Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)106-C

vom 06.11.2026

öff. Anhörung am 11.11.2026

Stellungnahme

der DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige GmbH anlässlich der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 11. November 2026 zum

Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes der Bundesregierung (17. Änd LuftVG, BT-DRS 21/7403)

und zum dazugehörigen

Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 21(15)95)

sowie zum

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-V; BR-DRS 465/26)

Stand: 6. November 2026

1. Auf einen Blick:

Die bisher gültige Rechtslage in § 25 LuftVG bilden die Einsatzrealität der Luftrettung Deutschlands mit den Verweisen auf Situationen akuter Gefahr für Leib oder Leben und die eng gefassten Ausnahmen nur unvollständig ab. Dies führt zu unnötigem bürokratischem Aufwand. Mit Blick auf die Anforderungen an eine sichere, zuverlässige und wirtschaftlich effiziente Luftrettung ist die bisherige Gesetzeslage im LuftVG nicht mehr sachgerecht.

Die DRF Luftrettung begrüßt daher die Pläne der Bundesregierung, eine ausdrückliche Ausnahme für den zivilen Luftrettungsdienst in § 25 LuftVG zu schaffen.

Die im Änderungsantrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgesehene Streichung dieser Regelung lehnen wir ab. Die nachvollziehbaren Anliegen des Fluglärmschutzes lassen sich mit einer klar abgegrenzten Ausnahme für die zivile Luftrettung vereinbaren. Entscheidend ist der konkrete Zusammenhang eines Rettungshubschrauberfluges mit der staatlich beauftragten Versorgungsleistung der Luftrettung für die Menschen in Deutschland und eben nicht allein das Vorliegen einer gegenwärtigen akuten Gefahr während jeder einzelnen Flugbewegung. Die von der geplanten Ausnahme betroffenen Flüge finden bereits heute statt, allerdings mit erheblichem bürokratischem Aufwand. Es geht bei der Ausnahme für den zivilen Luftrettungsdienst folglich nicht um zusätzliche Flugbewegungen, sondern darum, den bürokratischen Aufwand für die bereits heute stattfindenden Flüge zu reduzieren.

1. **Zivile Luftrettung in § 25 LuftVG ausdrücklich benennen**
   Die Aufnahme des „zivilen Luftrettungsdienstes“ in § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 LuftVG wird ausdrücklich unterstützt. Sie verdeutlicht den besonderen öffentlichen Rettungs- und Versorgungsauftrag und begegnet Rechtsunsicherheiten, die durch eine enge Auslegung der Formulierung „Gefahr für Leib oder Leben“ sowie des überwiegend militärisch geprägten Begriffs „Such- und Rettungsdienst“ entstehen.
   Empfehlung: Die ausdrückliche Nennung des *zivilen Luftrettungsdienstes* in dem Ausnahmetatbestand des § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 LuftVG

2. **Die Ausnahme eindeutig mit der neuen Verbotsregelung verknüpfen**
   Die Befreiung von Erlaubnis- und Zustimmungserfordernissen sollte ausdrücklich auch das neu formulierte Verbot bestimmter Starts und Landungen auf Flugplätzen erfassen. Anderenfalls verbleiben vermeidbare Auslegungsspielräume.
   Empfehlung: Den Beginn von § 25 Absatz 2 Satz 1 LuftVG wie folgt fassen:
   „Einer Erlaubnis und Zustimmung nach Absatz 1 bedarf es nicht *und das Verbot nach Absatz 1 Satz 3* gilt nicht, soweit“

3. **Die Entlastung in § 22 LuftVG aus dem BRBG-V übernehmen und die Begriffe vereinheitlichen**
   Die im BRBG-V vorgesehene Befreiung von Anzeige- und Erlaubnispflichten unter den gesetzlichen Voraussetzungen des § 22 LuftVG wird begrüßt und sollte bereits jetzt in die 17. Änderung des LuftVG einfließen. Die Formulierung „medizinische Flüge“ ist jedoch weniger zielgerichtet als die ausdrückliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes, weshalb die Bezeichnung „ziviler Luftrettungsdienst“ einheitlich verwendet werden sollte.
   Empfehlung: In § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 zusätzlich *„des zivilen Luftrettungsdienstes“* aufnehmen.

