

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

27. Sitzung – Haushaltsausschuss

11. März 2026 – 10:02 bis 11:52 Uhr und
12:03 bis 12:58 Uhr

Anwesende:

Vorsitz: Bernd Erich Vohl (AfD)

CDU

Lena Arnoldt
Tanja Jost
Christoph Mikuschek
Sebastian Müller (Fulda)
Michael Reul
Sebastian Sommer (Hochtaunus)
André Stolz
Christian Wendel

AfD

Roman Bausch
Klaus Gagel
Patrick Schenk (Frankfurt)

SPD

Alexander Hofmann (Wiesbaden)
Esther Kalveram
Dr. Josefine Koebe
Marius Weiß

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Miriam Dahlke
Andreas Ewald
Sascha Meier

Freie Demokraten

Marion Schardt-Sauer

Weitere Anwesende:

Minister Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Staatssekretär Dr. Till Kaesbach, Vertreterinnen und Vertreter der Staatskanzlei, der Ministerien, des Rechnungshofes und weiterer Behörden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen und der Landtagskanzlei.

Die Liste aller Anwesenden liegt der Ausschussgeschäftsführung vor.

4. Dringlicher Berichts Antrag
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Das Debakel „Fischer Air“ am Flughafen Kassel-Calden
– Drucks. [21/3714](#) –

Abgeordneter **Sascha Meier**: Sehr geehrte Damen und Herren! Bei der Affäre Fischer Air geht es längst nicht mehr nur um das Scheitern eines zweifelhaften Anbieters – es geht eigentlich mehr um die Frage, wie es am Flughafen Kassel-Calden überhaupt so weit kommen konnte, dass Flugverbindungen öffentlich angekündigt, im Flugplan geführt und über die Flughafen-Online-Präsenz aufgewertet wurden, obwohl die zentrale Voraussetzung für einen regulären Flugbetrieb – eine gültige Betriebsgenehmigung, AOC – eben noch nicht vorlag: Aus einem Luftschloss wurde ein Reputationsschaden, aus einer Ankündigung wurde ein Vertrauensproblem für Reisende, für die Region und vor allem für die öffentliche Hand.

Besonders gravierend ist: andere Flughäfen haben eine Listung gerade deshalb verweigert, weil entweder kein AOC oder jedenfalls keine belastbaren operativen Nachweise der Flugfähigkeit vorlagen. In Kassel-Calden hingegen wurden die Verbindungen geführt, und erst später wurde die Geschäftsführung aufgefordert, Website und Flugplan zu bereinigen. Wer aber erst eingreift, wenn der Schaden bereits sichtbar ist, der hat nicht gesteuert, der hat ziemlich verspätet reagiert und gehandelt. Genau deshalb steht heute hier nicht nur der Fischer Air zur Debatte, sondern auch die Verantwortung auch des Landes Hessen.

Das Land hält 68% der Anteile und stellt den Aufsichtsratsvorsitz. Wer diese Mehrheit und diese Steuerungsrolle beansprucht, der kann sich im Krisenfall nicht hinter operativen Zuständigkeiten verstecken. Wir erwarten heute Klarheit darüber, wer was wann wusste, wer was wann freigegeben hat, und welche finanziellen, organisatorischen und auch politischen Konsequenzen daraus gezogen werden. – Vielen Dank.

Minister **Prof. Dr. R. Alexander Lorz**: Weil Sie wahrscheinlich sowieso den Aufsichtsratsvorsitzenden der Gesellschaft im Blick haben, machen wir Ihnen heute das Angebot, dass die Beantwortung des Dringlichen Berichts-Antrags der Staatssekretär übernimmt.

(Abgeordnete Miriam Dahlke: Hauptsache, es gibt Antworten!)

StS **Dr. Till Kaesbach**: Vielen Dank für die Gelegenheit, hier zu diesem Thema Stellung zu nehmen. Sie haben gewichtige Dinge in den Raum gestellt, weswegen wir uns freuen, an dieser Stelle zur Aufklärung beitragen zu können.

Erlauben Sie mir, dass ich, bevor ich in die Fragen einsteige, zwei kurze Vorbemerkungen mache.

Erstens. Alle Gesellschafter des Flughafens – also neben dem Land auch der Landkreis Kassel, die Stadt Kassel sowie die Gemeinde Calden – haben gemeinsam öffentlich ihr Bedauern zum

Ausdruck gebracht, dass Kunden des hier in Rede stehenden Anbieters negative Erfahrungen machen mussten. Die Verschiebungen und das Absagen von Flügen sind enttäuschend; gar keine Frage. Ich kann den Unmut von Kundinnen und Kunden, der hier entstanden ist, sehr gut verstehen, zumal – lassen Sie es mich vorsichtig ausdrücken – aufgrund der schwierigen Kommunikation des Anbieters. Das ist bedauerlich. – Das führt mich zur zweiten Vorbemerkung und der Frage, wer dabei eigentlich für was zuständig und somit auch verantwortlich ist.

Zweitens. Der Kassel Airport wird von der Flughafen GmbH Kassel (FGK) betrieben. Die Abwicklung des Flugverkehrs fällt in das operative Geschäft des Flughafens und gehört somit zu den Aufgaben der Geschäftsführung der Betreibergesellschaft. Das Land ist, wie zuvor dargestellt, mehrheitlich an dieser Gesellschaft beteiligt und nimmt seine Rechte und Pflichten als Gesellschafter und Eigentümer, genauso wie seine Rolle im Aufsichtsrat der FGK, selbstverständlich mit hoher Sorgfalt wahr. Umso mehr ist es unerlässlich, auf die Aufgabenabgrenzung zwischen der Gesellschaft und ihren Eignern und Überwachungsorganen hinzuweisen, und auch darauf, dass es allein der Verantwortung des Anbieters obliegt, ob und wann er Flüge durchführt oder absagt. Er ist auch für die Kommunikation mit seinen Kundinnen und Kunden sowie für die Abwicklung möglicher Erstattungen zuständig.

Damit würde ich in die Beantwortung der gestellten Fragen einsteigen.

Veröffentlichung von Flugangeboten auf der Website des Flughafens

Frage 1. Welche interne Regelung gilt in der Flughafen GmbH für die Aufnahme von Airlines beziehungsweise Verbindungen in Flugplan und Website?

Antwort: Die Aufnahme von Verbindungen in den Flugplan sowie auf die Website erfolgt auf Basis der von den Anbietern, also z. B. Airlines, angemeldeten Flugprogrammen. Die entsprechenden Daten werden in die Flughafendatenbank eingepflegt und anschließend automatisiert im Flugplan und auf der Website dargestellt. Diese Darstellung bildet den jeweils aktuellen Planungsstand ab. So ist der Flughafen übrigens in den vergangenen Jahren – als viele von Ihnen schon hier waren, ich allerdings noch nicht – stets verfahren, auch bei Anbietern wie Sundair oder Germania. Das Verfahren ist also etabliert.

