

13.03.2019 Was wollt ihr denn, Flugtaxi oder bezahlbare Wohnungen?

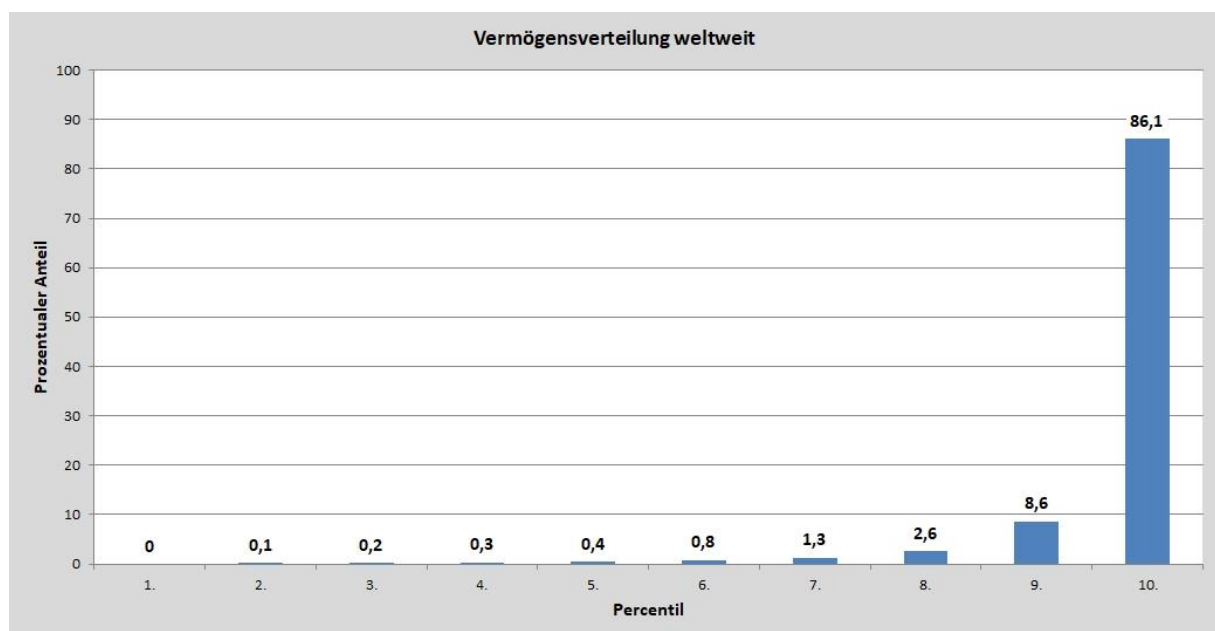
Wo kommt das schreckliche Dilemma unserer heutigen Zeit besser zum Ausdruck als in den Medien. Beispielsweise in der Wochenendausgabe der **SZ vom 9./10. März 2019**. Alle werden sie bedient, die Klimaschützer genauso wie die Wachstumsfetischisten. Keine Seite kann sich beschweren. Man will ja schließlich niemand verprellen. Das Ganze nennt sich ausgewogener Journalismus. So können Sie sich in ein und derselben Zeitung mit einem kritischen Artikel zum Thema Klimaschutz befassen, ein paar Seiten weiter sich mit der Rolle Deutschlands bei der Elektromobilität auseinandersetzen, ausführlich das extrem wichtige Zukunftsthema Vernetzung aufgreifen, und last not least sich bereits auf der Titelseite dem Verkehr der Zukunft widmen. Überschrift, fett gedruckt: „**Kommt ein Taxi geflogen.**“

Weiter im Text heißt es: „Ob Auto, Bus oder Bahnen – die Verkehrssysteme in Großstädten sind überlastet. Neue Fluggeräte sollen das Problem lösen. Jetzt hat Airbus einen Prototyp entwickelt.“

Vermögensverteilung weltweit:

Machen wir uns nichts vor. Was entwickelt und gebaut wird, das bestimmen nicht Sie mit Ihren lausigen Kröten. Selbst wenn Sie über ein paar Millionen Euro verfügen, gehören Sie immer noch zur großen Masse der Habenichtse. Für Ihresgleichen gibt es ohnehin schon ein Überangebot an Autos in allen Größen und Farben. Was soll man noch Neues entwickeln, wenn eh´ schon alles in vielfacher Ausführung vorhanden ist? Zwar flüchten die Autohersteller in Elektromobilität, Vernetzung, autonomes Fahren und allerhand elektronischen Krimskrams. Aber das sind nur von den Medien hochstilisierte unbedeutende Nebenkriegsschauplätze. Sozusagen die Pflicht.