2. Vorbemerkung

Die DRF Luftrettung ist in zwölf Bundesländern tätig und leistet jährlich rund 36.000 Einsätze. Seit ihrer Gründung im Jahr 1972 wurden mehr als 1,1 Millionen Einsätze zur Versorgung von Menschen in akuter medizinischer Not durchgeführt. Die Bundesregierung selbst hat die Luftrettung gegenüber der DRF Luftrettung als „unverzichtbare, lebensrettende Säule des Rettungsdienstes“ bezeichnet und betont, dass ihre medizinische Einsatzbereitschaft auch künftig gewährleistet bleiben muss. Dieser Einschätzung schließt sich die DRF Luftrettung ausdrücklich an. Die gemeinnützigen deutschen Luftrettungsorganisationen gewährleisten insbesondere:

- die **schnelle Zuführung eines Notarztes** an die Einsatzstelle,
- die **Bereitstellung hochqualifizierter präklinischer Kompetenz** und zusätzlicher **Spezialausstattung** (z. B. Blutprodukte, Point-of-Care-Diagnostik oder Beatmungstechnik),
- den **zügigen und schonenden Transport schwer erkrankter oder verletzter Patientinnen und Patienten** in geeignete Spezialkliniken sowie Intensivtransporte zwischen Kliniken – auch über größere Entfernungen im ländlichen Raum hinweg – ohne dabei bodengebundene Rettungsmittel langfristig zu binden.

Die Luftrettung ist damit ein unverzichtbarer Bestandteil einer flächendeckenden, qualitativ hochwertigen und verlässlichen Gesundheitsversorgung. Im Jahr 2025 führten die insgesamt 85 Rettungs- und Intensivtransporthubschrauber der deutschen Luftrettungsorganisationen mehr als 100.000 Einsätze durch. Bundesweit stehen derzeit jedoch nur 19 Luftrettungsmittel rund um die Uhr und damit auch bei Dunkelheit zur Verfügung.

Als wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und des deutschen Rettungsdienstes ermöglicht die Luftrettung jährlich die schnelle und hochqualifizierte medizinische Versorgung zehntausender schwer verletzter und schwer erkrankter Menschen. Sie trägt dazu bei, regionale Unterschiede in der Erreichbarkeit geeigneter Versorgungsangebote zu überbrücken. Insbesondere vor dem Hintergrund der Krankenhausreform, der Notfallreform und des demografischen Wandels wird ihre Bedeutung in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

Die Bundesregierung misst Hubschraubern in ihrer neuen Luftfahrtstrategie ausdrücklich eine zentrale Bedeutung bei. Sie bezeichnet diese als unverzichtbar für Rettungsdienste, Polizei, Katastrophenschutz und weitere Aufgaben der öffentlichen Gefahrenabwehr. Umso wichtiger ist es, dass das Luftverkehrsrecht die Erfüllung dieser Aufgaben rechtssicher und effizient ermöglicht und nicht durch zusätzliche Genehmigungserfordernisse und bürokratische Belastungen erschwert.

Mit dem Entwurf eines 17. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes trägt die Bundesregierung dieser Entwicklung Rechnung. Die erstmalige ausdrückliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes in § 25 LuftVG stellt dessen besondere öffentliche Aufgabe rechtlich klar und dient der Beseitigung bestehender Rechtsunsicherheiten. Zugleich ist die geplante Änderung geeignet, unnötige Bürokratie abzubauen und die vom Staat angestrebte effiziente Erfüllung des Rettungsauftrags zu unterstützen.