Frage 2. Welche vertraglichen Grundlagen beziehungsweise Vorvereinbarungen (zum Beispiel Vertrag, Rahmenvereinbarung, Absichtserklärung/Letter of Intent, schriftliche Zusagen) bestanden zwischen der Flughafen GmbH Kassel und „Fischer Air“/„Fischer Reisen“?

Antwort: Zwischen der Flughafen GmbH Kassel und „Fischer Air“ beziehungsweise „Fischer Reisen“ bestanden oder bestehen keine gesonderten individuell ausgehandelten Verträge oder Vorvereinbarungen. Der Airport Kassel – das ist ganz wichtig – ist als öffentlicher Flughafen gehalten,

sämtlichen Anbietern von Passagierflügen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stehen. Das Verhältnis zwischen Flughafen und Airline ist zunächst ein öffentlich-rechtliches: Jede Fluggesellschaft, die die in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte zahlt, darf ihn auch nutzen. Bei besonderen Leistungen wie z. B. einer Marketingunterstützung durch den Flughafen werden dann privatrechtliche Verträge geschlossen. Das war bei Fischer Air, wie gesagt, nicht der Fall.

Frage 3. Welche verbindlichen Kriterien verlangt das Land als Mehrheitsgesellschafter für die Veröffentlichung von Verbindungen – falls diese festgelegt sind: Sind diese schriftlich fixiert?

Frage 4. Wurden diese Kriterien bei „Fischer Air“ vor Veröffentlichung vollständig erfüllt?

Antwort: Die Fragen 3 und 4 würde ich wegen des Sachzusammenhangs gerne gemeinsam beantworten.

Es gibt keine Vorgaben des Landes, da die Veröffentlichung von Verbindungen als Marketing zum operativen Geschäft und damit zu den ureigensten Verantwortungsbereichen der Betreiber-gesellschaft gehört.

Frage 5. Wann wurde die Aufforderung zur Bereinigung der Website an die Geschäftsführung der Flughafen GmbH übermittelt?

Antwort: Es gab keine Aufforderung. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat die Geschäftsführung vielmehr im Februar 2026 gebeten, die Darstellung im Flugplan sowie auf der Website umgehend zu überprüfen und dort nur solche Verbindungen zu führen, für die belastbare operative Voraussetzungen vorliegen. Dies geschah im Rahmen der laufenden Kommunikation zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden, also mir, und dem Geschäftsführer.

Frage 6. Warum hat das Land, vertreten durch Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Kaesbach, nicht früher interveniert?

Antwort: Eine frühere „Intervention“ war nicht angezeigt. Noch Mitte Februar gab es Gespräche zwischen Herrn Fischer und einem Reiseveranstalter mit dem Ziel, Flüge ab Calden stattfinden zu lassen. Zu diesem Zeitpunkt die Geschäftschancen von Herrn Fischer bzw. des Reiseveranstalters durch eine Herausnahme der Flüge aus dem Flugplan zu stören, hätte möglicherweise zu Schadensersatzansprüchen führen können. Geschäftsschädigende Äußerungen oder Handlungen können zu Schadensersatzansprüchen führen.

Prüfung der Seriosität und Leistungsfähigkeit von Anbietern

- Frage 7. Welche Nachweise wurden von Fischer Air vor Veröffentlichung der Verbindungen angefordert?*
- Frage 8. Welche dieser Nachweise lagen vor Veröffentlichung tatsächlich vor?*
- Frage 9. Wurde eine Bonitäts-/Risikoprüfung veranlasst?*
- Frage 10. Falls ja: Welche Risikoeinstufung ergab sich?*

Antwort: Die Fragen 7 bis 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Airport Kassel ist, wie bereits ausgeführt, als öffentlicher Flughafen gehalten, sämtlichen Anbietern von Passagierflügen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stehen. Eine Prüfung der Leistungsfähigkeit und Seriosität gehört grundsätzlich nicht zu den Aufgaben eines Flughafens, sondern findet durch den Aussteller des AOC (Airport Operator Certificate) statt.

- Frage 11. Gab es interne Warnhinweise zur Seriosität oder Umsetzbarkeit?*

Antwort: Das ist aus unserer Sicht nicht der Fall. Herr Fischer ist seit den 1980er-Jahren als Unternehmer in der Reise- und Luftfahrtbranche tätig. Er verfügt nachweislich über Erfahrung im Aufbau und Betrieb von Veranstalter- und Airline-Strukturen. Auch das verfolgte Konzept mit der zeitlichen Abstimmung der Flüge beispielsweise mit den Abfahrten großer Kreuzfahrtreedereien erschien plausibel. Natürlich ist die Gründung einer neuen Airline immer mit Risiken verbunden. Die langfristige Tragfähigkeit eines Konzeptes zeigt sich oft erst im Laufe der Zeit.

Verbraucherschutz und Krisenkommunikation

- Frage 12. Welche konkreten Maßnahmen hat das Land veranlasst, um weitere Verbraucherbuchungen zu verhindern und um betroffene Reisende zu unterstützen?*

Antwort: Die Geschäftsführung wurde, wie bereits erwähnt, gebeten, die Darstellung im Flugplan sowie auf der Website zu überprüfen und dort nur solche Verbindungen zu führen, für die belastbare operative Voraussetzungen vorliegen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Flughafen Kassel weder Reiseveranstalter noch Vertragspartner der Reisenden ist. Für Buchungen, Durchführung der Flüge sowie mögliche Erstattungen ist der jeweilige Reiseveranstalter verantwortlich. Zuständige Ansprechpartner für Verbraucher sind in solchen Fällen insbesondere die Anbieter selbst sowie gegebenenfalls Verbraucherschutzinstitutionen. – Sie würden sich vermutlich nicht an die Fraport wenden, wenn ein Lufthansa-Flug ausfiele.

Frage 13. Welche Kommunikations- und Informationspflichten hat das Land gegenüber der Flughafen GmbH im Krisenfall verbindlich festgelegt?

Antwort: Im Einklang mit dem Gesellschaftsvertrag der Flughafen GmbH Kassel hat die Geschäftsführung bei wichtigem Anlass den Vorsitzenden des Aufsichtsrats unverzüglich schriftlich oder mündlich zu unterrichten. Unabhängig hiervon findet zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Geschäftsführer selbstverständlich kontinuierlich ein vertrauensvoller Austausch statt.

Frage 14. Welche Lehren werden aus der Affäre „Fischer Air“ gezogen, damit Flugverbindungen künftig erst nach Vorliegen belastbarer operativer Voraussetzungen im Flugplan und auf der Website veröffentlicht werden?

Antwort: Die Landesregierung – das sagte ich bereits ausdrücklich – bedauert die negativen Kundenerfahrungen. Es gilt, die jüngsten Entwicklungen gründlich aufzuarbeiten und daraus Lehren zu ziehen.

