

Elektro-Kats auf der Alster Ein Club macht e-mobil

Auf der Hamburger Alster müssen Trainerboote ab 2025 mit Elektromotoren angetrieben werden. Die Alsterclubs tun sich schwer – bis auf einen.

Jörn Instinske hatte den richtigen Riecher. Das Ergebnis: Drei nagelneue Elektro-Katamarane und ein aufgepimpter von 2018, also insgesamt vier Boote, die am Steg des Hamburger und Germania Ruder Clubs an der Alster stehen. Alle vier mit ihrer Ladestation verbunden und allzeit bereit, die Ruderboote beim Training zu begleiten. Jörn Instinske ist bei Germania seit fünf Jahren für Haus und Boote zuständig und ist ein pragmatischer Mensch, der gelernt hat, Probleme zu erkennen, anzugehen und zu lösen.

2020 hat der Hamburger Senat in der Fortschreibung seines Klimaplanes beschlossen, dass das städtische Binnengewässer, die Alster, bis 2030 emissionsfrei werden soll. Die städtische Alsterschiffahrt und die Motorboote der Ruder- und Segelvereine sollen dann keine CO₂-Abgase mehr in die Luft blasen. Neue Boote dürfen deshalb ab 2025 nicht mehr mit Verbrennermotor angetrieben werden, alte dürfen noch sechs weitere Jahre eingesetzt werden, dann ist Schluss mit Benzinern. 900 Tonnen CO₂ will die Stadt damit jährlich einsparen. Ein löbliches Vorhaben, aber auch ein Alibi-Projekt.

Denn die eigentlichen Abgastreiber sind nicht auf der Alster, sondern ringsumher und im Hamburger Hafen unterwegs. Die jährliche Schadstoffbelastung des städtischen Autoverkehrs liegt bei über 3,3 Millionen Tonnen CO₂ (2021). Im Hamburger Hafen werden jährlich immerhin 300.000 Tonnen (2022) Kohlenstoffdioxid freigesetzt – ein Vielfaches verglichen mit dem des Alsterverkehrs. Die Diskrepanz der Zahlen zeigt, dass das Projekt „E-Mobilität auf der Alster“ vor allem ein Prestigevorhaben der Stadt ist.

So waren Protest und Vorbehalte groß bei den Alstervereinen. Denn die finanziellen Belastungen sind es ebenfalls. Rund 35.000 Euro kostet ein neues Elektroboot, dazu noch Ladestationen an Land und die Vorgabe, Strom ausschließlich aus erneuerbarer Energie zu nutzen. Ein Benziner dagegen kostet lediglich rund 15.000 Euro.

Förderung seitens der Stadt

Im Gegenzug bot die Stadt den Vereinen ein großzügiges Förderprogramm von einer Millionen Euro an mit einer Erstattung von bis zu 70 Prozent der Mehrkosten. Doch die Frist für die Förderung (31.

12. 2024) ist kurz und wird nur verlängert, wenn noch Geld im Topf ist. Für die meisten Rudervereine ist die zu kurz, zumal die marktgängigen E-Motoren als noch nicht ausgereift bewertet wurden und die angeschafften Benziner oft erst wenige Jahre alt sind. Während die Segelvereine die „Kröte“ schluckten, taten sich die Rudervereine schwer. Auf gemeinsamen Konferenzen der betroffenen Vereine und Verbände wurden zahlreiche Bedenken geäußert. Die Wassersportkommission des Hamburger Sportbundes formulierte 2022 in einer Stellungnahme: „Es ist derzeit praktisch kein Boot am Markt, welches die sportlichen Zwecke (Nutzbarkeit zur Trainingsbegleitung, die lebensrettende Sicherung und Klimafreundlichkeit) zugleich genau trifft. Derzeit läuft ein Testbetrieb mit elektrischen Booten durch die Vereine, hier wird sich zeigen müssen, ob es Boote gibt, die die nötigen Leistungsparameter erbringen könnten.“ Inzwischen ist aber Zeit vergangen und die Technik vorangeschritten.

Der Landesruderverband AAC/NRB warf ein anderes Sperrargument in die Diskussion: „Die Vereine haben ihren bisherigen Motorbootpark unter Kosten-/Nutzen-Aspekten langfristig ausgerichtet. Schnelle

Wechsel des kompletten Motor-/Bootsparks schafft ein Verein nur zu Lasten des generellen Sportangebots (= bewusste Absenkung der Qualität), was nicht gewollt ist.“

Jörn Instinske, der beruflich eine IT-Firma leitet, hat an den Konferenzen teilgenommen und war verstört. „Dort wollte man alles, nur keine Veränderung“, lautet die knappe Einschätzung des 59-Jährigen. Für seinen Club wählte er einen anderen Weg – und machte sich an die Arbeit. Denn bei allen Vorbehalten stand für ihn fest: „Die Elektroboote müssen angeschafft werden, warum also nicht sofort?“ Solange die Fördertöpfe noch voll sind.

