

Positionierung

der DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige GmbH
anlässlich der Beratung des Verkehrsausschusses des
Deutschen Bundestages am 7. Oktober 2026 zum

**Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur
Änderung des Luftverkehrsgesetzes
(BT-DRS 21/7403)**

sowie zum

**Entwurfs eines Gesetzes zum Bürokratierück-
bau im Verkehrsbereich
(BR-DRS 465/26)**

Stand: 6. Oktober 2026

Auf einen Blick: Rechtsklarheit schaffen, Bürokratie abbauen, Einsatzbereitschaft der zivilen Luftrettung sichern

Die bisher gültige Rechtslage im § 25 LuftVG bildet die Einsatzrealität der modernen Luftrettung Deutschlands mit dem Verweis auf Situationen akuter Gefahr für Leib oder Leben inzwischen nur noch unvollständig ab und führt zu unnötigem bürokratischem Aufwand.

Die DRF Luftrettung begrüßt daher die in den Entwürfen zur 17. Änderung des Luftverkehrsgesetzes und des Bürokratierückbaugesetzes im Verkehrsbereich vorgesehene ausdrückliche Anerkennung des zivilen Luftrettungsdienstes.

Kernanliegen: Beide Gesetzgebungsvorhaben konsistent mit einheitlichen Begrifflichkeiten ausgestalten, unnötige Verwaltungsverfahren vermeiden und die Einsatzbereitschaft der zivilen Luftrettung rechtssicher im LuftVG verankern.

1. Zivile Luftrettung in § 25 LuftVG ausdrücklich benennen

Die Aufnahme des „zivilen Luftrettungsdienstes“ 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, überwiegend militärische Auslegung des Begriffs „Such- und Rettungsdienst“ entstehen.

Empfehlung: Die ausdrückliche Nennung des **zivilen Luftrettungsdienstes** in § 25 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 LuftVG

2. 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“

3. Die gesamte notwendige Einsatzkette berücksichtigen

Luftrettung endet nicht mit der Übergabe einer Patientin oder eines Patienten. Notwendige Betankungen, Rückflüge zur Einsatzbasis und Überstellungen von Ersatzhubschraubern sichern die Verfügbarkeit für den nächsten Einsatz. Diese Flüge finden bereits heute auf Grundlage entsprechender Genehmigungen statt; ihre gesetzliche Erfassung reduziert den Verwaltungsaufwand.

Empfehlung: In der Gesetzesbegründung ausdrücklich klarstellen, dass die unmittelbar erforderlichen Flüge zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft vom Ausnahmetatbestand erfasst sind.

4. Die Entlastung in § 22 LuftVG unterstützen und Begriffe vereinheitlichen

Die vorgesehene Befreiung von Anzeige- und Erlaubnispflichten unter den gesetzlichen Voraussetzungen wird begrüßt. Die Formulierung „medizinische Flüge“ ist jedoch weniger zielgerichtet als die ausdrückliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes.

Empfehlung: In § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 zusätzlich **„des zivilen Luftrettungsdienstes“** aufnehmen.

Vorbemerkung

Die DRF Luftrettung ist in zwölf Bundesländern tätig und leistet jährlich rund 36.000 Einsätze. Seit ihrer Gründung im Jahr 1972 wurden mehr als 1,1 Millionen Einsätze zur Versorgung von Menschen in akuter medizinischer Not durchgeführt. Die Bundesregierung selbst hat die Luftrettung gegenüber der DRF Luftrettung als „unverzichtbare, lebensrettende Säule des Rettungsdienstes“ bezeichnet und betont, dass ihre medizinische Einsatzbereitschaft auch künftig gewährleistet bleiben muss. Dieser Einschätzung schließt sich die DRF Luftrettung ausdrücklich an. Die gemeinnützigen deutschen Luftrettungsorganisationen gewährleisten insbesondere:

- die **schnelle Zuführung eines Notarztes** an die Einsatzstelle,
- die **Bereitstellung hochqualifizierter präklinischer Kompetenz** und zusätzlicher **Spezialausrüstung** (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 hin-weg – ohne dabei bodengebundene Rettungsmittel langfristig zu binden.

