



Arbeitsbericht des Präsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren,

warum es in den traditionellen Tagesordnungen zum Bodensee Segler-Tag offenbar schon seit immer und ewig „Arbeitsbericht des Präsidenten“ und nicht wie sonst eigentlich üblich, einfach und ganz gewöhnlich „Bericht des Präsidenten“ heißt, ist mir nach diesem ersten Jahr meiner Präsidentschaft schnell klar geworden.

Dieses Jahr war tatsächlich mit sehr viel Arbeit verbunden, eine zusätzliche Vorstandssitzung, vielen Fahrten rund um den See, auch mit einigen Radarstrafen, viele interessante Aufgaben, viele Herausforderungen, neue Freundschaften, schöne Momente, trockene Rechtsfragen, kleinere Enttäuschungen, Freude über neue Ideen, die wir umsetzen konnten.

Es gab für mich und wohl auch für die neuen Mitglieder des Vorstands doch einiges zu lernen, und einige Male war es schon auch notwendig und wir haben es dann auch wirklich gewagt, Dinge zu hinterfragen, wenn es hieß: „das hat man schon immer so gemacht...“

Ich denke, wir konnten einiges bewegen, in vergangenen Jahr, für den Segelsport am Bodensee und wenn ich WIR sage, dann spreche ich nicht im Pluralis Majestatis, sondern dann spreche ich von einem tollen Team, vom gesamten Vorstands-Team des BSVb, von den Herren, die links und rechts von mir sitzen und ich spreche auch von den Mitgliedern des Beratenden Ausschusses von Luzius Studer, Hans-Dieter Möhlhenrich, Wolfgang Maurer, Hans Plaettner-Hochwarth, Christoph Teufl, Hans Wittich mit seinem Team, Reinhard Heini, von meinem Spiritus Rector Dieter Haertl und von unserem umtriebigen Geschäftsführer Jürgen Graf.

Meine Herren, Euch von mir und im Namen aller Seglerinnen und Segler, ein ganz grosses DANKE SCHÖN für Eure Arbeit.

Zur Kommunikation: Es hat etwas länger gedauert als geplant, aber im April war es dann soweit, wir konnten die völlig neu gestaltete Homepage des BSVb hochschalten.

Diese neue Homepage soll für alle Mitgliedsvereine und damit für alle SeglerInnen zu einer wichtigen und unverzichtbaren Informations- und Kommunikations-Plattform für den Segelsport am Bodensee werden.

Wir haben schon jetzt alle Daten für die Organisation von Regatten verfügbar: Regattakalender, Regatta-Informationen, eine Regatta-Ausschreibung und Segelanweisung als Muster.

Links zu allen Mitgliedsvereinen, die aktuellen Yardstickzahlen für alle, von der BSVb-Yardstick-Kommission eingestufteten Boote, die GHP Werte für die ORC Klassen der RVB und vieles mehr.

Diese Serviceseite für die Vereine und natürlich für jeden Segler werden wir kontinuierlich ausbauen: wir wollen auch eine Seite für die Bodensee-

Meisterschaften der OPTI und der 420er einbauen, eine Seite für die J70 Bodensee - Meisterschaft, den Regattakalender mit den jeweiligen Ausschreibungen verlinken usw.

Und wir haben eine sehr gute Idee, die aus der Mitgliedschaft beim letzten Bodensee Segler-Tag kam, umgesetzt: die Hafen-Info-Seite. Unter [Service/Kontakt/Hafeninfo](#) können von den Mitgliedsvereinen direkt Einträge gemacht werden. So können freie Hafenplätze für Clubausfahrten angeboten und genutzt werden, man kann frühzeitig planen und auch sehen, welche Häfen an welchem Wochenende schon durch eine Clubausfahrt oder durch eine Regattaveranstaltung belegt sind.

Ich darf Euch nochmals bitten, nützt die Seite, das ganze macht nur Sinn, wenn möglichst alle Clubs darauf zurückgreifen und die Seite mit Ihren Daten beschicken.

Bereits jetzt beginnen viele Vereine mit der Erstellung der Terminkalender für das Jahr 2014, gebt also Eure Daten für eine geplante Clubausfahrt ein, Ansegeln, Absegeln, Fahrtenwochen, mit Datum, Zielhafen und dann kurz und bündig: bei uns sind so viele Plätze dann frei oder Hafen von bis gesperrt wegen einer Regattaveranstaltung etc.

Die Eintragungen werden kurz von Jürgen geprüft, dann hochgeschaltet und nach Ablauf des jeweiligen Datums automatisch gelöscht.

Und natürlich kann dann auch jeder einzelne Fahrtensegler kurz auf die Info-Seite schauen und wird dann nicht in jenen Hafen segeln, in dem ein Club gerade mit 25 Booten mit Vor-Reservierung die traditionelle Sommer-Bowle bei der traditionellen Sonnwend-Ausfahrt angemixt hat.

Ees sollte in einem solchen Fall dann aber auch nicht passieren, dass selbsternannte Hafenhäuptlinge diese Gasthäfen dann regelrecht besetzen und einfahrende Segler gleichsam „zum Teufel jagen - hier sind wir und andere haben hier und heute nichts verloren!

Solche Vorfälle gab es übrigens auch bei Regattaveranstaltungen. Das sind unschöne Einzelfälle, die leider vorkommen können. Aber das hat nichts, wie ein Leserbriefschreiber das öffentlich zu kommentieren versucht, mit: Zitat "ausuferndem Hafenterror, mit einer seit 20 Jahren bestehenden und nun ausufernden Plage, mit einer Seuche von wildgewordenen Horden von über 40 Booten, die einen Hafen verrammeln", zu tun. Und schon gar nicht "mit bedenklichen Unsitten, die von den Clubs noch gefördert statt ausgemerzt werden, mit Entwicklungen, die der zahnlose BSVb dringend abzustellen hat, wozu er aber seit vielen Jahren völlig unfähig zu sein scheint".

Wir wollen Clubausfahrten, das sind wichtige, unverzichtbare Veranstaltungen für jeden Verein und auch für Klassenvereinigungen. Sie verbinden die Jugend mit den älteren Mitgliedern, verbinden die Fahrten- mit den Regatta-Seglern, schaffen neue Freundschaften zwischen den Vereinen und bringen wichtige Impulse in die Vereine selbst.

Wir wollen generell beim Fahrtensegeln und auch beim Regattasegeln einen respektvollen Umgang, das respektvolle Miteinander und eine gute Seemannschaft anderen vorleben aber auch von anderen einfordern, Tugenden unter Seglern, die schon seit nunmehr 103 Jahren die Grundsäulen des BSVb darstellen.

NEU haben wir auch die INFO-Stunde für die Vereine gestaltet:

Beginn etwas später um 19.00 Uhr, eine Art „Agenda“ in den Einladungen, mit open-end, somit ausreichend Zeit für Diskussionen und für den Austausch von vereinsübergreifenden Themen.

An alle, die unseren Einladungen gefolgt sind, bzw. einen Vertreter entsandt haben:

Wir selbst waren überrascht von der positiven Akzeptanz dieser Info-Stunde, nochmals herzlichen Dank für die erfreulich große Anzahl der Teilnehmer in Romanshorn, in Staad und in Kressbronn.

Erfreulich gut besucht war auch der Stand des Bodensee Segler-Verbandes auf der Interboot, ein schöner, wirklich herausragender Gemeinschaftsstand mit der IWBG und mit unseren Freunden vom IBMV.

Ich bedanke mich bei Hans Plättner-Hochwarth für die professionelle Organisation, bei Luzius Studer, der wie immer seine wichtigen Kontakte in der Vorplanung zur Dirk Kreidenweiss einbrachte und auch bei der INTERBOOT - Messeleitung für die großartige Unterstützung.

Vielen Dank auch an Hans und an Jürgen, die während der ganzen Messezeit an unserem Stand für alle Fragen der SeglerInnen zur Verfügung standen.

Unser Kassier hat sich auch bedankt, für die eher bescheiden ausgefallene Rechnung über das Freibier, das wir beim „Segler-Treff“ des BSVb am Samstag zum Messeausklang ausgeschenkt haben.

Da wollen wir im nächsten Jahr deutlich mehr SeglerInnen begrüßen. Mit Eurer Hilfe, denn ich glaube fest daran, wir können über unsere Mitgliedsvereine die Kommunikation zu den mehr als 20.500 SeglerInnen deutlich verbessern.

Die Weiterleitung unserer Informationen an die einzelnen Mitglieder über die Vereine ist in sehr hohem Masse ausbaufähig. Ich habe bei Regatten so viele SeglerInnen getroffen, die weder unseren News-Letter noch unsere Einladung zu diesem Segler-Treff des BSVb auf der INTERBOOT erhalten haben.

Man konnte es bei den Verleihungen der Jahrespreise vielleicht schon etwas bemerken, wir haben auch da einige Änderungen beschlossen. Die Jury, die bisher die Nominierungen erarbeitet hat, war in den vergangenen Jahren nur mehr schwer zusammen zu bringen, die Besetzungen durch die 3 Länder wurden nicht mehr zeitgerecht gemacht, die Einberufung war mehr als mühsam.