Die DRF Luftrettung erkennt den Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem Fluglärm als berechtigtes gesetzgeberisches Anliegen an. Wir halten es zugleich für erforderlich, zwischen regulärem Luftverkehr, frei disponierbaren Betriebsflügen und unmittelbar notwendigen Flügen der Luftrettung zu unterscheiden. Eine leistungsfähige Notfallversorgung setzt voraus, dass Rettungsmittel – am Boden und in der Luft – nicht nur einen laufenden Einsatz abschließen, sondern anschließend wieder einsatzbereit zur Verfügung stehen können, um Menschenleben zu retten.

3. Die ausdrückliche Anerkennung der zivilen Luftrettung in § 25 LuftVG ist ein wichtiger Fortschritt

Die DRF Luftrettung unterstützt die im Gesetzentwurf der Bundesregierung zur 17. Änderung des LuftVG vorgesehene rechtliche Klarstellung zugunsten des zivilen Luftrettungsdienstes. Mit dessen ausdrücklicher Aufnahme in § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 LuftVG wird die besondere öffentliche Aufgabe der zivilen Luftrettung sichtbar und eindeutig im Gesetz verankert.

Dies ist mehr als eine redaktionelle Ergänzung. Die Gesetzesbegründung stellt zutreffend fest, dass der Begriff „Such- und Rettungsdienst“ in der Praxis häufig eng und überwiegend militärisch ausgelegt wird. Die zusätzliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes begegnet den daraus entstehenden Rechtsunsicherheiten für zivile Luftrettungsbetreiber und ist daher sachgerecht.

Die im Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich verwendete Formulierung „medizinische Flüge“ ist aus Sicht der DRF Luftrettung demgegenüber weniger zielgerichtet als die ausdrückliche Nennung des „zivilen Luftrettungsdienstes“. Diese konkretere Formulierung beschreibt den eigentlichen Regelungszweck, Bürokratieabbau für die staatlich beauftragten gemeinnützigen Luftrettungsorganisationen mit dem Ziel, Menschen in akuter medizinischer Not zu retten, treffender.

Wir begrüßen daher ausdrücklich die im Entwurf des Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorgesehene Formulierung des § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 LuftVG:

> *„Starts und Landungen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes, **des zivilen Luftrettungsdienstes,** der Brandbekämpfung oder der Notfall- und Katastrophenhilfe erfolgen; das Gleiche gilt für Starts und Landungen im Rahmen von Einsätzen der Polizei, des Zolls oder der Küstenwache, oder“*

Mit dieser Änderung wird der betrieblichen Realität der modernen Luftrettung Rechnung getragen. Ein Luftrettungseinsatz endet nicht mit der Übergabe einer Patientin oder eines Patienten im Krankenhaus. Erst wenn Hubschrauber und Besatzung wieder einsatzbereit sind, können weitere Einsätze durchgeführt werden. Deshalb müssen auch die unmittelbar notwendigen Flüge zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft vom gesetzlichen Ausnahmetatbestand erfasst sein.

Nach einem nächtlichen Intensivtransport kann beispielsweise eine Betankung auf einem Flugplatz außerhalb dessen Betriebsstunden erforderlich sein. Fällt ein Hubschrauber

aufgrund eines technischen Defekts aus, muss eine Ersatzmaschine an den betroffenen Luftrettungsstandort überstellt werden können. Auch Rückflüge zur Einsatzbasis dienen der Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft.

Gemäß der bisherigen Rechtslage müssen für solche Fälle regelmäßig im Abstand von ein bis zwei Jahren in den einzelnen Bundesländern allgemeine Ausnahmegenehmigungen bei den zuständigen Behörden eingeholt werden. Diese umfassen auch die konkrete Benennung der Pilotinnen und Piloten sowie der einzelnen Luftfahrzeuge. Die DRF Luftrettung ist eine der größten europäischen Luftrettungsorganisationen mit mehr als 200 Hubschrauberpilotinnen und -piloten sowie einer der größten Hubschrauberflotten in Deutschland. Jegliche Änderung beim Personal oder bei der Flotte (auch wenn es dasselbe Hubschraubermuster betrifft) muss den jeweils zuständigen Behörden zur Aktualisierung der allgemeinen Erlaubnisse gemeldet werden, was aktuell zu mehreren – gebührenpflichtigen – Änderungsmeldungen im Jahr führt. Dies bindet personelle und administrative Ressourcen sowohl bei den Luftrettungsbetreibern als auch bei den Behörden.

