21. Wahlperiode

Drucksache **21/5431**

HESSISCHER LANDTAG

28. 10. 2026

Große Anfrage

Fraktion der Freien Demokraten

Zukunft der Luftfahrt am Flughafen Kassel-Calden: batterieelektrische, wasserstoffbasierte und hybrid-elektrische Antriebstechnologien, Infrastruktur und Wertschöpfung

Der Luftverkehr steht vor einem technologischen Wandel. Neben effizienteren konventionellen Antrieben werden batterieelektrische, hybrid-elektrische und wasserstoffbasierte Antriebssysteme entwickelt. Vollständig batterieelektrische Flugzeuge kommen bislang vor allem bei kleinen Flugzeugen und in der Pilotenausbildung zum Einsatz. Mehrere Hersteller arbeiten jedoch an Flugzeugen und Antriebssystemen für den regionalen Personen- und Frachtverkehr. Ob und in welchem Umfang sich diese Technologien im kommerziellen Luftverkehr durchsetzen, ist derzeit offen. Entscheidend sind unter anderem Reichweite und Nutzlast, Lade- beziehungsweise Betankungszeiten, Energieversorgung, Zulassung sowie Anschaffungs- und Betriebskosten. Hinzu kommt die Frage, ob die notwendige Infrastruktur an den Flughäfen wirtschaftlich aufgebaut und ausgelastet werden kann. In absehbarer Zeit kommen neue Antriebssysteme daher vor allem für kleinere Flugzeugklassen und kürzere Strecken in Betracht. Daraus können sich neue Möglichkeiten für den Regionalflugverkehr ergeben. Direkte Verbindungen zwischen Wirtschaftsregionen, grenzüberschreitende Regionalverkehre oder Zubringer zu internationalen Drehkreuzen könnten mit kleineren Flugzeugen wirtschaftlich anders organisiert werden als mit heutigen Verkehrsflugzeugen. Zugleich versprechen insbesondere elektrische Antriebe geringere lokale Emissionen und weniger Antriebslärm. Für die ökologische Gesamtbewertung müssen allerdings auch Strom- beziehungsweise Wasserstofferzeugung sowie Herstellung, Lebensdauer und Verwertung der eingesetzten Komponenten betrachtet werden. Für den Kassel Airport stellt sich die Frage nach diesen Entwicklungsmöglichkeiten in besonderer Weise. Das Land Hessen ist Mehrheitsgesellschafter der Flughafen GmbH Kassel. Der Flughafen verfügt über eine moderne flugbetriebliche Infrastruktur. Rund um den Standort haben sich Unternehmen und Einrichtungen aus Luftfahrt, Wartung, technischen Dienstleistungen, Ausbildung, Logistik und weiteren industriellen Bereichen angesiedelt.

Mit der Kooperation des Kassel Airport mit EVIA AERO, dem Hessischen Drohnenkompetenzzentrum sowie weiteren angekündigten Industrie-, Logistik-, Ausbildungs- und Erprobungsvorhaben kommen neue Aktivitäten hinzu. Entscheidend wird sein, ob daraus einzelne Projekte nebeneinander entstehen oder ob das Land gemeinsam mit Flughafen, Unternehmen und Forschungseinrichtungen eine wirtschaftlich tragfähige Entwicklungsperspektive für den Standort verfolgt.

Neue Technologien rechtfertigen dabei nicht automatisch neue öffentliche Investitionen. Infrastrukturentscheidungen müssen sich an nachvollziehbaren Bedarfen und realistischen Marktperspektiven orientieren. Zugleich kann es für einen Luftfahrtstandort sinnvoll sein, neue Entwicklungen frühzeitig aufzugreifen, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und private Investitionen zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund ist zu klären, wie die Landesregierung den technologischen und wirtschaftlichen Stand neuer Luftfahrtantriebe bewertet, welche Perspektiven sie für den Kassel Airport sieht und welche konkreten Schlussfolgerungen sie daraus für die weitere Entwicklung des Standorts zieht.

W i r f r a g e n d i e L a n d e s r e g i e r u n g :

1. Auf welche aktuellen Studien, Gutachten, Marktanalysen oder sonstigen Erkenntnisgrundlagen stützt die Landesregierung ihre Bewertung des technischen Reifegrads und der absehbaren Entwicklung batterieelektrischer, hybrid-elektrischer sowie wasserstoffbasierter beziehungsweise brennstoffzellenelektrischer Antriebssysteme für den zivilen Luftverkehr?