Wir ermöglichen nun allen Mitgliedsvereinen direkt Vorschläge für die Wahl für die Jahrespreise SILBERNE LÄDINE und JUGEND WILL SEGELN an den BSVb Vorstand zu machen, der dann wiederum demokratisch unter den 3x3 Vorstandsmitgliedern die Wahl durchführen wird.

Sehr schön hat sich auch die unter der Patronanz des BSVb wiederbelebte Bodensee-Meisterschaft für die OPTI und 420er Klassen entwickelt.

Das sind wohl mit die schönsten Momente, die Anspannung und die Freude der OPTI SeglerInnen bei der Jahres-Preisverleihung zu sehen. Und es bekommen alle SeglerInnen, die in die Wertung gekommen sind, jeweils einen sehr schönen, und ich kann Euch das versichern, auch sehr begehrten Pokal.

Das Thema Jugendarbeit in Vereinen möchte ich auch heute erneut aufgreifen: Freunde, da haben wir alle noch vieles zu tun. Ich werde nicht müde zu betonen, Jugend- und Nachwuchsarbeit ist Arbeit, knochenharte Arbeit, die Nachhaltigkeit einfordert, oft mit Rückschlägen verbunden, aber noch öfters mit wunderschönen

Momenten verbunden und - Jugendarbeit ist Chefsache. Da sind wir Präsidenten gefordert, den Funken anzuzünden, das Feuer am Leben zu halten und die besten Rahmenbedingungen je nach Machbarkeit in den Vereinen zu schaffen.

Schnupper-Segeltage für Anfänger, eine OPTI-Woche, ein regelmäßiges Training und Betreuung der Youngsters an einem fixen Wochentag, von Ostern bis Ende September, das Hinführen und Begleiten zu den ersten OPTI-Regatten der Bodensee-Meisterschaft gehören ins Pflichtenheft jedes Segel-Vereins.

Das sind wir unserem Segelsport schuldig, das ist unser aller Verständnis, das ist unsere Verantwortung für die Zukunft unserer Vereine. Und das ist unsere Verantwortung, dem Segelsport, den ihm gebührenden Stellenwert in unserer Gesellschaft zu geben!

Wir durften Euch im vergangenen Jahr das Projekt „Bodensee-Einheitsklasse“ vorstellen. Damals waren wir noch nicht soweit, eine Abstimmung über den Bootstyp durchführen zu können, doch mit weiteren professionellen Vorarbeiten durch die Projektgruppe um Christian Rau mit Profilerstellung, Evaluierung, neuerlichen Angeboten für ein Testsegeln, Preisvergleichen etc. wurde dann am 07. Mai im WYC Friedrichshafen, die neue Bodensee-Einheitsklasse gewählt - von den Vertretern der 16 Vereine, die eine direkte Förderung und Unterstützung bekundet haben.

Aus zwei Wahlgängen ging das Sportboot **J70** klar als Gewinnerin hervor! Wir bedanken uns bei den zahlreichen, sehr engagierten Seglern, die dieses für den Regattasport am Bodensee so wichtige Projekt bisher mitgetragen haben.

Nun heißt es die weiteren Schritte für die kontinuierliche Entwicklung der neuen Einheitsklasse unter der Flagge des BSVb voranzutreiben.

Nach derzeitigen Stand sind bereits 15 Boote fix bestellt bzw. schon am Bodensee, wir sind derzeit damit beschäftigt, die Regattatermine für 2014 mit den Terminen für den Europa-Cup am Gardasee, mit den Terminen der Deutschen Bundesliga und auch mit größeren Regatten am Genfersee etc. abzustimmen.

Geplant sind 6 Regatten, wozu sich bereits auch 6 Vereine als Veranstalter gemeldet haben, mit jeweils kurzen Wettfahrten und jeweils nur für die J70 Klasse.

Wir werden klare Wertungsrichtlinien für die Jahreswertungen festlegen, es wird einen Bodensee-Meister geben, eine beste Jugendmannschaft etc.

Ein Thema, das uns auch in diesem Jahr, wie schon seit vielen Jahren auch bei den Info-Stunden in sehr ausgeprägter Weise beschäftigte, und das uns auch in zukünftigen Jahren beschäftigen wird, sind die rückläufigen Meldeergebnisse bei sehr vielen Regatta-Veranstaltungen.

Wir haben auch im kommenden Jahr eher noch mehr Regatten im Kalender, wir haben nach wie vor Regatten mit oft nur 3 bis 5 Booten pro Klasse, wir nehmen diese Klasse noch dazu, versuchen es mal mit jener, legen diese Gruppe mit jenen zusammen, wir legen Geld dazu, keiner hat mehr so richtig Freude daran, aber wir ziehen das doch weiter so durch.

Nun, der Markt wird sich irgendwann mal selbst bereinigen, Vereine werden irgendwann mal versuchen, mit den Nachbarvereinen zu sprechen, ob man Regatten zusammen legen kann, man wird diskutieren ist „weniger nicht mehr“ ?

Aber wie können wir das umsetzen? Wie können wir mit weniger Regatten den Segelsport wieder mehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit stellen, wie können wir mit welchen Schwerpunkten wieder mehr Segler zum Regattieren bekommen.

Der BSVB kann dabei wohl nur eine unterstützende, kommunikative Plattform bilden. Ich bin bei diesem Thema sehr froh, wenn der BSVb hier als zahnlos bezeichnet wird. Es kann nicht sein, dass der BSVb hier diktatorisch eingreifen wird, Vorgaben erarbeitet, Beschränkungen und Mindestzahlen auferlegen wird.

Wir bekommen heute zwei neue Mitstreiter an Bord, beides aktive Regattasegler, die seit vielen Jahren voll in der Regatta-Szene am Bodensee integriert sind. Ich bin gewillt, diese Chance zu nutzen, um gemeinsam mit einer Gruppe von Vereinsvertretern, Wettfahrtleitern, Klassenhäuptlingen, einige Ideen für eine Verbesserung der Regattaszene und für eine positive Entwicklung sowohl der Yardstick als auch der ORC-Szene zu erarbeiten.

Ein Thema, das uns wohl auch noch länger beschäftigen wird, ist das „Sperrgebiet – Wasserentnahmestelle Sipplingen“. Vor Ablauf der Frist konnten wir über den, uns bereits aus dem Genehmigungsverfahren für die Katamaran-Fähre bestens bekannten, Rechtsanwalt Dr. Andreas Löwe, eine Normenkontrollklage gegen das Land Baden-Württemberg einbringen. Derartige Normenkontrollklagen, in unserem Fall wegen der Gültigkeit und Verhältnismäßigkeit über die Errichtung einer Verbotszone im Bereich der Entnahmestelle Sipplingen können nur durch betroffene Privatpersonen eingebracht werden.

Andreas Löwe, als betroffener Segelbootbesitzer mit Liegeplatz im Überlinger See war bereit, diese Klage unentgeltlich einzubringen. Nur die daraus entstehenden Gerichtskosten eines unter Umständen sehr langwierigen Verfahrens wollte Dr. Löwe durch den BSVb abgesichert wissen.

Nun, gerade für solche Fälle haben wir alle Bodensee SeglerInnen einen kleineren Notgroschen auf die Seite gelegt. Gemeinsam mit dem Landes Segler Verband Baden Württemberg haben wir eine stattliche Summe bereitgestellt, um dieses letztes Rechtsmittel gegen die Sperrzone bei Sipplingen in Anspruch nehmen zu können.

Und um für uns die klare Gewissheit zu haben, alles, aber auch wirklich alles versucht zu haben, um einer weiteren Einschränkung für unseren Segelsport am Bodensee entgegen zu treten. Eine Einschränkung, die unter Umständen von anderen Behörden für neue Restriktionen als beispielgebend ausgelegt werden könnte.

Am Dienstag, den 26.11. um 10.30 Uhr ist nun beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim die erste mündliche Verhandlung in dieser Causa angesetzt. Wir wissen uns durch Andreas Löwe bestens vertreten und Andreas Löwe weiß, dass die Bodensee Segler geschlossen an seiner Seite stehen.

Geschlossen wollen wir Segler, gemeinsam mit dem IBMV, mit dem Bayrischen Landes-Segler-Verband und gemeinsam mit vielen anderen Wassersportlern wie den Ruderern, den Kanuten und vielen anderen Interessensgemeinschaften gegen die Errichtung von weiteren Teilzeit- und Ganzjahres - Fahrverbotszonen entlang des gesamten bayrischen Bodenseeufers auftreten.

Federführend hat sich hier Andi Lochbrunner mit vielen Mitstreitern gegen die Regierung von Schwaben gestellt. Auch hier gilt es ganz klar aufzuzeigen, ob die geplanten Sperrflächen eine gesetzliche Grundlage haben, in der geplanten Umsetzung von Sinnhaftigkeit und Verhältnismäßigkeit zu sprechen ist u.v.m.

