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

Bundesministerium für Verkehr
Projektgruppe Staatsmodernisierung und Bürokratierückbau
entlastung-verkehr@bmv.bund.de

- per Mail -

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, 05.06.2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG Verkehr) sowie zum Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBV Verkehr)

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

Die ADAC Luftrettung begrüßt die mit den Referentenentwürfen verfolgte Zielsetzung eines Bürokratierückbaus sowie der Modernisierung und Flexibilisierung luftverkehrsrechtlicher Verfahren. Aus Sicht des zivilen Luftrettungsdienstes (HEMS) stellen insbesondere der Abbau administrativer Genehmigungspflichten, die stärkere Orientierung an unionsrechtlichen Vorgaben sowie die Verbesserung operationeller Handlungsspielräume grundsätzlich sachgerechte und praxisnahe Anpassungen des bestehenden Rechtsrahmens dar.

Insbesondere positiv zu bewerten sind:

- der Abbau präventiver Genehmigungserfordernisse im Gelegenheitsverkehr,
- die Stärkung der Eigenverantwortung von Luftfahrtunternehmen,
- die Verbesserung der operationellen Reaktionsfähigkeit,
- die ausdrückliche Berücksichtigung medizinischer Flüge im Luftverkehrsgesetz und
- die Harmonisierung nationaler Vorschriften mit bestehendem EU-Recht.

Gleichwohl sehen wir in einzelnen Punkten Klarstellungs- und Ergänzungsbedarf, um Rechtsunsicherheiten sowie mögliche operationelle Auswirkungen auf den Luftrettungsdienst zu vermeiden.

Stellungnahme zum Bürokratierückbaugesetz

Zu Artikel 14 Nr. 1 BRBG Verkehr – Änderung § 1 Abs. 2 LuftVG

Wir regen an eine weitere Nummer nach Nummer 10. einzufügen:
„11. VCA- vertical capable aircraft“

Die Ergänzung trägt der technologischen Weiterentwicklung der Luftfahrt Rechnung, schafft Rechtssicherheit für den zukünftigen Einsatz von Vertical Capable Aircraft (VCA) und fördert die frühzeitige Integration innovativer Luftfahrzeugkonzepte. Gleichzeitig stärkt sie die Konsistenz mit bestehenden europäischen Regelungen, insbesondere Artikel 2 Nr. 8b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.
Die ADAC Luftrettung begrüßt grundsätzlich die Überführung europäischer Regelungen zu VCA in das nationale Luftverkehrsrecht.
Wir regen daher an, VCA ausdrücklich in die Definition der Luftfahrzeuge aufzunehmen.

Zu Artikel 14 Nr. 4 BRBG Verkehr – Änderung § 25 Abs. 2 LuftVG

Der Entwurf ergänzt § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 LuftVG um eine ausdrückliche Ausnahme für:

„Starts und Landungen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes, der Brandbekämpfung, der Notfall- und Katastrophenhilfe, von medizinischen Flügen, von Einsätzen der Polizei und des Zolls oder im Rahmen der Küstenwache“.

Dieser Passus ist parallel auch Gegenstand des **Siebzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes** (17. LuftVGÄndG), das kürzlich vom Kabinett beschlossen wurde. Wir haben in unserer Stellungnahme zum 17. LuftVGÄndG unsere Kommentierung eingebracht.
Im Kabinettsbeschluss wurde unser Änderungsvorschlag zum§ 25 Abs. 2 LuftVG übernommen, was wir ausdrücklich begrüßen. (Siehe Anhang 1)

Die im vorliegenden Entwurf zum Bürokratierückbaugesetz enthaltene Anpassung des § 25 Abs. 2 LuftVG enthält gegenüber der Formulierung im Entwurf zum 17. LuftVGÄndG eine Ergänzung um „medizinische Flüge“.

