

„BOOT“ DÜSSELDORF

## Deutsche Bootbauer setzen auf Elektromotoren

von: Lena Bujak  
Datum: 23.01.2019 11:13 Uhr

Alternative Antriebe werden in der Bootbranche immer gefragter. Doch für die Elektromobilität auf dem Wasser gibt es noch einige Herausforderungen.

**Düsseldorf.** Elektromobilität setzt sich auch jenseits der Straßen durch. Zu Wasser findet die alternative Antriebsform großen Anhang – das ist in diesem Jahr auch auf der Fachmesse „Boot“ in Düsseldorf spürbar.

Weltweiter Marktführer für elektrische Außenborder ist die Firma Torqeedo. Im vergangenen Jahr machte das Unternehmen einen Umsatz von 25 Millionen Euro. Danach folgte laut Torqeedo-Chef Christoph Ballin lange nichts: „Der nächst größere Anbieter fährt gerade einmal zwischen zwei und drei Millionen ein.“

An seinem Stand in der Halle 10 der Messe Düsseldorf drängeln sich neugierige Bootfans um die ausgestellten Motoren. Geradezu verwaist wirken dagegen die anderen Stände.

Noch, so bestätigt Jürgen Tracht, Geschäftsführer des Bundesverbands Wassersportwirtschaft, handele es sich bei elektronischen Bootsantrieben um ein Nischengeschäft: „Der Marktanteil der E-Außenborder am Außenborder-Markt dürfte deutlich unter drei Prozent liegen.“

### Aktuelle Club-Events



**DONNERSTAG, 07.02.19, 18:30**

**Hamburg: Club-Gespräch mit Angela Titzrath**

[MEHR ANZEIGEN](#)

Genauere Verkaufszahlen gebe es bislang aber nur für Benzin-Außenborder. Der Markt biete aber viel Potenzial. Da ist sich Ballin sicher. „Wir haben den Trend schon vor 14 Jahren erkannt“, erklärt der Torqeedo-Chef den Erfolg. E-Mobilität und Clean Tech seien damals kaum jemandem ein Begriff gewesen. Dabei habe sich damals schon abgezeichnet, dass auch die Schifffahrt neue Antworten auf den Klimawandel brauche.



Say 29E

Rund 360 Kilowatt hat das Rekordboot unter der Haube – gut 490 PS. Damit erreicht es Geschwindigkeiten bis zu 89 Kilometern pro Stunde.

Die steigende Weltbevölkerung, die wachsende globale Mittelschicht und nicht zuletzt Erderwärmung würden die Nachfrage antreiben. „E-Mobilität ist ein Zug, der nur nach vorne fahren kann“, sagt Ballin betont optimistisch.

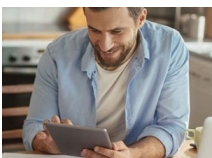
Torqueedo hat es sich deshalb zur Aufgabe gemacht, den Abstand zur Autobranche in Sachen Elektromobilität aufzuholen. In Kooperation mit BMW ist der Hersteller der einzige im Markt, der Automotive-Batterien für maritime Anwendungen bereitstellt. Zuletzt machte Torqueedo die Batterie seetauglich, die normalerweise im elektrischen BMW i3 verbaut wird.

„Natürlich ist die Energiedichte von Benzin und Diesel weit höher als die von Batterien. Doch dieser Umstand

ist extrem dynamisch“, ist er überzeugt. Jedes Jahr verbesserten sich die Energiedichten der Batterien um fünf bis acht Prozent. Die Energiezellen würden also Jahr für Jahr immer effizienter. Über die Verbesserung der Batterietechnik werde letztlich auch das PreisLeistungsverhältnis für potenzielle Kunden attraktiver.

Beim schnellsten Elektroboot der Welt ist Torqueedo trotzdem nicht mit an Bord. Die Bootswerft Say aus Baden-Württemberg brauchte schlicht mehr Leistung. Die bestehenden Systeme von Torqueedo seien den Anforderungen einfach nicht gerecht geworden, erklärt Marketing-Chef Claas Wollschläger. Rund 360 Kilowatt hat das Rekordboot Say 29E unter der Haube – gut 490 PS. Damit erreicht es Geschwindigkeiten bis zu 89 Kilometern pro Stunde.

