Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)106-C
vom 09.11.2026
öff. Anhörung am 11.11.2026

Aktualisierte 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 **geänderten** Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 21(15)95**neu**)

sowie zum

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

Stand: 9. November 2026

1. Auf einen Blick:

Die DRF Luftrettung begrüßt die vom Gesetzgeber geplante ausdrückliche Aufnahme des zivilen Luftrettungsdienstes in § 25 LuftVG (Drucksache 21/7403). Die aktuell noch geltenden Ausnahmen erfassen die notwendige Einsatzkette nicht hinreichend eindeutig. Ziel der Neuregelung ist, bereits heute genehmigte Flüge rechtssicher und mit geringerem Verwaltungsaufwand zu ermöglichen – nicht, den Flugbetrieb pauschal auszuweiten.
Der nun überarbeitete Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN greift die von der DRF Luftrettung bereits früher veröffentlichten Positionen auf und erkennt jetzt ausdrücklich die besondere Rolle des zivilen Luftrettungsdienstes an. Die angeregte Präzisierung mit Blick auf die SPA.HEMS ist sachgerecht.

Die zentralen Empfehlungen der DRF Luftrettung:

a) **Zivile Luftrettung in § 25 LuftVG ausdrücklich und rechtssicher benennen und so die Einsatzbereitschaft der Luftrettung in Deutschland absichern**
Die Aufnahme des „zivilen Luftrettungsdienstes“ im Sinne der SPA.HEMS des Unionsrechts 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

b) **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“

c) **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 mit 33 Rettungs- und Intensivtransporthubschraubern in zwölf Bundesländern tätig und leistet jährlich rund 36.000 Einsätze. Die Luftrettung in Deutschland ist 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 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.
-

Damit trägt die Luftrettung wesentlich zu einer flächendeckenden Notfallversorgung bei, insbesondere im ländlichen Raum. Krankenhaus- und Notfallreform sowie demografischer Wandel erhöhen die Anforderungen an ihre Verfügbarkeit. Das Luftverkehrsrecht muss die Erfüllung dieses öffentlichen Auftrags rechtssicher und effizient ermöglichen.

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.

Das Unionsrecht definiert insbesondere in der SPA.HEMS die besonderen Regularien, welche die Basis für den zivilen Luftrettungsdienst auch in Deutschland bilden. Die unionsrechtlichen und betrieblichen Anforderungen an den HEMS-Betrieb, insbesondere nach SPA.HEMS, sind deshalb im Zusammenhang mit dem gesamten betrieblichen Ablauf zu betrachten.

Die Einsatzbereitschaft kann nach der Patientenübergabe eine Rückkehr zur Luftrettungsstation, eine Betankung, die Ergänzung medizinischer Ausrüstung, erforderliche Hygienemaßnahmen oder die Wiederherstellung der technischen und organisatorischen Einsatzbereitschaft voraussetzen. Diese Maßnahmen können nicht in jedem Fall am Ort der Patientenübergabe an einem Krankenhaus durchgeführt werden. Das gilt gleichermaßen für Einsätze bei Tag und bei Nacht. Auch im Falle eines technischen Defekts muss eine Ersatzmaschine an den betroffenen Luftrettungsstandort überstellt werden können.

Beispiel: Betankung nach einem nächtlichen Intensivtransport

Ein typisches Beispiel für die aktuell gültige Gesetzeslage ist ein nächtlicher Intensivtransport über eine längere Wegstrecke. Nach der Übergabe der Patientin oder des Patienten in der Zielklinik kann es erforderlich sein, den Rettungshubschrauber auf einem Flugplatz in der Nähe der Zielklinik außerhalb dessen Betriebszeiten zu betanken, um überhaupt zur Heimatluftrettungsstation zurückkehren zu können und dort die Einsatzbereitschaft für den nächsten Notfall wiederherzustellen. Ist ein solcher Flug nicht rechtssicher möglich, steht das Luftrettungsmittel unter Umständen nicht oder nur verzögert für weitere Einsätze zur Verfügung. Gerade vor dem Hintergrund, dass es aktuell nur 19 Luftrettungsmittel im 24-Stunden-Dienst im gesamten Bundesgebiet gibt und manche Bundesländer keinen oder nur einen Rettungshubschrauber für die Nacht vorhalten, bedeutet dies, dass zeitweise ganze Landstriche – insbesondere im ländlichen Raum – von der luftgebundenen Notfallversorgung abgeschnitten sind, allein aufgrund der luftrechtlichen Vorgaben. Zudem kann sich der Aufenthalt an einem Kliniklandeplatz unnötig verlängern und der Landeplatz für andere Luftrettungsmittel mit weiteren Patientinnen und Patienten nicht anfliegbar sein.

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 überarbeiteten Änderungsantrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Ausschussdrucksache 21(15)95neu:

Die DRF Luftrettung begrüßt die Neufassung von Nummer 4 des Änderungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Anders als die ursprüngliche Fassung sieht der überarbeitete Änderungsantrag keine Streichung des neuen

Ausnahmetatbestands mehr vor. Nun werden ausdrücklich Starts und Landungen im Rahmen von Einsätzen, aber auch zur Herstellung der Einsatzbereitschaft des zivilen Luftrettungsdienstes erfasst. Somit werden im Änderungsantrag ebenfalls die Realitäten und auch die Anforderungen einer sicheren, modernen und effizienten Luftrettung in Deutschland anerkannt.

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 Ausnahme ausdrücklich mit dem Verbot nach § 25 Absatz 1 Satz 3 zu verknüpfen;
- die unmittelbar erforderlichen Flüge zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft (im Sinne der SPA.HEMS des europäischen Rechtes) 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 daher 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.