Stellungnahme

der DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige GmbH zu den Gesetzgebungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr:

Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Bundesratsdrucksache 331/26, vom 29.05.2026)

&

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (Referentenentwurf vom 08.05.2026)

Stand: 5. Juni 2026

Vorbemerkung:

Sowohl der Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) als auch der Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich enthalten Änderungen des für die zivile Luftrettung besonders relevanten § 25 LuftVG. Da beide Vorhaben denselben Regelungsbereich betreffen, nimmt die DRF Luftrettung im Rahmen dieser Stellungnahme zu beiden Änderungsvorschlägen Stellung.

Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb des Entwurfs der Bundesregierung zur 17. Änderung des LuftVG

Die DRF Luftrettung begrüßt ausdrücklich die Aufnahme der Formulierung *„des zivilen Luftrettungsdienstes“* in die Ausnahmetatbestände des § 25 Absatz 2 LuftVG.

Die vorgeschlagene Ergänzung trägt den praktischen Erfordernissen der Luftrettung in Deutschland Rechnung und schafft eine rechtssichere Grundlage für die Durchführung luftrettungsdienstlicher Aufgaben. Gleichzeitig werden bestehende Verwaltungsverfahren vereinfacht und sowohl die Luftrettungsbetreiber als auch die zuständigen Behörden von vermeidbarem bürokratischem Aufwand entlastet.

Zu Artikel 14 Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe bbb des Entwurfes eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Die dort vorgeschlagene Formulierung „von medizinischen Flügen“ wird aus Sicht der DRF Luftrettung den tatsächlichen Anforderungen der Luftrettung nicht vollständig gerecht.

Die im Entwurf zur 17. Änderung des Luftverkehrsgesetzes verwendete Formulierung „des zivilen Luftrettungsdienstes“ ist daher vorzugswürdig und sollte in die endgültige gesetzliche Regelung übernommen werden.

Begründung:

Die zivilen Luftrettungsorganisationen in Deutschland – ADAC Luftrettung, DRF Luftrettung, Johanniter Luftrettung sowie die vom Bund betriebenen Zivilschutzhubschrauber – führten im Jahr 2025 insgesamt mehr als 100.000 Einsätze zur notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung durch.

Für Primäreinsätze greift bereits heute die Ausnahme für Außenlandungen an den Einsatzstellen da eine „bei Gefahr für Leib und Leben“ der Patientinnen und Patienten auf Grund der Alarmierung vorliegt.

Landungen an Krankenhäusern finden in der Regel an nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplätzen oder Public Interest Sites statt. Dies ist sowohl beim Patiententransport im Primäreinsatzfall, aber auch besonders für sog. Sekundäreinsätze, also dringlichen intensivmedizinischen Verlegungsflügen zwischen Krankenhäusern relevant.

Die derzeitige Rechtslage berücksichtigt aber nicht ausreichend Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft der Luftrettung. Hierzu zählen beispielsweise Außenlandungen zum Betanken außerhalb der Betriebszeiten von Flugplätzen oder Trainings- und Übungsflüge, die für einen sicheren und qualitativ hochwertigen Betrieb unverzichtbar und gem. Anhang V SPA.HEMS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Europäischen Kommission vorgeschrieben sind.

Aus diesem Grund müssen die Betreiber ziviler Luftrettungsdienste bislang regelmäßig – häufig im Abstand von zwei Jahren – Ausnahmegenehmigungen für Außenlandungen bei den zuständigen Landesluftfahrtbehörden beantragen und in regelmäßigen Abständen diesen getätigte Außenlandungen melden. Dies verursacht auf Seiten der Betreiber und der Verwaltung einen erheblichen personellen, finanziellen und bürokratischen Aufwand. Zudem besteht keine bundesweit einheitliche Verwaltungspraxis.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die DRF Luftrettung ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung, den Verwaltungsaufwand für die Luftrettung spürbar zu reduzieren und gleichzeitig mehr Rechtsklarheit zu schaffen

Der Such- und Rettungsdienst (SAR-Dienst) der Bundeswehr dient der Suche nach verunglückten zivilen und militärischen Luftfahrzeugen sowie der Rettung ihrer Insassen. Er unterscheidet sich damit in seiner Aufgabenstellung von der zivilen Luftrettung. Beide vorliegenden Gesetzentwürfe nennen den SAR-Dienst ausdrücklich. Bemerkenswert ist dabei, dass nicht einzelne Einsatzarten des SAR-Dienstes, sondern die Tätigkeit des Dienstes insgesamt erfasst wird.

Eine vergleichbare Regelung erscheint auch für die zivile Luftrettung sachgerecht. Die Formulierung „medizinische Flüge“ könnte demgegenüber eng ausgelegt werden und lediglich Flüge mit Patientinnen und Patienten an Bord beziehungsweise Flüge zu Einsatz- oder Klinikstandorten erfassen. Flüge zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft wären hiervon möglicherweise nicht umfasst.

Die DRF Luftrettung spricht sich daher für die Übernahme der folgenden Formulierung aus dem Entwurf zur 17. Änderung des Luftverkehrsgesetzes aus:

> ***„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, oder“***

Für die Gesetzesbegründung sollte zudem klargestellt werden, dass sich der Begriff des zivilen Luftrettungsdienstes an den europäischen Vorgaben orientiert. Maßgeblich ist hierbei die Definition des Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) nach Anhang V SPA.HEMS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Europäischen Kommission.

Dadurch wäre sichergestellt, dass nicht nur Starts, Flüge und Landungen im Rahmen konkreter medizinischer Einsätze, sondern auch solche zur Aufrechterhaltung eines sicheren und jederzeit einsatzbereiten zivilen Luftrettungsbetriebes – beispielsweise für Betankungs-, Überführungs- oder Trainingsflüge – von der gesetzlichen Regelung erfasst werden.

Darüber hinaus sollte der Bundesgesetzgeber in der Begründung deutlich hervorheben, dass der Wegfall der regelmäßigen Beantragung von Ausnahmegenehmigungen nach § 25 LuftVG folgerichtig auch den Verzicht auf monatliche oder sonstige regelmäßige Meldepflichten gegenüber den Landesluftfahrtbehörden umfasst. Nur so kann das wichtige Ziel des Bürokratieabbaus vollständig erreicht werden. Die Entlastung von Dokumentations- und Berichtspflichten reduziert den Personal-, Dokumentations- und Verwaltungsaufwand bei Luftrettungsorganisationen und Behörden gleichermaßen und führt somit zur konsequenten Umsetzung des angestrebten Bürokratieabbaus.

Fazit:

Die vorgeschlagene Ergänzung der zivilen Luftrettung in die Ausnahmen des § 25 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG schafft Rechtsklarheit, reduziert unnötige Bürokratie und stärkt die Effizienz der Luftrettung, ohne dabei Abstriche bei Sicherheit oder Qualität der Versorgung zu machen.

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
partnermanagement@drf-luftrettung.de
www.drf-luftrettung.de

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