ANZEIGE



#### VERMÖGENSVERMEHRUNG FEHLANZEIGE?

### Wertpapiere: Die häufigsten Trugschlüsse

Das Gefühl, nicht vermögend genug zu sein, sich nicht auszukennen, und die Furcht, alles zu verlieren, hindert viele Menschen daran, in Sachen Geldanlage überhaupt aktiv zu werden. Doch das ist ein Trugschluss. **Mehr...**

## Nur eingeschränkt für das offene Meer tauglich

Die Technologie stammt vom österreichischen Hersteller Kreisel Electric. „Dort ist man spezialisiert auf Sonderausgaben“, meint Claas Wollschläger, „Arnold Schwarzenegger zum Beispiel fährt in seinem Hummer mit den gleichen Batterien, die wir auch verbauen.“ Bis die Batterie beim Say 29E leer ist, könne man im Sportmodus gut eine Stunde bei 48 Kilometern pro Stunde über das Wasser gleiten.

Ein System warne den Bootskapitän mithilfe von GPS rechtzeitig, bevor die Energie nicht mehr für den Rückweg genügt. „Unser Ziel für die Zukunft ist es, die Reichweite zu erhöhen. Irgendwann wollen wir mit unserem Boot Strecken im dreistelligen Kilometerbereich zurücklegen können, ohne zwischendurch aufladen zu müssen.“

## Voluminös und luxuriös – Zehn Superyachten auf der „Boot“

Auf das offene Meer, da sind sich Christopher Ballin und Claas Wollschläger einig, wagt man sich heute besser noch nicht allein mit einem Elektromotor hinaus. Es gebe aber Alternativen, wie man bei Torqeedo erklärt:

„Entweder man hat noch einen Verbrennungsmotor als Backup dabei – selbst das ist noch umweltschonender –

oder man nutzt Solarzellen und Hydrogeneratoren, die die Batterien während der Fahrt aufladen.“

Die Wachstumsprognosen für E-Mobilität seien auf dem Wasser auch möglich, meint Ballin. Manche Segmente seien schnell auf den Elektroantrieb umzustellen, andere eher langsam. So stehe der Umschwung von Verbrennungs- zu Elektromotoren bei Fähren und großen Segelyachten noch ganz am Anfang. „Es ist jedoch durchaus absehbar, dass dort durch E-Mobility in Zukunft substantielle Marktanteile erzielt werden.“ In regulierten Gewässern hingegen führen alle Boote längst elektrisch.

Schließlich gilt schon jetzt auf den meisten oberösterreichischen Seen ein ganzjähriges Verbot für Boote mit Verbrennungsmotoren. Zumeist, so Jürgen Tracht, seien Boote auf Bundeswasserstraßen unterwegs. Hier gebe es bislang hinsichtlich des Antriebs noch keine Einschränkungen. „Allerdings gibt es natürlich EU-weite Abgas- und Lärmgrenzwerte. Inzwischen gilt die Stufe zwei“, sagt der Experte.

## So gelangen die Luxusyachten auf die „boot“

---

Das freut die E-Branche. „Elektroboote spielen deshalb eine immer größer werdende Rolle, mindestens auf den Seen. In einigen Jahren werden dann die Emissionsschutzgesetze sicher auch im Mittelmeer dafür sorgen, dass man in einige Buchten nur noch elektrisch einfahren darf“, prognostiziert Claas Wollschläger. „Das Gute ist: Wenn die lokalen Regierungen nur noch E-Boote auf das Wasser lassen, sorgen sie gleichzeitig für die notwendige Infrastruktur wie Ladesäulen.“

Das wiederum spiele natürlich den Herstellern in die Karten. „Wir müssen nicht mal die extrem teuren Entwicklungsprojekte bezahlen, die die Elektromobilität immer weiter verbessern. Das

machen die Batterieindustrie und größere Spieler aus der Autoindustrie“, sagt Christoph Ballin. Als Anbieter im Bootsbereich profitiere man einfach mit. Der Ansporn, in maritime Elektromobilität zu investieren, wachse weiter.

---

© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Verlags-Services für Werbung: [www.iqm.de](http://www.iqm.de) (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.