

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

Drucksache 21/1792 · eingebracht 2026-05-18 – Antragsteller: FDP

Verkehr

Klima

Wirtschaftspolitik

Luftverkehr

ZUSAMMENFASSUNG

Die FDP fordert umfassende Maßnahmen zur Stärkung des Flughafens Bremen, insbesondere durch Senkung staatlicher Standortkosten, Neuausrichtung der Entgeltpolitik und Einberufung eines Luftverkehrsgipfels — mit dem Ziel, Hub-Anbindungen und wirtschaftliche Erreichbarkeit zu sichern.

KERNFORDERUNGEN

- Rücknahme der Luftverkehrsteuererhöhung
- Neustrukturierung der Flughafenentgelte zugunsten von Hub-Verbindungen
- Einberufung eines Bremer Luftverkehrs- und Konnektivitätsgipfels
- Profilierung als 'Nordwest-Gateway Luftverkehr'

BEWERTUNG

3.0 / 10 GEMEINWOHL-SCORE
Ablehnen

Der Antrag fokussiert ausschließlich auf wirtschaftliche Konnektivität und Standortkostenreduktion für den Luftverkehr, vernachlässigt aber systematisch ökologische Nachhaltigkeit (Wert 3), soziale Gerechtigkeit (Wert 4) und Transparenz & Mitbestimmung (Wert 5). Er widerspricht der GWÖ-Matrix in Feldern wie E3 (globale Klimawirkung des Luftverkehrs) mit -4 und D3 (lokale Luftqualität/Lärm) mit -3. Keine Berücksichtigung von Bürgerbeteiligung bei Flughafenentwicklung oder sozialer Auswirkung von Flugverbindungen. Die Forderung nach Rücknahme der Luftverkehrsteuer ohne Kompensation verstößt gegen das Prinzip der ökologischen Verantwortung.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Konkrete Maßnahmen zur Konnektivitätsanalyse
- Einbeziehung regionaler Wirtschaftsakteure
- Fokus auf Effizienzsteigerung im Flughafenbetrieb

Schwächen

- Ignoranz ökologischer Grenzen
- Keine Berücksichtigung sozialer Folgen für Beschäftigte
- Fehlende Transparenz- und Partizipationsvorgaben

GWÖ-MATRIX 5x5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	•	•	•	•	•
B · FINANZEN	•	•	•	•	•
C · VERWALTUNG	•	•	•	•	-
D · BÜRGER:INNEN	•	•	-	-	•
E · GESELLSCHAFT & NATUR	•	•	--	-	•

■ ++ stark fördernd
 ■ + fördernd
 ■ ○ neutral
 ■ - widersprechend
 ■ -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

E3 Klima- und Umweltverantwortung über Grenzen hinaus Bewertung: -4

Ignoriert globale Klimawirkung des Luftverkehrs; fordert Steuersenkung ohne Kompensationsmaßnahmen

D3 Soziale öffentliche Leistung Bewertung: -3

Keine Bezugnahme auf Daseinsvorsorge, Mobilitätsgerechtigkeit oder soziale Zugänglichkeit des Flughafens

C5 Transparenz & Mitbestimmung in politischer Führung Bewertung: -3

Keine Forderung nach Bürger:innenbeteiligung, Monitoring oder parlamentarischer Kontrolle der Luftverkehrspolitik

D4 Soziale öffentliche Leistung Bewertung: -2

Keine Erwähnung von bezahlbarem Zugang, Barrierefreiheit, sozialer Teilhabe am Luftverkehr

SPD**WAHLPROGRAMM****1/10**

Widerspricht Kernpositionen: SPD Bremen fordert eine sozial-ökologische Verkehrswende (S. 80), lehnt pauschale Flugförderung ab und betont Schienenverlagerung (Q14). Der Antrag ignoriert diese Priorisierung zugunsten von Hub-Verbindungen und entlastet explizit klimaschädliche Infrastruktur.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM**2/10**

Hamburger Programm verankert Nachhaltigkeit als Grundwert (Q17) und verlangt eine 'sozial-ökologische Transformation'. Der Antrag widerspricht diesem Anspruch durch unkritische Luftverkehrsförderung.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

CDU**WAHLPROGRAMM****7/10**

Passt partiell: CDU NRW fordert 'Technologieoffenheit' und 'Klimaneutralität 2045', aber auch 'Infrastrukturausbau' inkl. ÖPNV *und* Straßenbau — Luftverkehr wird nicht ausdrücklich genannt, aber nicht ausgeschlossen. Kein Widerspruch, aber auch keine explizite Deckung.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM**6/10**

CDU-Grundsatzprogramm 2024 betont 'Schöpfungsverantwortung' und 'Marktwirtschaftlichen Umweltschutz', jedoch auch 'Subsidiarität' und 'technologieoffenen Klimaschutz'. Der Antrag ist kompatibel, solange er nicht gegen Klimaziele verstößt — doch diese werden nicht adressiert.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

GRÜNE**WAHLPROGRAMM****0/10**

Fundamentaler Widerspruch: Grüne Bremen fordern explizit 'keinen innerdeutschen Flugverkehr' (Q20–Q23) und setzen auf Schienenverlagerung, Elektromobilität und Landstromnutzung in Häfen. Der Antrag befürwortet aktiv Hub-Verbindungen und lehnt 'Symbolpolitik gegen das Fliegen' ab — direkt konträr zu grüner Verkehrspolitik.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM**0/10**

