
So praktisch sind Flugtaxis dann doch nicht

Wer diese Art der Fortbewegung noch nicht kannte, wurde spätestens von der Staatsministerin für Digitales, Dorothee Bär, auf sie aufmerksam gemacht. In einem Interview mit dem „Heute-Journal“ antwortete die CSU-Politikerin auf die Frage von Moderatorin Marietta Slomka zu Defiziten beim Breitbandausbau in Deutschland, dass man sich beim Thema Digitalisierung vielmehr auch damit beschäftigen müsse, ob man etwa mit einem Flugtaxi durch die Gegend fahren könne. Mit dieser Aussage erntete die forsche Ministerin umgehend verbreitet Hohn und Spott nach dem Motto: fliegende Taxis statt schnellem Internet?

Dabei ist es nicht ausgeschlossen, dass die Flugtaxis schneller Realität werden als der flächendeckende Zugang zu Internet mit hohen Datengeschwindigkeiten hierzulande, mokieren sich Digitalisierungs-Kritiker. Laut einer Machbarkeitsstudie von Porsche Consulting könnte der „Einsatz von kleinen, sehr wendigen Lufttaxis mit leisem elektrischem Antrieb“ schon im Jahr 2025 Wirklichkeit werden: Etwa indem die Lufttaxis im Großraum Stuttgart insbesondere die Zubringerdienste von umliegenden Städten zum Flughafen übernehmen.

Nach Berechnungen der Berater würde beispielsweise ein Flug von Bietigheim-Bissingen nach Leinfelden-Echterdingen nur sechs Minuten dauern und je Passagier 57 Euro kosten. Zum Vergleich: Ein Taxi wäre demnach auf dieser Strecke bei günstigen Verkehrsverhältnissen mindestens 30 Minuten unterwegs – vorausgesetzt die Autobahn ist frei. Und der Fahrpreis im konventionellen Taxi läge bei rund 90 Euro.

Doch wovon ist hier überhaupt die Rede? Was ist ein Flugtaxi und welchen Zweck soll es erfüllen? Vom Äußeren her scheint bei diesen Fluggeräten der Fantasie der Designer wenig Grenzen gesetzt, zum Teil wirken sie wie Science-Fiction-Filmen entsprungen. Technisch handelt es sich bei ihnen um sogenannte elektrische Passagierdrohnen, kleine, wenige Jets mit Elektroantrieb, die senkrecht starten können und deshalb nur wenig Platz zum Starten und Landen benötigen sollen.

Aktuelle Flugtaxi-Konzepte sehen in der Regel vier bis fünf Sitze für den Transport von Passagieren vor. Für die Flugmaschinen werden von ihren Herstellern Geschwindigkeiten von 100 bis 300 km/h angegeben und Reichweiten von um die 300 Kilometer. Und die Idee hinter den Flugtaxis ist, mit ihnen regionale Pendelverkehre schneller, leiser sowie umweltverträglicher als bislang durchführen zu können und dabei den Staus in Großstädten und um sie herum entgegenzuwirken.

Insofern gelten Flugtaxis als eine neue Dimension von Mobilität und zahlreiche Unternehmen – große Konzerne ebenso wie Start-ups – drängen bereits in diesen Zukunftsmarkt: Airbus, Boeing, Daimler, Porsche, Toyota, um beispielhaft nur einige zu nennen. Das Lufttaxi sei ein Baustein der Mobilität von morgen, heißt es denn auch stellvertretend bei Porsche Consulting. Die Berater gehen davon aus, dass die Lufttaxis in der ersten Phase noch von Piloten geflogen werden. Später sollen die Passagierdrohnen dann autonom unterwegs sein.

Und wie sieht es mit der Akzeptanz dieser Technologie bei den Menschen aus, die später mit den Lufttaxis befördert werden sollen – insbesondere vor dem Hintergrund, dass schon autonome Autos bei den Deutschen auf verbreitete Skepsis stoßen? In einer Erhebung der Hochschule für Technik Stuttgart anlässlich des ersten öffentlichen Fluges eines Flugtaxis der Firma Volocopter in Stuttgart gaben rund zwei Drittel der etwa 1200 Befragten an, sich vorstellen zu können, kommerziell betriebene Flugtaxis zu benutzen. Dabei wurden speziell die Zeitersparnis, aber auch der Spaß bei der Nutzung als

besondere Vorteile hervorgehoben. Knapp die Hälfte der Teilnehmer an dieser Umfrage äußerte zudem die Erwartung, dass Flugtaxis absehbar zu ganz alltäglichen Transportmitteln werden dürften.

Dagegen billigen bayerische Wissenschaftler den Lufttaxis höchstens die Aussicht auf ein Nischendasein zu. Nach mehreren Modellrechnungen für den möglichen Einsatz von Flugtaxis kamen Forscher der Technischen Universität München, der Technischen Hochschule Ingolstadt und vom Bauhaus Luftfahrt (einem Verein, der sich mit der Zukunft der Mobilität im Allgemeinen sowie der Luftfahrt im Besonderen beschäftigt) zu dem Ergebnis, dass Lufttaxis voraussichtlich lediglich 0,05 bis höchstens 1,6 Prozent der täglich zurückgelegten Kilometer abdecken werden. Damit läge demnach der Anteil der fliegenden Taxis noch unter dem der vierrädrigen Pendants. Weiter heißt es in der Analyse, dass in allen durchgerechneten Szenarien die Flugtaxis nur einen sehr kleinen Anteil der Transporte durchführen dürften. Das bedeutet im Klartext: Flugtaxis werden kein anderes Transportmittel ersetzen können.

Laut der Studie dürfte die größte Nachfrage nach Flugtaxis auf Kurzstrecken bestehen. Allerdings halten die Wissenschaftler tägliche Pendelverkehre mit solchen Fluggeräten auch für sehr unwahrscheinlich. Die Szenarien der Forscher legen übrigens alle ähnliche Preise wie in Auto-Taxis zugrunde. Doch die sind der Studie zufolge nur bei einer hohen Auslastung realistisch.

Mit diesen Aussagen widersprechen die Luftfahrtforscher klar den Erwartungen und Prognosen etlicher Verkehrsplaner und -politiker, insbesondere aber auch den Prognosen der in diesem Bereich engagierten Unternehmen. Denn die versprechen sich von den Flugtaxis ja einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität von morgen. Bis es soweit ist, wenn es denn dazu kommt, wird auch noch viel Regelungsbedarf für den Einsatz dieser Passagierdrohnen abzarbeiten sein, nicht zuletzt was die Sicherheit des Flugbetriebs anbelangt, stellen Experten fest. Insofern kann es spannend werden, zu beobachten, was früher kommt: Flugtaxis oder flächendeckend schnelles Internet in Deutschland?
(ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Flugtaxi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut