweise illegaler Flugbetrieb ganz überwiegend von privaten Dronenpiloten verursacht würden. Eine derartige Pauschalierung und Stigmatisierung weisen wir entschieden zurück. Für diese Annahme gibt es weder einen belastbaren Nachweis noch eine sachliche Rechtfertigung. Von der Forderung des UAV DACH e.V. distanzieren wir uns ausdrücklich, weil eine derartige Einschränkung faktisch einer Abschaffung des freien Dronenbetriebs in dem Segment der privaten Nutzung gleichkäme.

In einem Europa der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts haben private wie gewerbliche Dronenpiloten gleichermaßen das Recht auf eine regelkonforme Nutzung des Luftraums. Die **bestehenden EU-Regelungen** für den Betrieb von Dronen in den Kategorien „offen“, „speziell“ und „zulassungspflichtig“ sind geeignet, ein **hohes Maß an Flugsicherheit** zu gewährleisten.

In Deutschland bestehen darüber hinaus bereits zahlreiche zusätzliche Beschränkungen für den Dronenbetrieb durch geografische Gebiete, die eher als übermäßig denn als unzureichend zu bewerten sind.

Anstelle weiterer Einschränkungen schlagen wir daher vor, bestehende **Informations- und Sensibilisierungskampagnen** fortzuführen und auszubauen, um allen Dronenpiloten die geltenden Sicherheitsregeln zu vergegenwärtigen und deren Einhaltung konsequent einzufordern. Als Verbände sind wir bereit, hierzu unseren Beitrag zu leisten.

Die Dronenlandschaft in Deutschland ist plural organisiert, und der Dronenbetrieb betrifft auch andere Luftraumnutzer in nicht unerheblichem Maße. Entscheidungen mit weitreichenden Auswirkungen auf hunderttausende private und gewerbliche Luftraumnutzer erfordern daher eine transparente, ausgewogene und gleichberechtigte Einbindung aller relevanten Verbände. Für einen konstruktiven Dialog stehen wir jederzeit zur Verfügung.

gez. Hans Schwägerl (Präsident Deutscher Modellflieger Verband - DMFV)

gez. Christoph Bach (Vorstandsvorsitzender Bundesverband Copter Piloten - BVCP)

gez. Thomas Hein (Präsident Deutscher Hubschrauber Verband - DHV)

gez. Dr. Henning Stumpp (Präsident Deutscher Fallschirmsport Verband - DFV)

gez. Andrea Döpelkus (Geschäftsführerin Deutsche Modellsport Organisation - DMO)

gez. Björn Klaassen (Geschäftsführer Deutscher Hängegleiterverband - DHV)