BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 21/1881**
Landtag (zu Drs. 21/1811)
21. Wahlperiode 30.06.2026

Mitteilung des Senats vom 30. Juni 2026

Was hat der Senat seit Herbst 2025 zur Sicherung der Luftverkehrsanbindung Bremens unternommen?

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 21/1811 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Seit wann lagen dem Senat Hinweise, Erkenntnisse oder Informationen darüber vor, dass die Lufthansa Group die Wirtschaftlichkeit der Verbindung Bremen – Frankfurt oder anderer Hub-Verbindungen ab Bremen überprüft oder infrage stellt, und welche konkreten Hinweise, Gespräche, Schreiben oder sonstigen Erkenntnisse lagen hierzu seit wann vor? (Bitte chronologisch darstellen.)

   Dem Senat lagen bis zum 8. Mai keine eindeutigen Hinweise vor, dass die Lufthansa Group die Verbindung Bremen – Frankfurt infrage stellte. Allerdings wurde im Rahmen des regelmäßigen Augmented Reality (AR)-Monitorings am 27. April 2026 von der Geschäftsführung an ausgewählte Aufsichtsratsmitglieder und Verwaltungsmitarbeitende darüber berichtet, dass gerüchteweise im Konzern Lufthansa darüber gesprochen würde, dass die Stecke Frankfurt – Bremen gestrichen werden könnte. Auf Basis dieser Vermutung hat der Flughafen in der Folge Lufthansa-Mitarbeitende aus den Bereichen Airport Relations, Netzplanung und Politik-Kommunikation kontaktiert. In allen Gesprächen gab es keine Bestätigung dieses Gerüchtes. Noch am 30. April 2026 haben zwei Lufthansa-Kollegen aus den Bereichen Netzplanung und Airport-Relations, die sich mit Mitarbeitenden des Bereiches Commercial am Flughafen Bremen getroffen haben, keine Aussage zu dem Gerücht machen können.

   Auf den regelmäßigen Treffen bei Konferenzen wie der Routes Europe, Routes World oder ITB Berlin, zuletzt Anfang März dieses Jahres, wurden seitens Lufthansa auch auf Nachfrage gegenüber dem Flughafen keine Andeutungen auf Änderungen hinsichtlich der Verbindung Bremen – Frankfurt gemacht.

Am 30. April 2026 gab es dann einen Austausch zwischen dem Lufthansa Bereich „Regulatory Affairs, Infrastructure“ und der Bremer Luftfahrtbehörde. Bei diesem Treffen informierten die Mitarbeitenden des Bereichs „Regulatory Affairs, Infrastructure“ über die Gefahr von Streckenstreichungen in Deutschland, jedoch nicht konkret über die Strecke Bremen – Frankfurt.

Gleichwohl wurde die GF von den anwesenden AR-Mitgliedern und von AR-Vorsitzenden schon am 27. April 2026 beauftragt, zügig Gespräche hochrangiger Landesvertreter:innen mit der Lufthansa inhaltlich vorzubereiten. Dazu ist es durch die Bekanntgabe der Streckenstreichung Bremen – Frankfurt durch Lufthansa nicht mehr gekommen.

Die Lufthansa-Entscheidung zur Einstellung der Strecke Bremen – Frankfurt wurde dem Flughafen offiziell am 7. Mai 2026 im Rahmen eines von der FBG-Geschäftsführung angefragten Videokonferenz mitgeteilt.

Im Kontext der Lufthansa Flugstreichungen wurde der Aufsichtsratsvorsitzende und damit auch die Fachaufsicht des Wirtschaftsressorts am späten Nachmittag des 8. Mai 2026 seitens der Geschäftsführung informiert. Am nächsten Morgen gab es vertiefte Gespräche mit Wirtschaftssenatorin Frau Vogt und Bürgermeister Herr Dr. Bovenschulte, um das weitere Vorgehen zu evaluieren.

Neben Gesprächen mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) wurden durch Bürgermeister Bovenschulte und Senatorin Vogt eine Reihe von Gesprächen mit Bremer Unternehmen geführt. In Folge dieser Gespräche wurde am 11. Mai 2026 ein gemeinsamer Brief an den Lufthansa Vorstand geschickt, in dem darum gebeten wurde, die Entscheidung aufgrund der enormen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Norddeutschland nochmal zu überdenken. Auch der Aufsichtsrat war in Folge der Information im engen Austausch miteinander. Die IHK hat ihrerseits einen Brief an den Lufthansa-Vorstand geschickt. Hier haben alle Akteure aus Politik und Wirtschaft zusammengewirkt.