Die Luftrettung ist damit ein unverzichtbarer Bestandteil einer flächendeckenden, qualitativ hochwertigen und verlässlichen Gesundheitsversorgung. Im Jahr 2025 führten die insgesamt 85 Rettungshubschrauber 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 Bundesregierung misst Hubschraubern in ihrer neuen Luftfahrtstrategie ausdrücklich eine zentrale Bedeutung bei. Sie bezeichnet diese als unverzichtbar für Rettungsdienste, Polizei, Katastrophenschutz und weitere Aufgaben der öffentlichen Gefahrenabwehr. Umso wichtiger ist es, dass das Luftverkehrsrecht die Erfüllung dieser Aufgaben rechtssicher und effizient ermöglicht und nicht durch zusätzliche Genehmigungserfordernisse und bürokratische Belastungen erschwert.

Mit dem Entwurf eines 17. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes trägt die Bundesregierung dieser Entwicklung Rechnung. Die erstmalige ausdrückliche Nennung des zivilen Luftrettungsdienstes in § 25 LuftVG stellt dessen besondere öffentliche Aufgabe rechtlich klar und dient der Beseitigung bestehender Rechtsunsicherheiten. Zugleich ist die geplante Änderung geeignet, unnötige Bürokratie abzubauen und die effiziente Erfüllung des Rettungsauftrags zu unterstützen.

17. Änderung LuftVG: Die ausdrückliche Anerkennung der zivilen Luftrettung in § 25 LuftVG ist ein wichtiger Fortschritt

Die DRF Luftrettung unterstützt die im Gesetzentwurf 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.

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 der „zivilen Luftrettung“. Sie beschreibt einen weiten Verwendungszweck, lässt den besonderen öffentlichen Rettungs- und Versorgungsauftrag im Gesetzestext jedoch weniger deutlich erkennen.

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.

Nach einem nächtlichen Intensivtransport kann beispielsweise eine Betankung auf einem Flugplatz außerhalb dessen Betriebsstunden erforderlich sein. Fällt ein Hubschrauber aufgrund eines technischen Defekts aus, muss eine Ersatzmaschine an den betroffenen Luftrettungsstandort überstellt werden können. Auch Rückflüge zur Einsatzbasis dienen der Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft.

Nach 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. 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 betreffenden Flüge bereits heute auf Grundlage entsprechender Genehmigungen stattfinden. Ihre ausdrückliche gesetzliche Erfassung führt insoweit nicht zu zusätzlichen Flugbewegungen oder den damit verbundenen Belastungen, sondern reduziert den bislang erforderlichen Verwaltungsaufwand.

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 umfassen.

17. Änderung LuftVG: Den Ausnahmetatbestand aus § 25 LuftVG mit der neuen Verbotsregelung sinnvoll verknüpfen

Der Gesetzentwurf 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.

Vor diesem Hintergrund sollte der einleitende Satzteil von § 25 Absatz 2 Satz 1 LuftVG nicht lediglich bestimmen, dass es einer Erlaubnis und Zustimmung nicht bedarf.

Vielmehr sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass auch das Verbot nach Absatz 1 Satz 3 in den gesetzlichen Ausnahmefällen nicht gilt. Dies betrifft insbesondere den neuen Ausnahmetatbestand für den zivilen Luftrettungsdienst in Absatz 2 Satz 1 Nummer 3.

Anderenfalls verbleibt aus unserer Sicht ein vermeidbarer Auslegungsspielraum zwischen der neu gefassten Verbotsnorm und dem ausdrücklich zu begrüßenden Ausnahmetatbestand. Dadurch könnte der mit der Neuregelung verfolgte Zweck beeinträchtigt werden. Die beabsichtigte Entlastung der zivilen Luftrettung sollte deshalb im Gesetzeswortlaut eindeutig abgesichert werden.

Wir regen folgende Konkretisierung des den einleitenden Satzteil von § 25 Absatz 2 Satz 1 LuftVG an:

„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 Verwaltungspraxis eingeschränkt wird.

Bürokratierückbaugesetz im Verkehrsbereich: Die Entlastung in § 22 LuftVG wird begrüßt, soweit eine einheitliche Formulierung beschlossen wird

Die DRF Luftrettung begrüßt ebenfalls die im Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich 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.

Folgende Formulierung schlagen wir zur Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten für den neugefasst § 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.

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.