



Kopf-Solarfähre auf dem Bodensee: Spott der Motorboot-Lobby

SONNENENERGIE

Futuristisches Modell

In Hamburg nimmt Ende Mai das größte Solarboot der Welt seinen Dienst auf. Der Hightech-Wellengleiter stammt aus der tiefsten Schwabenprovinz.

Jetzt hat sie auch den Schwarzwald erwischt, die Werftenkrise. „Das war aber beim letzten Mal noch nicht da“, staunt Joachim Kopf und starrt auf das Schild, das die Verwaltung seines Heimatortes Sulz am städtischen Mühlenteich aufgehängt hat: „Baden und Boot fahren verboten.“ Und so erfährt der Juniorchef von Deutschlands größtem Hersteller solartriebener Passagierboote, dass ihm gerade der einzige Testtümpel am Firmensitz abhanden gekommen ist.

Aber auch diesen Anschlag auf den Solarbootbau wird die Kopf AG noch verkraften. Denn nachdem über die Sonnenschiffe aus dem Schwarzwald jahrelang gelächelt und gelästert wurde, stehen die Tüftler aus der tiefsten Landrattenprovinz jetzt vor dem Durchbruch: Am 23. Mai nimmt in Hamburg die Alster-Touristik GmbH (ATG) das größte Solarschiff der Welt in Betrieb. Die fast 27 Meter lange „RA 82“, von Kopf im schwäbischen Balingen zusammengeschweißt, soll fünfmal täglich mit hundert Passagieren über die Alster und durch die Kanäle der Hansestadt kreuzen.

Schon zwei Wochen vorher wird der baden-württembergische Ministerpräsident Erwin Teufel mit einer fünf Meter kürzeren Version am Bodensee auf Jungfernfahrt gehen – der Öko-Katamaran verbindet künftig das deutsche Gaienhofen mit dem schweizerischen Steckborn. Auch in Hannover stehen Verhandlungen für ein Schiff vor dem Abschluss, mit dem Ausflügler sonnensauber über den Maschsee schippern sollen.

Noch keine fünf Jahre ist es her, da waren die Licht-Wellengleiter von solchen Er-

folgen so weit entfernt wie Sulz von einer Boots-Boomtown – also weiter als die Sonne von der Erde. Vom Schiffsbau hatte die Kopf AG, spezialisiert auf Umwelt- und Energietechnik, nicht die geringste Ahnung, und als 1996 die Universität Stuttgart mit dem Solarboot-Konzept hausieren ging, entschied Firmenchef Friedrich Kopf: „So verrückt sind nicht mal wir.“

Ein Blick auf das futuristische Modell stimmte ihn um. Schon heute fahren zwei kleinere Arbeitsschiffe auf Trinkwasser-Talsperren in Bayern und Baden-Württemberg, in Ulm ein Boot für Touren auf der Donau, ein Hotelshuttle auf dem Vierwaldstätter See, seit 1998 auch schon eine kleinere Fähre zwischen Gaienhofen und Steckborn auf dem Bodensee.

Technisch, so Kopf, ist alles kein Problem. Doch außer dem Deutschen Solarpreis 1997 gab es jahrelang vor allem den Spott der Motorboot-Lobby. Das Vertrauen, dass die Technik auch im großen Maßstab funktioniert, erhielt sein 360-Mann-Unternehmen erst im Dezember mit dem 1,3-Millionen-Mark-Auftrag aus Hamburg.

Dort sollen die Sonnenkollektoren auf dem filigranen Schiffsdach so viel Saft in die Akkus pumpen, dass der 42-Tonner zu Wasser mindestens zwölf Stunden lang an den Postkartenseiten der Hansestadt vorbeiziehen kann. Bei einer Geschwindigkeit von fünf Kilometern in der Stunde reicht dafür die reine Sonnenkraft, für zusätzlichen Schub – das Tempolimit auf der Alster liegt bei acht – kommt weitere Energie aus den Batterien.

Dazu hängt die „RA 82“ über Nacht an der Steckdose; wenn das Schiff im Winter am Kai liegt, liefert es umgekehrt Strom ins Netz der Hamburgischen Electricitäts-Werke. „Übers ganze Jahr gesehen, geht die Bilanz positiv aus“, glaubt Joachim Kopf.

Für den Eigentümer, die Alster-Touristik, zählt auch der Imagegewinn: „Kein Öl, kein Benzin, das ins Wasser läuft, dazu der leise Antrieb, und ein Blickfang ist das Schiff auch noch“, lobt ATG-Chef Jens Wrage: „Nachteile sehe ich nicht.“

Das dürfte dann auch die Hausbank von Kopf freuen. Die hatte sich noch vor einigen Monaten bei Vater Kopf beschwert, er solle sich gefälligst weniger um seine Solarboote und mehr ums Geldverdienen kümmern.

JÜRGEN DAHLKAMP