Der Bürgermeister hat sich in Abstimmung mit dem Wirtschaftsressort am drauffolgenden Montag um ein Gespräch mit dem Lufthansa Vorstand Herrn Spohr bemüht, das dann am Mittwoch, den 13. Mai 2026 stattgefunden hat. Vereinbart wurde, dass gemeinsam nach einer Lösung gesucht werden soll. Hierzu wurden bereits für die Woche ab dem 18. Mai 2026 konkrete Gespräche mit der Lufthansa-Geschäftsführung verabredet.

Am 15. Mai 2026 hat sich die Senatorin für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität gemeinsam mit der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und

Transformation in einem Brief an die Bundesministerin für Wirtschaft und Energie sowie den Bundesminister für Verkehr für den Erhalt der Lufthansa-Flugverbindung Bremen – Frankfurt eingesetzt und beide Ministerien gebeten, gegenüber der Deutschen Lufthansa AG nachdrücklich auf die Bedeutung dieser Verbindung für den Wirtschafts-, Technologie- und Logistikstandort Bremen hinzuwirken. In dem Schreiben wird die zentrale Bedeutung der Strecke für den Wirtschafts-, Technologie- und Logistikstandort Bremen sowie für die gesamte nordwestdeutsche Metropolregion dargelegt - insbesondere für die international ausgerichtete Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, die Automobil- und Zulieferbranche sowie die rund 5 000 Passagierinnen und Passagiere, die die Verbindung Woche für Woche nutzen, um über das Drehkreuz Frankfurt 46 weltweite Ziele zu erreichen.

2. Welche konkreten Gespräche hat der Senat seit dem 1. Oktober 2025 zur Sicherung der Luftverkehrsanbindung Bremens, insbesondere der Hub-Anbindungen und der Verbindung Bremen – Frankfurt, geführt? Bitte jeweils Datum, Teilnehmende, Anlass, wesentliche Inhalte und Ergebnisse darstellen. Dabei wird um eine gesonderte Darstellung der Gespräche gebeten mit:

   a) der Lufthansa Group oder anderen Luftfahrtunternehmen,

   b) der Flughafen Bremen GmbH,

   c) der Bundesregierung oder relevanten Bundesstellen,

   d) der Handelskammer Bremen, Unternehmensverbänden oder anderen relvanten Akteuren.

   Siehe hierzu Antworten zu Frage 1.

3. Welche konkreten Initiativen hat Bremen seit dem 1. Oktober 2025 im Bundesrat, in Fachministerkonferenzen oder gegenüber der Bundesregierung zur Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrsteuer, zur Senkung der Luftsicherheitsgebühren, zur Senkung der Flugsicherungsgebühren oder zur stärkeren Bundesfinanzierung hoheitlicher Sicherheitsaufgaben ergriffen und wie waren hier die Ergebnisse?

   Seit dem 1. Oktober 2025 gab es keine eigenen Initiativen Bremens zu den genannten Punkten. Diese Punkte sind jedoch (teilweise seit Jahren) immer wieder Thema in verschiedenen Gremien. In erbetenen Stellungnahmen der Luftfahrtbehörde wurde für die Punkte „Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrsteuer“ sowie „Senkung der Luftsicherheitsgebühren“ von Bremer Seite aus immer zugestimmt. Bezüglich der Möglichkeit einer stärkeren Bundesfinanzierung hoheitlicher Sicherheitsaufgaben wird die Klage des Landes Rheinland-

Pfalz gegen den Bund zur Übernahme von Kosten der Bundesauftragsverwaltung oder Ermöglichung der Refinanzierung begrüßt.

4. Welche Prüfungen oder Analysen hat der Senat seit Oktober 2025 zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Luftverkehrsstandortes Bremen vorgenommen?

   a) Welche Auswirkungen gestiegener staatlicher Standortkosten auf die Wirtschaftlichkeit einzelner Verbindungen ab Bremen wurden untersucht?

   b) Welche Rolle hat der Senat, die Gesellschafterin beziehungsweise seine Vertreterinnen und Vertreter in den Gremien der Flughafen Bremen GmbH unter anderem hinsichtlich wettbewerblicher Rahmenbedingungen konkret wahrgenommen und mit welchem Ergebnis? (Bitte jeweils chronologisch und detailliert aufführen.)

   Zu Frage 4 a)

   Prüfungen und Analysen zur Wirtschaftlichkeit einzelner Streckenverbindungen können nur die Fluggesellschaften durchführen, da der Flughafen die Erlöse und Kosten der Airlines nicht kennt beziehungsweise keinen Zugang hierzu hat.

