

Die Angst vor dem Fliegen

Deutschland bringt Ideen hervor, die die Welt verändern könnten – und lässt sie dann verhungern. Die Geschichte von Lilium ist keine Geschichte über ein gescheitertes Startup. Sie ist eine Diagnose des Standorts.

Ein Kommentar von Dr. Titus J. Rinke

Es gibt ein Video, das man sich anschauen sollte, bevor man über deutsche Innovationsfähigkeit spottet. Es zeigt ein weißes Fluggerät über dem Flugfeld von Oberpfaffenhofen, das senkrecht abhebt wie ein Hubschrauber, dann die Nase senkt, beschleunigt – und in den Flächenflug übergeht wie ein Flugzeug. Diese Transition galt lange als das ungelöste Problem der elektrischen Luftfahrt. Ein Team aus Bayern hat sie geflogen, mit 36 elektrischen Mantelpropellern und Batteriezellen von der Stange. Das Unternehmen hieß Lilium. Es existiert nicht mehr.

Im März 2026, keine anderthalb Jahre nach der Insolvenz, lud der chinesische Autohersteller Chery zur "Battery Night" nach Wuhu. Vorgestellt wurde eine Feststoffbatterie mit 400 Wattstunden pro Kilogramm in Pilotfertigung, Zielmarke 600 – grob das Doppelte bis Dreifache dessen, was heute in Serienfahrzeugen steckt. 1.200 Entwickler arbeiten allein bei diesem einen Hersteller an der Technologie, die Volksrepublik hat eine nationale Taskforce dafür eingerichtet. Es sind, auf den Punkt gebracht, exakt die Zellen, die Lilium zum Leben gefehlt haben. Sie kommen jetzt. Nur eben nicht mehr für Lilium – und nicht aus Deutschland.

Kein Einzelfall, ein Muster

Man könnte das als tragisches Timing abtun, wäre es ein Einzelfall. Es ist keiner. Volocopter, der zweite deutsche eVTOL-Pionier, rutschte fast zeitgleich in die Insolvenz und gehört heute zu einem chinesisch kontrollierten Luftfahrtkonzern. Northvolt, Europas große Batteriehoffnung, kollabierte wenige Monate später. Dreimal dieselbe Geschichte: Die Technologie war nicht falsch, die Ingenieure waren nicht schlechter als anderswo, die Markthese hat sich im Nachhinein sogar bestätigt. Gestorben sind diese Unternehmen nicht an der Physik. Sie sind an der Finanzierung gestorben – genauer: an einem Umfeld, das kapitalintensive Technologiewetten strukturell nicht durchhält.

Die bequeme Erzählung geht anders. Sie lautet: Das war ohnehin Spinnerei, Lufttaxis, wer braucht das, gut dass kein Steuergeld verbrannt wurde. Diese Erzählung ist eingängig, und sie ist falsch. Die Wette von Lilium lautete, dass die Energiedichte von Batterien weit genug steigen würde, um elektrisches Fliegen wirtschaftlich zu machen. Diese Wette wird gerade eingelöst – von Chery, von Toyota, von Samsung, von einem globalen Feststoffbatterie-Rennen, das 2026 vom Labor in die Pilotfertigung springt. Der Fehler von Lilium war nicht die Vision. Der Fehler war, ein Flugzeug für die Batterie von 2028 zu bauen und es mit dem Kapitalmarkt von 2024 finanzieren zu müssen. Man kann dem Unternehmen vorwerfen, zu aggressiv ausgelegt zu haben. Aber der Standort muss sich fragen lassen, warum bei uns selbst die konservativeren Wetten nicht überleben.

Was die anderen anders machen

Der Blick über die Grenzen zeigt, woran es liegt. Der amerikanische Wettbewerber Joby wurde von Toyota mit fast einer Milliarde Dollar ausgestattet, dazu kamen Fluggesellschaften als Ankerinvestoren und – entscheidend – das Verteidigungsministerium als zahlender Erstkunde. Der Staat fördert dort nicht mit Zuschüssen und Bedenken, sondern mit Aufträgen. China wiederum hat die "Low Altitude Economy" zum strategischen Staatsziel erklärt; EHang erhielt als weltweit erster Hersteller eine Zulassung für autonome Passagierflüge, während hierzulande noch über Lärmgutachten diskutiert wurde. Und

Deutschland? Deutschland führte im Bundestag eine erbitterte Debatte darüber, ob eine Bürgschaft über 50 Millionen Euro für Lilium zu riskant sei – eine Summe, über die in Wuhu vermutlich niemand aufgestanden wäre. Man kann diese Entscheidung im Einzelfall sogar vertretbar finden. Als Symptom ist sie verheerend: Ein Land, das sich Technologieführerschaft auf jede Sonntagsrede schreibt, war nicht bereit, für seinen sichtbarsten Luftfahrt-Innovator das Risiko einer mittleren Autobahnbrücke einzugehen.

