

13.08.2024 - 09:05 Uhr

## Flugtaxidienste anfangs nur im Premiummarkt wirtschaftlich - Effizienz über gesamtes Ökosystem unverzichtbar

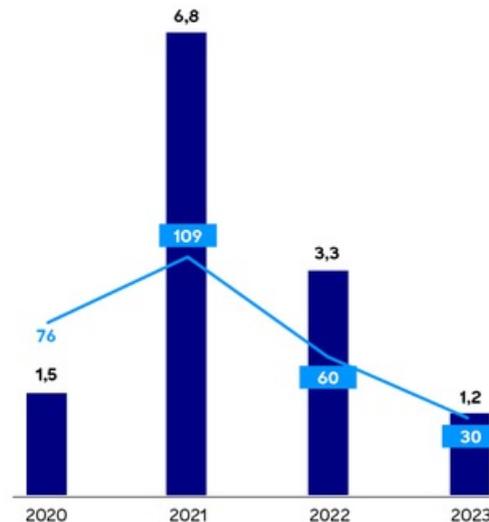
**Investitionen in AAM-Start-ups erreichten 2021 ihren (bisherigen) Höhepunkt – Fundraising weiterhin auf niedrigerem Niveau in einem schwierigeren makro-ökonomischen Umfeld**

Investitionstätigkeit  
(ausgewiesene Finanzausstattung [EUR Mrd.]; Deals [#])

■ Ausgewiesene Finanzausstattung — Deals

Anmerkung: Umfasst alle AAM-Segmente, wie das eigentliche Flugzeug, die digitale und physische Infrastruktur usw.; Daten per 31. Dezember 2023

Quelle Pitchbook Inc., Roland Berger



München (ots) -

- Roland Berger-Studie: Je nach Anwendungsfall und Kostenfaktoren könnten Flugtaxis preislich mit normalen Taxis, Limousinen-Services oder Helikopterdiensten konkurrieren
- Investitionsmittel für Advanced Air Mobility eingebrochen: nach Rekordsumme von 6,8 Milliarden Euro in 2021 nur noch 1,2 Milliarden Euro in 2023
- Überzeugendes Geschäftsmodell ist Voraussetzung für neues Kapital; zur Kostensenkung müssen alle Beteiligten im Ökosystem zusammenarbeiten

August 2024: Taxidienste mit Drohnen oder Kleinflugzeugen (Advanced Air Mobility, kurz AAM) werden zumindest in der Anfangszeit nur in einem Premium-Nischenmarkt wirtschaftlich realisierbar sein. Das zeigt eine Studie, für die Experten von Roland Berger und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) die Wirtschaftlichkeit verschiedener AAM-Anwendungsfälle berechnet haben. Ein langfristig breiterer ökonomischer Erfolg der Angebote hängt davon ab, ob es den Akteuren gelingt, ein überzeugendes Geschäftsmodell vorzulegen. Um die Kosten zu senken, ist zudem die Zusammenarbeit aller Beteiligten im gesamten AAM-Ökosystem erforderlich. Denn nur nachhaltige Geschäftsmodelle bieten die Grundlage für einen dringend benötigten Nachschub an weiteren Investitionen.

Im Jahr 2021 wurde eine Rekordsumme von 6,8 Milliarden Euro in AAM-Startups investiert. 2022 brachen diese Investitionen mit rund 3,3 Milliarden Euro auf etwa die Hälfte ein, gefolgt von einem weiteren Rückgang auf nur noch 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2023. Das lag vor allem an Faktoren wie der allgemein schwierigen Wirtschaftslage mit steigenden Zinsen. "Die Zurückhaltung der Investoren zeugt allerdings auch von der Sorge, ob und ab wann AAM-Angebote überhaupt wirtschaftlich tragfähig sein können", sagt Manfred Hader, Partner bei Roland Berger. "In unserer Studie haben wir genau das untersucht und kommen zu dem Schluss, dass Flugtaxidienste in den ersten Jahren zwar ein Premium-Nischenmarkt bleiben, aber in begrenzten Anwendungsfällen und geeigneten Szenarien im kommerziellen Betrieb wirtschaftlich und rentabel sein können."

### Optimistische Prognosen der Flugtaxihersteller

Reale Daten für die Kosten von AAM-Diensten liegen bisher nicht vor, da die ersten kommerziellen Flüge frühestens 2025 oder 2026 stattfinden werden. Die Hersteller der Fluggeräte prognostizieren optimistisch, dass Passagiere für die Flüge den Preis einer vergleichbaren Taxifahrt oder sogar weniger zahlen werden - bei kürzerer Reisedauer und mehr Komfort. Ein Lufttaxidienst über rund 65 Kilometer, zum Beispiel von San Francisco nach San José, soll demnach zwischen 35 und 140 Euro kosten, ein 160-Kilometer-Flug, etwa von New York nach Philadelphia gut 200 Euro. Diese Zahlen wurden bisher jedoch kaum hinterfragt.

Für ihre Studie haben die Luftfahrtexperten von Roland Berger und DLR drei typische Anwendungsfälle für Flugtaxis betrachtet. Entscheidend für die Betriebskosten und damit die Ticketpreise sind dabei in allen Fällen die Start- und Landegeühren der Vertiports sowie die zukünftigen Preise für flugtaugliche Batterien und deren Lebensdauer. Die Studienautoren haben daher für jeden Anwendungsfall unterschiedliche Annahmen durchgerechnet. Demnach würde ein 12-Kilometer-Lufttaxiflug vom Hamburger