   Zu Frage 4 b)

   Die Ansprache der Bundesministerien läuft über die Verbände BDL Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Insbesondere das Thema Standortkosten wird dort seit längerer Zeit regelmäßig platziert.

5. Welche Beschlüsse, Prüfaufträge, Berichte oder Vorlagen wurden seit Oktober 2025 in den zuständigen Gremien der Flughafen Bremen GmbH, im Senat oder in den beteiligten Ressorts zur Sicherung der Hub-Anbindungen und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Bremen erstellt?

   Die Flughafen Bremen GmbH (FBG) ist im Rahmen der generellen Kundenkommunikation kontinuierlich im Austausch mit den Airlines. Seit der Corona-Pandemie und dem daraus folgenden Einbruch der Passagierzahlen konzentrieren sich die Beschlüsse, Berichte und Prüfaufträge im Senat, in den beteiligten Ressorts und in den Gremien der Flughafen Bremen GmbH maßgeblich auf die wirtschaftliche Standortsicherung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere das gemeinsam mit Roland Berger im Jahr 2025 entwickelte Sanierungsprogramm BRE:start sowie ab Mai 2026 auf das

akute Krisenmanagement zur Abwendung der gestrichenen Hub-Anbindung nach Frankfurt.

Aktuell wurden Prüfaufträge eingeleitet, um finanzielle Spielräume für ein intensiviertes Streckenmarketing zu ermitteln. In den Gremien der Flughafen Bremen GmbH wurde die Geschäftsführung zeitgleich damit beauftragt, die genauen finanziellen Ausfälle durch den Wegfall der Frankfurt-Route zu beziffern und den Wirtschaftsplan der Gesellschaft an das veränderte Marktumfeld anzupassen. Der Flughafen Bremen zieht Konsequenzen aus dem drohenden Verlust seiner neben München wichtigsten Zubringerstrecke. Um den Wirtschafts- und Luftfahrtstandort im internationalen Wettbewerb zu halten, bereiten das Ressort für Wirtschaft, Häfen und Transformation sowie die Flughafen Bremen GmbH eine strategische Überarbeitung der Entgeltordnung vor. Das erklärte Ziel ist die Etablierung eines gezielten, rechtssicheren Incentive-Systems (Anreizsystems) für Fluggesellschaften, die dem Flughafen als Zubringer zu großen internationalen Drehkreuzen (Hubs) dienen. Als weiterer, zentraler Hebel zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit wird die Neuordnung der Luftsicherheitskontrollen forciert. Bislang werden die Kosten für die Passagier- und Gepäckkontrollen am Flughafen Bremen über die staatliche Luftsicherheitsgebühr auf die Fluggesellschaften und damit auf die Ticketpreise umgelegt. Dies gilt in Deutschland im europäischen Vergleich als massiver Wettbewerbsnachteil.

6. Welche konkreten Auswirkungen hätte aus Sicht des Senats die Einstellung der Verbindung Bremen – Frankfurt auf Tagesrandverbindungen, Geschäftsreisen, Umsteigequalität, internationale Erreichbarkeit, Reisezeiten, maritime Crew-Wechsel und den Wirtschaftsstandort Bremen insgesamt?

   Die angekündigte Einstellung der traditionsreichen Linienverbindung zwischen Bremen und Frankfurt zum 1. Juli 2026 hat aus Sicht des Senats differenzierte operative und strukturelle Auswirkungen auf den Luftverkehrsstandort und die regionale Wirtschaft. Bezüglich der Tagesrandverbindungen für Geschäftsreisende bleibt die grundlegende Erreichbarkeit wichtiger Wirtschaftszentren über den Flughafen Bremen gesichert, da die Drehkreuze München (Lufthansa) und Amsterdam (KLM) die nachfragestarken Tagesränder im Flugplan weiterhin stabil bedienen. Auch die internationale Erreichbarkeit und die Umsteigequalität werden in weiten Teilen aufrechterhalten, da die Anbindung über das Hub München die über Frankfurt bedienten Destinationen innerhalb des globalen Star-Alliance-Netzwerks weitgehend gleichwertig ersetzt.

