BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 21/1792**
Landtag 18.05.2026
21. Wahlperiode

Antrag der Fraktion der FDP

Standortkosten runter, Flughafen stärken – Bremens Anschluss an die Welt sichern

Die angekündigte Einstellung der Flugverbindung Bremen - Frankfurt zum 1. Juli 2026 ist ein ernstes Warnsignal für den Luftverkehrsstandort Bremen. Die Entscheidung der Lufthansa ist dabei zunächst eine betriebswirtschaftliche Entscheidung eines Unternehmens in einem schwierigen Marktumfeld. Aufgabe der Politik ist es nicht, unternehmerische Einzelentscheidungen zu ersetzen. Aufgabe der Politik ist es aber sehr wohl, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass verlässliche Mobilität, wirtschaftliche Erreichbarkeit und faire Wettbewerbsbedingungen möglich bleiben.

Diese Entscheidung fällt nicht vom Himmel. Sie ist Ausdruck eines strukturellen Problems: Deutschland ist im europäischen Luftverkehr zum Hochkostenstandort geworden. Während Europa sein Vor-Corona-Niveau längst übertroffen hat, bleibt Deutschland zurück. Hohe Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren, Flugsicherungskosten und weitere staatlich veranlasste Belastungen schwächen besonders kurze Zubringerverbindungen zu internationalen Drehkreuzen. Genau davor haben wir als FDP-Fraktion bereits mit unserem Antrag vom Oktober 2025 gewarnt und Vorschläge gemacht, den Luftverkehrsstandort Bremen zu stärken und die Flugverbindungen zu sichern. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Jetzt ist eingetreten, wovor wir gewarnt hatten. Wer die Standortkostenfrage ignoriert, gefährdet am Ende konkrete Verbindungen.

Hinzu kommt, dass Standortkosten nicht allein auf Bundesebene entstehen. Auch die vom Flughafen erhobenen und durch die zuständige Landesbehörde geprüften und genehmigten Flughafenentgelte prägen die Wirtschaftlichkeit einzelner Verbindungen ab Bremen. Wenn Entgeltstrukturen dezentrale touristische Point-to-Point-Verkehre stärker begünstigen als für den Wirtschaftsstandort zentrale Hub-Anbindungen, entsteht ein falscher politischer Anreiz. Bremen darf nicht einerseits über den Verlust innerdeutscher Drehkreuzverbindungen klagen und andererseits Rahmenbedingungen dulden, die genau diese Verbindungen im Wettbewerb zusätzlich belasten.

Für Bremen ist diese Entwicklung besonders gefährlich. Der Flughafen Bremen ist kein beliebiger Regionalflughafen, sondern Teil der wirtschaftlichen Infrastruktur eines außenhandelsorientierten Landes. Bremen und Bremerhaven leben von internationaler Arbeitsteilung, maritimer Wirtschaft, Häfen, Logistik, Luft- und Raumfahrt, Wissenschaft, Tourismus und mittelständischer Industrie. Gerade für Geschäftsreisende, Seeleute, Forschungskooperationen und internationale Kundenbeziehungen sind verlässliche Drehkreuzanbindungen von erheblicher Bedeutung.

Gleichzeitig wird die Debatte auf Bundesebene weiterhin ideologisch geführt. Während inzwischen auch die Bundesregierung Entlastungen bei der Luftverkehrsteuer fordert, lehnt Die Linke solche Schritte grundsätzlich ab und spricht von einem „Kerosinrabatt“. Diese Haltung verkennt die Realität eines Wirtschaftsstandortes wie Bremen. Wer Luftverkehr pauschal unter Verdacht stellt, reduziert nicht abstrakte Emissionen, sondern gefährdet Erreichbarkeit, Arbeitsplätze, Unternehmen und Wertschöpfung.

Bremen braucht deshalb keine Symbolpolitik gegen das Fliegen, sondern eine realistische Standortpolitik für moderne, effiziente und klimafreundlichere Luftverkehrsanbindungen. Dazu gehört auch, die Rolle des Flughafens Bremen im Nordwesten weiterzuentwickeln: nicht als großspuriges Luftverkehrsdrehkreuz, sondern als verlässlicher, gut angebundener Wirtschaftsflughafen mit starken Hub-Verbindungen, effizientem Streckenmarketing, leistungsfähiger General Aviation und sinnvoller Einbindung in Luftfracht- und Speziallogistikketten.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) erkennt an:

1. Der Flughafen Bremen ist ein zentraler Bestandteil der wirtschaftlichen Infrastruktur des Landes Bremen und von erheblicher Bedeutung für die internationale Erreichbarkeit, die maritime Wirtschaft, die Häfen, die Luft- und Raumfahrtindustrie, Wissenschaft, Tourismus, Mittelstand sowie die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger;

2. die Rücknahme einer Steuererhöhung ist keine Subvention, sondern eine Entlastung von staatlich veranlassten Standortkosten;

3. für Bremen sind verlässliche Hub-Anbindungen nicht nur eine Frage des Passagierkomforts, sondern ein erheblicher Standortfaktor für Unternehmen, Forschung, Häfen, maritime Wirtschaft, Luft- und Raumfahrt, Tourismus und internationale Kundenbeziehungen.

