

Positionierung

der DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige GmbH zu den Empfehlungen der Ausschüsse des Bundesrates zum Gesetzgebungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr:

**Entwurf eines 17. Gesetzes zur
Änderung des Luftverkehrsgesetzes
(Bundesratsdrucksache 331/26,
vom 29.05.2026 sowie 331/1/26)**

Stand: 6. Juli 2026

Auf einen Blick:

- Die bisher **gültige Rechtslage im § 25 LuftVG bildet die Einsatzrealität** der modernen Luftrettung Deutschlands mit dem Verweis auf Situationen akuter Gefahr Leib und Leben inzwischen nur noch **unvollständig ab**.
- Die **DRF Luftrettung begrüßt ausdrücklich den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des § 25 Luftverkehrsgesetz** (Bundratsdrucksache 331/26). Die vorgesehene ausdrückliche Einbeziehung des zivilen Luftrettungsdienstes als § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 (neu) schafft dringend benötigte Rechtsklarheit und trägt der wachsenden Bedeutung der Luftrettung im Rahmen der Krankenhaus- und der geplanten Notfallreform (Notfallgesetz) Rechnung. Gleichzeitig wird Bürokratie beseitigt und unnötige Verwaltungsverfahren reduziert.
- Die **Änderungsempfehlungen des Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Bundesrates würden** diese vom Bundesgesetzgeber gewollten Verbesserungen erheblich einschränken, wenn nicht **sogar ins Gegenteil verkehren. Sie führen zu zusätzlichen Genehmigungspflichten, mehr Bürokratie und höheren Kosten**, ohne einen absehbaren Sicherheits- oder Lärmschutzgewinn zu erzielen.
- Diese **Änderungsempfehlungen stehen somit im eklatanten Widerspruch zum politischen Ziel des Gesetzgebers einer modernen, leistungsfähigen und effizienten notfallmedizinischen Versorgung**. Besonders kritisch hierbei ist, dass die Luftrettung künftig infolge der Krankenhaus- und der Notfallreform sowie der zunehmenden Zentralisierung akutmedizinischer Versorgung eine wichtigere Rolle übernehmen soll.
- **Gleichzeitig** verlangt die Politik mit dem GKV-Beitragssatzstabilisierungsgesetz (BStabG) von allen Leistungserbringern **maximale Wirtschaftlichkeit** und Kostenbegrenzung. **Zusätzliche regulatorische Hürden und Verwaltungsaufwände würden** diese Ziele konterkarieren und **die Luftrettung in Deutschland unnötig belasten**.
- **Das EU-Recht** definiert mit der **SPA.EMS-Systematik Luftrettung** sinnvoll umfassend und schließt ausdrücklich **auch Flüge zur Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft** – etwa Rückflüge, notwendige Betankungen oder Überstellungsflüge von Ersatzhubschraubern – ein. Diese Flüge und die damit einhergehenden Starts und Landungen sind **integraler Bestandteil dafür, dass die Luftrettung den von der Gesellschaft geforderten Anteil zur Notfallversorgung** für Menschen in oft lebensbedrohlicher medizinischer Not ohne Unterbrechungen **beitragen kann** und eben keine zusätzlichen oder vermeidbaren Flugbewegungen.
- Die DRF Luftrettung spricht sich daher dafür aus, den **Gesetzentwurf der Bundesregierung in seiner ursprünglichen Fassung beizubehalten** und auf die vorgeschlagenen Einschränkungen des Bundesrates zu verzichten. Nur so können Rechtsklarheit geschaffen, Bürokratie abgebaut und die Luftrettung als unverzichtbare Säule der medizinischen Notfallversorgung nachhaltig gestärkt werden.

Vorbemerkung

Die DRF Luftrettung ist derzeit in zwölf Bundesländern tätig und leistet jährlich rund 36.000 Einsätze. Seit ihrer Gründung 1972 wurden mehr als 1,1 Millionen Einsätze für Menschen in akuter notfallmedizinischer Not geflogen. Die Bundesregierung selbst hat die Luftrettung gegenüber der DRF Luftrettung als „unverzichtbare, lebensrettende Säule des Rettungsdienstes“ bezeichnet und festgestellt, dass ihre medizinische Einsatzbereitschaft auch zukünftig gewährleistet bleiben muss.