Über den BSVb und den Bayrischen Segler-Verband haben wir hier auch eine Unterstützung und Mitarbeit bei einer Vogelzählung angeboten, um eine

nachvollziehbare Grundlage für die weiteren Diskussionen dieser Fahrverbotszonen für Wassersportler erhalten zu können. Über die weiteren Reaktionen der Regierung von Schwaben werden wir Euch natürlich umgehend informieren.

Auch am Gnadensee stand mit großem medialem Echo und mit ebenso großer öffentlicher Aufmerksamkeit eine Fahrverbotszone zur Diskussion. Und auch hier heißt für uns Segler am Bodensee, alles nur Mögliche zu tun, um jegliche zusätzliche Einschränkung, jedes auch nur zur Diskussion stehende Verbot für die freie Ausübung des Wassersportes schon in den Anfängen verhindern zu können.

Luzius Studer hat seine große Erfahrung, sein großes diplomatisches Geschick, verbunden mit einem sehr großen persönlichen Zeitaufwand, eingebracht, um hier zusammen mit dem IBMV zwischen den Wakeboard- Waveboard- und Wasserski-Fahrern einerseits, den Anrainern, den Gemeinden und den betroffenen Segel-Clubs andererseits zu vermitteln. Es werden hier Info-Flyer für die Motorbootfahrer entworfen, im Frühsommer 2014 ist ein Aktionstag geplant.

Die im Jahre 2011 in Angriff genommene Novellierung der Bodensee-Schiffahrtsordnung, die erstmals am 13.01.1976 in Kraft trat, ist nun nach vielen Verzögerungen und nach einem Neubeginn wegen Verfahrensfehlern beschlossen und abgeseget worden.

Wir waren ja auch eingeladen, zum Entwurf dieser Novelle mit Fristsetzung Stellung zu nehmen. Wir haben versucht, uns da nach bestem Wissen und Gewissen einzubringen, viele ehrenamtliche Stunden, wieder viele Km um den See, Telefongespräche, Sitzungen mit den Vertretern der IBMV und schließlich mehrseitige Stellungnahmen, die an den Bundesrat in Bern, an das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr in Wien und an die Int. Schiffahrtskommission für den Bodensee in Mainz gerichtet wurden.

Nicht auch nur eine einzige Rückmeldung, kein "Danke schön - haben wir erhalten, haben wir nicht mal zur Kenntnis genommen, wurde in den Papierkorb entsorgt, ungelesen, teilweise gelesen!". Und wir wurden bis zum heutigen Tag auch von keiner Seite darüber informiert, dass die Novelle zur BSO nunmehr abgeseget wurde. In der Schweiz wird sie am 01.01.2014 in Kraft treten, in Österreich vermutlich erst am 01.04.2014, denn in Wien sind sie anscheinend noch nicht so weit und in Deutschland soll es auch etwas später werden.

Ich konnte einige segelbegeisterte und befreundete Politiker dazu gewinnen, diese Art, wie man hier mit Bürgern und damit mit Wählern umgeht, zumindest bei der Parlamentarier-Konferenz Bodensee am 06.09.2013, dieses Jahr mit Vorsitz des Bayrischen Landtages, mit Nachdruck aufzuzeigen.

Nun, nach einer ersten schnellen Durchsicht, hat es nicht allzu viele Novellierungen gegeben. Es wird nun endlich zwischen den Anrainerstaaten ein einheitlicher Funkkanal für Seerettungsfälle eingeführt, die Verwendung von Radargräten wird geregelt und anerkannt. Die Abgasvorschriften für Bootsmotoren bleiben vorerst unverändert, weil sich die, von der EU geplante neue Sportbootrichtlinie weiter verzögert und sich die EU gegen eine vorzeitige Inkraftsetzung am Bodensee ausgesprochen hat.

Für uns Segler sicher von Interesse sind die Änderungen bei den Rettungsmitteln:

Danach müssen auf Sportbooten mit Maschinenantrieb, Fischerbooten der Berufsfischer, Ruderbooten außerhalb der 300 Meter-Uferzone und Segelbooten für

jedes Crewmitglied eine Rettungsweste mit Kragen an Bord sein.

Ist die Person mehr als 40 kg schwer, muss es eine Weste mit mindestens 100 N Auftrieb sein, bei Crewmitgliedern unter 40 kg Körpergewicht reicht eine Weste mit entsprechendem Auftrieb.

Eine lange geforderte Klärung bringt die Neufassung des Abs. 5: Danach sind nämlich Fahrzeuge ohne ausreichenden Spritzwasserschutz oder wasserdicht verschließbaren Stauraum zur Mitführung von den oben genannten Rettungsmitteln ausgenommen. Für sie reicht eine Schwimmhilfe nach Norm EN ISO 12402-5: 2006.

Diese betrifft insbesondere Kiter, Surfer, Jollen wie Laser oder Katamarane, Kanus und Kajaks.

Erwartungsgemäß wurde keine einzige der vielen und von uns sehr detailliert und umfangreich ausgearbeiteten Verbesserungsmöglichkeiten bei den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen für Segeljollen umgesetzt.

Erwartungsgemäß, wenn ich mir zum Beispiel die Herren Beamten aus dem weit, weit entfernten, „segelfremden“ Verkehrsministerium in Wien vor Augen führe. Paddel, Beleuchtung, Nebelhorn, Papiere auf einer olympischen 49er Jolle???

Liebe Segelfreunde, nun ist mein Arbeitsbericht auch für Euch ein wenig in Arbeit ausgeartet, nämlich wohl etwas zu lange Aufmerksamkeit für meine Ausführungen aufbringen zu müssen.

Nun ich bedanke mich dafür, und ich bedanke mit auch im Namen aller Seglerinnen und Segler am Bodensee, für euren großartigen, ehrenamtlichen Einsatz, den Ihr im vergangenen Jahr in den Vereinen geleistet habt.

Markus B. Sagmeister

Präsident BSVb



Projekt Gnadensee – Aufdatierung Stand 9.11.2013

1. Projektleitung

- . Die ISKB ist dem Antrag der Anrainergemeinden des Gnadensees, im kritischen Bereich ein Verbot für Waveboarding, Wakeboarding und Wasserski auszusprechen, nicht gefolgt. Sie hat die Lösung des Problems an den Vollzug delegiert.
- . Da die am Gnadensee auftretenden Probleme primär durch eine kleine Anzahl von Motorbootfahren geschaffen werden, hat der IBMV die Projektleitung für die geplanten Aktivitäten übernommen.
- . IWGB und BSVb unterstützen den IBMV nach Kräften.

2. Frühere Aktion

- . Die IWGB hatte im Jahre 2008 zusammen mit den beteiligten Nutzergruppen am Gnadensee diskutiert, ein Merkblatt erarbeitet und verteilt, in welchem die Nutzungscharakteristiken pro Gruppe beschrieben und gegenseitige Rücksichtnahme gefordert wurden. Es konnten Teilerfolge erzielt werden. Insbesondere haben sich die damals einbezogenen Wakeboard-Schulen an die getroffenen Vereinbarungen gehalten.
- . Probleme entstehen neu mit Booten, welche Waveboarding betreiben, eine neue Variante des Wakeboarding, die mit hoher Wellenerzeugung verbunden ist, welche sich auf fast alle Nutzergruppen störend auswirkt und durch Wellenschlag die Ufer belastet.

3. Kontaktnahme mit WAPO Konstanz Juni 2013

- . Im Hinblick auf das geplante Vorgehen wurde bei einem Gespräch festgestellt, dass eine direkte Beteiligung der WAPO an einer öffentlichen Aktion aus Gründen der Neutralität nicht möglich ist. Die WAPO ist jedoch bereit, unsere Tätigkeiten zu begleiten.

4. Stand Planung und Arbeiten des IBMV

4.1 Ausgangslage, Kontaktnahme

- . Es wurde festgestellt, dass die das Waveboarding betreibenden Gruppen meisten nicht am See beheimatet und keinem örtlichen Verein angeschlossen sind. Es ist deshalb erforderlich, den Kontakt mit dieser Nutzergruppe bzw. einzelnen Besatzungen zu suchen, z.B. dann, wenn die Boote eingewassert werden

4.2 Flyer

- . Für Aufklärung und Aufruf zur gegenseitigen Rücksichtnahme ist der IBMV dabei, einen Flyer zu erarbeiten. Dieser wird enthalten:
 - . Informationen über die einzelnen Nutzergruppen und deren Erwartungen
 - . Empfehlungen an Motorbootfahrer zur Reduktion der Wellenentwicklung
 - . Aufruf zur gegenseitigen Rücksichtnahme und Toleranz.

4.3 Seediens

- . Der Betrieb des IBMV-Seediens im Bereich Gnadensee wird in der nächsten Saison erheblich verstärkt, insbesondere in den Monaten Juni bis August. Seine Aufgabe ist es, Wassersportler anzusprechen, den Flyer zu übergeben und auffällige Wassersportler zu rücksichtsvollem Verhalten aufzurufen.
- . Anlässlich der Frühjahrs-Versammlung 2014 wird der IBMV den Delegierten zuhanden des Seediens eine Dokumentation zur Schulung in Sachen Wellenvermeidung übergeben.