Die geplante Neuregelung in § 25 LuftVG kann hier zu einem spürbaren Bürokratieabbau und zu größerer Rechtssicherheit führen. Dabei ist hervorzuheben, dass die von der neuen gesetzlichen Regelung betroffenen Flüge bereits heute auf Grundlage der Ausnahmegenehmigungen stattfinden. Ihre ausdrückliche gesetzliche Erfassung führt insoweit nicht zu zusätzlichen Flugbewegungen und den damit verbundenen Belastungen, sondern reduziert den bislang erforderlichen Verwaltungsaufwand bei Luftrettungsorganisationen und auch bei der Verwaltung.

Wir regen daher an, in der Gesetzesbegründung ausdrücklich klarzustellen, dass Starts und Landungen im Rahmen des zivilen Luftrettungsdienstes auch die unmittelbar erforderlichen Flüge zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung seiner Einsatzbereitschaft (beispielsweise Betankung oder Überführung eines Ersatzhubschraubers) umfassen.

4. Den geplanten Ausnahmetatbestand aus § 25 LuftVG mit der neuen Verbotsregelung sinnvoll verknüpfen

Die Regierungsvorlage zur 17. Änderung des LuftVG formuliert § 25 Absatz 1 Satz 3 LuftVG als ausdrückliches Verbot bestimmter Starts und Landungen auf Flugplätzen, sofern die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Erfasst werden Flugbewegungen außerhalb der festgelegten Start- und Landebahnen, außerhalb der Betriebsstunden sowie innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten. Zugleich wird die Regelung entsprechender Ordnungswidrigkeiten in § 58 LuftVG angepasst.

Damit gewinnt die eindeutige Abgrenzung erlaubter und verbotener Flugbewegungen zusätzlich an Bedeutung. Der Ausnahmetatbestand im einleitenden Satzteil von § 25 Absatz 2 Satz 1 LuftVG sollte nicht lediglich von Erlaubnis und Zustimmung befreien, sondern ausdrücklich bestimmen, dass das Verbot nach Absatz 1 Satz 3 in den gesetzlichen Ausnahmefällen nicht gilt. Dies vermeidet Auslegungszweifel zwischen der

neu gefassten Verbotsnorm und dem ausdrücklich zu begrüßenden Ausnahmetatbestand für den zivilen Luftrettungsdienst in Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 in der Praxis.

Vielmehr sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass auch das Verbot in den gesetzlichen Ausnahmefällen nicht gilt.

Wir regen folgende Konkretisierung des einleitenden Satzteils von § 25 Absatz 2 Satz 1 LuftVG an, damit der vom Gesetzgeber gewünschte positive Regelungseffekt für den zivilen Luftrettungsdienst klar definiert wird. „Soweit“ ersetzt dabei „wenn“ und bringt die Begrenzung auf den jeweiligen gesetzlichen Ausnahmefall sprachlich eindeutig zum Ausdruck.

> *„Einer Erlaubnis und Zustimmung nach Absatz 1 bedarf es nicht* ***und das Verbot nach Absatz 1 Satz 3 gilt nicht, soweit****“.*

Daran schließen sich die nummerierten Ausnahmetatbestände an. Diese Ergänzung stellt klar, dass die gesetzlichen Ausnahmen – einschließlich derjenigen für den zivilen Luftrettungsdienst – auch gegenüber dem Verbot bestimmter Starts und Landungen auf Flugplätzen gelten.

