BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
ARBEITSGRUPPE MOBILITÄT UND VERKEHR

05.11.2026

43. Sitzung des Ausschusses für Verkehr
am Mittwoch, den 11.11.2026

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)95neu
vom 5.11.2026

Änderungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

- Drucksachen 21/7403 -

Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Der Verkehrsausschuss wolle dem Deutschen Bundestag empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7403 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 3 wird durch folgende Nummer 3 ersetzt:

   ‚3. § 19b Absatz 1 Satz 6 wird durch folgende Sätze 6 bis 9 ersetzt:

   „In der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen ist eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen, die insbesondere Anreize für die Nutzung lärmärmerer Flugzeugmuster setzt; daneben soll eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen erfolgen. Der lärmabhängige Entgeltanteil soll 30 Prozent der Summe der Start-, Lande- und Passagierentgelte nicht unterschreiten. Das Bundesministerium für Verkehr überprüft die Einhaltung des Ziels, indem es 2032 und anschließend alle 5 Jahre dem Bundestag einen Bericht über die erreichten Anteile an den deutschen Verkehrsflughäfen vorlegt. Im Falle einer Unterschreitung übermittelt es Empfehlungen an den Bundestag, wie eine Einhaltung durch regulatorische Anpassungen erreicht werden soll.“‘
2. In Nummer 4 Buchstabe a wird die Angabe „Ohne die Zustimmung des Flugplatzunternehmers oder die Erlaubnis der Genehmigungsbehörde“ durch die Angabe „Ohne die Zustimmung des Flugplatzunternehmers und ohne die Erlaubnis der Genehmigungsbehörde“ ersetzt.
3. In Nummer 4 Buchstabe a wird die Angabe „Eine Erlaubnis nach den Sätzen 1 und 2“ durch die Angabe „Die Erlaubnis nach Satz 1, 2 oder 3“ ersetzt.
4. Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird wie folgt neu gefasst:

‚Nach Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Starts und Landungen im Rahmen von Einsätzen oder zur Herstellung der Einsatzbereitschaft des Such- und Rettungsdienstes, des zivilen Luftrettungsdienstes, einschließlich zeitkritischer medizinisch notwendiger Transporte von Patientinnen und Patienten, der Brandbekämpfung oder der Notfall- und Katastrophenhilfe erfolgen; das Gleiche gilt für Starts und Landungen im Rahmen von Einsätzen oder zur Herstellung der Einsatzbereitschaft der Polizei, des Zolls oder der Küstenwache, oder“ ‘

5. Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:

‚4a. In § 27c Absatz 1 wird die Angabe „sicheren, geordneten und flüssigen“ durch die Angabe „sicheren, geordneten, flüssigen und umweltschonenden, vor allem lärmarmen“ ersetzt.‘

Begründung

Das Luftverkehrsgesetz stellt auch einen zentralen Regelungskomplex zur Gewährleistung vor allem des aktiven Fluglärmschutzes dar. Für ernsthafte Bemühungen für effektiven Lärmschutz greift der Gesetzentwurf der Bundesregierung jedoch zu kurz. Der vorliegende Antrag sieht deshalb folgende notwendige Verbesserungen vor:

1. Der Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte soll weiter erhöht werden, um Fluggesellschaften zu belohnen, die modernes Gerät einsetzen. Die Entgeltstruktur schafft damit einen konkreten finanziellen Anreiz für Investitionen in moderne, lärmärmere und damit nicht nur umwelt-, sondern auch klimafreundlichere Flotten.

2. Die vorgesehene Änderung folgt der Stellungnahme des Bundesrates. Die bisherige Regelung des § 25 Absatz 1 Satz 3 LuftVG verlangt für sogenannte unechte Außenstarts und -landungen sowohl die Zustimmung des Flugplatzbetreibers als auch die Genehmigung der zuständigen Behörde. Durch die geplante Änderung würde die behördliche Genehmigung für einen Start oder eine Landung in einem Betriebsbeschränkungszeitraum nicht mehr zwingend erforderlich sein. Vielmehr würde die Zustimmung des Flugplatzunternehmers ausreichen. Dies widerspricht jedoch der luftrechtlichen Gesetzessystematik der §§ 6 und 25 LuftVG, wonach Ausnahmen von den öffentlich-rechtlichen Regelungen der Betriebsgenehmigung durch die Genehmigungsbehörde erteilt werden. Die privatrechtliche Zustimmung des Flugplatzunternehmers ist davon unberührt und bleibt zusätzlich erforderlich. Gerade bei Betriebsbeschränkungsregelungen, die aus Gründen des Fluglärmschutzes in die luftfahrtrechtliche Genehmigung aufgenommen wurden, ist die Zulassung einer Ausnahme allein durch den Flugplatzbetreiber weder sachgerecht noch der betroffenen Bevölkerung vermittelbar.