Die Kür, das was substantiell neu entwickelt wird, das bestimmen die Multimillionäre. Weltweit gibt es ca. 100.000 Menschen mit einem Vermögen von mehr als 30 Mio. Dollar. 2.000 von denen sind sogar Dollar-Milliardäre.



10 Prozent der Weltbevölkerung besitzen 86 Prozent des weltweiten Vermögens. Auf diese Klientel haben es **alle** abgesehen. Ganz besonders Hersteller und Verleiher von Privatjets. Wer sich nicht wie Messi, Ronaldo oder Hamilton eine Gulfstream G 550 für 58 Mio. \$ oder G 650 für 65 Mio. \$ leisten

kann oder will, der mietet sich einfach einen Jet bei der Lufthansa oder anderen Verleihfirmen für 4.000 bis 10.000 Dollar pro Flugstunde.

Werbetext Lufthansa: „Erleben Sie eine Art zu reisen, die vom ersten Moment an einmalig ist. Mit den Flugzeugen der **Lufthansa Private Jet Flotte** reisen Sie ganz nach Ihren Vorstellungen – zu mehr als 1.000 Zielen weltweit. Dafür vereinen wir das Beste aus zwei Welten: die Individualität eines Private Jets mit der Professionalität einer international renommierten Airline. Erfahren Sie, wie entspannend, inspirierend und einzigartig das Reisen auf höchstem Niveau sein kann. ... Ein Chauffeur bringt Sie mit einer Limousine oder einem exklusiven Minivan direkt zum Flugzeug.“

Reihenweise gehen Billigflieger in den Konkurs, der Markt für Privatjets hingegen boomt.

Folgendes Szenario: Sie kommen von London (wahlweise Paris, New York, San Francisco) und landen mit Ihrem gekauften oder gemieteten Privatjet auf dem Flughafen FJS in München. Sie wollen zu Ihrer 300 Quadratmeter Luxuswohnung in Münchens Innenstadt (wahlweise zum Hotel Bayerischer Hof, pro „Zimmer“ und Nacht 20.000 Euro).

Zunächst müssen Sie mit ihrem Privatjet auf dem öffentlichen Flugplatz landen, und sich in die Warteschlange der profanen Charter- und Linienmaschinen einreihen, weil es für die Privatflieger - unverständlicherweise - keine eigene Start- und Landebahn gibt. Um die Demütigung voll zu machen, müssen Sie sich dann mit dem Shuttle im zähflüssigen Verkehr wie ein beliebiger Handelsvertreter oder Pendler in die Innenstädte kutschieren lassen. Das kann man keinem Multimillionär oder gar Milliardär zumuten.

Was die Landebahn für Privatflieger anbetrifft, der Flughafenbetreiber arbeitet seit Jahren an der Genehmigung einer dritten Start- und Landebahn. Aber für die Verbindung vom Flughafen zum Hotel gibt es keine vernünftige Lösung – bis jetzt. Nach dem Wunsch von Managern und Politikern sollen Lufttaxis dieses „gravierende Problem“ in den Griff kriegen. Fast alle arbeiten fieberhaft daran, Startups ebenso wie Großkonzerne aus Automobil- und Flugzeugindustrie.



Airbus/Audi



Daimler



Lilium, Münchner Startup



Boeing

Technik der Flugtaxi:

Technische Daten:

Im Prinzip handelt es sich um vergrößerte Versionen der beliebten ferngesteuerten Copter und Drohnen. Alle Varianten besitzen einen elektrischen Antrieb mit – aus Sicherheitsgründen - mindestens acht Rotoren. Sie können senkrecht starten und landen, und fliegen völlig autonom ohne Pilot. Beispiel für ein solches Flugtaxi: Der **CityAirbus**.

