



Sehr geehrte Damen und Herren,

wenn man so einige Tage vor dem großen Bodensee Segler-Tag für die Zusammenfassung des Arbeitsberichtes über die Protokolle geht und sich die verschiedensten Tätigkeiten während des Jahres 2014 vor Augen führen will, dann kommen als allererstes - Gott sei Dank - die sehr schönen, die angenehmen Tätigkeiten als Präsident des Bodensee Segler-Verbandes in Erinnerung.

Die strahlenden Gesichter unserer Jüngsten-Seglerinnen und Segler, die mit großer Anspannung auf die Preisverleihung der Bodensee-Meisterschaft in der Opti-Klasse warten und die Freude der Kinder, wenn sie dann die verdienten Pokale des BSVb in Empfang nehmen können.

Man erinnert sich an einige schöne Abende, wie z. B. an die 125 Jahre Jubiläumsfeier des ältesten Vereins im BSVb, des Lindauer Segler-Clubs, an der ich im Kreise von guten Freunden, mit den Präsidenten und Vertretern der BSVb-Gründungsvereine und befreundeter Clubs der Bregenzer Bucht ein Gemeinschaftspräsent in Form von neuen Segeln für die zwei J70 Club-Boote überreichen durfte.

An eine herrliche Abend-Ausfahrt als Ehrengast auf der „Hohentwiel“, die bei der größten Regatta am Bodensee als das wohl schönste Startschiff der Welt eingesetzt war. Bier, frisch vom Fass, Essen von einem Haubenkoch serviert, eine wunderschöne Abwechslung, an die man sich gewöhnen könnte, nach mehr als vierzig Jahren aktiver Teilnahme an der Rundum, bei denen es nur lauwarmen Tee aus der Thermoskanne, vom Spitzwasser leicht durchweichte Semmel und ewig die gleichen Langjäger gegeben hat.

Ich erinnere mich an sechs spannende Wettfahrten der neuen J70 Klasse, die ich von meinem Segelboot aus als Zuschauer aus nächster Nähe erleben konnte und an das tolle Miteinander von jungen und älteren Seglern dieser J70 Klasse beim Einlaufbier am Steg und beim Seglerhock am Abend. Und man freut sich ein wenig, dass man doch auch einen Teil zur Entstehung dieser neuen Bodensee-Einheitsklasse beitragen konnte.

Und man erinnert sich an die Vorstandssitzungen während des abgelaufenen Verbandsjahres, bei denen wir, inzwischen auch gute Freunde geworden, alle zusammen doch einiges bewegen konnten, für den Segelsport am Bodensee.

Wir, das ist der gesamte Vorstand des BSVb, ein tolles Team. Wir, das sind auch die Mitglieder des Beratenden Ausschusses mit Luzius Studer, Hans-Dieter Möhlhenrich, Hans Plaettner-Hochwarth, Christian Rau, Wolfgang Maurer, Hans Wittich mit seinem Team, Reinhard Heini, unserem Ehrenpräsidenten und Chef-Kontrollvermesser Dieter Haertl und unserem umtriebigen Geschäftsführer Jürgen Graf.

Wir hatten uns für dieses Jahr ein sehr ambitioniertes Programm vorgenommen, wir haben gemeinsam vieles bewegt, vieles umgesetzt, einiges ist noch weiter zu bringen und für 2015 zeigen sich bereits jetzt neue Herausforderungen.





Meine Herren, Euch allen, von mir und wohl auch von allen Delegierten hier im Schloss-Saal in Arbon und damit im Namen aller Seglerinnen und Segler am Bodensee, ein ganz großes DANKE SCHÖN für Eure Arbeit.

Nun, unmittelbar an die vielen schönen Erinnerungen kommt dann auch die Verwunderung darüber, wie sehr die Höchstgrenze meiner mir selbst auferlegten Leidenschaft nach oben geklettert ist.

Wenn ich den Bericht von unserem Segler-Anwalt Andreas Loewe zu unseren Einsprüchen zum Sperrgebiet der Wasserentnahmestelle Sipplingen höre, wenn ich an die zeitaufwendigen, harten und in den Anfängen wenig Erfolg versprechenden Verhandlungen mit der UBS-Bank bezüglich unserer Spargelder denke oder an die erst jüngst bekannt gewordenen Umsetzungspläne der Fahrverbotszonen bei den geplanten Vogelschutzgebieten der Regierung von Schwaben.

Zumindest ein Mann hat die selbst auferlegte Leidenschaft bis an die äußerste Grenze ausgelegt - mit seinem Bemühen, alles zu unternehmen und gegen jede Einschränkung des Segelsports am Bodensee bis in die letzten Instanzen zu kämpfen.