Eingegangen am 28. Oktober 2026 · Ausgegeben am 28. Oktober 2026

Herstellung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postfach 3240 · 65022 Wiesbaden · www.Hessischer-Landtag.de

2. Für welche Flugzeuggrößen, Passagierkapazitäten und Reichweiten hält die Landesregierung auf Grundlage der ihr vorliegenden Erkenntnisse einen kommerziellen Einsatz der in Frage 1 genannten Antriebstechnologien bis zum Jahr 2030 beziehungsweise bis zum Jahr 2035 für realistisch und welche wesentlichen technologischen, regulatorischen oder wirtschaftlichen Voraussetzungen müssen hierfür noch erfüllt werden?

3. Welche ihr bekannten Flugzeug- und Antriebsprojekte deutscher oder europäischer Hersteller hält die Landesregierung für den künftigen regionalen Personen- oder Frachtverkehr für besonders relevant und welchen Stand haben diese Projekte nach ihrer Kenntnis hinsichtlich Entwicklung, Erprobung, Zulassung und angestrebter Markteinführung erreicht?

4. Wie bewertet die Landesregierung das Potenzial batterieelektrischer, hybrid-elektrischer und wasserstoffbasierter Regionalflugzeuge zur Verringerung von Treibhausgasemissionen, lokalen Luftschadstoffen und Fluglärm, wenn neben dem Flugbetrieb auch die Bereitstellung der eingesetzten Energie sowie Herstellung, Lebensdauer und Verwertung von Batterien, Brennstoffzellen und weiteren wesentlichen Komponenten berücksichtigt werden?

5. Welche belastbaren Erkenntnisse liegen der Landesregierung über Anschaffungs-, Betriebs-, Energie-, Wartungs- und Infrastrukturkosten neuer elektrischer beziehungsweise teilelektrischer Regionalflugzeuge im Vergleich zu konventionell angetriebenen Flugzeugen vergleichbarer Kapazität vor und bei welchen Kostenfaktoren bestehen nach ihrer Einschätzung gegenwärtig die größten Unsicherheiten?

6. Für welche Verkehrsangebote sieht die Landesregierung unter Berücksichtigung von Reichweite, Nachfrage, erforderlicher Auslastung, Flugfrequenz und Wirtschaftlichkeit grundsätzlich ein Marktpotenzial für elektrische oder andere emissionsärmere Regionalflugzeuge, insbesondere hinsichtlich direkter Verbindungen zwischen Wirtschaftsregionen, innerdeutscher und grenzüberschreitender Regionalverkehre sowie möglicher Zubringerverkehre zu internationalen Luftverkehrsdrehkreuzen?

7. Welche Chancen und Risiken ergeben sich nach Einschätzung der Landesregierung aus der Entwicklung neuer Regionalflugzeugkonzepte für Regionalflughäfen und welche infrastrukturellen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Standortfaktoren werden nach ihrer Einschätzung darüber entscheiden, welche Regionalflughäfen von einer solchen Entwicklung profitieren können?

8. Welchen Stellenwert misst die Landesregierung dem möglichen Einsatz elektrischer und anderer emissionsärmerer Regionalflugzeuge bei der strategischen Weiterentwicklung des Kassel Airport bei und welche konkreten verkehrlichen oder wirtschaftlichen Funktionen soll dieses Geschäftsfeld nach Vorstellung der Landesregierung innerhalb der künftigen Gesamtentwicklung des Standorts übernehmen?

9. Welche für den Betrieb elektrischer beziehungsweise anderer neuartiger Regionalflugzeuge relevanten infrastrukturellen Voraussetzungen sind am Kassel Airport bereits vorhanden und in welchen Bereichen – insbesondere Energieversorgung, Lade- oder Betankungsinfrastruktur, Abstell- und Abfertigungsflächen, Sicherheits- und Brandschutztechnik sowie technische Betriebsinfrastruktur – sieht die Landesregierung zusätzlichen Investitionsbedarf?

10. Über welche für zusätzliche Luftfahrtanwendungen nutzbare elektrische Anschlussleistung verfügt der Kassel Airport derzeit, welchen zusätzlichen Leistungsbedarf hält die Landesregierung bei einem regelmäßigen Betrieb batterieelektrischer Flugzeuge für möglich beziehungsweise erforderlich und welche Rolle können dabei der Ausbau des Netzanschlusses, Photovoltaik, stationäre Energiespeicher sowie gegebenenfalls eine Wasserstoffversorgung am Standort spielen?

