

**Landtag****21. Wahlperiode****Drucksache 21/1981**

8. September 2026

**Antrag der Fraktion der FDP****Die Zukunft des Luftverkehrs in Bremen sichern – Standortkosten  
konsequent senken**

Der Flughafen Bremen ist für ein exportorientiertes Land Teil der wirtschaftlichen Grundversorgung. Industrie, maritime Wirtschaft, Luft- und Raumfahrt, Wissenschaft und Tourismus sind auf verlässliche Verbindungen zu Kunden, Partnern und internationalen Drehkreuzen angewiesen. Seit dem 1. Juli 2026 wird die Strecke Bremen–Frankfurt nicht mehr angeboten. Damit ist eine zentrale Hub-Anbindung weggefallen, die zuvor rund 35-mal pro Woche ab Bremen bedient wurde.

Die Gründe für die schwache Entwicklung des deutschen Luftverkehrs liegen nicht bei einem einzelnen Unternehmen. Fluggesellschaften entscheiden über Strecken nach Auslastung, Erlösen und Kosten. Gerade an kleineren Flughäfen können hohe staatlich veranlasste Kosten den Unterschied ausmachen, ob eine Verbindung wirtschaftlich betrieben werden kann. Deutschland liegt bei der Erholung des Luftverkehrs weiterhin deutlich hinter vielen europäischen Nachbarländern zurück.

Auch Bremen hat an Konnektivität verloren. Nach Angaben der ADV stehen 17 seit 2019 entfallenen Zielen nur sieben neu hinzugekommene Ziele gegenüber. Der ADV-Kostenvergleich für einen Flug mit 150 Passagieren nach Palma weist für Bremen staatlich veranlasste Kosten von 5.370 Euro aus, gegenüber 2.235 Euro am dänischen Flughafen Billund. Das zeigt, wie stark Steuern und Gebühren die Kalkulation einzelner Verbindungen beeinflussen.

Die zum 1. Juli 2026 erfolgte Senkung der Luftverkehrsteuer war ein richtiger erster Schritt. Mit Steuersätzen von 13,03 Euro, 33,01 Euro und 59,43 Euro je Fluggast wurde im Wesentlichen die Erhöhung vom 1. Mai 2024 zurückgenommen. Der grundsätzliche Nachteil bleibt: Die Steuer verteuert jeden Abflug von einem deutschen Flughafen. Hinzu kommen unter anderem Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren sowie die Belastungen aus dem europäischen Emissionshandel und aus ReFuelEU Aviation.

Auch die Luftsicherheitsgebühren sind Teil dieser staatlich veranlassten Standortkosten. Am Flughafen Bremen nimmt die Bundespolizei die Kontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz wahr; die Gebühr beträgt 2026 11,98 Euro je kontrolliertem Fluggast. Der allgemeine Gebührenrahmen liegt seit 2025 bei bis zu 15 Euro und steigt nach geltendem Recht 2028 auf bis zu 20 Euro. Da die Kontrollen der Abwehr von Angriffen auf den zivilen Luftverkehr dienen,

sollte der Bund einen verlässlichen Kostenanteil übernehmen. Dafür ist § 17a Luftsicherheitsgesetz so anzupassen, dass aus Gründen des öffentlichen Interesses eine niedrigere als kostendeckende Gebühr möglich wird. Unionsrechtlich ist dies zulässig, sofern die Finanzierung auf die Kosten der hoheitlichen Aufgabe begrenzt bleibt und eine Überkompensation ausgeschlossen wird.

Auch bei den Flugsicherungskosten braucht es Planungssicherheit. Flugsicherung ist eine hoheitliche Aufgabe und kritische Verkehrsinfrastruktur. Der Bund unterstützt kleinere Flughäfen 2026 mit 50 Millionen Euro und hat eine Fortführung angekündigt. Die ADV fordert eine dauerhafte Sockelfinanzierung; BDF und BDL verlangen eine Bundesbeteiligung an den Basiskosten für Kernaufgaben im allgemeinen Interesse und die Übernahme der pandemiebedingten Einnahmeausfälle der DFS. Nutzergebühren können Leistungen oberhalb dieser Grundversorgung finanzieren. Auch bei der Schieneninfrastruktur trägt der Bund wesentliche Investitionskosten einschließlich der Leit- und Sicherungstechnik.

