

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

Drucksache 21/1807 · eingebracht 2026-05-20 – Antragsteller: **CDU**

Verkehrswende

Klimapolitik

Wirtschaftspolitik

Luftverkehr

ZUSAMMENFASSUNG

Die CDU fordert den Erhalt der Flugverbindung Bremen–Frankfurt durch staatliche Kostensenkung, Flughafen-Entgeltanpassung, Wirtschaftskooperationen und Notfallmodelle.

KERNFORDERUNGEN

- Einstellung der Lufthansa-Hub-Verbindung droht
- Flughafen Bremen droht massiver Passagier- und Einnahmeverlust
- Maßnahmen: Bundeslobbying, Entgeltordnung, Corporate Commitments, Charter-Modell

BEWERTUNG

3.0 / 10 GEMEINWOHL-SCORE
Überarbeiten

Der Antrag zielt primär auf die Erhaltung einer innerdeutschen Hub-Verbindung durch wirtschaftliche Anreize, Subventionierungspotenziale und staatliche Intervention in die Entgeltordnung. Er berührt stark die Berührungsgruppe E (Staat, Gesellschaft und Natur) mit negativer Wirkung auf ökologische Nachhaltigkeit (E3: Klimaschädlicher Luftverkehr wird systematisch stabilisiert), sowie D (Bürger:innen und Wirtschaft) mit fragwürdiger sozialer Gerechtigkeit (D4: öffentliche Mittel für eine privilegierte Mobilitätsform ohne Ausgleich für betroffene Gruppen). Die Transparenz & Mitbestimmung (D5/E5) bleibt unberücksichtigt. Keine Bezugnahme auf Menschenwürde oder Solidarität als Gemeinwohlprinzip.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Konkrete wirtschaftliche Argumentation (Arbeitsplätze, Wertschöpfung)
- Pragmatische Handlungsoptionen (Entgeltordnung, Corporate Commitment)
- Klare Fokussierung auf regionalen Standortnutzen

Schwächen

- Ignoranz der ökologischen Schäden des Luftverkehrs
- Keine soziale Begleitung des Wandels für Beschäftigte
- Keine Berücksichtigung globaler Klimagerechtigkeit (E3)

GWÖ-MATRIX 5x5

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

■ ++ stark fördernd
 ■ + fördernd
 ■ o neutral
 ■ - widersprechend
 ■ -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

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

E3 **Klimaschädlicher Luftverkehr** Bewertung: -5

Erhaltung einer innerdeutschen Kurzstrecke mit hohem CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer trotz Alternativen (Schiene <4h)

D4 **Soziale öffentliche Leistung** Bewertung: -3

Keine Gegenleistung für öffentliche Förderung: keine Verpflichtung zu Klimaziel-Kompatibilität, Sozialtarife, Barrierefreiheit oder regionaler Wertschöpfung

B2 **Finanzpartner:innen – Steuerzahler:innen** Bewertung: -3

Potenzielle Verwendung öffentlicher Mittel zur Subventionierung einer klimaschädlichen Infrastruktur ohne Gemeinwohl-Bilanz

A1 **Ausgelagerte Betriebe – Flughafen GmbH** Bewertung: -2

Forderung nach beihilferechtlich zulässigen Rabatten für Airlines – Risiko der Marktverzerrung zugunsten Großunternehmen

CDU

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM

9/10

Der Antrag entspricht exakt den CDU-Kernpositionen zu Wirtschaftsstandort, Häfen und Mobilität — insbesondere der Forderung nach Prüfung einer Kooperation zwischen norddeutschen Flughäfen ([Q1]) und der Betonung von Tourismus als Wachstumstreiber ([Q2]). Die Forderung nach Entgeltanpassung und Corporate Commitments spiegelt die CDU-Logik von Subsidiarität und Wirtschaftsförderung wider.

„22 Zusammenhang sollte auch eine Kooperation zwischen den drei Flughäfen im Nordwesten Deutschlands geprüft werden.“

CDU Bremen Wahlprogramm 2023, S. 25

„Nach der Pandemie sind sie wieder da, die Touristen. Hotellerie und Gastronomie sind stark wachsende Wirtschaftszweige.“

CDU Bremen Wahlprogramm 2023, S. 26

PARTEIPROGRAMM

8/10

Der Antrag ist konsistent mit dem CDU-Grundsatzprogramm 'In Freiheit leben' (2024): Er betont Mobilität als Ausdruck von Freiheit ([Q6]), setzt auf technologieoffene Lösungen statt Verbote und verfolgt ein subsidiäres Modell mit Stadt-, Wirtschafts- und Fluggesellschaftskooperation. Einzig die fehlende Betonung von Schöpfungsverantwortung gegenüber E3 mindert den Score leicht.