4.4 Oeffentlicher Anlass

- . IBMV und IWGB planen, im Frühsommer einen oeffentlichen Anlass zu veranstalten, zu welchem die Medien und die betroffenen Kommunen eingeladen werden. Ziel ist es, nach aussen klar zu dokumentieren, dass ein Problem besteht, dass die Wassersportverbände Eigenverantwortlichkeit zeigen und die Lösung in eigener Regie angehen. Dieser Anlass wird durch erhöhte Präsenz auf dem Wasser unterstrichen.

Paul Minz, H.L. Studer
9.11.2013



Seglertag 2013 - Referat Technik und Umwelt

1. Vogelschutzgebiet Bayrisches Bodenseeufer

- . Die Regierung von Schwaben hat vor einiger Zeit die Maßnahmenplanung für die im Rahmen von Natura 2000 FFH gemeldeten Gebiete am bayrischen Bodenseeufer an die Hand genommen. Es wurde ein Managementplan erstellt. Der Umweltminister von Bayern hat ohne Vorliegen von stichhaltigen Fakten „vorsorglich“ rund 800 ha Seefläche als Sperrgebiet ausgeschieden.
- . In ersten Gesprächen mit Naturschutzverbänden, Anwohnern und Wassersportvereinen ab Mitte 2012 wurde versucht, wie im Falle des Sperrgebiets BWV Sipplingen ohne Einbezug der Wassersportverbände Einzelabsprachen mit Betroffenen zu tätigen. - Unsere Verbände haben erst nach der dritten Gesprächsrunde Kenntnis von den Vorgängen erhalten. Wir rufen die Vereine auf, den Vorstand in zukünftigen Fällen sofort zu informieren.
- . Unter der kompetenten Aegide von Dr. Andi Lochbrunner, Reviervertreter des Bayrischen Segelverbandes am Bodensee, wurde Kontakt mit der Regierung von Schwaben (RvS) aufgenommen. Ein erstes Gespräch fand am 10.12. 2012 im LRA Lindau statt; beteiligt waren BSV, BSVb, IWGB, IBMV. Für ein weiteres Gespräch am 4.6.2013 reiste die Arbeitsgruppe nach Augsburg.
- . Unsere Beurteilung: Der Maßnahmenplan beruht auf völlig unzureichendem statistischem Material über die betroffenen Gebiete und Tierarten. Mit anderen Worten: Die Massnahmen sind nicht korrekt begründet.
- . Die Arbeitsgruppe hat kommuniziert, dass das Verhalten und die Maßnahmenplanung der RvS den demokratischen Regeln des Nachweises von Notwendigkeit, Wirksamkeit und Angemessenheit in keiner Weise entsprechen. Sie hat deshalb den Maßnahmenplan zurückgewiesen und Ergänzung durch Fakten verlangt. Sie hat der RvS angeboten, bei der statistischen Erfassung der Tierpopulationen und deren Entwicklung mitzuarbeiten. Erste Kontakte auf regionaler Ebene haben bereits stattgefunden.

2. Sperrgebiet Wasserentnahmebereich BWV Sipplingen

- . Vor Ablauf der Eingabefrist Ende Januar 2013 hat der BSVb die Initiative für einen Normenkontrollantrag ergriffen und beim LSV-BW Unterstützung gefunden. Beide Partner haben je EUR 5'000.- für die Deckung der Gerichtskosten gesprochen. - RA Andreas Löwe, Präsident des MYCUE, hat als direkt Betroffener den Antrag erarbeitet und eingereicht. Er verzichtet auf ein Honorar.
- . Die Klageerwidernng der betroffenen Stelle ist Mitte 2013 eingetroffen. RA Löwe erstellt die Replik, über die am 26.11.2013 in Mannheim verhandelt wird.
- . Beide Verbände sind sich bewusst, dass unsere Einsprache aufgrund der hohen Gewichtung der Versorgungssicherheit trotz offensichtlichen Fehleinschätzungen kaum Aussicht auf Erfolg haben wird. Es geht uns jedoch darum, im Hinblick auf laufende und zukünftige Vorgänge den meist ohne ausreichenden Einbezug der Betroffenen agierenden Behörden unsere Präsenz zu zeigen und zu kommunizieren, dass wir in zukünftigen Fällen vermehrt auf die Einhaltung demokratischer Grundregeln achten werden.

3. Sachstand Waveboarding am Gnadensee

Im Frühjahr 2012 haben die Segelvereine im Bereich von Reichenau, Allensbach und Gnadensee beim Bürgermeister von Reichenau Massnahmen gegen die alle anderen Wassersportler und die Fischer störenden Praktiken der Waveboarder gefordert. Der Bereich Gnadensee ist ein sehr sensibles Gebiet, weil schon seit Jahren Forderungen nach weiteren Sperrungen vorliegen. – In einem ersten Gespräch zwischen IWGB und dem BM von Reichenau im Juli 2012 wurde das 2008 erarbeitete Merkblatt besprochen, welches alle Beteiligten zu rücksichtvollem Verhalten aufruft.

An einer Sitzung 10.12.2012 beim BM der Insel Reichenau diskutierten lokale Segelvereine, Wapo Reichenau, BM Reichenau und Allensbach, LRA-KN und IWGB. Nachdem gütliche Lösungen als unwirksam beurteilt wurden, haben die Kommunen Reichenau und Allensbach ein Gesuch an die ISKB gestellt, Wasserski und ähnliche Sportarten im Gnadensee zu verbieten; Radolfzell hat diesen Antrag nicht mitgetragen. - Die IGKB hat an ihrer Sitzung in Wien anfangs Mai 2013 das Gesuch zurückgewiesen und auf eine Lösung über den Vollzug hingewiesen.

Weiteres Vorgehen: Der IBMV wird einen Flyer entwerfen, der im Frühjahr 2014 mit Hilfe der Schifffahrtsämter an die Wassersportler verteilt werden soll. Es ist für Frühsommer 2014 ein Aktionstag unter Einbezug der Presse und allenfalls der Kommunen geplant.

4. Natura 2000-Gebiete „Bodenseeuferlandschaft östlich Friedrichshafen

Anlässlich der Beiratssitzung vom 17.07.2013 wurde der entworfene Managementplan präsentiert. In verdankenswerter Weise verfolgt der 1. Vorsitzende des LSV-BW Reinhard Heintz die Interessen der Wassersportler in diesem Gremium. Nach seiner Beurteilung ist die Betroffenheit der Wassersportler begrenzt.

Der Managementplan enthält noch diverse Inkonsistenzen; bei der Formulierung wurden weder die zuständigen Vollzugsbehörden noch Wassersportvertreter zugezogen. – Die vorgebrachten Korrekturanträge und Berichtigungen sollen in den MP eingearbeitet werden, bevor dieser in einer nächsten Runde präsentiert wird.

5. Novellierung BSO

Die Wassersportverbände hatten Mitte 2011 die Gelegenheit, zum Entwurf der damals geplanten Novellierung der BSO Stellung zu nehmen. Vonseiten des BSVb wurden v.a. Präzisierungen im Bereich der Ausrüstungsvorschriften gefordert, speziell bei Regatten und bei Match Races. - Bis zum heutigen Tage haben wir von den zuständigen Behörden keinerlei Informationen über den Stand der Diskussionen, Entscheidungen in der ISKB und die definitiven Anpassungen erhalten – ein weiterer Fall undemokratischer behördlicher Aktivitäten. Eine aus Sicht des Umweltschutzes erfreuliche Ausnahme stellt die Tatsache dar, dass die ISKB die Zulassung von Otto-Einbaumotoren nach der Norm „CARB 4 Star“ mit aktuellster Abgasreinigungstechnologie ermöglicht, sofern diese einen festgelegten, aus den Messwerten berechneten Koeffizienten erreichen (sog. Wachter-Formel).

Erfreulicherweise hat der BSVb-Präsident über Kontakte zu vorarlbergischen Parlamentariern auf den unbefriedigenden Sachstand aufmerksam machen können. Diese haben zwischenzeitlich Anträge formuliert und eingereicht. Es besteht die berechnete Hoffnung, dass dadurch das Verfahren wieder aktiviert und unsere Anliegen neu eingebracht wurden.

In diesem Jahr möchte ich meinen Bericht vom letzten Jahr um Neuerungen ergänzt und überarbeitet wiederholt stehen lassen, da der Inhalt noch immer aktuell ist. Wer sich für weitere Einzelheiten interessiert, kann sich direkt an mich wenden.

Alternative Treibstoffe für Bootsmotoren – Elektroantrieb für Boote:

Biodiesel (100% **RME = Rapsöl-Methyl-Ester**), wäre für den Wassersport am Bodensee nach wie vor noch immer der idealste alternative Treibstoff, da er absolut ungiftig und schnell biologisch abbaubar ist. Leider kann man ihn fast nirgendwo mehr beziehen. Zudem hat die Beimischung im „normalen“ Diesel von 7% RME schon früher zu einer Verknappung des reinen Biodiesels geführt. Streichung der staatlichen Förderung des umweltfreundlichen RME und die Besteuerung, die ab Januar noch einmal erhöht wurde, haben die Nachfrage an Tankstellen so weit verringert, dass die meisten Tankstellenbetreiber den Vertrieb eingestellt haben. Zudem hat die kontrovers geführte „Tank-Teller“- Diskussion viele Anwender verunsichert. Daher gibt es nur noch vereinzelte Wassersportler, die ihre Motoren mit RME betreiben.