Dieser Einschätzung schließt sich die DRF Luftrettung vollumfänglich 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 **Transport** schwer erkrankter oder verletzter Patientinnen und Patienten in geeignete Spezialkliniken – auch über größere Entfernungen im ländlichen Raum hin-weg – ohne dabei bodengebundene Rettungsmittel langfristig zu binden,
- sowie schonende und schnelle Intensivtransporte zwischen Kliniken.

Die Erfolgsgeschichte der Luftrettung in der Bundesrepublik ist damit ein unverzichtbarer Bestandteil einer flächendeckenden und qualitativ hochwertigen verlässlichen Gesundheitsversorgung. Allein im Jahr 2025 flogen alle 85 Rettungshubschrauber der deutschen Luftrettungsorganisationen über 100.000 Einsätze. Von diesen sind bundesweit aktuell nur 19 Luftrettungsmittel überhaupt rund um die Uhr – also auch bei Dunkelheit – einsatzbereit.

Die Luftrettung ist somit ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und des deutschen Rettungsdienstes. Jährlich werden zehntausende schwerverletzte und schwererkrankte Patientinnen und Patienten durch die Luftrettung schnell, hochqualifiziert und unabhängig von regionalen Versorgungsunterschieden medizinisch versorgt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Krankenhausreform, der Notfallreform sowie des demografischen Wandels wird ihre Bedeutung in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

Der Bundesgesetzgeber hat diese Entwicklung ausdrücklich anerkannt und trägt ihr im Gesetzentwurf zur Änderung des § 25 LuftVG Rechnung. Mit der erstmaligen ausdrücklichen Erwähnung des zivilen Luftrettungsdienstes wird die besondere öffentliche Aufgabe der Luftrettung rechtlich klargestellt und bestehende Rechtsunsicherheiten beseitigt.

Die Änderungsempfehlungen des Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Bundesrates würden dieses Ziel jedoch konterkarieren. Sie würden neue Genehmigungserfordernisse schaffen, Rechtsunsicherheiten fortbestehen lassen sowie zusätzliche Bürokratie und Kosten verursachen, ohne einen erkennbaren Sicherheits- oder Lärmschutzgewinn zu erzielen.

Dies steht in einem deutlichen Widerspruch zu den aktuellen gesundheitspolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung. Einerseits fordert die Politik im Rahmen des BStabG von allen Akteuren des Gesundheitswesens erhebliche Kostendisziplin und Effizienzsteigerungen. Andererseits soll die Luftrettung im Zuge der Krankenhaus- und Notfallreform künftig

zusätzliche Aufgaben übernehmen und eine noch größere Rolle in der notfallmedizinischen Versorgung spielen.

Die Bundesregierung misst Hubschraubern in ihrer neuen Luftfahrtstrategie ausdrücklich eine zentrale Bedeutung bei. Sie bezeichnet diese als unverzichtbar für Rettungsdienste, Polizei, Katastrophenschutz sowie weitere Aufgaben der öffentlichen Gefahrenabwehr. Umso wichtiger ist es, dass das Luftverkehrsrecht diese Aufgaben künftig rechtssicher ermöglicht und nicht durch zusätzliche Genehmigungs- und Bürokratiepflichten erschwert.

Vor diesem Hintergrund wären zusätzliche regulatorische Hürden, Genehmigungspflichten und Verwaltungsaufwände das falsche Signal. Wer der Luftrettung mehr Verantwortung überträgt, muss gleichzeitig unnötige Bürokratie und damit verbundene Kosten abbauen sowie rechtssichere als auch praxistaugliche Rahmenbedingungen schaffen.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verfolgt genau dieses Ziel: Er schafft Rechtssicherheit und reduziert bürokratischen Aufwand, ohne dabei die hohen Sicherheitsstandards der Luftrettung oder berechnigte Interessen Dritter – insbesondere des Lärm- und Umweltschutzes – zu beeinträchtigen.