Finanzielle Auswirkungen der aktuellen Entwicklungen

Frage 15. Welche Geldflüsse und Leistungen gab es im Zusammenhang mit Fischer Air (Marketing/Destinationswerbung/Handling/Sonstiges) in Euro?

Antwort: Im Zusammenhang mit „Fischer Air“ sind keine direkten Zahlungen oder finanzielle Leistungen erfolgt. Wie bei der Ansiedlung neuer Anbieter üblich – in der Vergangenheit wurde es so getan –, wurden im Rahmen der allgemeinen Marketingaktivitäten des Flughafens auch übliche Werbemaßnahmen zur Bewerbung neuer Flugangebote und Destinationen durchgeführt. Diese Maßnahmen erfolgen regelmäßig im Rahmen der allgemeinen Vermarktung des Flughafens und seiner Verbindungen, und sind nicht auf einzelne Anbieter beschränkt.

Frage 16. Wurden „Fischer Air“ Anreize oder Vergünstigungen gewährt (zum Beispiel Zuschüsse, Gebührennachlässe, kostenfreie Leistungen, sonstige Konditionen)? Falls ja: Welche und in welcher Höhe in Euro?

Antwort: Es gibt keine individuell vereinbarten Regelungen über Zuschüsse oder sonstige finanzielle Anreize.

Frage 17. Welche vertraglichen Haftungs- oder Regressregelungen hat die Flughafen GmbH gegenüber „Fischer Air“?

Antwort: Es bestehen keine gesonderten vertraglichen Vereinbarungen, aus denen spezifische Haftungs- oder Regressregelungen resultieren könnten.

Frage 18. Hat die Landesregierung geprüft, ob Schadensersatz-/Regressansprüche gegen „Fischer Air“ oder Dritte bestehen?

Antwort: Es ist Aufgabe der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, diese Prüfung vorzunehmen, was sie auch fortlaufend tut.

Frage 19. Schließt die Landesregierung außerplanmäßige Nachschüsse der Gesellschafter für den Flughafen Kassel-Calden aus (ja/nein)?

Antwort: Die Gesellschafter der Flughafengesellschaft haben sich in einer Finanzierungsvereinbarung verpflichtet, die Verluste der Gesellschaft im Rahmen ihrer Ansätze in den jeweiligen Haushaltsplänen zu übernehmen.

Frage 20. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus dem „Fischer-Air-Debakel“ für die zukünftige Entwicklung des Flughafens?

Antwort: Die Landesregierung verfolgt das Ziel, den Flughafen Kassel-Calden als regionalen Verkehrsflughafen und als zentrale Infrastruktur in Nordhessen, die über den touristischen Flugverkehr hinaus wirkt, weiterzuentwickeln.

Der touristische Flugverkehr entwickelt sich aktuell nicht wie einst erhofft. Gemeinsam mit allen Gesellschaftern – dem Land, der Stadt und dem Landkreis – arbeitet die Landesregierung an klaren Perspektiven, wie der Airport wirtschaftlich sinnvoll weiterentwickelt werden kann.

Frage 21. Hält die Landesregierung an dem „Whatever-it-takes-Ansatz“ des Koalitionsvertrags fest, der keine Kostenbegrenzung für den Flughafen Kassel-Calden vorsieht?

Antwort: Es ist erwiesen, dass der Flughafen volkswirtschaftlich ein Gewinn für die Region ist: Er schafft Arbeitsplätze und sorgt für Steuereinnahmen. Für das Land Hessen ergibt sich laut der Studie des Zentrums für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) eine hohe Umwegrentabilität.

Die Regierungskoalition in Hessen hat im aktuellen Koalitionsvertrag, anders als vorherige Regierungen, keine Kostenvorgabe für den Flughafen hinterlegt. Das ist ein klares Bekenntnis zum Standort und seiner Bedeutung für die Region und das Land. Klar ist natürlich auch, dass wir weiterhin bestrebt sind, die Kostensituation zu optimieren. – Vielen Dank.

Abgeordneter **Sascha Meier**: Ich möchte sowohl Bemerkungen machen als auch Rückfragen stellen.

Nummer eins ist selbstverständlich, dass doch eine Reduktion der Defizite am Flughafen Kassel-Calden vielleicht auch einer der wichtigsten Punkte sein sollte, anstatt eine Whatever-It-Takes-Strategie zu verfolgen, wie Sie sie gerade eben auch noch einmal in einer gewissen Form wiederholt haben.

Wenn ich mich heute entscheiden sollte, weil ich mit meinem Landtagsmandat nicht ausgelastet bin, persönlich eine Fluglinie zu gründen, dann könnte ich heute zum Flughafen Kassel-Calden gehen und auch im Flugplan gelistet werden, weil das nicht die erste Situation für das AOC bzw. dessen Überprüfung wäre, sondern weil das erst zu einem späteren Zeitpunkt passieren würde. – Habe ich das nach Ihren Ausführungen so richtig vernommen?

Meine zweite Frage. Es wurden keine Subventionen oder sonstige Vergünstigungen in Aussicht gestellt, es wurde nichts gezahlt und es wird auch nichts kommen? Habe ich das richtig verstanden?

Meine dritte Frage bezieht sich darauf, welche Lehren denn gezogen werden. Sie haben von Ihrem Bedauern gesprochen. Das kaufe ich Ihnen in einer gewissen Form auch ab. Ich würde aber dennoch wissen wollen, welche Lehren daraus gezogen werden und mit welcher Kraft Sie sich dann auch intern noch einmal einstellen, dass es künftig an dieser Stelle zumindest eine Vorprüfung gibt, damit dann die „Meier Air“ im Endeffekt nicht doch im Flugplan gelistet wird.

StS **Dr. Till Kaesbach**: Vielen Dank, Herr Meier von „Meier Air“ für die Nachfragen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Grundsätzlich sind wir uns alle einig. Ich habe diesen Aufsichtsratsvorsitz im Dezember übernommen, und wenn wir sieben Fluggesellschaften hätten, die dort fliegen würden, dann hätten wir wahrscheinlich nicht diesen Dringlichen Berichtsantrag und dann wären wir in einer anderen Situation. Es ist ein wirklich toller Flughafen. Ich weiß nicht, wann Sie das letzte Mal da waren – –

(Abgeordneter Sascha Meier: Gestern!)

– Sie waren gestern da. – Wenn es da viel Flugverkehr geben würde, würde ich mit meiner Familie sofort fliegen; das ist wirklich ein toller Flughafen: Sie können ihn gut erreichen, Sie können da toll fliegen. Deswegen sind wir sehr bestrebt, diese Entwicklung eindeutig zu verbessern, ich hatte es gesagt.