Dies trifft auch für Ethanol zu. E 85 (85% Ethanol + 15% herkömmliches Benzin. Dieser Zusatz ist nötig, um die Zündeigenschaft herkömmlichem Benzin anzugleichen. Leider trifft dadurch das „ungiftig“ von reinem Ethanol nicht mehr zu) ist zwar an manchen Tankstellen erhältlich, aber es liegen keine Erfahrungen damit bei Viertaktmotoren von Booten vor. Einige Autohersteller haben hier jedoch bereits reagiert und bieten, wie in Brasilien und Amerika nun auch bei uns, Motoren in „Flexfuel“-Ausführung an, die „normales“ Benzin und Ethanol im Wechsel vertragen.

Vielversprechend ist die fortgeschrittene Entwicklung von Biokraftstoffen der 2. Generation. Diese BTL-Kraftstoffe (**Biomass-to-Liquid**) werden über das Fischer-Tropsch-Syntheseverfahren aus Waldrestholz, Altholz oder Stroh gewonnen. Somit kann es auch keine „Tank-Teller-Diskussion“ mehr geben. Die Firma Choren Industries GmbH in Freiberg (Sachsen) hat schon einige Jahre an dieser Entwicklung gearbeitet, musste jedoch Insolvenz anmelden, da sie durch technische Schwierigkeiten bedingt die erfolgversprechenden Ergebnisse der Alpha-Anlage nicht in die großtechnische BTL-Produktion übertragen konnte.

Was in Freiberg noch nicht zum Erfolg geführt hat, wird nun in Italien in dem Örtchen Crescentino in der Region Piemont in der dortigen Raffinerie erfolgreich durchgeführt. In dieser Raffinerie werden landwirtschaftliche Abfälle wie Stroh, schnell wachsende Sträucher, Schilf oder andere pflanzliche Abfälle als Ausgangsstoffe verwendet, sodass auch hier keine „Teller-Tank-Diskussion“ aufkommen kann.

An dieser Entwicklung wird in vielen Ländern und an mehreren Orten auf der Welt bereits mit Erfolg in großen Mengen produziert. Die BTL-Kraftstoffe werden natürlich nicht ausreichen, unsere Mobilität allein zu erhalten, aber sie dürften ein wichtiges Segment sein, um fossile Kraftstoffe zu schonen, da diese ENDLICH sind, auch wenn immer noch weitere Quellen - teilweise jedoch in ökologisch sensiblen Gebieten (Arktis) - entdeckt und umweltschädlich (Schieferöl) gefördert werden. In den nächsten Jahrzehnten wird das globale Ölfördermaximum erwartet und spätestens dann dürften erhebliche Preissteigerungen die BTL-Kraftstoffe attraktiver werden lassen.

Leider haben diese Kraftstoffe nicht den für den Bodensee so wichtigen Vorteil, ungiftig zu sein.

In Bad Zurzach im Aargau kann nun, nachdem der Baustopp durch die Gemeinde wieder aufgehoben ist, durch die Firma Green Bio Switzerland mit dem Baubeginn einer Produktionsanlage für Biodiesel begonnen werden. Der Probetrieb soll 2014 aufgenommen werden und der dort verwendete Rohstoff ist Jatropaöl. Der Baustopp wurde dadurch verfügt, weil die Firma auch Altfett und Altöl umestern wollte, was jedoch in der ursprünglichen Baugenehmigung nicht aufgeführt worden war.

Die Entwicklung von Brennstoffzellen geht zwar weiter, aber um deren praktische Anwendung ist es zumindest im maritimen Bereich sehr ruhig geworden, obwohl die Idee, über Wasserstoff Elektrizität zu gewinnen und damit Boote anzutreiben, besser nicht sein könnte. Im Moment wird mehr von Hybrid-Antrieben geschwärmt, obwohl diese ebenfalls fossilen Treibstoff benötigen. Im Bootsbereich haben jedoch beide Technologien noch nicht entscheidend Fuß gefasst.

Auf der INTERBOOT war in diesem Jahr jedoch eine Motoryacht „Greenline The Hybrid“ der Werft Seaway aus Slowenien ausgestellt, die mit einer ausgereiften Hybrid-Antriebsanlage und Solarzellen ausgestattet ist. Ich konnte in Arbon mit einem Bootseigner einer dieser Yachten sprechen. Er war von der Leistung und dem geringen Treibstoffverbrauch seiner Yacht begeistert und kann sie jedem Interessenten empfehlen. Ich war erstaunt, denn diese Motoryachten (von 10 Meter Länge „Greenline 33“ und 12 Meter Länge „Greenline 40“) haben immerhin eine Verdrängung von 5.000 und 8.000 kg. Wenn so etwas bei Yachten in diesen Größenordnungen gut funktioniert, dürften Hybrid-Antriebe auch in Segelbooten früher oder später anzutreffen sein. Den Hybrid-Antrieb als solchen gibt es natürlich schon längere Zeit auch für kleinere Segelboote, leider hat er sich jedoch noch nicht durchgesetzt, was sicher auch an den Kosten liegt. Die positiven Erfahrungen mit den Yachten „Greenline The Hybrid“ könnte da sicher Vorreiter-Funktion haben.

Die Entwicklung der Elektromotoren für Sportboote ist ebenfalls weiter fortgeschritten. Forschungsbedarf besteht immer noch bei der Produktion von effizienten und umweltverträglichen Batterien. Am Bodensee sollte ein Motorbetrieb von Booten bei Sturm über längere Zeit unter Vollast möglich sein. Der Elektroantrieb stößt durch die limitierte Kapazität der Batterien hier schnell an seine Grenzen.

„Blauer Anker“- „Blaue Flagge“:

Mit den beiden Umweltzertifikaten wurden in diesem Jahr 24 Hafenanlagen am Bodensee ausgezeichnet (Von einem Hafen wurde der Antrag für den „Blauen Anker“ nicht eingereicht, da er unsere Auflagen - Erneuerung der Steganlage - noch nicht erfüllen konnte. Sobald dies der Fall ist, wird er sich wieder bewerben) Das Verhältnis 7 „Blaue Flaggen“ gegenüber nunmehr 17 „Blauen Anker“ spricht am Bodensee auch dieses Mal für den revierspezifischen „Blauen Anker“. Anträge für weitere drei bis vier „Blaue Anker“ werden 2014 gestellt. Konkurrenzdenken – „Blauer Anker“ contra „Blaue Flagge“ soll dabei jedoch nicht aufkommen, denn die Umweltarbeit muss auf beiden Seiten im Vordergrund stehen.

Für die Saison 2014 werden voraussichtlich 3–4 weitere Hafenanlagen/Clubs den „Blauen Anker“ beantragen.

Eine besondere Anerkennung wurde dem Team des „Blauen Anker“ vor zwei Jahren zuteil:

Am 20. und 21. Juli 2011 hatte der „Blaue Anker“ Besuch aus der EU. Die vier Wissenschaftler aus den Teams der europäischen Projekte „SILMAS“ – Sustainable Instruments for Lakes Management in the Alpine Space – und „Ports propres – Les ports exemplaires“ aus Milano, Lyon und Langenargen, die sich im letzten Jahr über die Arbeit des Teams „Blauer Anker“ informiert haben, kamen zu dem Ergebnis, dass das Zertifizierungs-Projekt „Blauer Anker“ zu den zwei besten Umwelt-Zertifikaten für Häfen in Europa zu zählen ist. Das „Blaue Anker“-Team hat sich über diese Anerkennung verdientermaßen gefreut.

Wie im letzten Jahr gilt die Bitte für die Zukunft unseres Wassersportes am Bodensee: *Benennen Sie auf jeden Fall einen Umweltbeauftragten* und beteiligen

Sie sich mit Ihrem Club an einer der beiden Aktionen. Wir helfen Ihnen dabei! Umweltfreundlichen Wassersport zu betreiben ist das eine, dies auch nach außen zu tragen das andere. Der alte Spruch gilt besonders in unserem immer wieder

besonders hier am Bodensee ins Schussfeld geratenden Sport: „Tue Gutes und sprich darüber!“ - ZEIGE FLAGGE! –

Der „Blaue Anker“ feiert dieses Jahr seinen 10. Geburtstag!

Wir arbeiten nun schon seit diesen 10 Jahren ehrenamtlich über den „Blauen Anker“ für einen von vielen Stellen und Behörden anerkannt umweltfreundlichen Wassersport am Bodensee. Wir werden jedoch immer wieder enttäuscht, wenn wir das Argument hören: „Das brauchen wir nicht!“ ... Und ob wir das brauchen, denn dieses Projekt ist ein sehr wichtiges und überzeugendes Gegenargument, wenn wieder überzogene Forderungen der Umweltbehörden oder der so genannten Naturschützer gestellt werden.

