

# Stille Wasser

**Mobilität** Ein deutscher Hersteller beherrscht den kleinen Weltmarkt für elektrische Bootsantriebe.

Nun will er mit Fährschiffen aus der Nische steuern.

**D**er Motor trägt den Namen eines sagenhaften Schachcomputers. Doch wenn er mit voller Kraft loslegt, bietet sich ein Brettspiel nicht wirklich an. Ratsam ist ein fester Sitzplatz.

»Deep Blue« heißt die stärkste Maschine im Portfolio der Torqeedo GmbH. Sie lässt das schlanke Vorführboot mit bis zu 50 Kilometern pro Stunde dahingleiten – auf dem Wasser ein achtbares Tempo. Schon die Hälfte reicht zum Wasserskifahren. Und das Schönste daran: Es ist eine Sause ohne Sünde – still und abgasfrei.

Torqeedo, vor 13 Jahren unweit des Starnberger Sees gegründet, stellt ausschließlich elektrische Bootsantriebe her. Man könnte vom »Tesla der Wasserwege« sprechen, doch Mitgründer und Geschäftsführer Christoph Ballin mag den Vergleich nicht. Schließlich ist Tesla um ein Vielfaches größer – außerdem taugen der notorisch defizitäre Autobauer und sein verhaltensauffälliger Chef nicht mehr zu Sympathieträgern.

Die unerfreuliche Gemeinsamkeit bei den Firmen ist die wirtschaftliche Schlagseite: Auch Ballin ist es bisher nicht gelun-

gen, mit seinem Unternehmen Geld zu verdienen. Torqeedo macht seit der Gründung Verluste.

Anders als Tesla jedoch ist der 150 Mitarbeiter zählende Betrieb inzwischen im sicheren Hafen eines robusten Großinvestors angekommen. Der Kölner Maschinenbaukonzern Deutz übernahm im vergangenen Jahr die Firma. Er sieht bei Torqeedo Kompetenz, die ihm selbst fehlt, und eine glaubwürdige Strategie.

Der Elektroantrieb auf dem Wasser genießt wesentlich günstigere politische Rahmenbedingungen: Fahrverbote oder Einschränkungen für Verbrenner, im Straßenverkehr noch immer seltene Ausnahmen, sind auf vielen Binnengewässern längst die Regel. Und genau diese Erfahrung führte einst zur Gründung von Torqeedo.

Ballin, damals Manager eines Gartengeräteherstellers, war um die Jahrtausendwende an den Starnberger See gezogen, hatte am Grundstück sogar einen Liegeplatz und wollte ein Motorboot zulassen. Die Behörde bescheinigte ihm etwa 20 Jahre Wartezeit, denn die Lizenzen sind streng limitiert. Mit einem Elektroboot hingegen hätte er umgehend losbrausen dürfen. Es keimte eine Geschäftsidee.

Der promovierte Betriebswirt sondierte den Markt für Elektroboote und stellte fest: Es gab noch keinen, nur vereinzelte Produkte auf Bastlerniveau, lahm oder ineffizient, meist beides. Vor 13 Jahren legte Torqeedo los. Inzwischen hat die Firma über 70 000 E-Antriebe verkauft – womit auch nahezu der gesamte bisher erschlossene Weltmarkt beziffert wäre.

Er besteht zu über 80 Prozent aus kleinen Außenbordmotoren, wie sie von Anglern oder als Hilfsantriebe für Segelboote genutzt werden. Ironischerweise waren

also gesetzliche Restriktionen gar nicht der Schlüssel des Erfolgs; solche Flautenschieber dürfen gemeinhin auch in Schutzgewässern mit Benzin betrieben werden.

Der Preis spricht hier ebenfalls nicht für die E-Variante. Die kleinste kostet 1600 Euro, etwa dreimal so viel wie billige Benziner. Dafür jedoch hat sie große Vorteile in der Handhabung: Elektromotoren springen zuverlässig an; sie sind nahezu wartungsfrei, am Steg mit Stromanschluss einfach aufzuladen, auch relativ kleine Batterien genügen für die meist kurzen Manöver – und es erübrigt sich das lästige Hantieren mit stinkenden Benzinkanistern. Diese praktischen Vorteile, nicht etwa das Ökogewissen, scheinen ausschlaggebend zu sein. »Was sauber, aber technisch unterlegen ist, setzt sich nicht durch«, sagt Ballin.

Genau diese Erfahrung macht er mit den Starkstrombooten der »Deep Blue«-Klasse. Die nautische Gaudi von bis zu 160 PS Vortriebsleistung ist ein ebenso teurer wie kurzer Spaß. Um halbwegs gute Reichweiten zu erzielen, bietet Torqeedo ein Batteriepaket mit zwei Akkus aus dem BMW-Elektroauto i3 an. Mit solchen Stromspeichern ausgestattet, wird eine Motorjacht an die 100 000 Euro teurer als ein konventionelles Exemplar. Eine Ladung reicht für einen Tag gemütlichen Tuckerns – bei voller Fahrt für eine Stunde.

Dieses Missverhältnis aus Kosten und Nutzen dürfte die meisten Freizeitkapitäne abschrecken, zumal die Motorbootszene nicht gerade als Tummelplatz grüner Idealisten gilt. Zu den wenigen Privatkunden zählt das britische Königshaus.

Auf nennenswerte Wachstumsraten hofft Ballin nun vor allem im kommerziellen Bereich. Fahren eignen sich perfekt für Elektroantriebe: Sie fahren langsam, legen oft nur kurze Strecken zurück, können häufig nachladen, und sie fahren im Dauerbetrieb. So können die niedrigen Betriebskosten die teure Investition viel schneller kompensieren.

In Rotterdam, Dubai und Ottawa sind bereits erste Fähren mit Torqeedo-Antrieben im Einsatz. »Städte, die an großen Gewässern liegen, beziehen diese zunehmend in die Verkehrsplanung ein«, sagt Ballin. Sein Traum wäre eine breite Umrüstung der Transportflotten Venedigs.

Doch bislang ist von nachhaltiger Verkehrspolitik wenig zu erkennen im Unesco-Schutzraum der Adrialagune. Sogar luftverpestende Kreuzfahrtschiffe dürfen noch rein. Christian Wüst



WOLFGANG MARIA WEBER / DER SPIEGEL

**Elektromotorboot mit Torqeedo-Antrieb:** Sause ohne Sünde

Video  
**Testfahrt mit Torqeedo**

[spiegel.de/sp272018testfahrt](https://spiegel.de/sp272018testfahrt)  
oder in der App DER SPIEGEL