Klimaschutz im Luftverkehr bleibt notwendig. Er sollte europäisch und international abgestimmt sein und Investitionen in sparsamere Flugzeuge, nachhaltige Flugkraftstoffe und neue Antriebe auslösen. Eine nationale Ticketsteuer, deren Einnahmen nicht für diese Aufgaben gebunden sind, setzt dafür keinen zielgenauen Anreiz.

Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung vom Juni 2026 erkennt den Handlungsbedarf bei den Standortkosten an. Bremen sollte diesen Kurs über den Bundesrat unterstützen und den nächsten Schritt einfordern. Eine schrittweise Abschaffung schafft einen verlässlichen Übergang. Zugleich müssen die finanziellen Folgen offen ausgewiesen und im Bundeshaushalt getragen werden, ohne Lasten auf Länder und Kommunen zu verlagern.

### **Beschlussempfehlung:**

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

I. Die Bürgerschaft (Landtag) stellt fest:

- 1) Der Flughafen Bremen ist für die internationale Erreichbarkeit des Landes, für die maritime Wirtschaft einschließlich der Crew-Wechsel, für die Luft- und Raumfahrt, Wissenschaft, Tourismus und den international tätigen Mittelstand ein wesentlicher Standortfaktor. Verlässliche Luftverkehrsverbindungen sind für ein exportorientiertes Land keine Komfortfrage, sondern Teil seiner Wettbewerbsfähigkeit.
- 2) Die Luftverkehrssteuer ist eine nationale Zusatzbelastung. Sie verteuert Abflüge unabhängig von der Effizienz des eingesetzten Flugzeugs und verschlechtert die Wettbewerbsbedingungen gegenüber Standorten mit geringeren staatlich veranlassten Kosten.

- 3) Die Senkung der Steuersätze zum 1. Juli 2026 war richtig, beseitigt den strukturellen Kostennachteil aber nicht. Die Einstellung der Verbindung Bremen–Frankfurt zum selben Zeitpunkt zeigt, wie verletzlich die Konnektivität kleinerer Luftverkehrsstandorte geworden ist.
  - 4) Flugsicherung ist eine hoheitliche Aufgabe und kritische Verkehrsinfrastruktur. Ihre Basis- und Vorhaltekosten fallen weitgehend unabhängig vom Verkehrsaufkommen an. Die 2026 beschlossenen Entlastungen müssen deshalb über einzelne Haushaltsjahre hinaus abgesichert werden. Wie bei der Schieneninfrastruktur ist es sachgerecht, öffentliche Grundkosten von nutzungsabhängigen Leistungen zu trennen.
  - 5) Luftsicherheitskontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz dienen der Abwehr von Angriffen auf den zivilen Luftverkehr. Am Flughafen Bremen nimmt die Bundespolizei diese hoheitliche Aufgabe wahr. Die weitgehende Finanzierung über kostendeckende Gebühren belastet kleinere Standorte mit geringem Verkehrsaufkommen besonders, weil Fixkosten auf weniger Fluggäste verteilt werden. Eine Beteiligung des Bundes ist sachgerecht und unionsrechtlich möglich, wenn sie transparent, diskriminierungsfrei und auf die tatsächlich anfallenden Kosten begrenzt wird.
  - 6) Klimaschutz im Luftverkehr muss wirksam, technologieoffen und möglichst europäisch sowie international koordiniert erfolgen. Der europäische Emissionshandel, ReFuelEU Aviation und die Förderung moderner Flugzeuge und nachhaltiger Flugkraftstoffe setzen zielgenauere Anreize als eine pauschale Ticketsteuer.
- II. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,
- 1) innerhalb von acht Wochen nach Beschlussfassung einen Gesetzesantrag in den Bundesrat einzubringen, mit dem das Luftverkehrsteuergesetz vom 9. Dezember 2010 nach einem kurzen und verlässlichen Übergangszeitraum vollständig aufgehoben wird. Der Gesetzesantrag soll insbesondere vorsehen,
    - a) die seit dem 1. Juli 2026 geltenden Steuersätze zum 1. Juli 2027 um 50 Prozent zu senken,
    - b) das Luftverkehrsteuergesetz mit Wirkung zum 1. Januar 2028 aufzuheben,
    - c) klare und bürokratiearme Übergangsregelungen vorzusehen und die Entlastung nicht durch eine neue luftverkehrsspezifische Abgabe des Bundes zu ersetzen,
    - d) die erwarteten Mindereinnahmen sowie die Auswirkungen auf Konnektivität, Verkehrsangebot, Beschäftigung, Investitionen und Emissionen nachvollziehbar darzustellen und