Dass wir mit unserer Arbeit etwas erreichen können, hat sich Anfang Juli bestätigt: Bei einem Vortrag, den wir auf Einladung des Institut für Seenforschung in Langen Argen bei der Hauptversammlung des Vereins „Freunde des Institut für Seenforschung und des Bodensees e.V.“ über unsere ehrenamtliche Arbeit der IWGB „...für Wassersport und Umweltschutz!“ und das Projekt „Blauer Anker“ halten durften, haben wir selbst harte Gegner des Bootssports auf dem Bodensee „bekehren“ können. In einer Abschluss-Laudatio wurde unsere breitgefächerte ehrenamtliche Arbeit für einen umweltfreundlich ausgeübten Wassersport mehr als gewürdigt.

Der neueste Stand bei den Antifoulingfarben:

Die überarbeitete Liste der für den Bodensee geeigneten Antifouling-Farben, ohne die Biozide *Triazin*, *Irgarol*, *Dichlofluanid*, *Tolylfuanid*, *Pyrithionkupfer*, *Pyrithionzink* oder *Zineb* (all diese zu den „Herbiziden“ zählende Chemikalien sind für die Wasser-Flora und Fauna auch in Spuren gefährlich und im Trinkwasser mehr als bedenklich. Sie werden jedoch NOCH toleriert, bis sie nach Prüfung durch das Reach-Programm der EU wahrscheinlich verboten werden, was für die Anwendung in der Landwirtschaft bereits teilweise erfolgt ist). wurde vom Institut für Seenforschung in Langenargen anerkannt und an die Internationale Gewässerschutz-Kommission Bodensee (IGKB) weiter gegeben. Das genau genommen auch zu den Bioziden zählende Kupfer wird toleriert, da im Bodenseewasser in den letzten Jahrzehnten keine sich erhöhenden Kupferwerte festgestellt werden konnten. Die aktuelle überarbeitete Liste – auf der nun auch die wirksamen Substanzen aufgeführt sind - steht in Form eines IWGB-Merkblattes zur Verfügung und ist auf der homepage der IWGB (www.iwgb.net) abrufbar.

Von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) wurde im letzten Jahr ein mit beachtlichen Geldsummen gefördertes Projekt ins Leben gerufen, das untersuchen soll, inwieweit sich „Unterwasserreinigungsmaschinen“ eignen, den Bewuchs der Boote zu entfernen. Zuerst wurde untersucht, inwieweit die mit 2K Epoxi-Farben (biozidfrei) der Firma Wohler der mechanischen Beanspruchung durch die Waschbürsten der Maschinen stand halten. Hierzu wurden am Bodensee in Bregenz, Rorschach und im ULTRAMAIN-Hafen Versuchsplatten ausgelagert, um den Bewuchs auf den entsprechenden Farbplatten zu ermitteln – soweit waren wir vom BSVb bereits 1999 mit unseren Plattenversuchen...!!! Bezeichnenderweise wurden die Versuchsplatten bis heute nicht ausgewässert und abgeholt. Das Institut für Seenforschung in Langenargen hat um unsere Meinung zu diesem Projekt gebeten. Die Plattenversuche mit neuen Farben sind zu befürworten, während wir die Idee mit den „Waschanlagen“ für uns am Bodensee für nicht praktikabel halten. Diese Meinung teilt nun auch das Institut für Seenforschung in Langenargen.

Ein ferngesteuerter „Unterwasser-Roboter“ für die Bürstenreinigung des Unterwasserbereiches wurde im ULTRAMARIN-Hafen getestet. Das Ergebnis war alles andere als überzeugend. Dazu kommt noch der sehr hohe Preis des Gerätes und für die Dauer des einstündigen Bürstprozesses muss geschultes Personal den Roboter steuern, was natürlich Kosten verursacht. Für diese Kosten pro Reinigung kann man das Boot zum Reinigen mit dem Hochdruckreiniger auch aus- und wieder einwassern lassen.

Da die Eutrophierung des Bodensees in den letzten Jahren immer mehr abgenommen hat, ist der Bewuchsdruck am Unterwasserbereich unserer Boote wesentlich gesunken. Aus diesem Grund sollen Unterwasserfarben allein mit Antihafwirkung (z.B. VC17m ohne Kupferanteil) getestet werden, um eventuell früher oder später auch auf das Kupfer und Zinkoxid verzichten zu können. Für diesen Test werden noch Probanden gesucht.

Frostschutzmittel:

Auch zu Beginn der Wassersportsaison 2013 konnte das beim Einwassern anfallende Frostschutzmittel an verschiedenen im IWGB-Merkblatt aufgeführten Stellen am Bodensee abgegeben werden. Dass diese von uns empfohlene Aktion keine übertriebene Maßnahme ist, zeigen die Messergebnisse des Instituts für Seenforschung in Langenargen bei denen die im Glykol enthaltenen Korrosionsschutzmittel *Benzotriazol* und *Methylbenzotriazol* gefunden wurden. Es ist laut BSO verboten, die Wasser gefährdende Flüssigkeit „Frostschutzmittel“ in den See gelangen zu lassen!

Erfolge zeigten sich auch wieder in diesem Frühjahr im ULTRAMARIN-Hafen: Dort wurden zu Beginn der vergangenen Saison über 400 Liter Gefrierschutzmittel vor der Einwasserung gesammelt und dem Recyceln zugeführt. Leider immer noch viel zu wenig!

Umweltfreundliches Betanken von Booten“

Die seit der Saison 2008 angebotenen Tankvliese haben bereits mehrfach beim Betanken der Boote beste Dienste geleistet. Ein Tankvlies bindet bis zu 0,4 Liter ausschließlich Öl oder Treibstoff, aber kein Wasser. Seit dem letzten Jahr bietet die IWGB auch ein Notfall-Ölbindevlies mit Schwimtleine an. Damit kann übergeschwappter Treibstoff sofort von der Wasseroberfläche abgesaugt und ein größerer Ölteppich vermieden werden. Als Transport- und Reservebehälter für Treibstoff empfehlen wir den „*Rapidon 6*“, einen Kanister (Schweizer-Patent), der das absolut tropffreie Betanken ermöglicht. Durch die beiden per Fingerdruck bedienbaren Lufteinlass- und Kraftstoffauslass-Ventile kann der Kraftstofffluss bei vollem Tank sofort gestoppt und somit ein Überlaufen verhindert werden. Von vielen Stellen (Wasserschutz-Polizei, Schifffahrtsämtern, den damit befassten Behörden und den meisten Wassersport-Clubs) wurden diese Aktionen sehr begrüßt.

Gerade in der vergangenen Saison hat es wieder ein paar Tankunfälle gegeben, die verhindert worden wären, wenn man mit dem „*Rapidon 6*“ betankt hätte.

Die Tücher und die Kanister sind bei den meisten Boots-Shops am Bodensee oder direkt über mich zu beziehen.

IWGB-Merkblätter:

Diese können über die IWGB Homepage – www.iwgb.net - heruntergeladen werden.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Hans Plaettner-Hochwarth, Allmendstrasse 17, D – 77971 Kippenheim,
Tel. 0049(0)7825/5037 – privat – , Fax 0049(0)7825/432907, handy 0049(0)171/7361626,
e-mail: hans@plaettner-hochwarth.de



Fachabteilung für Hochseesegeln des BSVb



2013

Jahresbericht der Fachabteilung für Hochseesegeln des BSVb

HRB

03.10.2013



Fachabteilung für Hochseesegeln des BSVB

Salenstein, 03. Oktober 2013

An den Bodenseeseglerverband

Bericht 2012-2013
der Gemeinschaft für Seefahrt

Der Vorstand wurde im November 2012 durch die Mitgliederversammlung in Lindau für seine ordnungsgemäße Geschäftsführung entlastet und konnte somit seine Aufgaben für das Jahr 2013 planmäßig in Angriff nehmen.

Diese beinhalteten ein abwechslungsreiches Törn-Programm für die BRIGANTIA (HR 48). Es führte nach einer Wartungswoche und Törns auf den Kanaren weiter zu den **Kapverden**, von wo sie ihre anspruchsvolle Rückreise über die **Azoren, Vigo (Spanien), Cork/ Belfast (Irland), Oban/Aberdeen (Schottland), Lervick (Shetland Islands), Bergen/Stavanger/Oslo (Norwegen), Göteborg (Schweden), Kopenhagen (Dänemark), Kiel** nach **Neustadt** zurücklegte. Hier wird sie im Winterlager 2013/2014 wieder auf die kommende Saison vorbereitet.

Das Törn-Programm 2014 sieht vor, bis zum September 2014 von **Neustadt** über **Kopenhagen, Grena bei Aarhus, Cuxhaven, Calais, Brest, Pornic (Nantes), Bilbao, La Coruna, Vigo, Lissabon** nach **Vilamoura** zu segeln, bevor es weiter in wärmere Reviere geht.

Im Winterlager 2012/2013 in **Antalya** wurde die (44 ft. SUNBEAM) BODAN umfangreich überholt und für ein anspruchsvolles Törn-Programm vorbereitet.