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. unverzüglich gemeinsam mit Airlines, Flughafen Bremen, Handelskammer, luftverkehrsrelevanten Verbänden, maritimer Wirtschaft, Luft- und Raumfahrtindustrie, Tourismus, Wissenschaft und

Hafenwirtschaft einen Bremer Luftverkehrs- und Konnektivitätsgipfel einzuberufen mit dem Ziel, ein konkretes Maßnahmenpaket zur Sicherung und Verbesserung der Luftverkehrsanbindung Bremens vorzubereiten und dabei

a) die Folgen der angekündigten Umstellung der Verbindung Bremen–Frankfurt auf Lufthansa Express Rail für Frequenzen, Tagesrandverbindungen, Reisezeiten, internationale Anschlussqualität, Geschäftsreisende, Seeleute und den Wirtschaftsstandort Bremen zu analysieren,

b) die politischen und standortbezogenen Rahmenbedingungen zu benennen, die verbessert werden müssen, um verlässliche Konnektivität und wirtschaftlich tragfähige Flugverbindungen ab Bremen dauerhaft zu sichern,

c) eine zukunftsgerichtete Strecken- und Luftverkehrsstrategie für Bremen und den Nordwesten zu erarbeiten, die konkrete Zielverbindungen, Nachfragepotenziale und Beiträge der regionalen Wirtschaft benennt,

2. über den Bundesrat und gegenüber der Bundesregierung auf eine sofortige und wirksame Entlastung des Luftverkehrsstandortes Deutschland hinzuwirken, insbesondere durch

a) vollständige Rücknahme der zum 1. Mai 2024 erfolgten Erhöhung der Luftverkehrsteuer sowie Prüfung weiterer struktureller Entlastungen,

b) ein Moratorium weiterer staatlicher Kostensteigerungen,

c) eine strukturelle Senkung der Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren,

d) eine stärkere Bundesfinanzierung hoheitlicher Sicherheitsaufgaben,

3. im Rahmen des geltenden Rechts landesseitige Beiträge zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Bremen im europäischen Vergleich zu leisten und durch effizientere Kostenstrukturen Spielräume für wettbewerbsfähige Entgelte zu schaffen, ohne die wirtschaftliche Stabilität des Flughafens zu gefährden, insbesondere durch

a) die Hebung von Effizienzpotenzialen bei Betriebs-, Verwaltungs-, Energie-, Beschaffungs- und Abfertigungsprozessen,

b) eine transparente, kostenorientierte und im europäischen Vergleich wettbewerbsfähige Überprüfung und Neustrukturierung

der Entgeltordnung, insbesondere mit Blick darauf, ob bestehende Entgelt- und Anreizmechanismen zentrale Hub-Anbindungen und innerdeutsche Zubringerverkehre gegenüber dezentralen Point-to-Point-Verbindungen benachteiligen,

c) beihilferechtskonforme, diskriminierungsfreie und standortpolitisch zielgenaue Anreizsysteme für neue Strecken, zusätzliche Frequenzen und für die Sicherung wirtschaftlich bedeutsamer Hub-Anbindungen,

d) die Prüfung, wie die Genehmigungspraxis der Flughafenentgelte künftig stärker an den Zielen Konnektivität, Wirtschaftsstandort, internationale Erreichbarkeit und faire Wettbewerbsbedingungen ausgerichtet werden kann,

e) schnellere Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse für Investitionen, Streckenentwicklung, Infrastrukturmaßnahmen und betriebliche Optimierungen,

4. zu prüfen, in welcher Form Bremen als „Nordwest-Gateway Luftverkehr“ profiliert werden kann, ohne unrealistische Hub-Erwartungen zu wecken; dabei sollen insbesondere Passagierverkehr, General Aviation, Road-Feeder-Luftfracht, Speziallogistik, zeitkritische maritime und industrielle Ersatzteile sowie luft- und raumfahrtbezogene Lieferketten betrachtet werden,

5. der staatlichen Deputation für Wirtschaft und Häfen und der Bürgerschaft regelmäßig über Gespräche mit Luftfahrtunternehmen und Bund sowie anschließend quartalsweise der staatlichen Deputation für Wirtschaft und Häfen über Frequenzen, Sitzplatzkapazitäten, Umsteigerqualität, Standortkosten, Streckenakquise und Luftfrachtpotenziale zu berichten.

Thore Schäck und Fraktion der FDP