

16.04.2025

Kleine Anfrage 5426

des Abgeordneten Christian Loose AfD

Bilanz nach mehr als 1.600 Tagen: Was ist aus dem Knotenpunkt für Flugtaxis geworden?

„Nordrhein-Westfalen wird Heimat für Mobilität in der dritten Dimension“, so der heutige Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, Hendrik Wüst, in seiner seinerzeitigen Zuständigkeit als Verkehrsminister am 8. September 2020. Er führte weiter aus: „Was heute noch wie Science-Fiction klingt, kann schon bald Realität sein. Im Bundesland mit dem höchsten Mobilitätsbedarf sind schlaue Ideen für eine bessere Mobilität immer willkommen. Wir brauchen alle Verkehrsträger, um den Menschen in der Summe ein überzeugendes vielfältiges Mobilitätsangebot zu machen.“ und ergänzte „Eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur wird in Zukunft DER entscheidende Standortfaktor sein. Für die Lebensqualität der Menschen und für den Wirtschaftsstandort [...] Eine Stärkung unserer Verkehrsinfrastruktur stärkt deshalb ganz Nordrhein-Westfalen.“¹

Die genannte „Mobilität in der dritten Dimension“ hat inzwischen eine herbe Bruchlandung erlitten und erinnert in ihrem kläglichen Ende an ähnlich unerfüllte Erwartungen an gescheiterte batterieelektrische Mobilitätsideen aus dem Kfz-Bereich wie „StreetScooter“ und „e.Go“. Die Unternehmen Volocopter und Lilium, die sich beide der Entwicklung von sog. Flugtaxis gewidmet hatten, sind insolvent. Das seitens des nordrhein-westfälischen Steuerzahlers geförderte Projekt „Silent Air Taxi“ ist geräuschlos auf die Entwicklung von Komponenten eingedampft.

Zwischenzeitlich hat die amerikanische Flugsicherheitsbehörde FAA untersucht, wie stark die Abwinde bei Start und Landung von Flugtaxis – und allgemein elektrischen Senkrechtstartern – sind und ist dabei zu ernüchternden Ergebnissen gelangt. Bislang zeigten die Entwickler gerne Computeranimationen, in denen ihre Flugtaxis in der Stadt zwischen Gebäuden und Bäumen oder hinter dem Haus starten und landen. Die Untersuchungen zeigen, dass die Flugtaxis Abwinde in senkrechter Richtung unter dem Fluggerät von bis zu 160 km/h und damit oberhalb Orkanstärke entwickeln und parallel zum Boden von bis zu 96 km/h entwickeln, was zu erheblichen Flächenbedarfen und Lärmentwicklungen führt.²

¹ Vgl. <https://www.land.nrw/pressemitteilung/nordrhein-westfalen-soll-knotenpunkt-fuer-flugtaxis-werden>, abgerufen am 24.03.2025.

² Vgl. <https://www.faz.net/aktuell/technik-motor/elektromobilitaet/orkan-am-flugtaxis-verwehen-start-und-landung-die-ganze-idee-110359709.html>, abgerufen am 24.03.2025.

Deshalb frage ich die Landesregierung:

1. Wann wird Nordrhein-Westfalen, den Ankündigungen des seinerzeitigen Verkehrsministers Hendrik Wüst folgend, eine „Heimat für die Mobilität in der dritten Dimension“ in Form von Flugtaxi schaffen?
2. Haben sich Flugtaxi nach Erkenntnis der Landesregierung als das erwiesen, als was Hendrik Wüst sie angekündigt hat – schlaue Ideen für bessere Mobilität?
3. Welche realistischen Chancen sieht die Landesregierung nach den Insolvenzen von Volocopter und Lilium, den Ankündigungen des seinerzeitigen Verkehrsministers Hendrik Wüst folgend Nordrhein-Westfalen zu einem relevanten Standort für den Betrieb sog. Flugtaxi zu entwickeln?
4. Inwieweit schränken die Erkenntnisse zur Stärke des entwickelten Ab- und bodennahen Querwindes die Nutzung und Entwicklung von Start- und Landeplätzen für solche Flugtaxi ein?
5. Welche finanziellen Mittel aus dem Landeshaushalt wurden Unternehmen in den Jahren 2020 bis 2025 für die Entwicklung, Forschung oder den Bau von Flugtaxi bereitgestellt (bitte nach Jahren getrennt angeben)?

Christian Loose