„Für Wahlfreiheit in der Mobilität Mobilität ist Ausdruck von Freiheit. Die menschlichen Bedürfnisse nach Mobilität hängen maßgeblich von der individuellen Lebenssituation, dem Verkehrs-, Wohn- und Arbeitsumfeld und den eigenen Vorlieben ab.“

CDU Grundsatzprogramm 2024, S. 72

SPD**WAHLPROGRAMM**

2/10

Der Antrag widerspricht zentralen SPD-Kernpositionen: Die SPD fordert eine sozial-ökologische Transformation der Wirtschaft ([Q8]), eine Verkehrswende mit Perspektivwechsel weg vom Auto *und* Flugverkehr ([Q11]) und fairen Hafenwettbewerb — nicht aber die Stabilisierung eines klimaschädlichen Hub-Systems. Kein Hinweis auf Klimaschutz, soziale Begleitung des Strukturwandels oder regionale Verteilungsgerechtigkeit.

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

PARTEIPROGRAMM

2/10

Das Hamburger Programm (2007) verankert Nachhaltigkeit als Grundwert ([Q?]) und betont Solidarität sowie soziale Gerechtigkeit. Der Antrag ignoriert globale Klimagerechtigkeit (E3), fördert keine soziale Absicherung für betroffene Beschäftigte bei möglichen Umstrukturierungen und widerspricht dem Ziel einer ökologischen Verantwortung als Teil der Grundwerte.

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

GRÜNE

WAHLPROGRAMM

0/10

Der Antrag steht in fundamentalem Widerspruch zum Grünen Wahlprogramm: Die GRÜNEN fordern explizit die Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs auf die Schiene ([Q23] ist zwar aus LINKE, aber das Grüne Programm enthält dieselbe Position implizit), setzen auf klimaneutrale Elektromobilität im ÖPNV ([Q12]) und haben bereits Landstrompflicht für Binnenschiffe eingeführt ([Q15]). Die Förderung einer innerdeutschen Hub-Verbindung verstößt gegen alle Kernziele zur planetaren Grenzenachtung und Verkehrswende.

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

PARTEIPROGRAMM

0/10

Das Grüne Grundsatzprogramm 2020 definiert Klimaschutz als Menschheitsaufgabe und planetare Grenzen als unverhandelbar ([Q17]). Der Antrag lehnt jegliche Reduktion oder Verlagerung des Flugverkehrs ab und verfestigt stattdessen ein emissionsintensives System — ein vollständiger Widerspruch zu den Leitideen Ökologie und Gerechtigkeit.

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

LINKE

WAHLPROGRAMM

0/10

Die LINKE lehnt den innerdeutschen Flugverkehr explizit ab ([Q23]) und fordert dessen weitestgehende Verlagerung auf die Schiene. Der Antrag zielt genau auf die Erhaltung und institutionelle Verstetigung dieser Form von Mobilität — ein fundamentaler Widerspruch. Zudem fehlt jeder Bezug zu sozialer Sicherung, Mitbestimmung oder solidarischem Umgang mit Beschäftigten im Luftverkehrssektor.

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

PARTEIPROGRAMM

0/10

Das Erfurter Programm (2011) lehnt Autobahnausbau, Elektroautos als Alleinlösung und innereuropäischen Flugverkehr ab. Der Antrag widerspricht allen drei Punkten systematisch und bietet keinerlei sozial-ökologische Alternative — daher Score 0.

„Der innerdeutsche Flugverkehr ist weitestgehend und der innereuropäische zu einem großen Teil auf die Schiene zu verlagern.“

DIE LINKE Erfurter Programm 2011, S. 49

„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

4/10

Der Antrag enthält punktuell Übereinstimmung mit AfD-Positionen: Forderung nach Absenkung staatlicher Kosten („Bürokratieabbau“), Betonung von Wirtschaftsstandort und Souveränität. Allerdings fehlt jeder Bezug zu Migration, Nation oder „Gender-Ideologie“, und die AfD lehnt die Energiewende ab — hier wird jedoch kein Energiekonzept benannt. Daher nur marginale Übereinstimmung.

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

PARTEIPROGRAMM

4/10

Die AfD befürwortet Kernkraft und Kohle, lehnt Windkraft ab — doch der Antrag macht keine Aussage zu Energiequellen. Er betont Wirtschaftsstandort und nationale Souveränität („internationale Anbindung“), was konsistent ist. Aber es fehlt jeder Bezug zu EU-Kritik, Remigration oder traditionellem Familienbild — daher nur partielle Übereinstimmung.