Die Erwähnung medizinischer Flüge schafft eine gesetzliche Klarstellung zugunsten ziviler Luftrettungseinsätze und verbessert die operationelle Rechtssicherheit für HEMS-Betreiber. Entsprechend begrüßen wir grundsätzlich diese Änderung, sehen jedoch die Notwendigkeit, einerseits Konsistenz zwischen den beiden Gesetzesinitiativen sicherzustellen und – für den Fall, dass die Ergänzung um medizinische Flüge beibehalten wird – eine Definition des Begriffes „medizinischer Flug“ zu ergänzen.

Das Fehlen einer solchen Definition birgt das Risiko uneinheitlicher Auslegungen durch Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden.
Insbesondere sollte klargestellt werden, dass nicht nur Primär- und Sekundärtransporte, sondern auch Flüge für die Aufrechterhaltung dieser Dienste umfasst sind.

Wir regen daher folgende Klarstellung an:

Änderungsvorschlag

Neuer Absatz in § 25 des LuftVG:
„Medizinische Flüge sind Flüge mit Luftfahrzeugen, die der Durchführung von Notfallrettung, begleitetem Patiententransport, Krankentransport oder der Beförderung medizinischer Güter dienen sowie alle hierfür benötigten Maßnahmen zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft.“

Die entsprechende Anpassung sollte gleichlautend auch im 17. LuftVGÄndG im weiteren Gesetzgebungsverfahren vorgenommen werden.

Begründung
Die Regelung dient der Herstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung sowie der Vermeidung unterschiedlicher Behördenpraxis. Gleichzeitig soll sie die operationelle Flexibilität der Luftrettung sicherstellen und den Schutzbereich der Norm eindeutig klarstellen.

Zu Artikel 15 BRBG Verkehr – Neufassung § 22 LuftVG

Die vorgesehene Neufassung des § 22 LuftVG ersetzt das bisherige Erlaubniserfordernis für gewerblichen Gelegenheitsverkehr weitgehend durch ein Anzeigeverfahren.

Diese Modernisierung ist aus Sicht der ADAC Luftrettung grundsätzlich positiv zu bewerten, da hierdurch administrative Verfahren beschleunigt und operationelle Flexibilität verbessert werden.

Begriffliche Unschärfen

Aus Sicht der ADAC Luftrettung besteht jedoch Klarstellungsbedarf hinsichtlich der unterschiedlichen Begrifflichkeiten:

- „gewerblicher Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr)“
- „gewerblicher Geschäftsflugverkehr“

Es sollte klargestellt werden, dass Betreiber von CAT-HEMS-Flugbetrieben mit Betriebsgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eindeutig unter die vorgesehenen Ausnahmen fallen.

Andernfalls besteht das Risiko unterschiedlicher Auslegungen durch Luftfahrtbehörden.

Der Entwurf sieht vor (Untersagungsmöglichkeiten § 22 Abs. 2 LuftVG):

„Die zuständige Behörde kann [...] Beförderungen ganz oder teilweise untersagen. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen diese Entscheidungen haben keine aufschiebende Wirkung."

Diese Regelung ermöglicht sofort vollziehbare Fluguntersagungen auch im Bereich mittelbarer oder unmittelbarer zeitkritischer medizinischer Einsätze.

Aus Sicht der ADAC Luftrettung sollte deshalb klargestellt werden, dass Einschränkungen medizinischer Flüge ausschließlich bei Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs zulässig sind.

Änderungsvorschlag

§ 22 Absatz 2 LuftVG sollte wie folgt ergänzt werden:
„Für Flüge zum Zweck der medizinischen Versorgung, der Katastrophenhilfe und des Such- und Rettungsdienstes dürfen Einschränkungen, Auflagen oder Untersagungen nach Absatz 2 nur erlassen werden, soweit dies zur Abwehr einer konkreten Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist."

Begründung
Die Regelung dient der Wahrung der Einsatzfähigkeit der Luftrettung, der Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit hoheitlicher Eingriffe, dem Schutz zeitkritischer Rettungseinsätze sowie der Verbesserung der Rechtssicherheit.