4 Sitze - 2,2 Tonnen - 8 Rotoren - 120 km/h - Reichweite 50 Kilometer - Batterie 140 kWh - geplanter Serieneinsatz 2020

Wirkungsgrad:

Von allen Fluggeräten weisen Segelflugzeuge den besten Wirkungsgrad auf, Senkrechtstarter den schlechtesten. Um 2,2 Tonnen senkrecht in die Luft zu heben ist eine Menge Leistung vonnöten. Die Batteriegröße im Verhältnis zur Reichweite lässt Rückschlüsse auf die Effizienz zu. Vergleichen wir einfach mal das Flugtaxi mit einem elektrifizierten PKW der Luxusklasse, z.B. mit dem Tesla Model S. Dieses besitzt in der größten Ausbaustufe eine Batterie mit 100 kWh, was bei einer konstanten Geschwindigkeit von 120 km/h für etwa 400 Kilometer reicht.

Effizienz Tesla Model S: 25 kWh pro 100 Kilometer.

Effizienz CityAirbus: 280 kWh pro 100 Kilometer.

Zwischen Automobil und Fluggerät liegt ein Effizienzfaktor von 11!

Soviel zum Thema Energiewende.

Reichweite:

35 Kilometer Luftlinie bis in die Innenstadt, 45 Kilometer bis nach Grünwald, 65 Kilometer bis zum Tegernsee: Das könnte für manchen Profifußballer von Bayern München eng werden.

Ladestationen:

Was passiert am Zielort? Wird der Vogel dort aufgeladen oder muss er wieder zurück zum Ausgangspunkt? Gegen eine Aufladung am Zielort spricht die extrem hohe Leistung der Ladestationen. Vermutlich sollen die fliegenden Kisten in kurzer Zeit wieder startklar sein und nicht erst am nächsten Tag. Bei einer Ladezeit von einer Stunde müsste also eine Ladeleistung von 140 Kilowatt zur Verfügung stehen.

Besser ist es, die Aufladung am Taxistand vorzunehmen, also am Flughafen. Bei einer Anzahl von 100 Taxis, von denen die Hälfte im Einsatz ist und die andere Hälfte bei der Ladung, benötigt man mindestens 7 Megawatt Leistung. Entweder stellt man gleich ein kleines Kraftwerk neben den Taxistand, oder eine dicke Leitung zum nächsten Atomkraftwerk.

Geräusch:

Konventionelle Hubschrauber entwickeln beim Starten und Landen einen infernalischen Lärm. Elektrisch angetriebene Fluggeräte sind bestimmt leiser, allerdings nur geringfügig. Das kreischende Geräusch von acht mit Höchstdrehzahl rotierenden Flügeln ist womöglich sogar noch unangenehmer. Wie das in den Innenstädten von der Bevölkerung aufgenommen wird, wenn alle naselang eines dieser Reichen-Taxis die Innenstädte heimsucht?

Kosten:

Wer finanziert die Infrastruktur? Wie viele Millionen werden in die Forschung fließen? Was kostet das erforderliche Netzwerk? Wer bezahlt die logistischen, rechtlichen und sicherheitstechnischen Rahmenbedingungen? Man muss kein Pessimist, Skeptiker oder gar Verschwörungstheoretiker sein um die Antwort zu kennen.

Verkehrsentlastung:

***Werbetext Daimler:** Verstopfte Straßen, lange Staus und Smog gehören heute zum Alltag in vielen Metropolen. Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur gestaltet sich aufgrund des Platzbedarfs als schwierig. Größere Baustellen kosten der öffentlichen Hand nicht nur viel Geld, sondern stellen auch die Nerven der Autofahrer auf eine harte Probe.*

Wo ist der deutsche Autofahrer am empfindlichsten? Natürlich beim tagtäglichen Verkehrsstau und dem Fehlen von Parkplätzen. Ein Ausweichen auf den ÖPNV scheidet für viele Pendler aus, oder ist mit Unzumutbarkeiten zeitlicher, finanzieller und hygienischer Natur behaftet. Werbetexte wie der von Daimler treffen den Autofahrer an seinem wunden Punkt indem sie suggerieren, dass die Flugtaxi den Verkehr signifikant entlasten. Eintreten wird aber das genaue Gegenteil, denn Wohnungen in der Innenstadt werden noch begehrt und damit teurer sein.