Wir würden uns alle eine andere Situation wünschen, nur können wir uns das nicht aussuchen. Deswegen müssen wir gemeinsam daran arbeiten, und ich höre auch bei Ihnen ein Bekenntnis dafür heraus, positiv an diesem Flughafen mitarbeiten zu wollen.

Sie hatten verschiedene Einzelpunkte aufgeworfen, die ich gerne einzeln beantworten möchte. Ich wiederhole gerne noch einmal: Es gab keine Zahlungen, keine Subvention oder dergleichen für „Fischer Air“ seitens des Flughafens.

Das Zweite betrifft die Frage, was Sie mit Ihrer zu gründenden Fluggesellschaft „Meier Air“ machen könnten. Ich habe ausgeführt, dass es dem Flughafen obliegt, mit Reiseveranstaltern zusammenzuarbeiten. „Fischer Air“ hat – vielleicht anders als „Meier Air“, auch das hatte ich gesagt – mehr als 30 Jahre Erfahrung in der Branche. Herr Fischer hatte damals versucht, an diesem Flughafen etwas neu aufzusetzen. Insofern ist die Geschäftsführung, die dem Aufsichtsrat seit dem letzten Sommer über diese Bestrebungen berichtet hat, im sehr gründlichen Gespräch mit Fischer Air gewesen. Herr Fischer hat auch bei der zuständigen Nationalen Luftfahrtbehörde ein AOC beantragt. Es ist nicht davon auszugehen gewesen, dass es nicht genehmigt würde. Alle Planungen, die Herr Fischer vorgelegt hat, waren zu dem Zeitpunkt glaubwürdig – davon hat sich der gesamte Aufsichtsrat einstimmig in mehreren Sitzungen überzeugt. Insofern ist es hier die Frage des Handelns der Geschäftsführung gewesen, der an der Stelle kein Vorwurf zu machen ist.

Das Dritte betrifft die Lektionen, die Lessons Learned. Ich habe es gerade gesagt: Das ist kein Zustand, den ich persönlich und auch als Aufsichtsratsvorsitzender begrüße und dauerhaft fortführen möchte. Gleichzeitig, auch das habe ich gesagt, hat sich jetzt in der Vergangenheit gezeigt, dass das Etablieren von touristischem Flugverkehr am Flughafen eine herausfordernde Aufgabe ist. Deswegen wollen wir uns das jetzt alles gründlich angucken – in den nächsten Gremiensitzungen, im Gesellschaftskreis, im Aufsichtsrat. Aber, das wollen Sie mir auch zugestehen, das ist jetzt keine Sache, bei der wir Ihnen innerhalb von zwei Wochen finale Lösungen präsentieren könnten; denn die Aufgabe ist komplex, und es würde der Sache sicherlich nicht gerecht werden, zum jetzigen Zeitpunkt hier schon zu sagen, was die Lektionen, was die Erfahrungen sind. Dazu werden wir vielmehr dann berichten, wenn es soweit ist. Ich kann Ihnen aber auch versichern, dass ich persönlich, das gesamte Team und auch alle anderen Gesellschafter mit großem Nachdruck daran arbeiten. – Vielen Dank.

Abgeordneter **Sascha Meier**: Sie hatten in der Antwort auf Frage 21 auf den volkswirtschaftlichen Erfolg des Flughafens Kassel-Calden verwiesen. Dazu vielleicht nur kurz zwei Sätze: Natürlich werden nicht nur die Defizite direkt ausgeglichen, sondern es gibt auch noch andere Kosten, die dort anfallen und getragen werden müssen, sowohl mit Blick auf die internen Abschreibungen, als auch auf die hoheitlichen Kosten drumherum. Dementsprechend ist der im Haushalt ausgewiesene Verlust nicht komplett das, was vor Ort an Geld hineingeschaufelt werden muss.

Die Gewerbeansiedlung, die vor Ort stattfindet bzw. das Gewerbe, was vor Ort ist, ist nicht 1:1 in Bezug auf den Flugverkehr und noch viel weniger auf touristische Flugverkehre zurückzuführen – die haben sich aufgrund anderer Tatsachen dort angesiedelt.

Dann möchte ich gerne fragen, ob Sie ausschließen, dass es aufgrund des Drucks auch positive Meldungen vor Ort am Flughafen gab – anders, als an anderen Flughäfen –, dass Fischer Air mit in den Flugplan aufgenommen worden ist und damals, als es sich angebahnt hat, bzw. kurz nach

der Anbahnung, dass Fischer Air vielleicht fliegen könnte, öffentlich in der Presse verlautbart worden ist und man sich dafür gefeiert hat, dass Fischer Air jetzt kommen würde, wohingegen an anderen Flughäfen nicht weiter darüber beratschlagt worden und das ganze Thema auch nicht in die Öffentlichkeit getragen worden ist. Dort hatte man erst dann eine Ankündigung in die Öffentlichkeit getragen – zumindest hörte es sich so an der einen oder anderen Stelle an –, als ein AOC vorgelegen hat; ich meine, es war ein anderer Flughafen in Süddeutschland.

StS Dr. Till Kaesbach: Vielen Dank für die weiteren Fragen, Herr Abgeordneter Meier. Ich würde doch gerne noch einmal darauf hinweisen – das war auch der Presse zu entnehmen –, dass wir in der letzten Zeit eigentlich recht erfreuliche Meldungen bezüglich der Ansiedlung auch von unmittelbar flughafenspezifischem Gewerbe zur Kenntnis nehmen konnten, beispielsweise die Ankündigung von Airbus Helicopters, dort verstärkt aktiv zu werden. Das ist jedenfalls etwas, was nach meinem Dafürhalten etwas mit Flugbetrieb und Start und Landung zu tun hat. Auch Piper hat dort erweitert. Insofern würde ich sagen, dass es da sehr klare Bezüge des ansiedelnden Gewerbes zum Flughafen gibt; das ist extrem positiv für die Region.

Zu Einzelsachverhalten betreffend andere Flughäfen und der operativen Entscheidung anderer Flughafengesellschaften kann ich hier keine Stellung nehmen. Ich hatte ausgeführt, wie die Prüfungen der Geschäftsführung bezüglich Fischer Air im letzten Jahr verlaufen sind, sodass glaubhaft gemacht wurde, dass mit hinreichender Sicherheit gewährleistet war, dass es funktionieren konnte. Noch einmal: Es ist jetzt anders gekommen, aber das war ein üblicher Prozess, der – auch das habe ich gesagt – übrigens auch mit den vielleicht nicht jedem Reisenden bekannten Fluggesellschaften Sundair oder Germania in der Vergangenheit genauso durchgeführt worden ist.

Abgeordneter Klaus Gagel: Der Tenor der Landesregierung liegt ja schon seit Jahren auf der Tatsache, dass wir in Kassel-Calden letztendlich quasi eine Wirtschaftssubvention des Standortes sehen. So könnte man es verstehen; denn die Gesellschaft erwirtschaftet durchweg Verluste. Sie betonen aber natürlich die positiven Aspekte, die sich aus dieser Gesellschaft für das gesamte Umland ergeben.