Bewertung der Bundesratsausschussempfehlung zu § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 (neu) LuftVG

Die DRF Luftrettung lehnt die Änderungsempfehlungen des Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Bundesrates zu § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 (neu) LuftVG ausdrücklich ab.

Die Bundesregierung verfolgt mit ihrem Gesetzentwurf das richtige Ziel, den zivilen Luftrettungsdienst ausdrücklich in den gesetzlichen Ausnahmetatbestand aufzunehmen und damit Rechtsklarheit für Luftrettungseinsätze zu schaffen. Diese Klarstellung entspricht der europäischen Betriebssystematik nach SPA.HEMS und berücksichtigt erstmals die tatsächlichen Anforderungen moderner Luftrettung.

Die Ausschussempfehlung würde diese Verbesserung jedoch erheblich einschränken.

1. Luftrettung endet nicht mit dem Patiententransport

Die gegenwärtige Regelung des § 25 LuftVG, welche Außenlandungen im Wesentlichen an das Vorliegen einer Gefahr für Leib oder Leben knüpft, wird den besonderen betrieblichen Anforderungen der Luftrettung nicht in vollem Umfang gerecht. Die europäischen Betriebsvorschriften (Definition des Helicopter Emergency Medical Service [HEMS] nach Anhang V SPA.HEMS.100 der Verordnung [EU] Nr. 965/2012 der Europäischen Kommission.) schaffen einen eigenständigen regulatorischen Rahmen für die Durchführung von Luftrettungseinsätzen und tragen deren besonderer Bedeutung für die öffentliche Gesundheitsversorgung Rechnung.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Beschränkung würde diesen europäischen Einsatzbegriff wieder aufbrechen und neue Rechtsunsicherheiten schaffen.

Nach den europäischen Betriebsvorschriften umfasst ein Luftrettungseinsatz nicht ausschließlich den Transport eines Patienten. Zu einem Luftrettungseinsatz gehören nach europäischer Definition insbesondere auch:

- Rückflüge zur Einsatzbasis,
- notwendige Betankungen (auch außerhalb der Betriebszeiten an Flugplätzen),
- Überstellungsflüge von Ersatzhubschraubern um technische Ausfälle zu kompensieren,
- sowie sämtliche Flüge bis zur vollständigen Wiederherstellung der operativen Einsatzbereitschaft.

Diese Flüge der Luftrettung sind keine Nebenleistungen, sondern integraler Bestandteil des Luftrettungssystems. Erst sie gewährleisten, dass der nächste Notfalleinsatz ohne Verzögerung durchgeführt werden kann.

Besonders deutlich wird die bestehende Rechtsunsicherheit bei folgenden Beispielen:

- Nach einem nächtlichen Intensivtransport über eine längere Strecke hinweg, muss der Rettungshubschrauber betankt werden, um wieder einsatzbereit zu sein und zurück an seine Basis zu gelangen. Insbesondere Nachts ist dies oft nur außerhalb der Betriebszeiten der Flugplätze möglich. Anderenfalls müsste der Rettungshubschrauber an der Klinik auf die Ausnahmegenehmigung warten oder die Öffnung des Flugplatzes abwarten und somit länger den Kliniklandeplatz blockieren und auch nicht für Folgeeinsätze zur Verfügung stehen.
- Auf Grund eines unvorhergesehenen technischen Problems kann der eigentliche Hubschrauber des Luftrettungsstandortes nicht eingesetzt werden. Für diesen Fall sehen die öffentlich-rechtlichen Verträge die Verpflichtung einer Ersatzgestellung von einem Hubschrauber vor. Dieser muss dann entsprechend bei Tag oder Nacht zu der betroffenen Luftrettungsstation oder Einsatzstelle überstellt werden. Auch hier kann es zu erforderlichen Landungen zur Betankung auf Flugplätzen außerhalb der Betriebszeiten kommen.