„Sperrgebiet – Wasserentnahmestelle Sipplingen“ - ein Thema, das auch in diesem Jahr unseren Andi Loewe sehr stark beschäftigt hat.

Rechtsanwalt Dr. Andreas Löwe hat ja eine Normenkontrollklage gegen das Land Baden-Württemberg eingebracht. Dieser Normenkontrollantrag wurde vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Urteil vom 29.11.2013 abgewiesen. Auch die in Folge eingereichte Revision gegen die Nichtzulassung dieser Klage wurde mit Datum 18. 08. 2014 abgewiesen.

Nun gemeinsam mit dem Landes-Segler-Verband Baden-Württemberg haben wir nun als letztes Rechtsmittel per 01.10.2014 eine Verfassungsbeschwerde Bundesverfassungsgericht Karlsruhe eingereicht.

Wir, alle Seglerinnen und Segler des BSVb, stehen gemeinsam mit dem Württembergischen Landes-Segler-Verband hinter RA Andi Loewe. Wir wollen alle rechtlichen Mittel in der Sache Sperrgebiet Sipplingen ausschöpfen, auch um gegen ähnliche Einschränkungen des Segelsports gerüstet zu sein.

Und wir wollen Andi Loewe im Namen dieser mehr als 20.000 Segler unseren aufrichtigen Dank für sein ehrenamtliches, unentgeltliches Bemühen aussprechen.

Geprüft wurde unsere Leidenschaft auch von Seiten der Regierung von Schwaben bei der Umsetzung von Sperrflächen für das EU-Vogelschutzgebiet „Bayrisches Bodensee-Ufer“ entsprechend dem Managementplan für das „Natura 2000 Gebiet“

Unter der versierten Führung von Andi Lochbrunner wollen der BSVb, der Bayerische Segler-Verband, der IBMV und die IWBG, unterstützt durch einen segelsporttreibenden Rechtsanwalt, sie werden es erraten, mit Namen Andi Loewe, gegen die Errichtung von Winter- und Ganzjahres - Fahrverbotszonen entlang des





gesamten bayrischen Bodenseeufer auftreten.

Nach vielen aufwendigen und zeitintensiven schriftlichen Darlegungen, die schon einen ganzen Ordner füllen, wurden wir vom Regierungspräsidenten Karl-Michael Scheufele am 27.03.2014 zu einem finalen Gespräch nach Augsburg in die Regierungskanzlei von Schwaben geladen.

Mit dabei auch die Herren Alois Liegl und Anton Burnhauser, die den Managementplan ausarbeiten und die uns den neuesten Planungsstand und die aktuellen Diskussionsgrundlagen zu den Wasser-Sperrflächen - Ruhezeiten für Wasservogel in den Sommer- und Wintermonaten darlegten.

Wir, das waren Paul Minz, Andi Lochbrunner, Andi Loewe und ich, fuhren nach den Abschlussworten von Präsident Scheufefe recht zuversichtlich zurück, dass es hier zu einer guten Lösung kommen werde, zu einem guten Kompromiss, der ein gutes Neben- und Miteinander von Naturschutz und Segelsport gewährleisten kann!

Die Sperrflächen im Bereich Wäsen, Reuthiner Bucht, Schachener Bucht und Rehener Horn können unser Einverständnis bekommen, obwohl die von uns eingeforderten und dann auch zugesagten Vogelzählungen als Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit der Fahrverbotszonen nun erst vor ca. 2 Wochen offengelegt wurden.

Zu unserem Erstaunen - Zählungen aus dem Jahre 2003 und 2004, die meines Erachtens wohl nicht mehr als Grundlage herangezogen werden können, Zählungen, die ich auch als Nicht-Ornithologe und ohne ein allzu großes Wagnis einzugehen, als unprofessionell bezeichnen würde.

Ein Kompromissvorschlag zu einer guten Lösung im Bereich der Nonnenhorner Bucht, mit einem Verschieben der Ganzjahres- und damit der für uns Wassersportler relevanten Sommer-Sperrzone in Richtung Ufer wurde von Herrn Scheufele ebenfalls positiv und wie wir alle den Eindruck hatten, als machbar aufgenommen und es wurde ein Einlenken auf zumindest diesen Teil unserer Forderungen signalisiert.

Nun, das in Aussicht gestellte Protokoll dieser Besprechung ist noch immer nicht eingetroffen, dafür wurde uns dann mit Datum 15.10. der fertige Managementplan präsentiert. Darin enthalten sind Fahrverbotszonen, die uns zeigen, dass keinerlei Absicht besteht, die gemachten Versprechungen einzuhalten.