Daher meine allgemeine Frage, ob die Landesregierung die Herabstufung von Kassel-Calden zu einem Verkehrslandesplatz in Erwägung zieht, um Kosten bzw. um die Defizite zu senken, ohne dass dann möglicherweise in die sonst positiven Auswirkungen der Wirtschaftsförderung am Standort eingegriffen wird.

Minister Prof. Dr. R. Alexander Lorz: Da das jetzt in die allgemeine politische Sphäre hinüberragt, erlaube ich mir, die Antwort darauf zu übernehmen.

Wir haben das durchaus schon betrachtet – man muss ja immer alle Optionen in Betracht ziehen –, nur die Ersparnisse, die sich mit der heutigen Situation des Flughafens Kassel-Calden ergeben

würden, wenn man ihn zum Verkehrslandeplatz machen würde, sind marginal. Im Verhältnis dazu das Risiko einzugehen, das es dann eben doch Rückwirkungen auf den Standort hat, das ist eine Abwägung, die wir in der Vergangenheit, aber auch in der Gegenwart und auch für die Zukunft ganz klar beantworten – auch, da die Investition getätigt ist –, dass wir den Flughafen in seinem Status erhalten wollen, weil er sich als Anziehungspunkt eben auch für Gewerbe entwickelt hat – der Staatssekretär hat ja ein paar Vorschläge genannt –, und das wäre mit Sicherheit nicht in dieser Form passiert, wenn es diesen Flughafen nicht gäbe.

Dass wir uns unabhängig davon wünschen, dass der Flughafen auch touristischen Flugverkehr anziehen möge, das ist klar und daran werden wir weiter arbeiten. Da werden wir hoffentlich in Zukunft auch Partner finden, die ihre Flüge auch tatsächlich durchführen. Aber noch einmal: Der Status des Flughafens als Flughafen und auch die Unterstützung, die wir als Land Hessen für die Flughafengesellschaft leisten, ist nicht von touristischem Flugverkehr abhängig, sondern das Bild muss man wesentlich größer betrachten.

Abgeordneter **Klaus Gagel**: Vielen Dank für die Antwort. Eine kurze Nachfrage, Herr Minister. Sie sagen, die Ersparnisse seien marginal. Haben Sie das mal geprüft? Wie viel würde das denn im Jahresfehlbetrag ausmachen? Über welche Größenordnung reden wir da? Reden wir da über einen sechsstelligen oder siebenstelligen Betrag?

Minister **Prof. Dr. R. Alexander Lorz**: Ja, wir haben das mal geprüft, aber das kann ich Ihnen jetzt aber aus dem Kopf nicht in Zahlen beziffern. Wir können diese Rechnung aber gerne offenlegen.

Abgeordneter **Sascha Meier**: Ich würde gerne noch zwei Punkte ansprechen wollen. Zum einen haben wir die Situation, dass die Haushaltslage immer schwieriger wird, dass es an sehr vielen Stellen Konsolidierungsbedarfe gibt, die wir auch sehen. Ich würde daher gerne wissen wollen, ob es wirklich keinen Deckel auf – zukünftig möglicherweise steigende – Kosten oder Defizitausgleiche am Flughafen Kassel-Calden gibt, und ob dieses Mantra „Whatever it takes“ an der Stelle wirklich gilt.

Ansonsten würde ich gerne noch etwas wissen. Der Flughafen ist nun schon ein paar Jahre älter. Irgendwann – dazu muss man nicht großartig studiert haben – ist auch die Infrastruktur erneuerungspflichtig. Meine Frage lautet, ob man sich schon Gedanken darüber gemacht hat, und ob es auszuschließen ist, dass für bauliche Ertüchtigungen oder neue Gerätschaften noch einmal Nachschüsse vonseiten der Gesellschafter, aber auch vonseiten des Landes erfolgen müssen.

Minister **Prof. Dr. R. Alexander Lorz**: Wir teilen uns die Antwort einmal auf. Herr Dr. Kaesbach kann mir gleich noch einmal Auskunft geben, ob die letzte Frage, die der Kollege Meier gestellt

hat, schon irgendwie im Aufsichtsrat behandelt worden ist. Sie müssen dabei einfach berücksichtigen, dass er noch nicht so lange im Aufsichtsrat ist und an dieser Stelle noch nicht so viele Sitzungen mitgemacht hat. Wir haben jetzt auch keinen vor der Tür stehenden Sanierungs- oder Instandsetzungsbedarf, aber dazu kann er sicherlich besser etwas sagen.

Ich will nur etwas zu den Deckeln sagen. Die Tatsache, dass wir jetzt keinen formalen Deckel etwa in Form einer bezifferten Obergrenze haben, bedeutet ja nicht, dass wir nicht die Kostenentwicklung sehr genau im Blick hätten und natürlich auch zusehen, dass wir diesen Fehlbetrag minimieren – auch in der gegenwärtigen Situation, in der wir vielleicht keinen touristischen Flugverkehr in nennenswertem Ausmaß haben.

Wir haben auch in der Vergangenheit durchaus bewiesen, dass jedenfalls dieser Fehlbetrag im Rahmen bleibt, dass er unter Kontrolle bleibt. Deswegen ist das kein „Whatever it takes“ nach dem Motto „Egal, wie hoch das schießt: wir decken alles“, sondern wir sind da sehr genau hinterher, dass jedenfalls der Rahmen, in dem sich die Fehlbeträge auch in den vergangenen Jahren gezeigt haben, auf jeden Fall eingehalten bleibt, und natürlich mit dem Ziel, sie auch weiter zurückzuführen.

StS Dr. Till Kaesbach: Vielen Dank, Herr Abgeordneter, dass Sie sich über das Thema der Investitionen und die langfristige Funktionsfähigkeit Gedanken machen: Ich begrüße es noch einmal, dass Sie am langfristigen Erhalt des Flughafens in einer guten Form interessiert sind.

Wenn Sie gestern dort waren, werden Sie gesehen haben, dass sowohl das Terminalgebäude und die Sicherheitsinfrastruktur, die Landebahn wie auch die sonstigen für den Flugbetrieb vorausgesetzten technischen Anlagen in einem sehr guten Zustand sind, sodass mir – über die reguläre Instandhaltung hinaus – keine größeren Investitionsbedarfe in absehbarer Zeit bekannt sind. – Vielen Dank.

Beschluss:

HHA 21/27 – 11.03.2026

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts im Haushaltsausschuss als erledigt.