Stellungnahme zur Bürokratierückbauverordnung

Zu Artikel 14 BRBV Verkehr – neuer § 11a Flugsicherungs-Durchführungsverordnung (Effizienzprinzip)

Die Einführung eines flugsicherungsbezogenen „Effizienzprinzips" zur Priorisierung bestimmter Flüge aus Umwelt- oder Kapazitätsgründen wird von uns begrüßt.

Dabei sollte ausdrücklich sichergestellt werden, dass medizinische Flüge und Luftrettungseinsätze hierdurch weder mittelbar benachteiligt noch in ihrer Priorisierung eingeschränkt werden.

Ergänzungsvorschlag
„Die Regelungen dieses Paragraphen dürfen nicht zu einer Einschränkung des Vorrangs für medizinische Flüge gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 4 führen."

Begründung:
Es sollte klargestellt werden, dass Such- und Rettungsdienste sowie medizinische Flüge von möglichen Priorisierungs- oder Kapazitätssteuerungsmaßnahmen unberührt bleiben.

Die Ergänzung dient der Sicherstellung zeitkritischer Rettungseinsätze, der Wahrung der international etablierten Priorisierung von HEMS- und SAR-Flügen sowie der Vermeidung operationeller Einschränkungen.

Zu Artikel 16 BRBV Verkehr – Änderung § 21k LuftVO (UAS/BOS-Betrieb)

Die vorgesehene Erweiterung der Freistellungen für behördliche und BOS-bezogene UAS-Operationen wird im Grundsatz von uns begrüßt, da sie im Einklang mit dem EU-Luftverkehrsrecht steht.

Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass hierdurch keine zusätzlichen Risiken oder operationellen Konflikte für Luftrettungseinsätze entstehen. Gerade bei dynamischen Einsatzlagen, unkontrollierten Einsatzräumen sowie zeitkritischen Primär- und Sekundäreinsätzen ist eine sichere Koordination zwischen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen von wesentlicher Bedeutung.

Besonders zu berücksichtigen ist, dass sowohl Rettungshubschrauber als auch UAS-Operationen typischerweise im unteren Luftraum stattfinden und sich damit regelmäßig in denselben Höhen operieren. Gerade im unmittelbaren Umfeld von Einsatzstellen besteht daher ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen.

Anregung

Aus Sicht der ADAC Luftrettung sollte daher geprüft werden, ob ergänzende bundeseinheitliche Mindeststandards zur HEMS/UAS-Koordination erforderlich sind. Dies betrifft insbesondere Verfahren zur Luftraumkoordination an Einsatzstellen, Priorisierungsregelungen zugunsten medizinischer Rettungseinsätze, sowie klare Verantwortlichkeiten bei parallelen Luftoperationen.

Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass Rettungshubschraubereinsätze regelmäßig unter erheblichem Zeitdruck, bei eingeschränkter Informationslage sowie unter komplexen flugbetrieblichen Rahmenbedingungen stattfinden. Die UAS-Fernpiloten müssen daher weiterhin die Verantwortung zur Vermeidung von Kollisionen tragen.

Zusammenfassung

Die ADAC Luftrettung unterstützt die Zielrichtung beider Referentenentwürfe ausdrücklich. Der vorgesehene Bürokratierückbau stellt insgesamt eine Modernisierung des luftverkehrsrechtlichen Rahmens dar.

Gleichzeitig sollten im weiteren Gesetzgebungsverfahren gezielte Klarstellungen vorgenommen werden, um:

- Rechtsunsicherheiten bei medizinischen Flügen zu vermeiden,
- die Einsatzfähigkeit der Luftrettung dauerhaft sicherzustellen,
- die sichere Integration von UAS-Einsätzen zu gewährleisten,
- sowie unbeabsichtigte operative Einschränkungen zeitkritischer HEMS-Einsätze auszuschließen.

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

E-Mail: 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.

