





12. Juni 2026



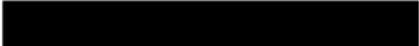
vielen Dank für Ihr Schreiben vom 28. Mai 2026 an 

Die Entscheidung, die Verbindung Bremen-Frankfurt einzustellen, ist uns nicht leichtgefallen. Angesichts der erheblichen Standortkosten war sie jedoch unumgänglich.

Nicht erst in den vergangenen Monaten – zuletzt im Kontext der unvermeidlichen Entscheidungen zur Lufthansa CityLine – haben wir wiederholt darauf hingewiesen, dass innerdeutsche (Hub-)Verbindungen kaum noch wirtschaftlich darstellbar sind. In Bremen liegen die staatlichen Steuern und Gebühren rund 80 % über dem Niveau von 2019. Für die Verbindung Bremen-Frankfurt ergibt sich daraus ein Defizit 

 – eine Belastung, die ein privatwirtschaftliches Unternehmen nicht dauerhaft tragen kann.

Entgegen unserem eigenen Anspruch sehen auch wir uns daher gezwungen, die Anbindung wichtiger Wirtschaftsregionen auszudünnen. Anders als viele Wettbewerber ziehen wir uns allerdings selbst unter diesen Bedingungen nicht vollständig zurück, sondern suchen nach Alternativlösungen. So wird Bremen über die Drehkreuze München, Wien und Zürich an das internationale Netzwerk der Lufthansa Group angebunden bleiben. Abhängig von der Standortkostenentwicklung werden wir auch Möglichkeiten für die Wiederaufnahme der Flugverbindung nach Frankfurt prüfen; hierzu stehen wir im Austausch mit der Bremer Senatskanzlei, wobei ein Bundesland allein die nötigen Veränderungen nicht bewirken kann.

Insgesamt beobachten wir mit Sorge, dass die Anbindung deutscher Regionen an europäische Drehkreuze zunehmend fragiler wird. Ein weiteres Beispiel ist die Insolvenz der innovativen Initiative . Der seit Jahren rückläufigen Konnektivität wird politisch leider nur halbherzig entgegengetreten, obwohl es an Warnungen der gesamten Luftverkehrsbranche nicht fehlt. Ein Beispiel ist die unverständliche Position des Bundesjustizministeriums bei der Reform europäischer Fluggastrechte, die das Fliegen weiter verteuern würde. Hinzu kommen die immensen

Kosten einer europäischen Klimapolitik, die in ihrer aktuellen Ausgestaltung heimische Airlines einseitig belastet.

Auch regulatorisch verschärfen sich die Rahmenbedingungen weiter. Die derzeit diskutierte Anpassung des §19b LuftVG hin zu einem Sofortvollzug von Entgeltordnungen trotz laufender Klage stellt nicht nur einen langjährigen und rechtsstaatskonformen Kompromiss innerhalb der Luftverkehrsbranche infrage, sondern ist eine weitere Belastung für heimische Airlines im internationalen Wettbewerb.

Sehr geehrte [REDACTED] in vielen Landesteilen wird der Wert des Luftverkehrs für Arbeitsplätze, Investitionen und letztlich Steuereinnahmen erkannt. Eine konsistente Strategie von Bund und Ländern zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrs fehlt jedoch bisher. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wann die Politik [REDACTED] bereit sein wird, ihren Kurs zu korrigieren. Diese Frage bezieht sich insbesondere auch auf die europapolitischen Positionen, die in Brüssel und Straßburg vertreten werden.

Deutschland braucht ein Sofortprogramm, um die Hub-Anbindungen seiner föderalen Wirtschaftsräume zu sichern. Mit gezielten Entlastungen bei den Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren kann es gelingen, die erodierende Konnektivität zu stabilisieren.

Für einen persönlichen Austausch zu diesen und weiteren Themen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