11. Welche zusätzlichen Anforderungen an Aus- und Fortbildung sowie betriebliche Sicherheitskonzepte erwartet die Landesregierung durch Hochvoltsysteme, leistungsfähige Batteriespeicher, Brennstoffzellentechnik und Wasserstoff insbesondere für Wartungspersonal, Bodenpersonal, Flughafenfeuerwehr und Rettungskräfte?

12. Welche am Kassel Airport beziehungsweise in Nordhessen bereits vorhandenen Unternehmen, Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Ausbildungsangebote und sonstigen Kompetenzen bieten nach Kenntnis der Landesregierung konkrete Anknüpfungspunkte für den Aufbau eines Kompetenzstandorts für elektrische, wasserstoffbasierte und andere innovative Luftfahrttechnologien?

13. In welchen Teilen der Wertschöpfungskette – insbesondere Wartung und Instandhaltung, Energie- und Ladeinfrastruktur, Batterie- und Antriebssysteme, Ausbildung, Erprobung, Umrüstung sowie technische Dienstleistungen – sieht die Landesregierung am Kassel Airport realistische Ansiedlungs- und Beschäftigungspotenziale und liegen ihr hierzu bereits konkrete Interessenbekundungen, Gespräche oder Investitionsvorhaben von Unternehmen vor?

14. Welche konkreten Synergien sieht die Landesregierung zwischen neuen elektrischen und wasserstoffbasierten Luftfahrttechnologien, dem Hessischen Drohnenkompetenzzentrum, weiteren Aktivitäten mit unbemannten Luftfahrtsystemen sowie den bereits bestehenden und angekündigten industriellen, logistischen, Ausbildungs- und Erprobungsaktivitäten am Kassel Airport?

15. Welche luftverkehrlichen, flugsicherungstechnischen, regulatorischen und betrieblichen Herausforderungen erwartet die Landesregierung bei einer zunehmenden gemeinsamen Nutzung des Flughafens und des angrenzenden Luftraums durch konventionelle bemannte Luftfahrzeuge, neue elektrische Regionalflugzeuge sowie unbemannte Luftfahrtsysteme und bei welchen dieser Herausforderungen bestehen unmittelbare Handlungsmöglichkeiten des Landes Hessen?

16. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung aus bestehenden Untersuchungen, insbesondere zur Markt- und Verkehrspotenzialanalyse für elektrische Regionalluftfahrt am Kassel Airport, über grundsätzlich erreichbare Städte, Wirtschaftsregionen und internationale Luftverkehrsdrehkreuze sowie über das mögliche Nachfragepotenzial entsprechender Verbindungen vor und hält sie eine Aktualisierung beziehungsweise Vertiefung dieser Untersuchungen angesichts der seitherigen technologischen und wirtschaftlichen Entwicklung für erforderlich?

17. Welche Förderprogramme des Landes Hessen, des Bundes und der Europäischen Union kommen nach Kenntnis der Landesregierung für Forschung und Erprobung, Energie- und Ladeinfrastruktur, Qualifizierung, Demonstrationsvorhaben und einen möglichen Markthochlauf neuer Luftfahrttechnologien am Kassel Airport in Betracht und welche dieser Fördermöglichkeiten wurden für Vorhaben am Standort bereits genutzt oder konkret geprüft?

18. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über Ziele, Zeitplanung und vorgesehenen Infrastrukturaufbau der zwischen dem Kassel Airport und EVIA AERO vereinbarten Zusammenarbeit, welche konkreten Schritte wurden seit Abschluss der Kooperation unternommen und welche Voraussetzungen müssen aus Sicht der Landesregierung erfüllt sein, bevor größere öffentliche Investitionen zur Unterstützung eines regelmäßigen elektrischen Regionalflugverkehrs getätigt werden?

19. Welche konkreten strategischen Ziele verfolgt die Landesregierung für die Entwicklung des Kassel Airport bis 2030 und 2035 in den Bereichen neue Luftfahrtantriebe, Energieinfrastruktur, Drohnen und unbemannte Luftfahrtsysteme, Forschung und Erprobung, Wartung und technische Dienstleistungen, Ausbildung sowie industrielle Ansiedlungen und anhand welcher messbaren Kriterien will sie bewerten, ob die hierfür eingesetzten öffentlichen Mittel und die angestrebte Mobilisierung privater Investitionen zu einer wirtschaftlich tragfähigen Weiterentwicklung des Standorts beitragen?

Wiesbaden, 27. Oktober 2026

Der Fraktionsvorsitzende:
Dr. Stefan Naas