Anhang 1: Kabinettsbeschluss

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

Das Luftverkehrsgesetz wird insbesondere um Regelungen zum Fluglärmschutz im zivilen Luftverkehr ergänzt. Die Einhaltung der geltenden Betriebsbeschränkungsregelungen an deutschen Flugplätzen ist – auch im Hinblick auf die Akzeptanz von Luftverkehr – von besonderer Bedeutung. Zudem sollen die Informations- und Beteiligungsregelungen für die örtlichen Fluglärmkommissionen bei Planung und Umsetzung neuer oder geänderter Flugverfahren im Flugplatzumland ergänzt sowie Anreize für die Nutzung lärmarmer Flugzeugmuster gesetzt werden.

B. Lösung

Mit den Änderungen soll insbesondere der Fluglärmschutz gestärkt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

Der durch die Umsetzung ggf. entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln im Bereich des Bundes ist finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan auszugleichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das geplante Regelungsvorhaben der Bundesregierung kommt es bei Bürgerinnen und Bürgern zu keiner Änderung des Erfüllungsaufwands.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft steigt der Erfüllungsaufwand geringfügig um jährlich 7 000 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Davon entfallen 7 000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder um 2 000 Euro.

F. Weitere Kosten

Keine.

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zum Fünften Abschnitt durch die folgende Angabe ersetzt:

„Fünfter Abschnitt

Schlussvorschriften 71 - 74".

2. § 10a wird durch den folgenden § 10a ersetzt:

„§ 10a

Zeugnis nach der Verordnung (EU) 2018/1139

Für Flugplätze im Anwendungsbereich von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2018/1139 entscheidet die zuständige Luftfahrtbehörde auf Antrag über die Erteilung von Zeugnissen gemäß den Artikeln 34 und 37 der Verordnung (EU) 2018/1139 und über die Freistellung des Flugplatzes gemäß Artikel 2 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2018/1139. Die §§ 6 bis 10 bleiben unberührt."

3. § 19b Absatz 1 Satz 6 wird durch den folgenden Satz 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."

4. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 3 und 4 werden durch die folgenden Sätze 3 und 4 ersetzt:

„Ohne die Zustimmung des Flugplatzunternehmers oder die Erlaubnis der Genehmigungsbehörde ist es verboten, einen Start oder eine Landung mit Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz durchzuführen oder durchführen zu lassen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen,
2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder
3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz.

Eine Erlaubnis nach den Sätzen 1 und 2 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden."

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird die Angabe „erfolgt oder" durch die Angabe „erfolgt," ersetzt.

bb) Nach Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. 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,".

cc) Die bisherige Nummer 3 wird zu Nummer 4.

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

[redacted]
Bundesministerium für Verkehr
Referat LF 11 – Luftrecht

- per Mail -

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

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

Weßling, 07. Mai 2026

Stellungnahme zu den Änderungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Als größte Luftrettungsorganisation Deutschlands nimmt die ADAC Luftrettung seit mehr als 50 Jahren eine zentrale Rolle in der Notfallversorgung ein – insbesondere für die Versorgung komplexer und zeitkritischer Fälle sowie im ländlichen Raum. Von 37 Stationen aus fliegt sie jährlich rund 49.000 Einsätze. Die laufende Krankenhausreform, zunehmende Herausforderungen im Bereich des Bevölkerungsschutzes und der Fachkräftemangel führen zu steigenden Anforderungen an die Einsatzverfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Luftrettung.

Zu § 25 LuftVG: Klarstellung und Erweiterung der Ausnahmefälle

Ausgangslage im Entwurf
Der Referentenentwurf verschärft § 25 LuftVG und es herrscht keine Klarheit, ob z.B. HEMS-Betreiber zur Ausnahme hinzugezählt werden.