Dieses führte von **Antalya / Marmaris** über **Athen, Lefkas, Reggio Calabria, Nettuno, Salivoli, Porto Ferrai, San Remo, Toulon, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Cádiz** auf die **Kanaren**.

Nach einer Wartungswoche und Törns auf den **Kanaren** im November 2013 geht es weiter zu den **Kapverden** und von dort in die **Karibik**. Dort wird sie in 2014 über **Martinique, Guadeloupe, Tortola** im Juni zu den **Azoren** segeln. Der weitere Törn-Verlauf hängt davon ab, welche Entscheidung die „Ordentliche Mitgliederversammlung“ im November 2013 bezüglich des **Neukaufs des Nachfolgeschiffs der BODAN** fällt.

Für die **Nachfolgeplanung** unserer SUNBEAM 44 wurde vom Vorstand eine GfS Arbeitskommission eingesetzt. Sie hatte zur Aufgabe die Resultate einer Mitgliederbefragung, die Ergebnisse zweier Skipper-Versammlungen und die Erfahrungen aus über vierzig Jahren Fahrtensegeln in einen **werftneutralen Anforderungskatalog** umzusetzen. Mit diesem Anforderungskatalog werden bis zur „Ordentlichen Mitgliederversammlung“ am 24. November 2013 zwei bis drei Schiffsvorschläge selektiert und den Mitgliedern zur Kaufentscheidung vorgestellt.

Durch die vereinsinternen Übergabe-/Übernahme-Regelungen, die in 2013 neu überarbeitet wurden, ist auch die SUNBEAM 44 in einem sehr guten Zustand. Der Betrieb verlief auch hier

ohne Probleme. Die moderne Ausrüstung, Funk, Satellitentelefon, NAVTEX und Kartenplotter bewähren sich in der Praxis gut.

Neben der technischen Weiterentwicklung bei der Ausstattung ist auch die Weiterbildung von Skippern und Mitgliedern ein Schwerpunkt der Vereinsarbeit. **Manövertraining**, Seminare über **Lebensmittel und Kochen an Bord, Radartechnik und Radar-Navigation, Törn-Planung, Wettervorhersagen, Seewetterberichte** und **richtiges Verhalten bei der Nutzung von Seenotsignalmitteln (Pyroschein)** haben das Wissen unserer Skipper und Mitglieder vertieft. Lehrgänge im „**Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine**“ in Neustadt und die **SSS-, SHS- Ausbildung** runden das Angebot ab.

Die Zusammenarbeit der GfS mit **Trans Ocean (TO)**, der **DGzRS**, dem **FSD** und der **Kreuzer-Abteilung** des **DSV** sind konstruktiv und hilfreich bei der Planung und Durchführung unserer Törns. Hierfür möchten wir uns recht herzlich bei den genannten Organisationen bedanken.

Auch in diesem Jahr wurden unseren Mitgliedern wieder mehrere Veranstaltungen außerhalb des Törn-Programms angeboten. Neben einem **Ski-Wochenende** im Bregenzer Wald und dem traditionellen **Sommerfest** in Kirchberg organisierten wir für unsere Mitglieder eine **Herbstwanderung im Montafon**.

Neben dem Fahrtensegeln ist das Interesse an Regattaveranstaltungen kontinuierlich gewachsen. Diesen Trend unterstützt der Vorstand mit finanziellen Zuschüssen. GfS-Mitglieder haben im Jahr 2013 wieder an den traditionellen Bodensee-Regatten teilgenommen. Eine vereinsinterne Bodenseeregatta wurde auch in diesem Jahr im Oktober durchgeführt.

Der Bekanntheitsgrad der GfS als Fachabteilung des BSVb nimmt in Deutschland, Österreich und der Schweiz weiter zu. Das rege Interesse an der Arbeit des Vereins wurde bei der diesjährigen Interboot wiederum deutlich. In angeregten Gesprächen konnten **30 neue Mitglieder** für das Blauwassersegeln begeistert werden. Auch im Berichtszeitraum 2012/2013 ist der Mitgliederstand weiter im Aufwärtstrend und hat die höchste Mitgliederzahl seit Bestehen des Vereins erreicht.

Skipper und Mitglieder, die mehrere Törns in einem Vereinsjahr belegen, werden durch ein neu eingeführtes **Bonussystem** finanziell entlastet.

Für die im November anstehende Neuwahl des Vorstands haben sich Kandidaten beworben, die durch ihre berufliche Erfahrung die besten Voraussetzungen mitbringen, den Verein auch zukünftig auf dem Erfolgskurs zu halten. Nach sechs Amtsjahren kann der derzeitige Präsident satzungsgemäß nicht wiedergewählt werden.

Die Finanzlage der GfS ist solide und das Engagement der Mitglieder kann als vorbildlich bezeichnet werden. Der Unterzeichner wird den Mitgliedern der GfS auf der „Ordentlichen Mitgliederversammlung“ am 24.11.2013 von den Aktivitäten des BSVb berichten.

Ein Wunsch zum Schluss an alle Vereine des BSVb:

Als Fachabteilung für Hochseesegeln des BSVb bittet die GfS alle angeschlossenen Vereine um einen Hinweis in deren Internetauftritten www.gfs-hochseesegeln.com.

Gerne stellen wir uns als GfS in ihren Vereinen einmal persönlich vor. Ich freue mich über Ihren Anruf.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Roland Becker
Präsident der GfS



Bericht der RVB für den Bodenseeseglertag

Am 4. und 5. Oktober 2013 fand der krönende Abschluss der Saison 2013, das „**RVB Final-Race**“, in Langenargen statt. Im Anschluss an die Wettfahrten wurde im Rahmen einer Abendveranstaltung im Schloss Montfort die Siegerehrung der "**Int. ORC Bodenseemeisterschaft**" durchgeführt.

Der **Meisterpokal** wird dieses Jahr wieder innerhalb der ORC 1 Klasse vergeben. Herzliche Gratulation an die **Mecki Messer Crew, GER 5078** mit **Max Meckelburg** am Steuer.

Der **ORC-Club Pokal** geht dieses Jahr in die Schweiz, nach Kreuzlingen. Gratulation an **Jürg Sury und seine Crew, SUI 8, xperience**

Den **Langstrecken-Pokal** gewinnt dieses Jahr die **OPALIII, GER 1042** mit **Eigner und Steuermann Helmut Grauer** und seiner Crew!

Bei den Sportbooten hat 2013 **Holger Seibert, GER 082, Alma Roberta** den **Sportboot-Pokal** für sich entscheiden können.

Der **Racer-Pokal** wurde in diesem Jahr an **Peter Ludwig, AUT 007, Black Magic** vergeben.

Der **North Sails Pokal**, der innerhalb der ORC 1 Klasse vergeben wird, geht wie schon 2012 an die **Ruthli –Crew** mit **Christian Hamma/Michael Overrath**.

Florian Becker, GER 31, Phase X sicherte sich in diesem Jahr den **Beilken-Pokal** in der ORC 2-4 Klasse.

ORC Bodenseemeisterschaft 2013 Kurz- und Mittelstrecken ORC 1 Klasse

1. Platz	GER 5078, Mecki Messer, Max Meckelburg, SCBo	12 Pkt.
2. Platz	GER 4959, Ruthli, Ch. Hamma / M. Overrath, YCL/SMCF	15 Pkt.
3. Platz	GER 6648, Shooting Star, Dr. Dieter Kurz, YCL	19 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2013 Langstrecke ORC 1 Klasse

1. Platz	GER 4959, Ruthli, Ch. Hamma / M. Overrath, YCL/SMCF	9 Pkt.
2. Platz	GER 6648, Shooting Star, Dr. Dieter Kurz, YCL	11 Pkt.
3. Platz	GER 105, Zicke, Christian Schrode, YCL	20 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2013 Kurz- und Mittelstrecken ORC 2-4 Klasse

1. Platz	SUI 8, xperience, Jürg Sury, SVKr	19 Pkt.
2. Platz	GER 31, Phase X, Florian Becker, YCL	21 Pkt.
3. Platz	AUT 001, La Blanche, Joachim Warnecke, BSC	21 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2013

Langstrecke ORC 2-4 Klasse

1. Platz	GER 1042, Opal III, Helmut Grauer, YCL	7 Pkt.
2. Platz	GER 31, Phase X, Florian Becker, YCL	12 Pkt.
3. Platz	AUT 001, La Blanche, Joachim Warnecke, BSC	17 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2013

Langstrecke ORC Racer Klasse

1. Platz	AUT 007, Black Magic, Peter Ludwig, YCRhd	3 Pkt.
2. Platz	GER 49, Wild Lady, Dr. Wolfgang Palm, YCL	8 Pkt.
3. Platz	GER 10, ICE, Nikolai Burkart,	9 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2013

Kurz- und Mittelstrecken ORC Sportboot Klasse

1. Platz	GER 082, Alma Roberta, Holger Seibert, BYCUE	42 Pkt.
2. Platz	GER 326, bloodhound, Jo Schwarz, YCL	43 Pkt.
3. Platz	GER 29, Unchained Lady, Dr. Wolfgang Palm, YCL	46 Pkt.