Das eigentliche Problem sitzt allerdings tiefer als jede einzelne Bürgschaftsentscheidung. Es ist kulturell und strukturell zugleich. Kulturell: Scheitern gilt hierzulande als Skandal, der Untersuchungsausschüsse verdient, nicht als Betriebskosten des Fortschritts. Wer in Kalifornien eine Firma an die Wand fährt, gründet die nächste; wer es in Deutschland tut, liest seinen Namen in der Zeitung neben dem Wort "Millionengrab". Strukturell: Es fehlt schlicht das geduldige Kapital. Deutsche Pensionsgelder und Versicherungen, zusammen Billionen schwer, dürfen und wollen kaum in Wagniskapital investieren. Die Frühphase bekommen Startups hierzulande noch finanziert – die Skalierung, die richtig teuer wird, holen sie sich in den USA oder eben gar nicht. Lilium hat in seiner Geschichte weit über eine Milliarde eingesammelt, den größten Teil davon nicht aus Deutschland. Als es eng wurde, war niemand mehr da, dessen Mandat "langer Atem" hieß.

Die Rechnung kommt später

Als Unternehmer macht mich dabei weniger der einzelne Fall besorgt als die Wiederholung des Drehbuchs. Wir haben es bei der Photovoltaik erlebt: erfunden und subventioniert in Deutschland, skaliert in China. Wir erleben es bei den Batteriezellen. Wir sind dabei, es bei der elektrischen Luftfahrt zu erleben. Jedes Mal ist die Reihenfolge dieselbe – deutsche Ingenieure beweisen, dass etwas geht; deutsche Institutionen beweisen, dass sie es nicht durchfinanzieren wollen; zehn Jahre später importieren wir das fertige Produkt und wundern uns über Abhängigkeiten. Die Kosten dieser Risikoscheu tauchen in keinem Haushalt auf, denn verhinderte Zukunft hat keine Buchungsstelle. Aber sie sind real: in Wertschöpfung, die woanders entsteht, in Talenten, die abwandern, in strategischer Erpressbarkeit bei Schlüsseltechnologien.

Dabei wäre das Rezept kein Hexenwerk. Erstens: Skalierungskapital mobilisieren – Pensionsvermögen anteilig für Wagnis- und Wachstumsfinanzierung öffnen, wie es Schweden und Kanada längst vormachen. Zweitens: Der Staat als Ankerkunde statt als Bedenkenträger – Beschaffung, von der Bundeswehr bis zur Flugrettung, ist das wirksamste Innovationsinstrument, das eine Regierung besitzt, und das ehrlichste dazu: Es bezahlt Leistung statt Absicht. Drittens: Genehmigungs- und Zulassungsverfahren, die Pioniere nicht bestrafen. Und viertens, am schwersten: eine öffentliche Debatte, die zwischen dummem und notwendigem Risiko unterscheiden kann. Ein Land, das jedes gescheiterte Projekt als Beweis dafür liest, dass man es nie hätte versuchen sollen, wird logisch zwingend nur noch Dinge versuchen, die keiner Kühnheit bedürfen.

Die Zellen, an denen Lilium gescheitert ist, laufen dieser Tage in Wuhu vom Pilotband. Irgendjemand wird mit ihnen fliegen – senkrecht startend, leise, elektrisch, genau so, wie es ein Team in Oberpfaffenhofen vor Jahren der Welt vorgeführt hat. Die Frage ist nicht mehr, ob diese Zukunft kommt. Die Frage ist nur noch, in welcher Sprache die Bordansage sein wird. Nach heutigem Stand wird es nicht Deutsch sein. Das ist keine Prognose, über die man sich empören müsste. Es ist eine Entscheidung, die wir gerade treffen – jeden Tag, an dem wir Sicherheit mit Zukunftsfähigkeit verwechseln.