

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

■ Mitglied des Deutschen Bundestages  
■  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

## 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 Abgaben-  
ordnung vom 16. März 1976.

HR München, Band 88, Nr. 7637 Ge-  
richtsstand München

Spendenkonto:  
Bayerische Landesbank München  
IBAN: DE90 7005 0000 0003 0579 74  
BIC: BYLADEMM

Weßling, 06. Mai 2026

## GKV-Beitragssatzstabilisierungsgesetz: Existenz der Luftrettung in Deutschland gefährdet

■

der von der Bundesregierung beschlossene Entwurf eines Gesetzes zur Stabilisierung der Beitragssätze in der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV-Beitragssatzstabilisierungsgesetz) gibt aus Sicht der Luftrettung Anlass zu großer Sorge. Die vorgesehenen Regelungen gefährden in ihrer jetzigen Form unmittelbar die Funktionsfähigkeit der Luftrettung in Deutschland – und damit einen zentralen Bestandteil der notfallmedizinischen Versorgung, insbesondere im ländlichen Raum.

**Der Kern des Problems ist einfach und gravierend:** Die im Gesetzentwurf vorgesehene starre Begrenzung der Vergütungssteigerungen auf die Grundlohnrate sowie die zusätzliche Absenkung dieser Obergrenze in den Jahren 2027 bis 2029 führen dazu, dass die Kosten der Luftrettung dauerhaft nicht mehr refinanziert werden können. Die tatsächlichen Kostenentwicklungen – etwa bei hochqualifiziertem Personal, Luftfahrzeugen, Wartung, Energie und Vorhalteinfrastruktur – liegen bereits heute systematisch oberhalb dieser Grenze und werden dies absehbar auch künftig tun.

Die Luftrettung ist keine beliebig skalierbare Leistung. Sie ist ein hochregulierter, sicherheitskritischer und permanent vorzuhaltender Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Hubschrauber können nicht „wirtschaftlicher ausgelastet“ oder kurzfristig angepasst werden; sie müssen einsatzbereit vorgehalten werden – unabhängig von der tatsächlichen Einsatzhäufigkeit. Investitionen in Luftfahrzeuge erfolgen über Zeiträume von bis zu zwanzig Jahren. Einsparungen lassen sich hier nicht kurzfristig realisieren, ohne die Einsatzfähigkeit zu gefährden.

**Die Konsequenzen der gesetzlichen Regelung wären konkret und absehbar:**

Wenn Vergütungen dauerhaft hinter den realen Kosten zurückbleiben, geraten bestehende Luftrettungsstationen wirtschaftlich unter Druck. Mittelfristig müssten Stationen Leistungen einschränken oder den Betrieb einstellen. Dies träfe insbesondere ländliche und strukturschwache Regionen – genau dort, wo die Luftrettung häufig den entscheidenden Unterschied zwischen Leben und Tod ausmacht.

**Besonders widersprüchlich ist dabei, dass die Luftrettung zugleich vor zentralen Aufgaben steht:** Die Krankenhaus- und Notfallreform und die zunehmende Zentralisierung stationärer Strukturen verlängern die Transportwege für Notfallpatientinnen und -patienten. Der Bedarf an schnellen Primär- und Sekundärtransporten aus der Luft wird steigen – nicht sinken. Die Luftrettung soll künftig mehr leisten, während ihre Finanzierung gleichzeitig begrenzt wird. Diese beiden Entwicklungen stehen in offenem Widerspruch zueinander.

**Hinzu kommt ein strukturelles Problem, das der Gesetzentwurf nicht adressiert:** Medizinische Indikation, rettungsdienstliche Beauftragung durch die Länder und Finanzierung durch die GKV sind heute voneinander entkoppelt. Die Krankenkassen tragen die Kosten, ohne den Einsatzbedarf steuern zu können. Der Gesetzentwurf greift ausschließlich in die Finanzierungsebene ein und verstärkt diesen Systembruch weiter, anstatt ihn aufzulösen.

Als gemeinnützige Organisation verfügt die ADAC Luftrettung über keine Gewinnmargen oder Investoren, die kurzfristige Finanzierungslücken ausgleichen könnten. Schon heute sind wir auf Spenden angewiesen, um unsere lebensrettende Arbeit aufrechtzuerhalten. Eine pauschale Vergütungsdeckelung trifft daher unmittelbar die operative Substanz der Luftrettung.

**Zusammengefasst bedeutet dies:** Wir bitten Sie daher nachdrücklich, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren dafür einzusetzen, die besondere Situation der medizinischen Notfallrettung – und damit auch der Luftrettung – im Gesetz angemessen zu berücksichtigen. Hierfür halten wir es für sachgerecht, im § 133 SGB V einen ausdrücklichen Ausnahmetatbestand aufzunehmen, der eine vom starren Grundlohndeckel abweichende Vergütungsentwicklungerlaubt. Konkret schlagen wir vor, § 133 SGB V um folgenden Absatz zu ergänzen:

*„(2a) Für Vereinbarungen über die Vergütung von Leistungen der medizinischen Notfallrettung können die Vertragspartner abweichend von § 71 Absatz 2 und 3 eine darüber hinausgehende Veränderung der Vergütung vereinbaren.“*

Diese Anpassung ist zwingend geboten, da der aktuelle Gesetzentwurf dem bisherigen Kernprinzip der Rettungsdienstfinanzierung fundamental widerspricht. Nach ständiger Rechtsprechung zur wirtschaftlichen Betriebsführung im Rahmen des § 133 SGB V muss die Vergütung so bemessen sein, dass ein leistungsfähiger Rettungsdienst seine notwendigen Kosten decken kann.

Eine starre Bindung an die Grundlohnrate hebt diese Logik aus, da sie die Refinanzierung realer, unabweisbarer Kostensteigerungen rechtlich unmöglich macht – etwa bei Kerosin. Die Kerosinkosten sind seit Beginn des Iran-Krieges um 60 Prozent gestiegen. Mit dem derzeitigen Gesetzesentwurf hätten wir keine Chance, diese hohen Kosten kurzfristig aufzufangen und gegenzufinanzieren.

Auch bei Wartung, Infrastruktur und hochqualifiziertem Personal werden nicht refinanzierbare Kosten generiert. Damit wird das Prinzip der Kostendeckung bei wirtschaftlicher Haushaltsführung zugunsten einer rein budgetgetriebenen Mangelverwaltung aufgegeben, was die operative Substanz der Luftrettung unmittelbar gefährdet.

Mit freundlichen Grüßen

A blue ink signature is written over a large black rectangular redaction box.

Vorsitzender der Geschäftsführung

Anlagen:

- Gemeinsame Presseerklärung von ADAC Luftrettung, DRF Luftrettung und Johanniter Luftrettung
- Stellungnahme der ADAC Luftrettung gGmbH zum Entwurf der Bundesregierung für ein GKV-Beitragssatzstabilisierungsgesetz