Problemstellung für die Luftrettung
Die bestehenden Ausnahmen des § 25 Abs. 2 LuftVG erfassen u. a.:

- nicht planbare Landungen,
- Landungen im öffentlichen Interesse,
- Not- und Gefahrenlagen

Jedoch fehlt weiterhin eine explizite Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes (HEMS).
Der Begriff „Such- und Rettungsdienst“ wird in der Praxis häufig eng ausgelegt und überwiegend militärisch (SAR) interpretiert, wodurch für zivile HEMS-Betreiber Rechtsunsicherheiten entstehen.

Vorschlag zur Ergänzung
Wir empfehlen, § 25 Abs. 2 LuftVG wie folgt zu ergänzen:
„Einer Erlaubnis und Zustimmung nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn... Start und Landungen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes sowie des zivilen Luftrettungsdienstes (HEMS), der Brandbekämpfung oder der Notfall- und Katastrophenhilfe erfolgen."

Begründung
- Rechtssicherheit: Klare gesetzliche Einordnung der zivilen Luftrettung
- Gleichbehandlung: Gleichstellung mit anderen Rettungsdiensten
- Vermeidung von Verzögerungen durch Genehmigungsunsicherheiten

Zu § 58 LuftVG: Erweiterte Betreiberhaftung

Ausgangslage
Der Entwurf erweitert § 58 Abs. 1 Nr. 8a dahingehend, dass auch der Betreiber belangt werden kann („durchführen lässt"). Ziel ist es, Betreiber stärker in die Verantwortung für Verstöße gegen Betriebsbeschränkungen einzubeziehen.

Problemstellung für die Luftrettung
Diese Regelung führt im HEMS-Bereich zu Problemen:
- Operative Entscheidungen über Starts und Landungen liegen ausschließlich beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer, zudem sollten Landungen innerhalb des Rettungsdienstes hier einer individuellen Betrachtung unterliegen, da diese entgegen eines kommerziellen Betreibers in der Regel nicht an Flugplätzen stattfinden, sondern Außenlandungen, welche zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich sind.
- Einsätze erfolgen unter: Zeitdruck, medizinischer Dringlichkeit, dynamischen Lageentwicklungen

Eine pauschale Zurechnung zum Betreiber kann daher zu unangemessener Haftung und operativen Einschränkungen führen.

Vorschlag
Wir schlagen folgende Klarstellung vor:
„Für Betreiber von Luftfahrzeugen, die im zivilen Luftrettungsdienst eingesetzt werden, gilt § 58 Absatz 1 Nummer 8a nur, sofern ein vorsätzliches oder grob fahrlässiges Organisationsverschulden vorliegt."

Begründung
- Schutz der Einsatzfähigkeit
- Verhältnismäßigkeit der Sanktion
- Vermeidung von Fehlanreizen (z. B. Verzicht auf Einsätze)

Zu § 32b (1a) Flugverfahren

Die vorgesehene stärkere Standardisierung sowie öffentliche Diskussion von Flugverfahren kann mittelbare Auswirkungen auf den Luftrettungsdienst entfalten, insbesondere im Hinblick auf lärmsensible Standorte und einen hieraus entstehenden politischen oder operativen Anpassungsdruck.

Aus Sicht der Luftrettung ist dabei zu berücksichtigen, dass HEMS-Einsätze regelmäßig an wechselnden, lageabhängigen und nicht planbaren Einsatzorten stattfinden. Anders als im Linien- oder Regelbetrieb können An- und Abflugverfahren daher nicht in vergleichbarer Weise standardisiert werden. Die Durchführung von Luftrettungseinsätzen erfordert vielmehr ein hohes Maß an operativer Flexibilität, um den jeweiligen Einsatzbedingungen, der Gefahrenlage sowie den örtlichen Gegebenheiten gerecht zu werden.

Eine zu weitgehende Standardisierung oder mittelbare Einschränkung operationeller Handlungsspielräume könnte die Durchführung zeitkritischer Rettungseinsätze beeinträchtigen und sollte daher im weiteren Gesetzgebungsverfahren entsprechend berücksichtigt werden.

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

E-Mail: 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.