Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)106-D
vom 06.11.2026
öff. Anhörung am 11.11.2026

ADAC Luftrettung

ADAC Luftrettung gGmbH · Claude-Dornier-Str. 420 · 82234 Weßling

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

ADAC Luftrettung gGmbH

Claude-Dornier-Str. 420
82234 Weßling
T 089 76 76 0

info@luftrettung.adac.de
luftrettung.adac.de

USt-IdNr.: DE 811125466

Bayerische Landesbank München
IBAN: DE46 7005 0000 0000 0579 74
BIC: BYLADEMM

Weßling, 6. November 2026

Geschäftsführung:
Frédéric Bruder (Vorsitzender)
Denis Benk

Prokurist:
Benjamin Heese

Die ADAC Luftrettung gGmbH verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der Abgabenordnung vom 16. März 1976.

HR München, Band 88, Nr. 7637
Gerichtsstand München

Spendenkonto:
Bayerische Landesbank München
IBAN: DE90 7005 0000 0003 0579 74
BIC: BYLADEMM

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Drucksache 21/7403) des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Sehr geehrte Damen und Herren,

als größte Luftrettungsorganisation Deutschlands nimmt die ADAC Luftrettung seit mehr als 50 Jahren eine zentrale Rolle in der Notfallversorgung ein – insbesondere bei der Versorgung komplexer und zeitkritischer Fälle sowie im ländlichen Raum. Von 37 Stationen aus führt sie jährlich rund 49.000 Einsätze durch. Die laufenden Reformen im Gesundheitswesen, wachsende Herausforderungen im Bevölkerungsschutz und der Fachkräftemangel erhöhen die Anforderungen an die Einsatzverfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Luftrettung. Aktuelle Bemühungen um eine Entbürokratisierung im Luftverkehrsrecht zugunsten der Luftrettung begrüßt die ADAC Luftrettung daher ausdrücklich.

Konkret nehmen wir zum Entwurf des 17. LuftVGÄndG wie folgt Stellung:

Zu § 25 LuftVG: Klarstellung und Erweiterung der Ausnahmefälle

Wir begrüßen ausdrücklich die Einfügung einer neuen Nummer 3 nach Nummer 2 in § 25 Abs. 2 LuftVG. Die neue Formulierung würde zu einem enormen Bürokratieabbau führen und Rechtssicherheit durch eine eindeutige gesetzliche Einordnung der zivilen Luftrettung schaffen.

In der aktuell geltenden Fassung ist nicht eindeutig geklärt, ob auch Betreiber von Einsätzen des zivilen Luftrettungsdienstes (HEMS) unter die Ausnahmeregelung fallen. Denn die aktuell bestehenden Ausnahmen des § 25 Abs. 2 LuftVG erfassen explizit lediglich

- nicht planbare Landungen,
- Landungen im öffentlichen Interesse sowie

- Not- und Gefahrenlagen.

Eine ausdrückliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes fehlt bislang. Zu beachten ist zudem, dass der Begriff „Such- und Rettungsdienst“ in der Praxis häufig eng ausgelegt und überwiegend dem militärischen Such- und Rettungsdienst (SAR) zugeordnet wird. Daraus ergeben sich Rechtsunsicherheiten für zivile HEMS-Betreiber. Des Weiteren ist zu beachten, dass die Einsatzbereitschaft der Luftrettung auch Gestellungsflüge, Tankflüge etc. voraussetzt, so dass eine enge Ausnahmeregelung nur für Rettungsflüge mit Patiententransport den Anforderungen der Luftrettung nicht gerecht wird.

Die Bundesregierung formuliert in ihrem Entwurf bereits relevante Gründe für die Aufnahme der zivilen Luftrettung und verbessert die Formulierung des § 25.

Der Änderungsantrag 21(15)95neu der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ergänzt den Regierungsentwurf um zusätzliche relevante Gründe für die Ausnahmeregelung, ebenso wie er sie präzisiert.

Wir würden daher eine Annahme dieses Vorschlags aus dem Änderungsantrag 21(15)95neu begrüßen.

