

SOLARBOOTREGATTA AUF DEM WERBELLINSEE 2013

Interview von Arno Paulus (AP) mit Hartmut Ginnow Merkert (GM), dem Veranstalter der www.solarboot-regatta.de auf dem Werbellinsee nördlich von Berlin



Grafik: Hartmut Ginnow Merkert

Hausboot

Zuerst zu der traurigen Nachricht. Vor wenigen Tagen am 27. März 2013 ist Norbert Wilms im Alter von 64 Jahren verstorben, er hat als Lehrer die Berliner Veranstaltung Solarbootcup über 25 Jahre, sozusagen im Alleingang veranstaltet.

AP: Ist die Veranstaltung Solarbootregatta 2013 eures Vereins als Fortsetzung der Berliner Traditionsveranstaltung zu sehen?

GM: Als wir uns im Oktober 2010 zum ersten Mal mit dem Gedanken an eine regionale Solarbootregatta im Barnim befassten, hatten wir bis dahin nur von den früheren Aktivitäten in Berlin-Köpenick gehört. Herr Wilms wurde uns als Ansprechpartner empfohlen. Er gab uns dann die entscheidenden Impulse.

AP: Die teilnehmenden Schülerteams waren und sind hochmotiviert bei der Sache, wie hoch ist der Aufwand?

GM: Im Kontrast zum Verbrennungsmotor gibt es kaum etwas Simpleres als einen Elektromotor, der nur ein einziges bewegliches Teil besitzt. Solarboote sind auch nicht schwierig zu bauen, denn im

einfachsten Fall genügt ein Kanu, ein elektrischer Außenborder und ein Akku, und schon ist man solarelektrisch unterwegs.

Der Reiz liegt also im leichten Einstieg, und schon in der Grundversion kann man Regatten (und Preise) gewinnen.

AP: Wieviele Mitglieder sind engagiert in eurem Verein?

GM: Zurzeit hat der Solarbootverein 16 Vollmitglieder.

AP: Wie finanziert ihr die Veranstaltung, welche Sponsoren engagieren sich?

GM: Wir sind jedes Jahr auf einen Hauptsponsor angewiesen, der mit etwa 3.000–5.000 € die finanzielle Grundlast trägt. Damit finanzieren wir im Wesentlichen die Preisgelder. Die Hauptsponsoren waren bisher immer Unternehmen aus der Solarbranche. Und nicht zuletzt „sponsern“ die Vereinsmitglieder durch ihre ehrenamtliche Tätigkeit unsere Arbeit.

AP: Als Lauf zur Deutschen Meisterschaft sind die Regularien der Veran-

staltungen in Deutschland einheitlich und wieviel Teilnehmer erwartet ihr am 01.06.2013 am Werbellinsee.

GM: Die Zusammenarbeit mit Herrn Wilms hat uns bereits bei unserer ersten Regatta im Jahr 2011 in die Lage versetzt, unsere Veranstaltung als Wertungslauf der internationalen Deutschen-Meisterschaft für Solarboote zu führen. Dafür gibt es ein verbindliches Reglement, an dem wir uns orientieren.

Unsere Regatta ist mit durchschnittlich 26 teilnehmenden Teams zurzeit die größte derartige Veranstaltung in Deutschland. Die Teilnehmer kommen aus dem gesamten Bundesgebiet sowie aus Polen und den Niederlanden.

AP: Wie sieht es aus mit den internationalen Regeln, sind die ähnlich? Ich habe den Eindruck, dass andere Veranstaltungen sehr stark auf Hochgeschwindigkeit als Hauptkriterium setzen. Wie ist das am Werbellinsee?

GM: Ich kenne nur die amerikanische „Solar Splash“, bei der eine der Prüfungen mit sehr hohen Geschwindigkeiten gefahren wird. Das hat dann aber wenig mit Solarenergie oder Nachhaltigkeit zu tun.

Auch wenn mir der Reiz von Hochgeschwindigkeitsrennen durchaus bewusst ist, möchte ich bei unseren Projekten eher den Aspekt der Nachhaltigkeit in den Vordergrund stellen. Schließlich bringt die solare Elektromobilität das größte Potenzial im Hinblick auf den sorgsamsten Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen mit sich. Dem würde ein Geschwindigkeitsrennen nicht unbedingt entsprechen. Zwar lassen wir es uns nicht nehmen, einen kleinen Teil der Regatta einer Sprint- und einer Slalomprüfung zu widmen, jedoch liegt der Schwerpunkt auf der Langstreckenprüfung. Hierbei müssen die Boote innerhalb von drei Stunden eine Strecke von 30km absolvieren, wobei Fahrstrategie und Technikenkenntnisse für die Platzierung entscheidend sind.

AP: Werden besondere Highlights dabei sein?

GM: Unser Highlight ist die Begeisterung der vielen jungen Menschen, die sich in enger Zusammenarbeit mit ihren Lehrern und Teamleitern so sehr für ihre Projekte engagieren. Natürlich gibt es auch glänzende Augen, wenn eines der High-Tech-Boote aus Holland oder Polen nahezu lautlos mit 25 km/h an einem vorbeizischt.

AP: Die Niederländische Veranstaltung ist professionell und wird von der Region Leeuwarden stark gefördert, kann es sein, dass die Deutsche Szene dadurch etwas den Anschluss verliert, sowohl beim Design, als auch bei der Technik?

GM: Zu meinem großen Bedauern haben wir in Deutschland trotz aller unserer Bemühungen noch keine auch nur annähernd vergleichbare Unterstützung bekommen. Das dänische Unternehmen Dong Energy setzt in Holland Maßstäbe, an die hierzulande kein Unternehmen heranreicht.