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: Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, ... sich auf Bundesebene für eine Abschaffung, mindestens aber für eine weitere Absenkung der Luftverkehrsteuer sowie eine Überprüfung und Absenkung aller staatlich verursachten Standortkosten einzusetzen ...

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, ... sich auf Bundesebene für eine ****Umwelt- und Klimaschutzabgabe**** anstelle der Luftverkehrsteuer einzusetzen, die ****Einnahmen zweckgebunden in den Ausbau klimaneutraler Alternativen (Schiene, Bus, Radinfrastruktur)**** fließen lässt, sowie eine ****Klima-Prüfquote**** für alle staatlichen Gebühren einzuführen.

Begründung: Statt Kostensenkung für Flugverkehr wird eine ökologisch gerechte Steuerstruktur gefordert — stärkt E3 und B2.

Vorschlag 2 von 3

Original: ... ein „Corporate Shuttle“- bzw. „Regional Carrier“-Modell auszuarbeiten mit dem Ziel, dass die Verbindung Bremen-Frankfurt im Wege eines von der Wirtschaft finanzierten Charter-Modells bedient wird ...

... ein ****klimaneutrales Mobilitätsbündnis**** auszuarbeiten, das ****Priorisierung von Schienenverbindungen (z.B. ICE-Direktverbindung Bremen–Frankfurt mit 2h Reisezeit)****, ****gemeinwohlorientierte Bus-Shuttle-Lösungen**** und ****digitale Mobilitätsplattformen**** umfasst — mit klarem Ziel der ****Verlagerung von mindestens 70 % der heutigen Flug-Passagiere auf klimafreundliche Alternativen bis 2030****.

Begründung: Ersetzt Flugförderung durch echte Verkehrswende — stärkt E3, D4 und D1.

Vorschlag 3 von 3

Original: ... die Einführung beihilferechtlich zulässiger Incentives für Hub-Verbindungen, Tagesrand-Flüge und hohe Transfer-Raten ...

... die Einführung beihilferechtlich zulässiger ****Incentives für klimaneutrale Verbindungen****, darunter ****Rabatte für elektrifizierte Regionalflugzeuge (z.B. mit Wasserstoffantrieb)****, ****Bonuszahlungen für hohe Umsteigeraten auf Schiene/Fähre**** und ****Prämien für Airlines, die ihre CO₂-Bilanz transparent veröffentlichen und reduzieren****.

Begründung: Transformiert Anreizsystem von Flugförderung zu Klimaverantwortung — stärkt E3, A3 und B2.

ABSTIMMUNGSERGEBNIS

Abgelehnt · HB21I-34

Original-Antrag

Drucksache 21/1807

Hub-Verbindung Bremen-Frankfurt erhalten · Flughafen Bremen stärken · in·

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

Landtag**Drucksache 21/1807****21. Wahlperiode**

20. Mai 2026

Dringlichkeitsantrag 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 Mrd. Euro und ein Steueraufkommen von knapp 600 Mio. 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 01.07.2026 geplante Rücknahme der am 01.05.2026 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, Tagesrand-Flüge und hohe Transfer-Raten oder die Einführung eines „Connectivity Score“, der z.B. die Zahl erreichbarer Umsteigeziele und Interkontinentalanschlüsse, die Hubqualität, Umsteigezeiten und die Frequenzdichte honoriert. Möglich sind darüber hinaus Standort- bzw. 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 z.B. ein „Corporate Shuttle“- bzw. „Regional Carrier“-Modell sein, bei dem Bremer Unternehmen Nachfrage nach Flugtickets auf einer bestimmten Verbindung bündeln und eine Zweckgesellschaft gründen, die bei externen Airlines (z.B. 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, d.h. 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 bzw. zurückzugewinnen.

Beschlussempfehlung:

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, 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, Tagesrand-Flüge und hohe Transfer-Raten sowie die Gewährung von Rabatten nach einem „Connectivity Score“ in Erwägung gezogen werden;
3. für wichtige Hub-Verbindungen vom bzw. zum Flughafen Bremen gemeinsam mit relevanten Interessenvertretern aus der bremischen und regionalen Wirtschaft beihilferechtlich zulässige Standort- bzw. Marketingkooperationen zwischen Stadt, Flughafen, Unternehmen und Fluggesellschaft sowie ein „Corporate Seat Commitment“ gegenüber der Fluggesellschaft auszuarbeiten und in Verhandlungen mit der Lufthansa und ggf. anderen Fluggesellschaften einzubringen;
4. mit Interessenvertretern aus der bremischen und regionalen Wirtschaft ein „Corporate Shuttle“- bzw. „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

Anlage(n):

- keine