Die Klarstellung ist unabhängig von der allgemeinen Ausgestaltung des Zustimmungserfordernisses in Absatz 1 erforderlich. Für Besatzungen und Luftrettungsbetreiber schafft sie eine eindeutige Verbindung zwischen Regel und Ausnahme. Zugleich trägt sie dazu bei, dass die beabsichtigte Entlastung nicht durch unterschiedliche Auslegungen in der föderalen Verwaltungspraxis eingeschränkt wird.

5. Entwurf des Bürokratierückbaugesetzes im Verkehrsbereich (BRBG-V): Die Entlastung in § 22 LuftVG bereits jetzt übernehmen und eine einheitliche Formulierung nutzen

Die DRF Luftrettung begrüßt ebenfalls die im Entwurf der Bundesregierung zum BRBG-V vorgesehene Neufassung von § 22 LuftVG. Der Entwurf ersetzt für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr grundsätzlich das Erlaubnisverfahren durch ein Anzeigeverfahren. Darüber hinaus sollen bestimmte Flüge unter den in § 22 Absatz 1 Satz 2 genannten Voraussetzungen weder einer Anzeige noch einer Erlaubnis nach § 2 Absatz 6 und 7 bedürfen.

Die vorgesehene Befreiung der Luftrettung sowohl von der Erlaubnis- als auch von der Anzeigepflicht ist ein geeignetes Mittel, um das gesetzgeberische Ziel des Bürokratieabbaus zu verwirklichen. Sie trägt den besonderen Anforderungen an eine kurzfristig verfügbare und leistungsfähige Luftrettung Rechnung.

Im Interesse der Rechtsklarheit und einer konsistenten gesetzlichen Systematik sollten jedoch in §§ 22 und 25 LuftVG einheitliche Begriffe verwendet werden. Wir empfehlen daher, auch in § 22 den „zivilen Luftrettungsdienst“ ausdrücklich zu benennen und diese Änderung bereits im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens der 17. Änderung des LuftVG umzusetzen.

Folgende Formulierung schlagen wir zur Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten für den neu gefassten § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 LuftVG des Bürokratierückbaugesetzes im Verkehrsbereich vor:

> *2. der gewerbliche Gelegenheitsverkehr zum Zweck des Geschäftsflugverkehrs, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Brandbekämpfung, des Such- und Rettungsdienstes,* ***des zivilen Luftrettungsdienstes oder medizinischer Flüge*** *von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das eine Betriebsgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 besitzt.*

Mit dieser Formulierung wird die zivile Luftrettung eindeutig erfasst, während die vorgesehene Freistellung weiterer medizinischer Flüge erhalten bleibt. Die Voraussetzung einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bleibt unverändert. Die Ergänzung präzisiert den begünstigten Aufgabenbereich und stimmt zugleich die Terminologie in §§ 22 und 25 LuftVG aufeinander ab.

6. Bezüglich des Änderungsantrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Ausschussdrucksache 21(15)95:

6.1 Wirkung der beantragten Streichung

Nummer 4 des Änderungsantrags streicht Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b vollständig. Damit entfiele die gesamte vorgesehene Änderung von § 25 Absatz 2 Satz 1, insbesondere der neue Ausnahmetatbestand für den zivilen Luftrettungsdienst. Zur Begründung führt die Fraktion an, dringende Flüge seien bereits erlaubnisfrei; die Neuregelung würde dagegen auch zeitunkritische Flüge erfassen.

Diese Bedenken – auch im Sinne der von Emissionen Betroffenen – nehmen wir sehr ernst. Sie rechtfertigen aus Sicht der DRF Luftrettung jedoch nicht, auf die ausdrückliche Anerkennung des zivilen Luftrettungsdienstes insgesamt zu verzichten. Wenn der Anwendungsbereich als zu weit angesehen wird, sollte er gezielt präzisiert werden. Die vollständige Streichung ließe gerade die Rechtsunsicherheit und die unnötige Bürokratie bestehen, die der Gesetzentwurf beseitigen soll.