   Für den Wirtschaftsstandort Bremen insgesamt, für Geschäftsreisen sowie für maritime Crew-Wechsel der Hafenwirtschaft ergeben sich gleichwohl punktuelle Einschränkungen. Eine Reihe spezifischer

internationaler Destinationen, die von Bremer Passagier:innen bislang über Frankfurt frequentiert wurden, lässt sich über das Drehkreuz München nicht direkt anfliegen. Diese Konnektivitätslücken können jedoch zu einem erheblichen Teil durch die alternativen Hub-Anbindungen von KLM (via Amsterdam) sowie Turkish Airlines (via Istanbul) kompensiert werden. Soweit betroffene Passagiere und Passagierinnen oder maritime Unternehmen für diese Zielorte dennoch den Netzknotenpunkt Frankfurt nutzen möchten oder müssen, verweist der Senat auf die Möglichkeit der Eigenanreise oder die Nutzung der Schieneninfrastruktur. Diese Alternativen sind für die regionale Wirtschaft, die Transportlogistik und den Geschäftsreiseverkehr allerdings mit einem messbar erhöhten organisatorischen und zeitlichen Aufwand verbunden.

7. Welche konkreten Maßnahmen hat der Senat seit Oktober 2025 ergriffen, um die Lufthansa Group von einer Fortführung der Verbindung Bremen – Frankfurt zu überzeugen? Welche dieser Maßnahmen waren erfolgreich, welche nicht und aus welchen Gründen?

   Bis zum Ende April 2026 lagen dem Senat, den beteiligten Ressorts sowie der Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH keinerlei Hinweise oder Signale seitens der Lufthansa Group vor, dass die Linienverbindung Bremen -–Frankfurt infrage steht oder akut von einer Streichung bedroht ist. Dementsprechend war eine gezielte politische oder betriebswirtschaftliche Einflussnahme zur Fortführung dieser spezifischen Route vor diesem Zeitpunkt mangels absehbarer Notwendigkeit weder indiziert noch möglich oder sinnvoll.

   Die unmittelbaren Verhandlungs- und Interventionsmaßnahmen zur direkten Fortführung der Frankfurt-Strecke werden konstruktiv in enger Abstimmung mit der Handelskammer und der Bremer Wirtschaft geführt. Als primären Grund für die Entscheidung führt die Lufthansa Group eine strikte, konzernweite Konsolidierungsstrategie sowie den massiven wirtschaftlichen Druck im innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehr an. Laut Argumentation der Fluggesellschaft machen die stark gestiegenen staatlich induzierten Standortkosten in Deutschland sowie die Kerosinpreisentwicklung einen profitablen Betrieb der Zubringerstrecke in der bisherigen Form unmöglich. Teilerfolge zeigen sich jedoch auf strategischer Ebene, die Gespräche haben dazu geführt, dass die Lufthansa die grundsätzliche Verhandlungsbereitschaft über verbesserte Rahmenbedingungen signalisiert hat. Ziel ist in den Gesprächen zu einer Kompromisslösung zu kommen.

8. Welche konkreten Forderungen oder Bedingungen hat die Lufthansa Group gegenüber dem Senat, der Flughafen Bremen GmbH oder anderen bremischen Stellen benannt, damit die Verbindung Bremen –

Frankfurt fortgeführt, angepasst oder zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden könnte?

Hierzu kann aktuell keine Stellungnahme abgegeben werden, da mit der Lufthansa vereinbart wurde, nicht öffentlich über Details der laufenden Verhandlungen zu sprechen.

9. Welche dieser Forderungen oder Bedingungen liegen nach Einschätzung des Senats im Einflussbereich Bremens, welche im Einflussbereich des Bundes?

Die von der Luftfahrtbranche am massivsten kritisierten Kostentreiber sind staatlich induzierte Abgaben und Steuern, wie Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühren oder Flugsicherungsgebühren. Auf diese hat das Land Bremen aufgrund der bundeseinheitlichen Gesetzgebung keinen direkten regulatorischen Zugriff. Die Gesetzgebungskompetenz für diese Abgabe liegt ausschließlich beim Bund. Zwar hat der Bundestag am 21. Mai 2026 beschlossen, die letzte Steuererhöhung zum 1. Juli 2026 zurückzunehmen, wodurch der Steuersatz auf Kurzstrecken um 2,50 Euro sinkt, die aktuelle Marktentwicklung zeigt jedoch die Grenzen dieses Instruments auf. Wie die Lufthansa-Tochter Eurowings Anfang Juni 2026 öffentlich erklärte, beabsichtigt die Fluggesellschaft aufgrund drastisch gestiegener operativer Kosten (wie für Treibstoff und allgemeine Flughafengebühren) ausdrücklich nicht, diese Steuersenkung in Form von günstigeren Ticketpreisen an die Kunden weiterzugeben. Nach Einschätzung des Senats verdeutlicht dieses Marktverhalten, dass rein bundespolitische Abgabensenkungen die akute Kostenkrise im innerdeutschen Luftverkehr nicht zuverlässig lösen oder direkt beim Reisenden ankommen lassen. Umso dringlicher ist das Handeln auf Landesebene durch maßgeschneiderte, lokale Incentives-Programme und gezielte Marketingleistungen, um die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Standorts Bremen im direkten Dialog mit den Fluggesellschaften unmittelbar abzusichern.