Generell werden laut Landesruderverband Hamburg an Elektromotorboote folgende Anforderungen gestellt:

- Ausreichende Motorleistung im Ausbildungsbetrieb für Anfänger (10 – 12 kW).
- Motorleistung für qualifizierten Leistungssportbetrieb (12 – 15 kW).
- Hinreichende Betriebsdauer: Mehr als 4 Stunden ohne Aufladen zwischendurch.
- Lebensdauer/-Zyklus der Akkus analog der Autoindustrie: 80 Prozent der Leistungsfähigkeit nach acht Jahren Betrieb.

Der Germania-Vorstand fasste im Januar 2022 den Beschluss, drei neue E-Kats anzuschaffen. Sofort wurden Anfragen gestellt, Angebote von Herstellern eingeholt und Förderungen bei der Stadt beantragt. „Zeitlich am meisten aufgehalten hat uns der Stromanbieter, der eine Bescheinigung ausstellen musste für die Verwendung von grünem Strom“, eine der Voraussetzungen für die Förderung. Von Juni bis November wartete der Club auf diese Urkunde. Danach ging es ganz schnell. Im Dezember wurden die Bootsrümpfe aus Ungarn, die Motoren



Neue Flotte: Die vier Elektro-Katamarane des Hamburger und Germania Ruder Clubs.

beim Hersteller Torqeedo angefragt und über MyElectroboat bestellt. Rechtzeitig genug, um in einer Einkaufsgemeinschaft mit zwei Segelclubs (!) bis Ende Juli diesen Jahres noch einen weiteren Rabatt in Höhe von 3.500 Euro pro Boot zu erhalten. Am Ende wurden die alten Benzinerboote verkauft, sodass die Anschaffungen die Clubkasse – auch aufgrund von Spenden – mit nur wenigen tausend Euro belastete.

Leise Boote ohne Megaphon

Pünktlich zum Hamburger Kirschblütenfest im Mai 2023 wurden die E-Kats in Betrieb genommen. Alle vier Boote können bis zu sechs Stunden im Normalbetrieb fahren. Da sie technisch auf einem Stand sind, können Elemente auch durchgetauscht werden. Für den Ladevorgang muss lediglich das Kabel eingesteckt

werden. Da Germania wegen des geringeren Stromverbrauchs auf eine Schnellladestation verzichtet hat, braucht es über dem Daumen eine Stunde Ladezeit, um eine Stunde mit dem Boot fahren zu können, maximal also sechs Stunden. Mit seiner Flotte an E-Booten scheinen die Hamburger Germanen der erste Club in Ruderdeutschland zu sein, der komplett auf emissionsfreien Antrieb bei den Trainerbooten gesetzt hat.

Und die anderen Alster-Clubs? Haben erste Boote im Testbetrieb (Favorite Hammonia), sind intensiv in der Planung (RG Hansa) oder wollen das Thema zeitnah angehen (RC Allemannia). Vorbehalte gibt es genügend: Mal ist es die zu geringe Geschwindigkeit, mal der umständliche Ladevorgang, mal die angeblich zu geringe Betriebsdauer, die moniert werden und die Entscheidungsprozesse aufhalten.

Derweil fahren die Germania-Boote zuverlässig mit Tempo 28 km/h über die Alster. Bei Meisterschaften im Leistungszentrum in Hamburg-Allermöhe hat ein E-Kat der Germania den Fahrdienst bei einer Jugendregatta ohne Murren und Pannen geleistet und auch die Trainer der Germania sind von den E-Kats inzwischen überzeugt. Die Boote sind so leise, dass man kein Megafon mehr braucht und die Ruderer sich regelmäßig erschrecken, wenn plötzlich der Trainer neben ihnen auftaucht.

THOMAS KOSINSKI



Der Macher: Jörn Instinske hat in seinem Club in kurzer Frist für E-Mobilität gesorgt.

Fotos: L. Christiansen, Th. Kosinski

Gegen Mücken, Mosquitos,
Sandflöhe und Zecken
Erhältlich in allen Apotheken
PZN: 11287482

mosi-guard
natural