Grünes Grundsatzprogramm 2020 definiert Klimaschutz als 'Menschheitsaufgabe' und 'planetare Grenzen' (Q24–Q26). Der Antrag unterlässt jede Verankerung ökologischer Grenzen oder Alternativen — stattdessen wird Luftverkehr als unverzichtbar behauptet.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

LINKE

WAHLPROGRAMM

0/10

Vollständiger Widerspruch: LINKE Bremen lehnt den innerdeutschen Flugverkehr ausdrücklich ab (Q6) und fordert dessen Verlagerung auf die Schiene. Der Antrag zielt auf Stärkung genau dieser Struktur — mit expliziter Kritik an 'ideologischer Debatte' und Ablehnung von Kerosinrabatt-Kritik.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

0/10

Erfurter Programm (Q6–Q7) verlangt klare Verlagerung vom Flug- auf Schienenverkehr. Der Antrag widerspricht diesem Ziel fundamental.

„Die Erweiterung des Autobahn- und Straßennetzes lehnen wir ab. Wir sprechen uns für ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen aus. Elektroautos und Biosprit sind keine Lösung für die Probleme, die durch Energie- und Ressourcenverbrauch sowie verstopfte Straßen und Unfälle entstehen. Der innerdeutsche Flugverkehr ist weitestgehend und der innereuropäische zu einem großen Teil auf die Schiene zu verlagern.“

DIE LINKE Erfurter Programm 2011, S. 49

AfD

WAHLPROGRAMM

8/10

Hohe Übereinstimmung: AfD NRW lehnt Energiewende ab, setzt auf Kernkraft/Kohle und kritisiert 'ideologische Debatte' — analog zur Kritik im Antrag an 'ideologischer Führung' der Luftverkehrsdebatte. Auch die Forderung nach Entlastung staatlicher Kosten passt zum AfD-Fokus auf Bürokratieabbau.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

7/10

AfD-Grundsatzprogramm 2016 betont 'nationale Souveränität' und 'wirtschaftliche Freiheit'. Der Antrag folgt diesem Denken durch Fokus auf Standortwettbewerb und Entlastung staatlicher Regulierung — ohne explizite Deckung, aber ohne Widerspruch.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

BiW

WAHLPROGRAMM

0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: Bremen braucht deshalb keine Symbolpolitik gegen das Fliegen, sondern eine realistische Standortpolitik für moderne, effiziente und klimafreundlichere Luftverkehrsverbindungen.

Bremen braucht deshalb keine Symbolpolitik gegen das Fliegen, ****sondern eine realistische Standortpolitik, die Luftverkehr nur dort fördert, wo keine klimafreundliche Alternative (z. B. Nachtzug, Hochgeschwindigkeitsbahn) besteht — und dabei klare Emissionsgrenzen, Kompensationspflichten und Investitionen in Schieneninfrastruktur vorsieht.****

Begründung: Stärkt GWÖ-Wert 'Ökologische Nachhaltigkeit' (D3/E3) durch Verankerung planetarer Grenzen und Verkehrswende-Priorisierung.

Vorschlag 2 von 3

Original: Die Bürgerschaft (Landtag) erkennt an: Der Flughafen Bremen ist ein zentraler Bestandteil der wirtschaftlichen Infrastruktur des Landes Bremen...

Die Bürgerschaft (Landtag) erkennt an: Der Flughafen Bremen ist ein zentraler Bestandteil der wirtschaftlichen Infrastruktur des Landes Bremen, ****dessen Zukunft jedoch an klaren Klimazielen, sozialer Gerechtigkeit für Beschäftigte und transparenter Bürgerbeteiligung bei allen strategischen Entscheidungen gemessen werden muss.****

Begründung: Integriert GWÖ-Werte 'Menschenwürde' (C1), 'Soziale Gerechtigkeit' (D4) und 'Transparenz & Mitbestimmung' (C5/D5).

Vorschlag 3 von 3

Original: die Rücknahme einer Steuererhöhung ist keine Subvention, sondern eine Entlastung von staatlich veranlassten Standortkosten

die Rücknahme einer Steuererhöhung ist keine Subvention, sondern eine Entlastung von staatlich veranlassten Standortkosten — ****sofern sie flankiert wird durch eine verbindliche CO₂-Bepreisung im Luftverkehr und eine Umschichtung der Mittel in klimafreundliche Mobilitätsalternativen.****

Begründung: Verhindert GWÖ-Widerspruch in Feld D3/E3 und stärkt Solidarität (B2) durch gerechte Lastenverteilung.

ABSTIMMUNGSERGEBNIS

Mehrheit deckt sich mit GWÖ-Empfehlung — Empfohlen: Ablehnen; Beschluss: Abgelehnt.

Abgelehnt · HB21I-34

Original-Antrag

Drucksache 21/1792

Standortkosten runter, Flughafen stärken · Bremens Anschluss an die Welt·

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

Landtag**Drucksache 21/1792****21. Wahlperiode**

18. Mai 2026

Dringlichkeitsantrag 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 Luftverkehrsverbindungen. 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.

Beschlussempfehlung:

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

Thore Schäck und die Fraktion der FDP

Anlage(n):

- keine