10. Welche alternativen Ansätze zur Sicherung der internationalen Konnektivität Bremens hat der Senat seit Oktober 2025 geprüft, insbesondere mit Blick auf andere Hub-Verbindungen, Tagesrandverbindungen, Codeshare-Modelle und Streckenmarketing?

Der Senat sowie die Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH verweisen zur Sicherung der internationalen Konnektivität des Wirtschaftsstandorts Bremen auf bestehende, belastbare Marktstrukturen. Bremen bleibt auch nach der von der Lufthansa angekündigten Einstellung der Route Bremen – Frankfurt zum 1. Juli 2026 weiterhin stabil an fünf internationale Drehkreuze (Hubs) angebunden: München (Lufthansa), Amsterdam (KLM), Istanbul (Turkish Airlines), Zürich (Swiss), Wien (Austrian Airlines). Über diese verbleibenden fünf Netzknotenpunkte können Passagiere vom

Flughafen Bremen aus fast alle globalen Enddestinationen, die bislang über Frankfurt frequentiert wurden, weiterhin mit lediglich einem Umstieg erreichen. New York, Los Angeles oder Tokio werden beispielsweise direkt über das Drehkreuz München bedient. Ziele in Nord- und Lateinamerika, Afrika sowie Asien werden lückenlos über Amsterdam (KLM) abgedeckt, während Turkish Airlines arabische und asiatische Metropolen via Istanbul anbindet.

Bei der Prüfung alternativer Ansätze bezieht der Senat ausdrücklich aktuelle Marktentwicklungen und deren Risiken ein. Insbesondere die jüngsten Ereignisse rund um die Flugbetriebsgesellschaft Skyhub PAD am Flughafen Paderborn/Lippstadt dienen hierbei als Orientierung: Die dort von einer regionalen Unternehmerinitiative im Herbst 2025 gestartete Ersatzverbindung nach München musste Ende Mai 2026 den Flugbetrieb einstellen und am 3. Juni 2026 Insolvenz anmelden. Die Insolvenz der Gesellschaft Skyhub PAD zeigt deutlich, dass isolierte, rein privatwirtschaftlich oder über Sonderkonstrukte finanzierte Insellösungen für innerdeutsche Zubringerflüge unter den aktuellen ordnungspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland wirtschaftlich nicht tragfähig sind. Der Fokus Bremens liegt daher explizit auf der Stärkung und dem Ausbau der etablierten, resilienten Hub-Verbindungen der großen Netzwerk-Airlines und nicht auf der Initiierung risikobehafteter eigener Flugprojekte.

11. Hat der Senat seit Oktober 2025 beihilfe-, vergabe- oder wettbewerbsrechtliche Prüfungen zu möglichen landesseitigen Maßnahmen zur Sicherung von Flugverbindungen, zur Anpassung der Entgeltordnung oder zu Anreizsystemen für Airlines veranlasst? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

    Der Senat hat seit der akuten Zuspitzung der Situation im Mai 2026 noch keine abschließenden oder formalisierten beihilfe-, vergabe- oder wettbewerbsrechtlichen Prüfungen zu konkreten landesseitigen Maßnahmen oder neuen Anreizsystemen abgeschlossen. Da die Lufthansa Group bis Ende April 2026 keinerlei Hinweise auf eine Einstellung der Route gegeben hat und die Streichung erst im Mai 2026 überraschend angekündigt wurde, befindet sich der Senat derzeit in der Phase der politischen Erstintervention und der wirtschaftlichen Bestandsaufnahme.

    Die anlaufenden Prüfungen konzentrieren sich daher strikt auf die rechtliche Machbarkeit einer diskriminierungsfreien, transparenten Modifikation der Entgeltordnung mit dem Ziel, ein EU-rechtskonformes Incentive-System zu entwickeln, das allen Airlines am Standort (zum Beispiel für den Ausbau der Frequenzen nach München oder Amsterdam) gleichermaßen offensteht, sobald die politischen Gespräche mit den Fluggesellschaften eine tragfähige operative Perspektive aufzeigen. Gleichzeitig wird die Sinnhaftigkeit der

Übernahme der Luftsicherheitskontrolle vom Bund durch das Land geprüft, um dadurch gegebenenfalls Effizienz zu erhöhen und Kosten zu minimieren.