(einvernehmlich)

- 2. Gesetzentwurf**
Landesregierung
Hessisches Ausführungsgesetz zum Länder-und-Kommunalinfrastrukturfinanzierungsgesetz (Hessisches Infrastrukturförderungsgesetz – HIFG)
– Drucks. [21/3480](#) –
- hierzu:
- Änderungsantrag**
Fraktion der Freien Demokraten
– Drucks. [21/3609](#) –
- Änderungsantrag**
Fraktion der CDU, Fraktion der SPD
– Drucks. [21/4042](#) –
- hier:
- Vorbereitung der zweiten Lesung

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Wir erörtern in diesem Ausschuss ein Gesetz, das ein Volumen von über 7 Milliarden Euro hat. Natürlich wird nachher begründet werden, warum das unabwendbar war. Trotz dieser Größenordnungen hat keine Anhörung stattgefunden bzw. konnte sie nicht stattfinden – gerade bei einem solchen Gesetz mit erheblichen Auswirkungen auf die Kommunen und die Landesfinanzen wäre eine Einbindung von Kommunen, Rechnungshof und Fachleuten aus unserer Sicht durchaus sinnvoll und zielführend gewesen.

Ja, das Infrastrukturprogramm kann ein wichtiger Beitrag zur Modernisierung öffentlicher Infrastruktur sein; in Teilen haben wir es eben wieder gestreift. Entscheidend aber ist aus Sicht der Freien Demokraten die Frage, wo das Geld ankommt und wie transparent es eingesetzt wird – wir hatten es heute schon im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen gehört –, und unser Änderungsantrag zu diesem Gesetzentwurf, den wir in der letzten Plenarrunde eingebracht haben, setzt genau an diesem Punkt an.

Zum einen sagen wir: Mehr Mittel für die kommunale Infrastruktur. Wir stecken alle in einem nochmal fokussierterem Austausch vor Ort, weil wir wissen, dass in vielen Bereichen wahrlich kein Überfluss herrscht – ich nenne nur Schulen, Kitas, kommunale Straßen, Feuerwehrhäuser, Verwaltungsgebäude, Digitalisierung: all das erfordert Investitionsgelder –, und deshalb schlagen wir vor, den kommunalen Anteil auf 75 Prozent des Gesamtvolumens zu erhöhen. Wichtig ist, noch einmal daran zu erinnern, dass es ein bisschen ein Taschenspielertrick ist, indem die Krankenhausinvestitionen unberührt bleiben.

Unsere Intention ist es, das Geld stärker dorthin zu lenken, wo tatsächlich und vor allen Dingen zusätzlich statt konsumptiv investiert wird. Der von uns in der letzten Plenarrunde vorgelegte Gesetzentwurf sieht eine gestreckte Mittelzuweisung vor. Wir schlagen vor, stattdessen die kommunalen Mittel vollständig bereitzustellen. Ehrlich gesagt erschließt sich uns nicht – vielleicht

wäre das einmal ein Punkt für den Entbürokratisierungsminister –, warum man jetzt wieder eine Stopp-Schleife ziehen soll – wahrscheinlich wird wieder evaluiert, konzipiert und überprüft, und das mit zusätzlichen Stellen. Zu sagen, die Kommunen und Landkreise könnten das gar nicht alles ausgeben, widerspricht momentan eklatant der Realität in der Fläche. Unser Ziel sind früh verfügbare Mittel. Das erleichtert auch die Investitionsentscheidungen, vielleicht auch gerade in dem Kontext, wenn die Bürgerinnen und Bürger am kommenden Sonntag neue Parlamente wählen.

Daher noch einmal zusammengefasst: Mehr Mittel für kommunale Infrastruktur, aber auch mit diesen inhaltlichen Parametern – investiv, zusätzlich –, mehr Planungssicherheit und vor allen Dingen sehen wir keinen Bedarf, die Landesmittel in diesem Umfang hierzubehalten, sondern wir sagen, sie sind bei den Kommunen doch besser aufgehoben; das ist unser Hauptanliegen. Das Sonstige haben wir schon zum Großteil im Plenum erörtert. Da wir das Ganze aber im Express-tempo beraten, wollte ich das wenigstens einmal im Ausschuss hinterlegen. Bei einem Gesetz von solch erheblicher Tragweite – wir reden hier immerhin von 7 Milliarden Euro, als würden die irgendwie zusätzlich am Straßenrand liegen, aber das sind Schulden, und die werden wir verzinsen und zurückzahlen müssen – ist es, denke ich, der Befassung schon wert.

Abgeordneter **Marius Weiß**: Als erstes zu unserem Änderungsantrag, Drucks. [21/4042](#), zum HIFG: Dieser besteht aus vier Punkten. Die ersten beiden Punkte sind in der Tat minimale Korrekturen, da geht es um einen Bindestrich, damit das Bundesgesetz – das das LuKIFG auch ist – tatsächlich korrekt wiedergegeben ist.

Die beiden anderen Punkte resultieren aus Vorschlägen, die uns eine Arbeitsgruppe hereingegeben hat. Diese hatten wir eingerichtet, um das ganze LuKIFG-Verfahren parallel zu begleiten, und in ihr sind auch die Kommunalen Spitzenverbände vertreten. Insoweit zeichnet es uns aus, dass wir dieses ganze Verfahren nicht gegen die Kommunen, sondern mit den Kommunen durchgeführt haben; das war von Anfang an so. Es ist für uns selbstverständlich, dass auch die Kommunalen Spitzenverbände dieses Verfahren begleiten.

Dass das gut ist, sieht man auch daran, dass unter anderem ein solcher Änderungsantrag dabei herauskommt, weil beispielsweise in Punkt 3 Anregungen der Kommunen aufgenommen worden sind: Dabei geht es darum, klarzustellen, tatsächlich auch die entsprechenden Fristenden für die Abrechnungen der Mittel hinten richtig einzutragen und dass auch eine Härtefallregelung für die Kommunen geschaffen wird, sodass wir von dieser Frist abweichen können, falls es konkrete Gründe dafür gibt, dass das nicht passieren kann. – Das ist explizit ein Wunsch aus der kommunalen Familie, den wir hier gerne mit aufnehmen wollen.

Der vierte Punkt, den wir mit aufnehmen wollen, ist, dass wir noch einmal ausdrücklich klarstellen wollen – auch im Gesetz –, dass wir Kofinanzierungsmöglichkeiten für investive Maßnahmen haben. Wir hatten einen Änderungsantrag unter Einzelplan 08 zum Kita-Bau, in dem wir ein Förderprogramm durch zinsverbilligte Kredite auflegen wollen, wenn die Kommunen Kitas bauen. Um genau das kompatibel zu machen – wenn LuKIFG-Mittel für die Kommunen nicht ausreichen, dass sie es quasi mit anderen Mitteln komplementärfinanzieren und wir auch das subventionieren

können –, ist hier noch einmal ausdrücklich klargestellt, dass wir und die Kommunen das im investiven Bereich machen können. – Das zu unserem Änderungsantrag.