Ansturm auf Luxuswohnungen:

***Penthouse für 238 Mio. Dollar** New York – Ken Griffin, ein Hedgefonds-Gründer und Milliardär, erwirbt ein New Yorker Penthouse für 238 Millionen Dollar (209 Millionen Euro). Laut „Wall Street Journal“ ist es das teuerste je in den USA verkaufte Zuhause. Ken Griffin, Gründer des Hedgefonds Citadel, kaufte das Penthouse in einem noch im Bau befindlichen Hochhaus in Manhattan. Es steht in der Straße Central Park South und hat die Hausnummer 220. Es ist nicht Griffins erste teure Wohnung. Unlängst kaufte er mehrere Stockwerke eines Chicagoer Wohngebäudes für **58,75 Millionen Dollar**. 2015 erwarb er ein Penthouse in Miami für **60 Millionen Dollar**. Und in London kaufte er kürzlich eine Wohnimmobilie für umgerechnet etwa **140 Millionen Euro**.*

Alle seine Objekte kann er mit eigenem Helikopter ansteuern, entweder von seinem Jet oder seiner Yacht aus. Genau nach diesem Gesichtspunkt sucht er sie aus. Mit den Flugtaxi erweitert sich der Kreis seiner möglichen Wohnstätten um viele weitere interessante Städte, z.B. München. Die Invasion der Milliardäre wird den Luxusimmobilien einen enormen Schub verleihen. Investoren, Spekulanten und Immobilienbesitzer dürfen sich freuen. Die Milliardäre werden Schlange stehen. Menschen am anderen Ende der Nahrungskette werden auch Schlange stehen – beim Sozialamt oder im Stau. Denn sie sind die Verlierer bei diesem Spielchen, das die Reichen und Mächtigen mit ihnen veranstalten. Noch viel mehr Menschen als heute werden sich das Leben in der Stadt nicht mehr leisten können. Entweder sie kauern sich in Wohngemeinschaften zusammen, oder sie ziehen aufs Land, falls sie dort Arbeit finden, oder sie begeben sich gleich freiwillig in Hartz 4, denn ein anderes Leben als am Rande des Existenzminimums wird es für sie nicht geben. Oder sie vergrößern die Zahl der Obdachlosen, die sich seit Jahren rasant im Steigflug befindet - senkrecht versteht sich.

Politik:

Nicht schon wieder Welt-Technologieführerschaft! Das hatten wir doch schon zur Genüge. Erneuerbare Energien, Elektromobilität, Autonomes Fahren, Digitalisierung, Künstliche Intelligenz – auf allen Gebieten wurden und werden Milliarden in Forschung und Umsetzung investiert. Mit

zweifelhaftem Erfolg. Erst fließt das in Deutschland erarbeitete Know How, anschließend das Geld ab nach China.

Jetzt ist also das elektrische, autonome Flugtaxi an der Reihe.

Ingolstadt (dpa) - In den von Autos verstopften Innenstädten soll es bald eine neue Alternative im Nahverkehr geben. In der Region Ingolstadt wird dafür in den kommenden Monaten ein Lufttaxi-Modell von Airbus auf seine Praxistauglichkeit getestet. **Verkehrsminister Andreas Scheuer** und **Digital-Staatsministerin Dorothee Bär** stellen den sogenannten CityAirbus am Vormittag auf dem Ingolstädter Rathausplatz vor.



Da freuen sich Politiker, wenn Industrie und Konzerne sie wichtig nehmen. Einfache Gemüter müssen diese staatstragenden Momente sogleich mit einem Selfie festhalten. Andere, wie etwa Digital-Staatsministerin Dorothee Bär lassen sich zu Statements hinreißen wie: "... **dass Deutschland in dieser neuen Technologie Weltmarktführer wird**". Andreas Scheuer will denn auch sofort in Vorleistung gehen, und zügig die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen.

„Was wollt ihr denn, Klimaschutz oder Wirtschaftswachstum?

So könnte die Eingangsfrage auch lauten. Inzwischen sind wir es schon gewohnt, dass Politiker mit unseren Milliarden Wirtschaft, Banken und Großindustrie fördern, und ganz nebenbei die Marktgesetze von Angebot und Nachfrage außer Kraft setzen. Das Leben für die breite Masse, also für uns alle, wird durch diese Planwirtschaft nicht einfacher. Und der CO₂-Output? Und das Klima?

Verkehr oder Verkehrsursachen?

Die Bekämpfung von Massenmigration läuft jetzt unter dem Motto: Fluchtursachen bekämpfen. 50 Jahre zu spät. Umgemünzt auf das Verkehrschaos müsste es ab sofort heißen:

Verkehrsursachen bekämpfen.

In 50 Jahren sind wir bestimmt klüger. Ob die Menschheit dann noch Flugtaxis braucht?

Jacob Jacobson