BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 21/1807**
Landtag 20.05.2026
21. Wahlperiode

Antrag der Fraktion der CDU

Hub-Verbindung Bremen-Frankfurt erhalten – Flughafen Bremen stärken – internationale Anbindung sicherstellen

Der Bremer Flughafen ist für Unternehmen, Wissenschaftseinrichtungen und den Tourismus in „Bremen und umzu“ ein unverzichtbarer Standortfaktor. Rund 30 000 Arbeitsplätze, eine Bruttowertschöpfung von rund 2,3 Milliarden Euro und ein Steueraufkommen von knapp 600 Millionen Euro hängen von ihm ab. Damit ist der Flughafen für rund 8 Prozent der Gesamtbeschäftigung und knapp 9 Prozent der Bruttowertschöpfung in der Stadtgemeinde Bremen verantwortlich. Der Flughafen Bremen ist dabei in hohem Maße von Linienverbindungen zu Drehkreuzen, insbesondere von Airlines der Lufthansa Group, abhängig.

Am 9. Mai 2026 gab die Lufthansa Group bekannt, die Strecke Bremen-Frankfurt sowie weitere innerdeutsche Hub-Verbindungen zum 1. Juli dieses Jahres einstellen zu wollen. Dieses Hub-Verbindung besteht seit mehr als 70 Jahren und ist mit derzeit rund 35 wöchentlichen Abflügen und mehr als 5 000 Passagieren pro Woche (Hin- und Rückflüge) ein Eckpfeiler der wirtschaftlichen Anbindung Bremens an die Welt. Bremen und die gesamte Nordwestregion verlieren damit den wichtigsten Zugang zum internationalen Luftverkehr. Viele internationale Destinationen sind über andere Drehkreuze nicht oder nur eingeschränkt erreichbar. Durch die Einstellung der Verbindung sind viele Geschäftsreisen von Bremen aus oder nach Bremen nicht mehr innerhalb eines Tages möglich (Hin- und Rückflug am gleichen Tag) – das ist ein großer Wettbewerbsnachteil. Für die außenhandelsorientierte bremische Wirtschaft sowie die bremische Wissenschaftslandschaft ist die Einstellung der Verbindung Bremen-Frankfurt daher ein schwerer Schlag, den es nach Möglichkeit abzuwenden gilt. Dies gilt in noch höherem Maße für den Flughafen selbst, der sich seit Jahren in einem Sanierungsverfahren befindet und der ohne diese Verbindung etwa ein Fünftel seines Passagieraufkommens und damit massiv an Rentabilität und Bedeutung verlieren würde.

Nach Angaben der Lufthansa ist die Strecke wirtschaftlich nicht mehr tragfähig. Als Gründe werden unter anderem die erheblich gestiegenen Standortkosten in Deutschland und Bremen, ein gesunkener

Netzdeckungsbeitrag, der Wegfall von Flugkapazitäten, Arbeitskämpfe, stark gestiegene Kerosinpreise und geopolitische Unsicherheiten genannt. Für die Verbindung Bremen-Frankfurt ergibt sich nach Angaben der Lufthansa unter dem Strich ein jährliches Defizit im zweistelligen Millionenbereich. Unabhängig davon, wie man diese Argumente wertet und gewichtet, ist es ein Faktum, dass sich seit 2019 die Steuern und Gebühren im Luftverkehr in Deutschland und Bremen nahezu verdoppelt haben. Neben den direkt an den Flughafen abzuführenden Lande-, Start- und Passagierentgelten sowie einer PRM-/Assistenz-Umlage zur Betreuung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität fallen darunter auch die Kosten für hoheitliche Leistungen, wie die an die Bundespolizei abzuführende Luftsicherheitsgebühr, die Gebühren für die Deutsche Flugsicherung, ein Sicherheitsentgelt zur Finanzierung der Kontrollen von Personal und Waren sowie die an den Zoll anzuführende Luftverkehrssteuer. Diese Kosten, die die Fluggesellschaften in der Regel auf den Ticketpreis umlegen, addieren sich zu einem immer größeren Kostenblock, der deutsche Flughäfen im EU-weiten Wettbewerb stark benachteiligt.

Die zum 1. Juli 2026 geplante Rücknahme der am 1. Mai 2026 erfolgten Erhöhung der Luftverkehrsteuer – ein diesbezüglicher Gesetzentwurf der Bundesregierung befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren – ist vor diesem Hintergrund ein Schritt in die richtige Richtung, reicht jedoch nicht aus. Als die Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 eingeführt wurde, war die wirtschaftliche Lage der Luftverkehrsbranche nicht mit der heutigen Situation vergleichbar. Unter anderem die Folgen der Coronapandemie waren damals nicht vorhersehbar. Daher gehört diese Steuer ebenso auf den Prüfstand wie die Höhe und der Anpassungsmechanismus bei den anderen staatlichen Gebühren und Entgelten. Ziel muss es sein, dass Deutschland nicht mehr die höchsten staatlichen Standortkosten im europäischen Luftverkehr hat. Über all diese Punkte muss auf Bundesebene entschieden werden; der Senat muss sich auf Bundesebene dafür einsetzen.