2. Kein Sicherheitsgewinn durch zusätzliche Genehmigungen

Der Ausschuss begründet seine Empfehlung mit dem Schutz bestehender Betriebsbeschränkungen an Flugplätzen. Für Luftrettungseinsätze entsteht hierdurch jedoch kein zusätzlicher Sicherheitsgewinn, da die gemeinnützigen und öffentlich-rechtlich beauftragten Luftrettungsunternehmen bereits hohe luftrechtliche Anforderungen erfüllen müssen:

- Besitz eines gültigen Air Operator Certificate (AOC),
- den besonderen Anforderungen der SPA.HEMS-Genehmigung unterliegen,
- fortlaufende Überwachung durch das Luftfahrt-Bundesamt,
- speziell qualifizierte und regelmäßig geschulte Besatzungen,
- Arbeit nach europaweit harmonisierten Sicherheitsverfahren.

Missbrauch ist aufgrund dieses engmaschigen regulatorischen Rahmens praktisch ausgeschlossen. Die Durchführung entsprechender Flüge wird dokumentiert, überwacht und ist ausschließlich für genehmigte Luftrettungsbetreiber zulässig. Zusätzliche

Genehmigungspflichten oder Flugplatzzwang würden deshalb nicht zu mehr Sicherheit, sondern ausschließlich neuen Kosten- und Verwaltungsaufwand erzeugen. Der Gesetzentwurf senkt dabei weder die luftrechtlichen Sicherheitsanforderungen noch erweitert er den zulässigen Flugbetrieb. Er schafft lediglich eine rechtssichere und praxisgerechte Grundlage für bereits heute notwendige Flüge der Luftrettung, ohne die Sicherheit oder berechnigte Interessen Dritter zu beeinträchtigen.

Demgegenüber kann durch die Änderungsvorschläge des Ausschusses die Erfüllung des öffentlichen Rettungsauftrages erschwert und die schnelle Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft beeinträchtigt werden.

3. Keine zusätzlichen Flugbewegungen

Der Umweltausschuss des Bundesrates befürchtet eine Ausweitung des Flugbetriebs. Diese Annahme trifft nicht zu.

Die betreffenden Starts, Flüge und Landungen außerhalb konkreter akuter notfallmedizinischer Einsätze finden bereits heute statt, weil sie zur Aufrechterhaltung (z.B. Betankung auf dem Rückflug von einem Einsatz oder Überstellungsflüge von Ersatzmaschinen) der Einsatzbereitschaft der zivilen Luftrettung zwingend erforderlich sind. Die Gesetzesänderung schafft keine neuen Flüge, sondern lediglich Rechtsklarheit und weniger bürokratischen Aufwand für bereits heute notwendige Einsatzabläufe.

Zusätzliche Lärm- oder Umweltbelastungen im Vergleich zu heute entstehen dadurch nicht.

4. Widerspruch zum Ziel des Bürokratieabbaus

Die derzeitige Rechtslage führt bereits heute zu erheblichem Verwaltungsaufwand.

Luftrettungsunternehmen müssen regelmäßig bei den zahlreichen unterschiedlichen Landesluftfahrtbehörden Genehmigungen beantragen sowie wiederkehrend Nachweise über Luftfahrzeuge, Piloten und Landeorte vorlegen. Bundesweit einheitliche Verfahren oder eine Zusammenarbeit der Landesluftfahrtbehörden existieren bislang nicht, obwohl gerade die Luftrettung ein überregionales Einsatzmittel ist.

Die Bundesregierung verfolgt mit der Gesetzesänderung ausdrücklich das Ziel der Rechtsvereinfachung und Rechtsklarheit.

Die Empfehlungen des Ausschusses würden hingegen

- den Verwaltungsaufwand erhöhen,
- unterschiedliche Verwaltungspraxis der Länder fortschreiben,
- Genehmigungsverfahren verlängern,
- zusätzliche Bürokratie und somit auch zusätzliche Kosten schaffen
- und damit dem politischen Ziel des Bürokratieabbaus widersprechen,
- Unsicherheiten bei den Piloten der Luftrettung erzeugen, da sie bei fehlender Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde und Flugplatzbetriebers zukünftig gegen ein klares Verbot verstoßen würden.