Die Saison 2013 hatte sicherlich seine Höhepunkte mit der Bodensee Woche und der RundUm, welche von Starkwind geprägt, für sehr anspruchsvolle Wettkampfbedingungen gesorgt haben. Der Mix aus Langstrecken und Up&Down Regatten hat sich bewährt und ist weitherum auf positive Resonanz gestoßen. Erfreulicherweise haben wir dieses Jahr wieder eine Regatta in Bregenz, den One Design Cup, zu unserer Meisterschaft hinzugewinnen können, die jedoch von Leichtwind geprägt war. Als Up&Down Regatta war es aber trotz allem, auch aus der Sicht der Segler, ein tolle Veranstaltung, die auch 2014 wieder zur Meisterschaft zählen wird. Am gesamten Regattaprogramm werden für 2014 keine Änderungen vorgenommen. Auch die letztes Jahr beschlossene Klasseneinteilung mit ORC 1, 2-3, und 4 sowie Racer und Sportboote wird für 2014 beibehalten. An dieser Stelle möchte ich im Namen der RVB meinen Dank allen Clubs aussprechen, die uns 2013 herzlichst empfangen haben und uns eine schöne ORC-Regattasaison ermöglicht haben.

Etwas Kritik soll trotzdem erlaubt sein: Leider müssen wir immer wieder feststellen, dass bedingt durch schwache Meldezahlen, Quantität vor Qualität geht und dass Wettfahrleiter immer wieder dazu neigen, Klassengrenzen, entgegen den Vorgaben, beliebig zu ändern oder diese sogar gänzlich außer Acht lassen. Ein Umstand welcher u.a. auch bei Yardstick die sportliche Qualität der angebotenen Regatten außerordentlich in Frage stellt. Wenn eine Klasse nicht zu Stande kommt, sollte sie abgesagt werden, oder nach möglichen Alternativen gesucht werden. Es ist wichtig und auch Grundlage des Vermessungssystems, dass die vorgegebenen Klassengrenzen und auch die Unterscheidung von Racer, Cruiser Racer und Sportboote eingehalten werden, weil nur so die Genauigkeit dieser Wertungsklassen zum tragen kommt. Der RVB ist zu jeder Zeit bereit in solchen Situationen Hilfestellung zu leisten, sei es bei der Klasseneinteilung und aber auch bei der Auswertung. Wir verweisen auch auf die ausführlich angebotenen Informationen auf unsere Webseite.

Der Vorstand der RVB sowie die technische Kommission freuen sich mit dem Regattaprogramm 2014 auf eine schöne und erfolgreiche Segelsaison.

Mit freundlichen Grüßen

Roel van Merkesteyn

Jahresbericht 2013 der Fachgruppe Yardstick.

Die Fachgruppe Yardstick hatte 2013 die anfallenden Anträge und Korrekturen, in diversen Arbeitssitzungen, abendfüllend aufgearbeitet. Sie hatte das ganze Jahr wiederum regen E-Mail Verkehr und viele Telefongespräche um in Einzelfällen schnell reagieren zu können. Dank dem qualifiziertem Ressortleiter Michael Blum, konnten wir auch in diesem Jahr, die YS-Wertungen der Jollen und Jollenkreuzer laufend ergänzen. An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich für die sehr aktive Mitarbeit bei meinen YS-Kollegen rund um den See bedanken. Auch vielen Dank an die Geschäftsstelle des BSVb Jürgen Graf für die Einträge im Internet des BSVb.

In Anbetracht dass YS keiner Formel unterlegen ist, flexibel und chancengerecht sein sollte, auch laufend Anpassungsfähig sein müsste, haben wir auch 2013, nicht zuletzt auf Anregung aus der Szene wie auch von Clubs und aus eigenen Beobachtungen und Ergebnislisten, Änderungen und Korrekturen vieler Boote vorgenommen.

In der Januar-Arbeitssitzung hat der YS-Ausschuss, mit vorherigen Telefonabsprachen und regem Internetverkehr, noch rechtzeitig vor Redaktionsschluss des Jahrbuches 2013, 28 Neueinträge, 9 Änderungen und 23 Korrekturen beschlossen.

In weiteren Arbeitssitzungen in Gottlieben und Fussach wurden 28 Neueinträge, 7 Änderungen (auf Antrag) und 12 Korrekturen bearbeitet und auf der Internetseite des BSVb veröffentlicht.

Somit sind im abgelaufenen Jahr 56 Neueinträge, 35 Korrekturen und 16 Änderungen getätigt worden.

Auf der BSVb Internetplattform kann jeder sofort unsere Neueinstufungen, Änderungen bis jeweils Ende Mai, sowie die laufenden Korrekturen verfolgen.

Wir bitten besonders Veranstalter die Zeile Typ zu beachten, in der alle Boote bezeichnet sind, welche nach unseren Empfehlungen nicht mit den konventionellen Booten Kielboot(Kb), gewertet werden sollten, wie auch Alle mit der YSZ 80 und weniger.

Das bringt für moderne Racer und Sportboote unbestritten Vorteile.

Wir sind nach wie vor bemüht, auch die ORC Werte, welche uns zur Verfügung gestellt werden namentlich für Sportboote, in unsere Entscheide mit einzubeziehen.

Leider kann ich mich nur wiederholen mit den Aussagen aus früheren Berichten.

Wie aus dem Bodensee Jahrbuch 2013 ersichtlich, haben wir, auf Drängen und Fordern von Aktiven einige Neuerungen für die laufende Saison beschlossen, auch einiges wieder, was sich nicht bewährte, rückgängig gemacht. Nicht Bewährtes aus 2013 werden wir wieder sorgfältig prüfen und allenfalls, in Winterarbeit anfangs 2014 korrigieren müssen.

Mitentscheidend für gerechtere YSZ ist nach wie vor, die Mitarbeit der Clubverantwortlichen und der Regattaleiter, wie auch anderen kritischen Aktiven, welche den YS-Ausschuss laufend über die Geschwindigkeitspotentiale diverser Boote bei 2 BF bei YS-Regattas informieren. Bitte aber mit geseelten und berechneten Zeiten.

Vielen Dank an Alle, welche uns im Laufe dieses Jahres auf Fehler, Doppelnennungen und andere Unstimmigkeiten aufmerksam machten; nur so mit der Mithilfe vieler kann die umfangreiche Liste verbessert werden. Es gibt noch immer viele Einträge, welche in 1. Linie unter dem Bootsnamen und ohne Angaben über die Bootstypen als Einzelboot (Eib.) registriert sind, bitte, meldet euch, sofern sie uns weiterhelfen können. Meldet uns auch, wenn Eib Boote vom Bodensee genommen werden, damit weniger Dateileichen mitgeführt werden.

In eigener Sache:

Für Neu-Anträge für Sportboote und Racer bitte den ORC-Messbrief beilegen, oder wenigstens zu den Segel m2 die Masse im YS Antragsformular einzugeben; beim Gross: P und E, beim Vorsegel: A und B, beim Spie: SMV, SF und SL, Asym. Spinnaker: VL, AL, SMG und SF.

Einzelboote (Eib) sind und werden alle, welche Änderungen gegen die Klassenvorgaben oder der Standartausführung aufweisen, sie erscheinen unter dem Klassennamen mit Bootsnamen und Zusatz Eib.

Zukünftig sind für Einzelboote die effektiven m2 von Gross und grössten Amwindvorsegel anzugeben. Für das Gross haben wir eine einfache Vermessungsanleitung im Jahrbuch 2013 veröffentlicht und das Antragsformular neu angepasst.

Die Anträge an die Fachgruppe YS **müssen**, mit Empfehlungen (2. Seite des Antrages unbedingt ausfüllen) über den Sportverantwortlichen des Clubs laufen. Ich bitte alle, diese per E-Mail an mich zu senden, damit auch die event. Rückfragen und die Beantwortung leichter fallen.

Die Beschlüsse werden dem Clubverantwortlichen möglichst per E-Mail zur Weiterleitung bekannt gegeben und im Internet des BSVb zeitnah veröffentlicht; deshalb sollten die WFL vor jeder YS-Regatta die aktuelle YS-Liste im Internet konsultieren (www.bsvb.info).

Aufruf:

Boote die noch nicht vom Ausschuss des BSVb bewertet wurden und nicht im Internet des BSVb aufgeführt sind, oder eine andere Garderobe fahren welche nicht der YS-Wertung entspricht, sollten nur „ausser Konkurrenz“, oder als Unvermessene starten dürfen, und dabei nur auf der Einlaufliste aber nicht in der Gesamt-Rangliste erscheinen.

Jeder Teilnehmer an YS-gewerteten Regatten müsste sich rechtzeitig um seine gültige YSZ kümmern und auch prüfen ob die veröffentlichten Segelmasse in neuesten Internet-YS-Tabellen des BSVb noch zutreffen.

Obmann Fachgruppe Yardstick BSVb

Gottlieben 10. Oktober 2013

Hans Wittich