6.2 Eine akute Gefahrenlage erfasst nicht die gesamte Einsatzkette

Dass Flüge zur Abwehr einer Gefahr für Leib oder Leben bereits von der bestehenden Ausnahme im LuftVG erfasst werden können, beantwortet nicht die wichtige Frage nach den unmittelbar erforderlichen Anschluss- und Bereitstellungsflügen. Diese dienen der Notfallversorgung, ohne dass bei jeder Flugbewegung bereits eine konkret und akut notfallmedizinisch gefährdete Person benannt werden kann.

Insbesondere folgende Fallbeispiele sind für den zivilen Luftrettungsdienst relevant:

- Betankung nach einem nächtlichen Intensivtransport: Der Hubschrauber benötigt Kraftstoff, um zur Station zurückzukehren oder um erneut zu einem Einsatz alarmiert werden zu können. Dafür kann ein Tankstopp an einem Flugplatz außerhalb dessen Betriebsstunden erforderlich sein.
- Überstellung eines Ersatzhubschraubers: Nach einem technischen Ausfall muss gemäß den staatlichen Beauftragungen ein Ersatzhubschrauber an

die betroffenen Luftrettungsstandorte gebracht werden, um die Einsatzbereitschaft dort so schnell wie möglich wiederherzustellen.

- Rückflug zur Einsatzbasis: Der Rückflug stellt die Verfügbarkeit des Rettungsmittels am vorgesehenen Standort wieder her und gehört funktional zum Rettungsbetrieb.

Die Dringlichkeit bemisst sich hier nicht allein an einer bereits laufenden Patientenversorgung, sondern auch an der Vermeidung einer kritischen Versorgungslücke durch die fehlende Einsatzbereitschaft eines hochwertigen Rettungsmittels. Aus dem Umstand, dass während eines Rück- oder Betankungsfluges weder eine Patientin noch ein Patient an Bord ist, folgt daher nicht, dass der Flug beliebig verschiebbar wäre. Nach einem Einsatz muss so zügig wie möglich die Einsatzbereitschaft des Rettungshubschraubers für potenziell lebensrettende Folgeeinsätze im Rahmen der staatlichen Beauftragung wiederhergestellt werden.

6.3 Erforderliche Betriebsflüge und frei disponierbare Flüge unterscheiden

Der Änderungsantrag stellt zeitunkritische Betankungs- und Übungsflüge als Beispiele einer zu weitgehenden Ausnahme heraus. Aus Sicht der DRF Luftrettung ist hier jedoch eine differenzierte Abgrenzung vorzunehmen:
Unmittelbar notwendige Flüge zur Durchführung des Rettungsauftrags oder zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft sind anders zu bewerten als lediglich zweckmäßige, frei disponierbare Flüge. Ein notwendiger Tankstopp nach einem Nachteinsatz ist nicht mit einem Überführungsflug im Rahmen einer langfristig vorgesehenen Wartung zu vergleichen.
Ebenso sollen allgemeine Ausbildungsflüge nicht allein deshalb automatisch unter die Ausnahme fallen, weil sie ein Luftrettungsunternehmen durchführt. Die notwendige Qualifikation der Besatzungen bleibt wichtig; konkrete Schulungs- oder Übungsflüge und ihr möglicher Ausnahmebedarf sind jedoch von unmittelbar einsatzbezogenen Flugbewegungen zu unterscheiden.