In Summe würde damit Rechtssicherheit durch eine eindeutige gesetzliche Einordnung der zivilen Luftrettung geschaffen, eine Gleichbehandlung der zivilen Luftrettung mit anderen Rettungsdiensten gewährleistet sowie sichergestellt, dass Rettungseinsätze nicht infolge genehmigungsrechtlicher Unsicherheiten behindert werden.

Wir weisen darauf hin, dass auch im Rahmen des Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG-Verkehr) eine Änderung desselben Paragrafen vorgesehen ist. **Wir bitten ausdrücklich darum, sicherzustellen, dass Konsistenz zwischen dem 17. LuftVGÄndG und dem BRBG-Verkehr hergestellt wird.** Dabei sollte die im 17. LuftVGÄndG gefundene Formulierung in das BRBG-Verkehr im Zuge von dessen Beschlussfassung übernommen werden, da die im Regierungsentwurf des BRBG-Verkehr vorgesehene Formulierung weniger passgenau und präzise ist.

Zu § 32b Abs. 1a LuftVG: Flugverfahren

Im Hinblick auf diese Ergänzung ist aus unserer Sicht wesentlich, dass die für die Beratung zu Flugverfahren zuständige Kommission die möglichen mittelbaren Auswirkungen ihrer Beratungen auf den Luftrettungsdienst im Blick behält.

Dies gilt insbesondere für lärmsensible Standorte und einen daraus resultierenden politischen oder operativen Anpassungsdruck.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass HEMS-Einsätze regelmäßig an wechselnden, lageabhängigen und nicht planbaren Einsatzorten stattfinden. Anders als im Linien- oder Regelbetrieb lassen sich An- und Abflugverfahren daher nicht in vergleichbarer Weise standardisieren. Luftrettungseinsätze erfordern vielmehr ein hohes Maß an operativer Flexibilität, um den jeweiligen Einsatzbedingungen, der Gefahrenlage und den örtlichen Gegebenheiten gerecht zu werden.
Eine zu weitgehende Standardisierung oder eine mittelbare Einschränkung operativer Handlungsspielräume könnte die Durchführung zeitkritischer Rettungseinsätze beeinträchtigen.

Zu § 58 LuftVG: Erweiterte Betreiberhaftung

Wird der vorliegende Gesetzentwurf unverändert verabschiedet, sind zivile Luftrettungsbetreiber von den Anforderungen des § 25 Abs. 1 LuftVG ausgenommen. Damit kommt auch § 58 Abs. 1 Nr. 8a LuftVG insoweit nicht zur Anwendung; der Entwurf ist in diesem Punkt folgerichtig.

Sollten im weiteren Gesetzgebungsverfahren jedoch Änderungen an § 25 Abs. 2 LuftVG vorgenommen werden, sind deren Auswirkungen auf § 58 LuftVG zu berücksichtigen.

Denn die Formulierung „durchführen lässt“ ermöglicht es, auch den Betreiber für Verstöße gegen Betriebsbeschränkungen zur Verantwortung zu ziehen und damit stärker in die Haftung einzubeziehen.
Aus dieser Regelung ergeben sich für den HEMS-Bereich folgende Herausforderungen:

- Operative Entscheidungen über Starts und Landungen obliegen ausschließlich dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer. Zudem bedürfen Landungen im Rettungsdienst einer einzelfallbezogenen Betrachtung: Anders als im kommerziellen Flugbetrieb finden sie in der Regel nicht auf Flugplätzen statt, sondern als Außenlandungen.
- Die Einsätze sind durch Zeitdruck, medizinische Dringlichkeit und dynamische Lageentwicklungen geprägt.

Eine pauschale Zurechnung zum Betreiber kann daher zu einer unangemessenen Haftung sowie zu operativen Einschränkungen führen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Habersetzer

ADAC Luftrettung

ADAC Luftrettung gGmbH
Geschäftsführung: Frédéric Bruder (Vorsitzender), Denis Benk
Claude-Dornier-Str. 420
82234 Weßling

E-Mail:
thomas.habersetzer@luftrettung.adac.de
interessensvertretung@luftrettung.adac.de

Eingetragen im Lobbyregister nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer:
R003423
Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.