5. Widerspruch zum BStabG, der Krankenhaus- und der Notfallreform

Mit der Krankenhausreform wird die stationäre Versorgung stärker konzentriert. Die Notfallreform sieht gleichzeitig eine stärkere Vernetzung der Versorgungsstrukturen vor. Gleichzeitig müssen die steigenden Kosten im Gesundheitswesen mit Blick auf die Beitragszahler der Gesetzlichen Krankenversicherung reduziert werden.

Dies führt zwangsläufig dazu, dass

- Patientinnen und Patienten häufiger über größere Entfernungen transportiert werden,
- Krankenhäuser für spezialisierte lebensrettende Behandlungen Tag und Nacht schneller erreicht werden müssen,
- Luftrettungsmittel auch nachts, wenn Flugplätze geschlossen sind, betankt werden müssen,
- gleichzeitig die Sicherheit gewahrt sein muss und dennoch kosteneffizient gearbeitet werden müssen.

Die Luftrettung wird künftig also mehr leisten müssen als heute.

Es wäre daher widersprüchlich, ihre gesetzlichen Einsatzmöglichkeiten gleichzeitig wieder einzuschränken oder mit zusätzlichen teuren Genehmigungspflichten zu belasten.

Politische Bewertung

Die DRF Luftrettung begrüßt ausdrücklich den Gesetzentwurf der Bundesregierung im Rahmen der 17. Änderung des LuftVG, weil er

- den zivilen Luftrettungsdienst in § 25 erstmals ausdrücklich im Luftverkehrsgesetz verankert,
- Außenlandungen sowie Starts und Landungen auf Flugplätzen außerhalb der Betriebszeiten rechtssicher ermöglicht, soweit diese zur Durchführung eines genehmigten Luftrettungseinsatzes oder zur Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft erforderlich sind
- bestehende Rechtsunsicherheiten beseitigt,
- europäische Vorgaben für den Betrieb von Luftrettungsorganisationen konsequent umsetzt,
- Bürokratie und Kosten reduziert,
- die Einsatzbereitschaft der Luftrettung stärkt und somit
- dem besonderen öffentlichen Interesse an einer leistungsfähigen Luftrettung Rechnung trägt.

Die vom Umweltausschuss des Bundesrates empfohlenen Einschränkungen würden diese Ziele wieder aufheben und ins Gegenteil verkehren.

Sie schaffen weder einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn noch einen messbaren Beitrag zum Lärmschutz, führen jedoch zu mehr Bürokratie, höheren Verwaltungskosten und geringerer Rechtssicherheit.

Vor dem Hintergrund der Krankenhaus- und Notfallreform sowie der politischen Zielsetzung, die Gesundheitsversorgung gleichzeitig leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu gestalten, sollten die Empfehlungen der Ausschüsse zu § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 (neu) LuftVG daher nicht vom Plenum des Bundesrates übernommen werden und keinen Einzug in die Gesetzgebung finden.

Die DRF Luftrettung spricht sich deshalb dafür aus, den Gesetzentwurf der Bundesregierung in seiner ursprünglichen Fassung beizubehalten. Eine moderne Luftrettung braucht ein modernes Luftverkehrsrecht. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung trägt diesem Anspruch Rechnung. Er schafft eine ausgewogene Balance zwischen den berechtigten Belangen des Fluglärm- und Umweltschutzes sowie einer modernen, leistungsfähigen und zukunftsfesten Luftrettung. Gleichzeitig beseitigt er bestehende Rechtsunsicherheiten und reduziert unnötige Bürokratie und Kosten, ohne dabei die Sicherheit oder berechnigte Interessen Dritter zu beeinträchtigen. Die Empfehlungen des Umweltausschusses würden diese Zielsetzung hingegen kontakrieren.

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 400.000 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.