

Tausende E-Copter von FlyNow sollen 2030 bei der Expo in Riad Besucher transportieren: ohne Pilot und elektrisch. Eine Absichtserklärung mit den Behörden ist unterschrieben.

REGINA REITSAMER

SALZBURG. Die Pläne waren von Anfang an hochfliegend: Die Zukunft gehöre nicht E-Autos oder Verbrennern, sondern der 3D-Mobilität, ist Jürgen Greil überzeugt – also Flugtaxi und manntragenden Drohnen. Seit 2019 tüfelt Greil mit seiner Firma FlyNow in Salzburg an einem E-Copter. Fliegt dieser derzeit auf dem Salzburger Flughafen noch als Prototyp und aus rechtlichen Gründen „gefesselt“, also an einem Seil, soll er schon bald wirklich abheben und zunächst Lasten, später aber auch ein bis zwei Personen transportieren – ohne Pilot und zum Preis einer Taxifahrt, lautet Greils Ziel. Den Zeitplan hat er sich ehrgeizig gesteckt: 2026 will FlyNow die erste Vorserie ausliefern. 3000 Einheiten will man 2027 produzieren, 7000 sollen es im Jahr danach sein.

Den ehrgeizigen Zielen ist man jetzt ein gutes Stück näher gekommen. Denn mit den Behörden in Saudi-Arabien hat man ein „Memorandum of Understanding“ unterschrieben, bei der Entwicklung des Mobilitätskonzepts für die Expo 2030 in Riad sind die Salzburger damit dabei. „Saudi-Arabien hat ein massives Verkehrsproblem“, sagt Greil, „übers Jahr gerechnet steht man in der Hauptstadt Riad einen ganzen Monat im Stau.“ Komme da noch eine Großveranstaltung wie die für 2030 geplante Expo dazu, sei die Nervosität groß. Zwölf Themen hätten die Saudis identifiziert, für die man bis 2030 Lösungen brauche. Neben Lebensmitteln, Wasser und Energie sei das auch der Verkehr – und dabei auch der Flugverkehr.

Mit dem National Industrial Development Center (NIDC) und der Flugbehörde GACA habe FlyNow eine Absichtserklärung unterschrieben, sagt Greil, um gemeinsam alle notwendigen Regularien und Rahmenbedingungen zu entwickeln, damit 2030 unbemannte Flugtaxi fliegen können. Schließ-



Salzburger Flugtaxi hebt bei Expo in Riad ab

lich brauche es dazu nicht nur die nötigen Vorschriften und Gesetze, sondern auch Infrastruktur wie Start- und Landeplätze und potenzielle Betreiber wie Luftfahrtunternehmen, erklärt Greil. „Als Entwickler des Fluggeräts sind wir meines Wissens die einzigen, die dabei sind.“ Die Chancen, dass bei der Expo 2030 damit „Tausende“ der in Salzburg entwickelten elektrischen Helikopter durch Riad fliegen – wie einer der einflussreichsten saudischen Influencer jüngst auf seinem LinkedIn-Kanal postete –, stünden damit gut, sagt der FlyNow-Chef.

In Saudi-Arabien werde die Salzburger Firma demnächst ein Tochterunternehmen gründen, sagt Greil. „Nur von Salzburg aus schaffen wir das nicht.“ Yvonne Winter, Co-Gründerin von FlyNow, habe schon zuletzt etliche Monate im arabischen Raum verbracht. Im Salzburger Techno-Z und in einer Produktionshalle in Puch tüfelt das 15-köpfige Team unterdessen weiter an den Details. Im vorigen Sommer wurden am Salzburger Flughafen die ersten Probeflüge absolviert. Ab August werde jetzt der weiterentwickelte zweite Prototyp am Flughafengelände getestet.

Die erste Vorserie werde man mit Partnern – meist aus der Autoindustrie – aus dem Großraum Salzburg,

Oberösterreich und Bayern fertigen, sagt Greil. Mit ihnen hat man bereits die Komponenten entwickelt, die später auch in Serienfertigung hergestellt werden können. Wo letztlich die Produktion von FlyNow stehen wird – ob im Großraum Salzburg oder doch im Ausland –, sei noch nicht entschieden. Auch über Finanzierung, bisherige Kosten und Investoren hält sich Greil bedeckt.



„Keine Drohne, ein Helikopter.“

Jürgen Greil,
FlyNow

Technisch gesehen ist der E-Copter keine Drohne (alles über drei Propeller), sondern ein Hubschrauber, weil er nur zwei Propeller hat. „Bei der Zulassung ein großer Vorteil, weil man auf schon vorhandene Zertifizierungen zurückgreifen kann“, betont Greil. Und er fliegt auch nicht autonom, sondern automatisch. Auch das sei bei der Zulassung einfacher. Im E-Copter sitze zwar kein Pilot, sondern nur der Fahrgast, der Flugplan wird aber für eine Strecke von A nach B exakt erstellt und der Kontrollstelle – etwa der Austro Control – übermittelt.

„Das kann man sich vorstellen wie eine Seilbahn, allerdings ohne Seil und Masten.“ Geflogen werde 150 bis 300 Meter über dem Boden, also unterhalb der regulären Luftfahrt. Möglich sei eine Geschwindigkeit von bis zu 130 km/h.

Auf die 3D-Mobilität gekommen ist Greil, wie er selbst sagt, weil er sich nicht zwischen Raumfahrt und Autoindustrie entscheiden konnte. Gestartet hat der gebürtige Innviertler seine Karriere bei der ehemaligen RUAG, später war er 20 Jahre bei BMW, zuständig für alternative Antriebe wie Elektro, Hybrid oder Brennstoffzelle und vorn dabei bei der Entwicklung des Elektromodells i3. 2016 wechselte Greil von München nach China, zu Great Wall Motor, dem größten SUV-Produzenten der Welt.

Aus den Fehlern der E-Auto-Industrie habe er gelernt, sagt Greil. Dort habe man statt auf leistbare Alltagsfahrzeuge im Sog von Tesla lange nur auf das Premiumsegment gesetzt. Stattdessen will FlyNow auf leistbare Preise setzen, „zwischen Öffi-Ticket und einer Taxifahrt“ soll der Preis für einen Flug liegen. Kaufen soll den E-Copter nicht der Endkunde selbst, sondern Transportunternehmen oder Airlines. „Platz zum Landen ist eigentlich auf jedem Flachdach.“

Getestet wird am Airport Salzburg

Ab August soll der weiterentwickelte Prototyp des E-Copters neuerlich am Salzburger Flughafen getestet werden. Über Salzburg kreisen darf er noch nicht, aus rechtlichen Gründen ist der Flug nur „gefesselt“, also mit Seil, erlaubt. In der einsitzigen Variante wiegt er 250 Kilogramm – mit einer möglichen Zuladung von 120 Kilo. Daneben entwickelt man ein Modell mit zwei Sitzen und ein Cargo-Modell für Lasten.

Energie brauche der leichte E-Copter wenig – und das rein elektrisch. Auch Lärm mache er damit kaum. Möglich ist eine Geschwindigkeit von 130 km/h.

Beginnen werde man aus Zulassungsgründen mit einer Cargo-Variante, am ehesten in wenig bewohnten Gebieten. Schon bald sollen Städte folgen, zunächst vor allem im arabischen Raum. Doch auch in verkehrsgeplagten europäischen Städten wie Paris oder Barcelona oder auch am Hamburger Hafen gebe es bereits Überlegungen, Flugkorridore festzulegen.