6.4 Bürokratieabbau ohne pauschale Ausweitung des Betriebs

Von der DRF Luftrettung werden für die genannten Fallkonstellationen regelmäßig allgemeine Ausnahmegenehmigungen in den einzelnen Bundesländern eingeholt. Das bindet Ressourcen bei Betreibern und Behörden. Die betreffenden notwendigen Flüge finden daher bereits heute auf dieser Grundlage statt und eine Ausweitung der Flugbewegungen ist nicht das Ziel der Ausnahme für den zivilen Luftrettungsdienst. Ziel der vorgeschlagenen Klarstellung ist es, diese notwendigen Abläufe rechtssicher und mit weniger Bürokratieaufwand zu ermöglichen.
Die Gesundheitspolitik und die Kostenträger fordern die bestmögliche Ausschöpfung von Effizienzreserven und eine möglichst wirtschaftliche Arbeitsweise der staatlich beauftragten Luftrettungsorganisationen. Diese gemeinnützigen Luftrettungsorganisationen haben dabei keine Gewinnmaximierungsabsicht und können auch die „Aufträge“ in Form der Alarmierung zu Einsätzen durch die Integrierten Leitstellen auch nicht selbst beeinflussen. Die von dem Änderungsantrag insinuierte einsatzunabhängige pauschale Ausweitung des Flugbetriebes von Rettungshubschraubern durch die geplante Ausnahme und die damit verbundenen steigenden Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner sind aus Sicht der DRF Luftrettung nicht schlüssig

begründet, da Flüge ohne Einsatzbezug nicht von den Kostenträgern refinanziert werden. Daher ist auch ein Vergleich der zivilen Luftrettung mit anderen Luftfahrtunternehmen, die mit zusätzlichen Flügen ihre Gewinne steigern wollen, nicht sachgerecht.

Abschließende Bitte an den Verkehrsausschuss

Die DRF Luftrettung bittet den Verkehrsausschuss,

- die ausdrückliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes und die neue Nummer 3 in § 25 Absatz 2 Satz 1 beizubehalten;
- die Streichung nach Nummer 4 des Änderungsantrags von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abzulehnen;
- die Ausnahme ausdrücklich mit dem Verbot nach § 25 Absatz 1 Satz 3 zu verknüpfen;
- die unmittelbar erforderlichen Flüge zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft rechtssicher einzubeziehen und von sonstigen Betriebsflügen abzugrenzen;
- auch § 22 LuftVG im Sinne des BRBG-V für die Luftrettung zu entbürokratisieren;
- bei allen weiteren Regelungen den besonderen öffentlichen Rettungsauftrag zu berücksichtigen.

Eine moderne Luftrettung benötigt einen verlässlichen Rechtsrahmen, der nicht erst im eingetretenen Notfall greift, sondern auch die Verfügbarkeit für den nächsten Einsatz absichert. Die Antwort auf Bedenken zur Reichweite einer Ausnahme sollte ihre präzise Ausgestaltung sein – nicht der Verzicht auf die notwendige Rechtsklarheit oder das Festhalten an unnötigem Bürokratieaufwand für die zivile Luftrettung.

Über die DRF Luftrettung:

Die DRF Luftrettung mit Sitz in Filderstadt ist eine der größten Luftrettungsorganisationen Europas. Von 34 Stationen an 32 Standorten in Deutschland aus starten die Hubschrauber und Ambulanzflugzeuge der gemeinnützigen Organisation zu ihren Einsätzen. Hierzu gehören seit über 50 Jahren Einsätze in der Notfallrettung, Verlegungsflüge von kritisch kranken oder verletzten Personen zwischen Kliniken und Rückholungen von Patientinnen und Patienten aus dem Ausland. An 13 der Hubschrauberstationen sind die Crews rund um die Uhr einsatzbereit, an einer weiteren ist die Besatzung im Tagbetrieb mit erweiterten Randzeiten einsatzbereit. An fünf Standorten kommen Hubschrauber mit Rettungswinde zum Einsatz. Über 430.000 Fördermitglieder unterstützen die innovative Arbeit der gemeinnützigen Luftrettungsorganisation.

Herausgeber und Kontakt:

DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige GmbH
Rita-Maiburg-Straße 2
70794 Filderstadt
T +49 711 7007-7000
F +49 711 7007-2349
partnermanagement@drf-luftrettung.de
www.drf-luftrettung.de

Eingetragen im Lobbyregister des Bundestages nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R006259.