Was den Änderungsantrag der FDP angeht, wird es Sie nicht wundern, dass wir diesen ablehnen: Wir glauben, mit der Aufteilung der LuKIFG-Mittel, die wir zwischen dem Land und den Kommunen vorgenommen haben, eine sehr, sehr gute und kommunalfreundliche Regelung gefunden zu haben. Wenn wir uns den Bundesländervergleich ansehen, liegt der kommunale Anteil in Hessen in der absoluten Spitzengruppe. Deswegen sehen wir hier keinen Nachbesserungsbedarf.

Was den Anteil der Splittung angeht – weil die FDP ja möchte, dass quasi der komplette Teil der 4,7 Milliarden Euro schon jetzt ausgeschüttet wird –, 3 Milliarden Euro auf das Jahr 2029 zu verlegen: Auch das ist ein ausdrücklicher Wunsch aus der kommunalen Familie gewesen. Es wird nämlich u. a. anhand der jeweiligen Einwohnerzahlen berechnet, und viele Kommunen wehren sich ja gerade rechtlich gegen Zensus-Ergebnisse und ähnliches. Deswegen war es der Wunsch, sich dann anzuschauen, wie die konkreten Zahlen im Jahr 2029 aussehen. Danach wird dann neu berechnet, wer wieviel bekommt. Hätten wir es alles jetzt ausgezahlt, könnte es sein, dass manche Kommunen mehr oder weniger bekämen als 2029. Deswegen war diese Splittung ein ausdrücklicher Wunsch der kommunalen Ebene, und deswegen werden wir daran festhalten und den Vorschlag der FDP, alles in diesem Jahr auszuzahlen, entsprechend ablehnen.

Abgeordneter **Roman Bausch**: Auch wir halten den Anteil, den die Kommunen am Gesamtvolumen der Zuwendung des Bundes bekommen, für zu gering, und haben deshalb auch den meisten Haushaltsänderungsanträgen zur Verwendung von LuKIFG-Mitteln im Landeshaushalt nicht zugestimmt beziehungsweise uns maximal enthalten.

Der von der FDP geforderte 75-Prozent-Anteil der Kommunen kommt dem tatsächlichen Anteil an den Investitionen schon sehr nahe. Wenn schon schuldenfinanzierte Mittel eingesetzt werden sollen, dann sollten sie unseres Erachtens zumindest dahin gehen, wo sie am stärksten gebraucht werden. Ebenfalls wünschenswert wäre die sofortige Auszahlung der Gesamtsumme an die Kommunen. Dazu kann es unseres Erachtens auch keine zwei Meinungen geben.

Kurzum: Wir stimmen dem Antrag der FDP zu. Zum Antrag der regierungstragenden Fraktion möchte ich sagen, dass wir die Aufnahme von Kofinanzierungsdarlehen, um an die schuldenfinanzierten Mittel aus dem Berliner Sondervermögen zu kommen, und damit natürlich auch die aufsichtsrechtliche Genehmigungsfiktion für grundfalsch halten. Wenn dies nun auf die Verwendung für vermeintlich investive Maßnahmen beschränkt wird, macht es das nicht viel besser; denn auch „investiv“ ist ein sehr dehnbarer Begriff und umschreibt keinesfalls zwingend werbende Ausgaben. Diesen Änderungsantrag werden wir ablehnen. – Dankeschön.

Abgeordnete **Miriam Dahlke**: Ich will die Debatte aus dem Plenum jetzt hier nicht wiederholen. Von daher nur zu den Änderungsanträgen: Zu dem Änderungsantrag der Koalition würden wir uns wohlwollend enthalten. Das ist eine technische Änderung, dem wollen wir nicht im Wege stehen.

Bei der FDP würden wir uns auch enthalten. Da ist aus unserer Sicht auch schon einiges obsolet, weil die Koalition durch das jetzt gewählte das Verfahren relativ transparent zeigt, was mit den Mitteln passieren soll. Da wären wir jetzt nicht dafür, noch mehr Bürokratie aufzubauen, aber als Opposition begrüßen wir es natürlich, wenn Berichtspflichten angedacht sind. Von daher kommt so unsere Enthaltung zustande.

Beschluss:

HHA 21/27 – 11.03.2026

Der Haushaltsausschuss empfiehlt dem Plenum, den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Änderungsantrags, Drucksache 21/4042, und damit in der aus der Anlage ersichtlichen Fassung in zweiter Lesung anzunehmen.

(CDU, SPD gegen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Freie Demokraten)

Der Änderungsantrag, Drucksache 21/3609, wurde abgelehnt.

(CDU, SPD gegen AfD, Freie Demokraten, Enthaltung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Änderungsantrag, Drucksache 21/4042, wurde angenommen.

(CDU, SPD gegen AfD, Enthaltung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Freie Demokraten)

Berichterstattung: Bernd Erich Vohl

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/4048](#)

- 3. Antrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Verfassungsfeste Beamtenbesoldung sicherstellen – Haushaltsklarheit und Vorsorge im Haushalt 2026 gewährleisten – Drucks. [21/3693](#) –

INA, HHA

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Angesichts des reichhaltigen Tagesprogramms nehme ich ausdrücklich Bezug auf die Teile, auf die wir bereits vorhin eingegangen sind.

Das geht allerdings an den Herrn Minister: Irgendwann müssen wir einmal den Taschenrechner zücken, und dann kommt eine Summe dabei heraus. Ich möchte daher an die Kollegin

Referatsleiterin aus dem Innenministerium anknüpfen, die in der vorletzten Sitzung sagte, man sei da dran.

Einmal ungeachtet der Tarifverhandlungen und ähnlicher Dinge, in Abstimmung zwischen Finanzministerium und Innenministerium, und ausgehend von den ziemlich festen Eckdaten der juristischen Bewertung – ich glaube, wir sind alle davon weg, zu sagen, wir müssten noch auf das dritte Urteil des Bundesverfassungsgerichts warten –: Wann ist der Rechenprozess abgeschlossen? Wann können Sie in diesem Ausschuss oder im Innenausschuss, je nachdem, wie es beraten wird, konkrete und belastbare Zahlen nennen? Für den Haushaltsgesetzgeber ist so etwas elementar; denn wir wissen alle nicht wirklich – die regierungstragenden Fraktionen vielleicht noch eher –, worüber wir hier in der mittelfristigen Finanzplanung reden. Das wäre eine ergänzende Frage. Die anderen Dinge sind, denke ich, alle ausgetauscht.

Abgeordnete **Miriam Dahlke**: Ich habe schon in der Haushaltsdebatte einiges dazu gesagt. Ich möchte fragen, ob Sie uns vielleicht sagen können – damit wir es besser abschätzen können –, wie die Auswirkungen auf den Landeshaushalt ausfielen, wenn man jetzt von einer einprozentigen Erhöhung der Besoldung ausginge. Könnten Sie uns da eine ungefähre Hausnummer sagen, damit wir diese 280 Millionen Euro etwas besser einordnen können?