- e) eine Evaluation vorzusehen, mit der die Bundesregierung Bundestag und Bundesrat zwei Jahre nach der vollständigen Abschaffung über die tatsächlichen Wirkungen unterrichtet,
- 2) frühzeitig weitere Länder mit internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen als Mit Antragsteller zu gewinnen und hierzu unverzüglich Gespräche aufzunehmen,
- 3) bis zur Einbringung des bremischen Gesetzesantrags jede im Bundesrat eingebrachte Initiative zu unterstützen, die eine mindestens gleichwertige Senkung oder die vollständige Abschaffung der Luftverkehrssteuer zum Ziel hat,
- 4) gegenüber der Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Mindereinnahmen durch Prioritätensetzung und Ausgabenkonsolidierung im Bundeshaushalt getragen werden, ohne neue Schulden, ohne eine Belastungsverschiebung auf Länder und Kommunen und ohne Kürzungen bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie bei Forschung und Markthochlauf für eine klimaneutrale Luftfahrt,
- 5) gegenüber der Bundesregierung und über den Bundesrat darauf hinzuwirken, die Finanzierung der hoheitlichen Flugsicherung dauerhaft und bedarfsgerecht im Bundeshaushalt abzusichern. Dazu sollen die Basiskosten für Kernaufgaben im allgemeinen Interesse mitfinanziert und pandemiebedingte Einnahmeausfälle der bundeseigenen DFS nicht weiter über Gebühren auf die Luftraumnutzer umgelegt werden,
- 6) parallel dazu innerhalb von acht Wochen einen Gesetzesantrag zur Änderung des § 17a des Luftsicherheitsgesetzes in den Bundesrat einzubringen.

Dieser soll:

- a) eine Beteiligung des Bundes von mindestens 50 Prozent an den nachgewiesenen Kosten der Fluggast- und Reisegepäckkontrollen ermöglichen,
- b) den von den Luftfahrtunternehmen zu tragenden Gebührenanteil auf höchstens 10 Euro je kontrolliertem Fluggast begrenzen sowie
- c) die zum 1. Januar 2028 vorgesehene Anhebung des Gebührenrahmens auf bis zu 20 Euro zurücknehmen.

Die Bundesfinanzierung ist transparent, diskriminierungsfrei und ohne Überkompensation auf die Kosten der hoheitlichen Aufgabe zu beschränken,

- 7) der staatlichen Deputation für Wirtschaft und Häfen sowie der Bürgerschaft innerhalb von vier Wochen nach Einbringung über den Gesetzesantrag, die gewonnenen Mit Antragsteller und den Fortgang des Bundesratsverfahrens sowie über die Schritte zur dauerhaften Absicherung der Flugsicherungskosten durch den Bund sowie über die Schritte zur Beteiligung des Bundes an den Kosten der Luftsicherheitskontrollen schriftlich zu berichten.

Thore Schäck und Fraktion der FDP

**Anlage(n):**

- keine