

Der Microliner verfügt über einen zentralen Propeller, angetrieben von mehreren elektrischen Motoren, und ein in die Tragflächen integriertes Batteriesystem. Rechts: Das Flugzeug soll Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im 500-Kilometer-Radius bedienen.



Fortschritte beim Microliner von VÆRIDION
Elektrisch, regional, klimaneutral

VÆRIDION möchte mit seinem elektrischen Regionalflugzeug Microliner bereits im nächsten Jahr zum Erstflug starten. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde in Oberpfaffenhofen ein eigener Hangar bezogen. Das Start-up berichtet über die Fortschritte des Programms.

Als leise, emissionsarme und effiziente Lösung für kurze Distanzen gewinnen elektrische Antriebe in der regionalen Luftfahrt an Bedeutung. So zeigen Unternehmen wie der US-Konzern BETA Technologies mit konventionellen Viersitzern, dass batterieelektrisches Fliegen möglich ist. Solche Projekte verschaffen der elektrischen Luftfahrt Aufmerksamkeit. Auch in Deutschland nimmt die Entwicklung Fahrt auf. Zu den Vorreitern zählt das Münchner Start-up VÆRIDION, das die kommerzielle regionale Luftfahrt noch in diesem Jahrzehnt verändern will. Mit der ASL Group als erstem Kunden rückt für das Unternehmen der erste vollelektrische Linienflug näher.

Microliner: Durchbruch für elektrische Regionalflüge?

Im Zentrum von VÆRIDIONs Entwicklungsprogramm steht der Microliner, ein vollelektrischer Neunsitzer, der speziell für regionale Strecken von bis zu 500 Kilometern entwickelt wurde. Das Muster richtet sich gezielt an ein Marktsegment, in dem weltweit aktuell circa 21 000 Kleinflugzeuge mit konventionellen Antrieben im Einsatz sind. Als emissionsfreies, kommerziell einsetzbares Elektroflugzeug ist der Microliner als erster seiner Art auf hohe Energieeffizienz ausgelegt. Sein Design setzt auf eine effiziente Aerodynamik mit neuartigen Technologien. Der einzelne Propeller wird von mehreren Motoren angetrieben, die ihre Energie aus einem Batteriesystem beziehen, das in den Trag-

flächen statt im Rumpf integriert ist. Diese Bauweise reduziert das Strukturgewicht, erhöht die Reichweite und ermöglicht VÆRIDION eine branchenführende Energieeffizienz – ohne Abstriche bei Sicherheit oder Passagierkomfort.

Auch regulatorisch hat VÆRIDION einen wichtigen Meilenstein erreicht. Mit dem Abschluss eines Pre-Application Contracts mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) sichert sich das Unternehmen frühzeitig eine strategische Position im Zertifizierungsprozess.

Ausbau des innerdeutschen Flugnetzes

Mit rund 50 innerdeutschen Verbindungen steht das Angebot der Luft-hansa etwa 2750 potenziellen direkten On-Demand-Routen gegenüber. Das hinterlässt erhebliche Lücken, aus denen sich Einstiegschancen für neue Marktteilnehmer ergeben. Neue Fluggesellschaften wie Fly-Vini bieten bereits Direktflüge von Mönchengladbach und Hof nach Berlin, Frankfurt, Hamburg, Zürich und Wien an. Und auch Skyhub PAD arbeitet daran, die Luftverkehrsanbindung ab Paderborn wieder zu stärken und die regionale Erreichbarkeit zu verbessern.

Eine kürzlich von VÆRIDION veröffentlichte Studie zeigt, dass Regional Air Mobility (RAM) das Reisen innerhalb Deutschlands deutlich verändern könnte. Demnach ließe sich ein Markt von rund 38 Millionen Geschäfts- und Freizeitreisenden pro Jahr bedienen. Grundlage wäre ein Netz von mehr als 1000 Strecken zwischen mehr als 220 Flugplätzen, von denen viele derzeit kaum genutzt werden. Für Entfernungen zwischen 300 und 650 Kilometern könnte RAM einen Marktanteil von sechs bis acht Prozent gegenüber Bahn, Auto und konventioneller Luftfahrt erreichen und für regionale Betreiber ein jährliches Um-

satzpotenzial von bis zu 5,6 Milliarden Euro generieren. Ein elektrisches Luftfahrtnetz könnte zudem kurze internationale Strecken über die deutschen Grenzen hinaus ermöglichen und so die regionale Zusammenarbeit sowie das Wirtschaftswachstum stärken.