3. Die vorgesehene Änderung folgt der Stellungnahme des Bundesrates. In der bisherigen Regelung wird im § 25 Absatz 1 Satz 4 auf die Sätze 1, 2 und 3 verwiesen. Im Gesetzentwurf entfällt der Verweis auf Satz 3, was zur Folge hat, dass für die dort geregelten sogenannten unechten Außenstarts und -landungen die Möglichkeit entfällt, die erforderliche Erlaubnis mit Auflagen zu versehen oder zeitlich zu befristen. In der Begründung wird ausgeführt, dass der Verweis auf Satz 3 zu streichen sei, da dort kein Erlaubnistatbestand mehr normiert werde, an den eine Auflagenregelung anknüpfen könne. Dieser Überlegung liegt ein Fehlverständnis zugrunde, da sich der Erlaubnistatbestand in Bezug auf sogenannte unechte Außenstarts und -landungen, also

Starts und Landungen auf einem Flugplatz, jedoch außerhalb der in den Nummern 1 bis 3 genannten flugplatzspezifischen Kriterien, weiterhin nur aus Satz 3 ergibt. Die Umformulierung des Satzes 3 ändert insoweit nichts an dessen rechtlicher Qualität als Verbot mit Erlaubnisvorbehalt. Der Erlaubnistatbestand ergibt sich für Sachverhalte nach Satz 3 auch nicht aus § 25 Absatz 1 Satz 1 LuftVG, da hierunter nur die sogenannten echten Außenstarts und -landungen fallen, also von Luftfahrzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze. Auch für die sogenannten unechten Außenstarts und -landungen nach Satz 3 besteht weiterhin das Bedürfnis, eine Erlaubnis allgemein oder im Einzelfall erteilen, mit Auflagen verbinden und befristen zu können, so dass es bei der bisherigen Regelung verbleiben kann.

4. Die Ausnahme in § 25 Absatz 2 soll jene Flüge erfassen, die für einen Einsatz oder zur Herstellung der Einsatzbereitschaft erforderlich sind. Die in der geltenden Fassung bestehenden Ausnahmen für Not- und Gefahrenlagen (künftig Nummer 4) erfassen nur unmittelbare Notfalleinsätze. Nicht hinreichend eindeutig geregelt sind dagegen Flüge, die zur Durchführung eines Einsatzes oder zur Erhaltung und Herstellung der Einsatzbereitschaft oder im Rahmen zeitkritischer, nicht planbarer Verlegungen zwischen Krankenhäusern zwingend erforderlich sind: Rückflüge zur Station, notwendige, unaufschiebbare Betankungs- und Versorgungsflüge, Überstellungen von Ersatzhubschraubern sowie nach Unionsrecht (SPA.HEMS) vorgeschriebene Überprüfungs- und Übungsflüge. Ein Luftrettungseinsatz endet nicht mit der Patientenübergabe. Bundesweit stehen nur 19 Luftrettungsmittel rund um die Uhr zur Verfügung, in manchen Ländern wird nachts keiner oder nur ein Rettungshubschrauber vorgehalten. Kann ein Hubschrauber nach einem nächtlichen Intensivtransport nicht rechtssicher außerhalb der Betriebszeiten eines Flugplatzes betankt werden, fehlt er für den nächsten Notfall. Dasselbe gilt, wenn bei einem technischen Defekt ein Ersatzhubschrauber nicht rechtzeitig überstellt werden kann. Die Neufassung nennt deshalb ausdrücklich Einsätze und die Herstellung der Einsatzbereitschaft sowie zeitkritische, medizinisch notwendige Patiententransporte. Das verringert die Rechtsunsicherheit. Maßgeblich ist der Zweck des Fluges und nicht die Organisationsform des Betreibers. Die beschriebenen Flüge finden bereits heute statt. Dafür werden bei den Landesluftfahrtbehörden Allgemeinerlaubnisse eingeholt, in Zyklen von einem bis zu mehreren Jahren und mit je Land unterschiedlichen Anforderungen und Meldepflichten. Jede Änderung beim Personal oder bei den Hubschraubern muss gemeldet werden, in einzelnen Ländern sind zusätzliche Einzelgenehmigungen nötig. Das bindet bei Betreibern und Behörden Ressourcen, ohne einen erkennbaren Sicherheitsgewinn zu schaffen. Die gesetzliche Neuregelung schafft keine zusätzlichen Flugbewegungen, sondern ersetzt Einzelgenehmigungen für dieselben Flüge durch eine klare Regel. Allgemeine Ausbildungsflüge, zeitunkritische Betankungs- und Übungsflüge sowie sonstige gewerbliche Flüge sind nicht erfasst. Planbare Routine- und Repatriierungsflüge werden ebenfalls nicht pauschal privilegiert.

5. Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Diese Aufgaben sollen ergänzt werden, damit auch der Aspekt der umweltschonenden, vor allem lärmarmen Abwicklung des Luftverkehrs zum Beispiel bei der Festlegung von Flugrouten betrachtet wird. Die vorgesehene Änderung folgt ebenfalls dem Beschluss des Bundesrates, der dies in der Vergangenheit schon gefordert hatte. Klima-, Umwelt- und insbesondere Lärmschutz müssen bei der Abwicklung des Flugbetriebs und der Festlegung von Flugverfahren ebenfalls gewichtet werden. In der vergangenen Legislaturperiode wurde das Straßenverkehrsrecht um die Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes erweitert. Was seither für den Straßenverkehr gilt, sollte auch für den Luftverkehr endlich rechtlich verankert werden.