AP: Das Team der Universität Delft ist durchweg professionell organisiert, von der Akquisition der Finanzierung von 6-stelligen Budgets über Öffentlichkeitsarbeit bis zur Fertigstellung der Boote, machen die Studenten dort alles selbst. Sind Deutsche Universitäten diesbezüglich lahme Enten?

GM: Ja!

AP: Bei deiner Reise nach Taiwan hastest du Gelegenheit deren Entwicklungen zu sehen, ist das vergleichbar mit der in Europa. Wird das gefördert von der Regierung, oder ist das Privatsache in Taiwan?

GM: Taiwan beginnt erst jetzt mit der Entwicklung des Individualtourismus. Praktisch niemand fährt dort ganz allein oder mit seiner Familie im Kanu, Segel- oder Hausboot auf den taiwanischen Inlandgewässern herum. Ich habe dort wunderbare Seen im Landesinneren gesehen, die ebenso wie die herrlichen Wanderwege völlig unbelebt wirken. Nun hat aber Taiwan ein großes Trinkwasserproblem, wodurch Land bereits einmal – im Jahr 2002 – an den Rand einer Versorgungskatastrophe geriet. Weil man es sich nicht leisten kann, die knappen Wasserressourcen mit den Rückständen fossiler Brenn-

stoffe zu belasten, geht man in Taiwan nach und nach dazu über, nur noch solar-elektrische Boote auf den Binnengewässern zuzulassen. Nach heutigem Stand befördern im kleinen Taiwan inzwischen ca. 40 große Solarschiffe die Touristen zu ihren Lieblings-Fotolokalitäten.

AP: Die Bemühungen der amtierenden Bundesregierung um die Entwicklung der Elektromobilität beschränkt sich auf Elektrostraßenfahrzeuge. Woher kommt diese Geringschätzung nach deiner Meinung, und was müsste getan werden um das zu ändern?

GM: Das Ziel, die Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland zu fördern, halte ich für eine Mär. Unter dem Druck der Bevölkerung nach Fukushima gab man vor, auch etwas zum Umbau der Mobilität tun zu wollen, weigert sich jedoch, anders als in vielen anderen Ländern – und anders als noch bei der „Abwrackprämie“ – die Käufer von Elektroautos direkt finanziell zu unterstützen. Stattdessen reicht man Fördergelder an die Autoindustrie aus, die damit ihre Bilanzen aufbessert und ansonsten beispielsweise mit ihren chinesischen Partnern in China Elektroautos für China entwickelt, ein Land, das bald angesichts des Smogs in den Megastädten gar keine Alternative zu Elektromobilität hat.

Ich bin überzeugt, dass Solarboote weitaus mehr Aufmerksamkeit verdienen, unter anderem deswegen, weil sie viele Antworten im Zusammenhang mit den allenthalben postulierten Nachhaltigkeitszielen im Wassertourismus bieten. In der Region nördlich von Berlin ist der Wassertourismus gar die einzige Perspektive für Wirtschaftswachstum und Jobs.

AP: Könnte eine verstärkte Förderung von Forschung und Entwicklung für emissionsfreie Wasserfahrzeuge im Rahmen des Schaufenster Elektromobilität helfen, die Schiffschiffahrt für Sport und vor allem für die gewerbliche Schifffahrt zu entwickeln?

GM: Unabhängig von dem in meiner Wahrnehmung wenig ehrlich gemeinten „Schaufenster“-Feigenblatt der Regierung bin ich der Überzeugung, dass auch Solarboote einer Anfangsförderung bedürfen. Im Grunde ist es egal, ob die Förderung vom Staat oder aus privaten Händen kommt.

Alle Menschen, die einmal ein Elektroauto gefahren haben, sind von dem Erlebnis begeistert. Ebenso geht es Jenen, die schon mit einem Elektroboot leise und abgasfrei unterwegs waren. Während ich gerade bei solarelektrischen Hausbooten im Freizeitbereich eine wirtschaftliche Chance sehe, ist wegen der völlig unterschiedlichen Betriebsbedingungen in der kommerziellen Schifffahrt dort ein solarelektrischer Antrieb wenig praktikabel. Immerhin haben sich auch bei Frachtschiffen elektrische Hybridantriebe durchgesetzt, die zwar nicht emissionsfrei sind, jedoch bereits heute einen nennenswerten Gewinn für die Umwelt bedeuten.

AP: Wie hoch schätzt du das Potenzial bei der gewerblichen Schifffahrt ein?

GM: Wenn wir über Gütertransport reden, dann sehe ich nur ein geringes Potenzial für Schiffe, die ausschließlich mit Sonnenenergie fahren. Zu den gewerblichen Schiffen gehören aber auch Fähren und Ausflugsboote. Diese sind ja längst Realität, zumindest dort, wo die zuständigen Behörden sich für die Qualität der Wasserressourcen verantwortlich fühlen und konsequenterweise Beschränkungen für Verbrennungsmotoren verfügen..

AP: Welche Pläne habt ihr als Verein über die Veranstaltung Solarbootregatta hinaus, und werdet ihr von der Brandenburgischen Regierung eher gefördert oder kaum wahrgenommen?

GM: Ich möchte kurz- bis mittelfristig erreichen, dass Solarboote vom Publikum als seriöse Alternative zu konventionellen Motorbooten wahrgenommen werden. Ferner unterstützen wir momentan eine regionale Initiative zur Belebung des nachhaltigen Wassertourismus mit Solarbooten auf dem Finowkanal.

AP: Vielen Dank, und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel sowie ausreichend Photonen für die bevorstehenden Veranstaltungen.

Die DGS Berlin Brandenburg stiftet den Designpreis 2013.

Weitergehende Informationen zu Prof. Hartmut Ginnow-Merkert:

□ <http://hginnow.de>