MinDirig **Dr. Rüdiger**: Die Faustformel für Tarife und Besoldungen lautet: 1 Prozent sind 130 Millionen Euro, ganzjährig.

Minister **Prof. Dr. R. Alexander Lorz**: Ich würde die Antwort auf die Frage von Frau Schardt-Sauer übernehmen.

Sie haben ja wunderbar das Problem beschrieben, vor dem wir stehen: Wir können eben in diesem Falle nicht einfach einen Betrag nehmen, bei dem wir vom Haushalterischen sagen würden „Das finden wir jetzt gut, das passt ins Budget, das ist jetzt angemessen“, und dann sagen, daraus berechnen wir die Besoldung. Vielmehr haben wir in diesem Jahr die zusätzliche Unsicherheit, nicht zu wissen, wie der Tarifabschluss ausgeht; dazu hat schon der Kollege Weiß ausgeführt. Das ist der eine Punkt.

Zweitens reden wir aufgrund der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts davon, was wir denn zahlen müssen – einmal völlig unabhängig davon, wie es in den Haushalt hineinpasst oder nicht. Dazwischen müssen wir jetzt einen vernünftigen Mittelweg finden, da wir den Haushalt 2026 jetzt auch nicht länger vor uns herschieben können. Diesen Mittelweg versuchen wir, mit dieser globalen Mehrausgabe zu treffen.

Das Innenministerium braucht in der Tat noch Zeit, um das im Einzelnen auszuarbeiten. Ich gehe einmal davon aus – deswegen bringen wir es auch im Haushalt 2026 –, dass wir das

entsprechende gesetzgeberische Reparaturverfahren auf jeden Fall im Jahr 2026 durchführen werden, aber im Moment ist es einfach noch nicht so weit.

Gemeinsam mit dem Innenministerium rechnen wir hierzu viele Dinge durch. Dann bekommt man so ein Gefühl dafür, in welcher Größenordnung sich das wahrscheinlich abspielen wird. Diese Größenordnung spiegeln wir in diesen 280 Millionen Euro, die wir in den Haushalt einstellen. Wir haben also schon ein ganz gutes Gefühl dabei, dass das reichen müsste, aber wie genau sich das verteilt und wofür genau das ausgegeben wird, hängt eben davon ab, mit welchem Konzept auch das Innenministerium die Verfassungsgemäßheit der Beamtenbesoldung für die Zukunft sicherstellen will. Mehr kann man dazu zum gegenwärtigen Zeitpunkt einfach noch nicht sagen.

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Herr Minister, das ist jetzt nicht Fisch und nicht Fleisch. Zu sagen, man wisse es eigentlich, und ungefähr müssten die 280 Millionen Euro reichen, finde ich keine solide kaufmännische Buchführung. Ich finde, das ist auch keine Antwort, auf die die Beamten warten, wobei sie endlich mal eine Antwort verdient hätten.

Entschuldigung, ich sage es wieder – wir haben uns noch einmal das Protokoll angeschaut –: Seitens des Innenministeriums hat man in der Haushaltsausschusssitzung direkt im Anschluss an das Urteil gesagt, man sei Anfang 2026 soweit, und es gehe hier um A7, A8, A9, mit Auswirkungen vermutlich bis auf A11. – Das sind sehr konkrete Parameter. Wir reden hier nicht von Kaffeesatz.

Die feste Erwartung ist, dass es spätestens vor der Sommerpause etwas Konkretes gibt. Ich hoffe sehr stark, dass es nicht passiert, aber die Kollegin Dahlke hat es auch schon gesagt und vermutlich wird es dann doch so sein, dass es in der nächsten Haushaltsberatung wieder mit einer Di-Do-Lesung reingeklatscht wird. Ungeachtet, wie es von den Oppositionsfraktionen gesehen wird, haben doch die Beamtinnen und Beamten mal eine Aussage verdient, wann es denn losgeht, und wie oft sie noch Widerspruch einlegen müssen. Ich finde, das ist jetzt eigentlich eine Nullauskunft.

Minister **Prof. Dr. R. Alexander Lorz**: Frau Kollegin Schardt-Sauer, was die Beamtinnen und Beamten angeht: Wir haben in Hessen – ich weiß nicht, ob wir die einzigen sind, aber jedenfalls sind wir eines der wenigen Bundesländer, die das getan haben – den Beamtinnen und Beamten gesagt: Ihr müsst nicht alle einzeln Widerspruch einlegen; denn wir werden das generell für alle reparieren, was immer das Bundesverfassungsgericht an dieser Stelle sagen wird. Deswegen können die Beamtinnen und Beamten an dieser Stelle wirklich entspannt bleiben; denn sie werden eine verfassungsgemäße Besoldung entsprechend den Maßstäben des Bundesverfassungsgerichts bekommen.

Aber wir wollen auch alle sicherstellen, diesmal auch wirklich auf der sicheren Seite zu sein und nicht wieder in irgendeine neue Verfahrenswelle hineinzukommen. Deswegen muss das auch mit Sorgfalt ausgearbeitet werden. Ich finde, da sollten wir dem Innenministerium auch die Zeit geben, die für eine solche sorgfältige Ausarbeitung wirklich vonnöten ist.

Abgeordneter **Roman Bausch**: Wir finden die Idee, belastbare Zahlen so schnell wie möglich zu bekommen, wenn es denn möglich ist, auch sehr attraktiv. Wir würden dem Antrag auch soweit nahezu vollständig zustimmen wollen. Wir möchten nur, dass Punkt 3 gesondert abgestimmt wird, weil wir kreditfinanzierte Vorsorgepositionen nicht für richtig halten; das möchten wir nicht. Deswegen haben wir den entsprechenden Haushaltsänderungsantrag auch abgelehnt.

Beschluss:

HHA 21/27 – 11.03.2026

Der Haushaltsausschuss schlägt dem federführenden Innenausschuss vor, dem Plenum zu den Punkten 1, 2 und 4 des Antrags die Ablehnung zu empfehlen.

(CDU, SPD gegen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Freie Demokraten)

Der Haushaltsausschuss schlägt dem federführenden Innenausschuss vor, dem Plenum zu Punkt 3 des Antrags die Ablehnung zu empfehlen.

(CDU, AfD, SPD gegen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Freie Demokraten)

**5. Antrag
Landesregierung
Gemeindefinanzbericht 2025
– Drucks. [21/3612](#)**

HHA, INA

Der Ausschuss fasst ohne Aussprache folgenden

Beschluss:

HHA 21/27 – 11.03.2026

Der Haushaltsausschuss empfiehlt dem Plenum, den Gemeindefinanzbericht 2025 abschließend zur Kenntnis zu nehmen.

(einstimmig)

Berichterstattung: Michael Reul
Beschlussempfehlung: Drucks. [21/4051](#)

(Ende des öffentlichen Teils. Es folgt der nicht öffentliche Teil)