Genau hier setzt der Microliner an: Durch mehrere tägliche Flüge anstelle eines einzelnen Flugs mit 50 Sitzen sollen Verkehrs- und Regionalflughäfen mit kleineren, bislang wenig genutzten Flugplätzen verbunden werden. Damit sollen bislang eingeschränkt angebundene Regionen besser erreichbar sein. Aus ökologischer Sicht wäre ein elektrisches Regionalflugzeug auf diesen Distanzen nachhaltiger als Elektroautos und – unter Berücksichtigung des umfangreichen Infrastrukturbedarfs des Schienenverkehrs – potenziell sogar effizienter als die Bahn.

Initiativen wie Albatross streben in Deutschland bereits danach, regionale Flughäfen zu Energie- und Mobilitätsknotenpunkten zu entwickeln, um damit die elektrische Regionalfliegerei in großem Maßstab und ohne umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur zu ermöglichen.

Countdown zum Take-off im Jahr 2027

Seit seiner Gründung im Jahr 2021 hat VÆRIDION seine Batterietechnologie von der frühen Forschung und Entwicklung in die Testphase und die Vorbereitung der Serienproduktion geführt. Kürzlich erwarb das Unternehmen einen Hangar mit Testeinrichtungen am Flughafen Oberpfaffenhofen (EDMO), der künftig als zentraler Standort für die Batterieproduktion und für die Erprobung der Antriebstechnologie des Microliners dienen soll.

Um höchste Sicherheits- und Qualitätsstandards zu gewährleisten, hat VÆRIDION gezielt strategische Partnerschaften aufgebaut, die eine robuste Lieferkette absichern. Das Unternehmen liegt nach eigenen Angaben im Zeitplan für seinen angestrebten Erstflug im Jahr 2027 und einen geplanten Markteintritt Anfang 2030. Über den Microliner hinaus lassen sich die firmeneigenen Batterie- und Antriebstechnologien von VÆRIDION auf verschiedene Flugzeugplattformen übertragen. Damit positioniert sich das Unternehmen als technologische Innovationskraft weit über die kommerzielle Luftfahrt hinaus.

Bozhena Hryvnak/VÆRIDION



Termine 2026

22. – 25. April **AERO**, Friedrichshafen
2. – 4. Juni **EBACE**, Genf

Kontakt

German Business Aviation Association e. V.
Georg-Wulf-Straße 2, 12529 Schönefeld
Telefon: +49 152 59522812, Mail: ceo@gbaa.de,
www.gbaa.de



MRO Service (Base+Line), CAMO+ und Upgrades

- › Beechcraft (King Air, Premier, Baron, Bonanza)
- › Hawker/Beechjet 400A, XP + Nextant 400XT
- › Cessna Citation 510, 525, 525A, 525B, 560 XL
- › Embraer Phenom 100 + 300
- › Flugzeuge mit Kolbenmotor (inkl. Cirrus CAPS OVH)
- › Cirrus SF50 Vision Jet

Spezialarbeiten

- › z.B. Unfallinstandsetzung und -bergung

Flugzeuglackierung & Politur

- › z.B. Ganz-/Teillackierung King Air, Cessna Citation, Phenom 100

Flugzeugverkauf

- › Exklusive Angebote ausgewählter Hersteller



SERVICE CENTER FOR
BEECHCRAFT & HAWKER
*** CESSNA ***

EMBRAER
Executive Jets
AUTHORIZED SERVICE CENTER



aas.ag

Werft-Hotline
+49 821 7003 -175
office@aas-augsburg.de