Doch auch der Flughafen Bremen als städtischer Beteiligungsbetrieb verfügt über Möglichkeiten, über seine Entgeltordnung Einfluss auf Entscheidungen der Airlines zu nehmen. Aktuell sieht die von der Luftfahrtbehörde Bremen genehmigte Entgeltordnung Rabatte bei den Lande-, Start- und Passagierentgelten für die Sachverhalte „Neue Strecken“, „Volumen“, „Anzahl Strecken“, „Auslastung“, „Zielregion“ und „Entfernung“ vor. Die Lufthansa sieht deutsche Hub-Verbindungen in dieser Konstruktion benachteiligt. Daher muss die Entgeltordnung kurzfristig überprüft und angepasst werden. Denkbar wäre beispielsweise die Einführung von Rabatten für Hub-Verbindungen, Tagesrandflüge und hohe Transferraten oder die Einführung eines „Connectivity Score“, der zum Beispiel die Zahl erreichbarer Umsteigeziele und Interkontinentalanschlüsse, die Hub-Qualität, Umsteigezeiten und die Frequenzdichte honoriert. Möglich sind darüber hinaus Standort- beziehungsweise Marketingkooperation zwischen Stadt, Flughafen,

Wirtschaft und Fluggesellschaften. Denkbar wären zudem ein „Corporate Seat Commitment“, mit dem große Unternehmen aus Bremen und der Region gegenüber der Fluggesellschaft für eine bestimmte Verbindung Mindestabnahmen, Reisevolumina oder Firmenkontingente garantieren.

Für den Fall, dass diese Maßnahmen nicht zum Erfolg führen und die Lufthansa die Verbindung Bremen-Frankfurt tatsächlich einstellt, sollte der Senat mit bremischen Unternehmen und deren Interessenvertretungen einen Plan B ausarbeiten. Dies kann zum Beispiel ein „Corporate Shuttle“- beziehungsweise „Regional Carrier“-Modell sein, bei dem Bremer Unternehmen Nachfrage nach Flugtickets auf einer bestimmten Verbindung bündeln und eine Zweckgesellschaft gründen, die bei externen Airlines (zum Beispiel aus Skandinavien oder dem Baltikum) Kapazitäten dafür chartert. Die Airline operiert die Flüge, in diesem Fall die Verbindung Bremen-Frankfurt, idealerweise mit einem Lufthansa-Codeshare, das heißt mit Integration ins Buchungssystem der Lufthansa mit Anschlussgarantien, Gepäckdurchchecken und IT-Integration.

Es gilt nun, kurzfristig alle beihilferechtlich zulässigen Maßnahmen zu prüfen und entscheidungsreif auszuarbeiten, die dazu beitragen, volkswirtschaftlich wichtige Hub-Verbindungen am Flughafen Bremen nachhaltig zu sichern beziehungsweise zurückzugewinnen.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. intensive Gespräche mit dem Management der Lufthansa Group zu führen, die Voraussetzungen in Erfahrungen zu bringen und – soweit diese im Einflussbereich des Senats liegen und wirksam und praktikabel erscheinen – zu schaffen, damit die Hub-Verbindung Bremen-Frankfurt in ihrer derzeitigen oder in einer angepassten Form erhalten bleibt; dabei muss geprüft werden, welche Maßnahmen nach EU-Beihilferecht je nach konkreter Ausgestaltung zulässig sind;

2. im Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH auf eine Überarbeitung der Entgeltordnung für den Flughafen Bremen zu drängen, die aus volkswirtschaftlicher Sicht wichtige Hub-Verbindungen für die sie bedienenden Fluggesellschaft rentabler macht; insbesondere muss dabei die Einführung beihilferechtlich zulässiger Incentives für Hub-Verbindungen, Tagesrandflüge und hohe Transferraten sowie die Gewährung von Rabatten nach einem „Connectivity Score“ in Erwägung gezogen werden;

3. für wichtige Hub-Verbindungen vom beziehungsweise zum Flughafen Bremen gemeinsam mit relevanten Interessenvertretern aus der bremischen und regionalen Wirtschaft beihilferechtlich zulässige Standort- beziehungsweise Marketingkooperationen zwischen Stadt, Flughafen, Unternehmen und Fluggesellschaft sowie ein „Corporate

Seat Commitment“ gegenüber der Fluggesellschaft auszuarbeiten und in Verhandlungen mit der Lufthansa und gegebenenfalls anderen Fluggesellschaften einzubringen;

4. mit Interessenvertretern aus der bremischen und regionalen Wirtschaft ein „Corporate Shuttle“- beziehungsweise „Regional Carrier“-Modell auszuarbeiten mit dem Ziel, dass die Verbindung Bremen-Frankfurt im Wege eines von der Wirtschaft finanzierten Charter-Modells bedient wird, falls die Lufthansa die Verbindung tatsächlich streicht und keine andere Fluggesellschaft die Verbindung bedienen möchte;

5. sich auf Bundesebene für eine Abschaffung, mindestens aber für eine weitere Absenkung der Luftverkehrsteuer sowie eine Überprüfung und Absenkung aller staatlich verursachten Standortkosten einzusetzen mit dem Ziel, dass deutsche Flughäfen im EU-weiten Wettbewerb nicht mehr benachteiligt werden;

6. ihr spätestens sechs Monate nach Beschlussfassung und danach jährlich über den aktuellen Stand der Gespräche, Entscheidungen und Entwicklungen zu berichten.

Susanne Grobien, Theresa Gröninger, Jens Eckhoff, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU