

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Bernd Reuther, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/2819 –**

Bemannte, vollelektrische und sichere Senkrechtstarter („Flugtaxi“) – Innovationsstandort Deutschland stärken

Vorbemerkung der Fragesteller

Die wirtschaftliche Stärke der Bundesrepublik Deutschland ergibt sich vor allem aus der Innovations- und Forschungskraft. Für die zukünftige Sicherung des Wohlstandes ist diese Leistungsfähigkeit unerlässlich. Nur so kann mit der internationalen Entwicklung Schritt gehalten werden. Insbesondere die Globalisierung und der verstärkte Individualverkehr fordern innovative Lösungsansätze.

Weltweit forschen Unternehmen und Universitäten an der Erprobung neuer Mobilitätsmittel. Eine vielversprechende Innovation sind dabei bemannte, vollelektrische und sichere Senkrechtstarter (manned, fully electric and safe VTOL [= Vertical take-off and landing]), die im Volksmund auch gerne „Flugtaxi“ (air taxi) genannt werden. Deutschland hat in diesem Bereich verschiedene Entwicklungsfirmen und Weltmarktführer vorzuweisen. Doch während Dubai den Prototyp des baden-württembergischen Unternehmens Volocopter GmbH aus Bruchsal (Landkreis Karlsruhe) testet, ist dies in Deutschland trotz der vielversprechenden Möglichkeiten nicht der Fall.

Die Beauftragung der Bundesregierung für Digitalisierung, Staatsministerin Dorothee Bär, sprach zwar von dem Einsatz von Flugtaxi. Dazu fehlt es aber an wichtigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, insbesondere zum Einsatz solcher Fluggeräte.

1. Welche aktuellen Förderprogramme unterstützen die Forschung für bemannte, vollelektrische und sichere Senkrechtstarter (Flugtaxi)?

Die technologieoffenen Förderprogramme der Bundesregierung adressieren die ganze Bandbreite der Technologieentwicklung und können damit auch Projekte unterstützen, die zur Entwicklung von Flugtaxi beitragen.

2. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Forschung für bemannte, vollelektrische und sichere Senkrechtstarter (Flugtaxen) zu fördern?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Der Bedarf für ergänzende spezifische Fördermaßnahmen in diesem Bereich wird gegenwärtig geprüft.

3. Bestehen von Seiten der Bundesregierung Pläne, um die entsprechende Infrastruktur für bemannte, vollelektrische und sichere Senkrechtstarter (Flugtaxen) einzurichten?

Wenn nein, warum nicht?

Die in Deutschland vorhandenen Flugplätze stehen auch für die Nutzung durch Flugtaxi zur Verfügung. Ausnahmen von dem in Deutschland geltenden Flugplatzzwang sind grundsätzlich möglich (siehe auch Antwort zu Frage 9). Vor diesem Hintergrund gibt es derzeit keine Pläne der Bundesregierung zur Einrichtung gesonderter Infrastruktur für entsprechende Anwendungen.

Im Hinblick auf die Arbeiten an einem einheitlichen europäischen Rechtsrahmen und Markt für die unbemannte Luftfahrt, insbesondere hinsichtlich eines durchgehenden Luftraummanagements, werden die bestehenden Planungen kontinuierlich angepasst und fortgeschrieben.

4. Plant die Bundesregierung derzeit die Ausschreibung eines Testgebietes, um den Einsatz von bemannten, vollelektrischen und sicheren Senkrechtstartern (Flugtaxen) in Deutschland zu erproben?

Wenn ja, welches?

Wenn nein, warum nicht?

Die Genehmigung von Test- und Erprobungsflügen erfolgt auf Grundlage des geltenden Rechts durch die zuständigen Landesluftfahrtbehörden in eigener Verantwortung. Der Bedarf für ein Testgebiet für die Erprobung von Flugtaxi wird derzeit geprüft.

5. Hat die Bundesregierung bereits Partner ausgewählt, um die Erforschung und Erprobung von bemannten, vollelektrischen und sicheren Senkrechtstartern (Flugtaxen) und der dafür benötigten Infrastruktur durchzuführen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wann wird dies geschehen?

Die Entwicklung von Flugtaxi und der damit verbundenen Technologie ist in erster Linie Aufgabe der Unternehmen und der anwendungsorientierten Forschung. Die Bundesregierung begrüßt, dass in Deutschland mehrere Initiativen diese Entwicklung aktiv vorantreiben.

6. Welche Erprobungswünsche für bemannte, vollelektrische und sichere Senkrechtstarter („Flugtaxis“) sind der Bundesregierung bekannt (bitte aufschlüsseln, in welchen Gebieten diese stattfinden sollten)?

Die Erprobungswünsche für Flugtaxis sind bislang regional begrenzt und bewegen sich in der Regel im alleinigen Zuständigkeitsbereich einzelner Landesluftfahrtbehörden. Die Bundesregierung erhält nicht zwingend Kenntnis von allen Erprobungswünschen. Bestehende und geplante Erprobungen in Baden-Württemberg und Bayern zielen auf eine aussagekräftigere Bedarfsermittlung und die Entwicklung von weiter ausgereiftem Fluggerät. Die Bundesregierung hat darüber hinaus ein hohes Interesse an der Entwicklung der erforderlichen digitalen Infrastruktur für unbemannte Luftfahrt.

7. Welche Tests wurden nach Erkenntnis der Bundesregierung aufgrund fehlender (z. B. rechtlicher) Rahmenbedingungen in Deutschland ins Ausland verlegt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden keine Tests aufgrund fehlender Rahmenbedingungen von Deutschland ins Ausland verlegt. In Deutschland sind alle Arten von Tests auf Grundlage einer entsprechenden Genehmigung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde möglich.

8. Von welchem Kostenrahmen geht die Bundesregierung aus, um Städte mit einer entsprechenden Infrastruktur auszustatten?

Der Kostenrahmen zur Ausstattung mit der erforderlichen Infrastruktur für Flugtaxis hängt ab von der Größe der jeweiligen Stadt, vom geplanten Anwendungsfall und vom Umfang des Einsatzes.

9. Wie schätzt die Bundesregierung das Konfliktpotential bezüglich der bestehenden Rechtsetzung ein, insbesondere mit Blick auf Start- und Landerechte?

Konfliktpotenzial besteht in erster Linie in Hinblick auf einen Betrieb von Flugtaxis mit einem Höchstmaß an örtlicher Flexibilität, da dieser dem Flugplatzzwang – gemäß § 25 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes – zuwider liefe. Ausnahmen vom Flugplatzzwang können im Einzelfall oder auch allgemein durch die zuständigen Landesluftfahrtbehörden nach Bewertung der Auswirkungen auf die Sicherheit zugelassen werden.

10. Wie können in diesem Sinne möglichst unbürokratische Genehmigungsverfahren für Testflüge garantiert werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

11. Von welchem Zeitrahmen geht die Bundesregierung aus, um „Flugtaxis“ eine Zulassung zur Inbetriebnahme zu erteilen?

Wie schnell mit einer Zulassung zur Inbetriebnahme zu rechnen ist, hängt von den Entwicklungen der Unternehmen und letztlich auch der Nachfrage ab. Entscheidend ist darüber hinaus auch die Entwicklung des Europäischen Rechtsrahmens für die unbemannte Luftfahrt.

12. Wie schätzt die Bundesregierung die Sicherheit von bemannten, vollelektrischen und sicheren Senkrechtstartern (Flugtaxen) ein?

Welche Maßnahmen plant sie zu ergreifen, um diese zu gewährleisten?

Ist hier eine Änderung des Luftsicherheitsgesetzes notwendig?

Wenn nein, warum nicht?

Zur technischen und betrieblichen Sicherheit als auch zu den Anforderungen an die Piloten werden noch europaweit geltende Anforderungen erarbeitet.

13. Ist für den Einsatz von Flugtaxen eine entsprechende Infrastruktur notwendig, die terroristische Akte mit diesem möglichen Mobilitätsmittel verhindern kann?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Für den sich noch in der Entwicklung befindlichen Einsatz von Flugtaxen ist ein wirksamer Schutz gegen jegliche Manipulation unerlässlich.

14. Bestehen Pläne von Seiten der Bundesregierung, weitere alternative und innovative Mobilitätsmittel im Flugbereich zu fördern?

Wenn ja, welche?

Auch jenseits von Flugtaxen eröffnet der wachsende Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge eine Vielzahl neuer Anwendungsmöglichkeiten. Die Bundesregierung unterstützt diese Entwicklung, damit die unbemannte Luftfahrt ihr volles Potential in Deutschland sicher und nachhaltig entfalten kann.