In einer sofort in Lindau einberufenen „Presse-Konferenz“ haben wir dann nochmals unsere gemeinsamen Standpunkte dargelegt, die dann in einem ausführlichen Artikel in der „Lindauer Zeitung“ vom 29.10.2014 auch einer breiten Öffentlichkeit bekanntgemacht wurden:

Mit der Überschrift: „Wassersportler wollen gegen Sperrgebiete klagen“

Und ich werde bei der nächsten Vorstandssitzung des BSVb auch den Antrag stellen, dass der BSVb und damit wir alle, gemeinsam mit IBMV und Bayerischem Segler-Verband bei einer Umsetzung dieser Fahrverbotszonen unter Umgehung sämtlicher demokratischer Grundsätze auch rechtliche Schritte einleiten werden.





Es kam nun vor wenigen Tagen vom Regierungspräsidenten in einem Telefongespräch die Ankündigung einer zweiten Einladung nach Augsburg zu einem, wie er es nannte, „Finalen Gespräch“.

Wir werden sehen, ob es dazu kommt, und falls ja, ob es nur erneute Lippenbekenntnisse geben wird, oder ob doch noch ein Einlenken erfolgen kann.

Noch allerdings sehen wir keinerlei Grundlagen für Notwendigkeit und Angemessenheit dieser Sperrflächen für den Segel- und Wassersport am Bayrischen Ufer.

Und ganz aktuell - am Dienstag, den 04.11.2014 hat sich der Gemeinderat von Wasserburg ebenfalls mehrheitlich gegen den vorgelegten Management-Plan ausgesprochen!

Beim letzten Segler-Tag in Hard mussten wir Euch über einen aktuellen Betrugsfall betreffend ein BSVb - Sparkonto bei der UBS Kreuzlingen informieren. Durch eine Pishing Attacke auf dieses Sparkonto wurden eine größere Summe an ein Bankkonto in Malaga abgebucht. In allen Einzelheiten wurde dieser Betrugsfall durch die Staatsanwaltschaft Thurgau geprüft, alle Untersuchungen haben nicht die kleinsten Anhaltspunkte für ein schuldhaftes oder gar fahrlässiges Verhalten durch unseren Kassier ergeben.

Der Vorstand des BSVb steht geschlossen hinter Roland Gahlinger und gemeinsam haben Roland und ich um eine Rückführung dieser Geldsumme mit der Rechtsabteilung der UBS Zentrale in Zürich verhandelt. Es waren keine leichten, amikalen Verhandlungen, ich musste schon mal einfließen lassen, dass wir Segler im großen Verbund der IWBG, ca. 200.000 Wassersportler sensibilisieren könnten, dass wir im BSVb schon einige Dutzend sehr gute und wohl auch ehrenamtlich tätig werdende Anwälte aufzubieten hätten.

Ohne über Details allzu ausführlich zu berichten, nach wirklich harten Gesprächen, konnten wir uns auf die Rückerstattung von 75 % des Geldbetrages einigen. Dieses Verhandlungsergebnis, das sich für mich als die bestmögliche außergerichtliche Einigung darstellte, wurde vom BSVb - Vorstand einstimmig angenommen. Zu groß erschien uns das Risiko und das zu erwartende Ausmaß einer gerichtlichen Auseinandersetzung.

Ein ähnlich gelagerter Betrugsversuch mit einer Fälschung der Unterschrift des Club-Präsidenten hat sich in diesem Sommer auch beim Lochauer Yacht Club zugetragen.

Nur der Aufmerksamkeit eines Bankangestellten ist es zu verdanken, dass ein sehr großer Betrag vom Vereinskonto nicht nach Polen überweisen wurde - dies zur Information an alle Präsidenten um entsprechende Vorsichtsmaßnahmen ergreifen zu können.

Und mit doch etwas reduziertem Budget in diesem Jahr ist es uns gemeinsam gelungen, den durch diesen Betrugsfall verlorenen Betrag wieder einsparen zu können, ohne die breitgefächerten Aktivitäten des BSVb spürbar einschränken zu müssen.



Gutes Geld haben wir in unser gemeinsames Anlagevermögen, in der Takelmast des BSVb im Seerhein gesteckt. Dank Christian Rau konnten wir dort nun endlich die allerbeste Seilwinde, die auf dem Markt angeboten wird, montieren, um für uns alle die Gewissheit zu haben, dass dort zumindest durch die Hardware des Takelmast nichts mehr passieren kann. Im Frühjahr werden wir diese Anlage noch zusätzlich vom TÜV abnehmen lassen.

Vielleicht auch ein Anreiz, dass der eine oder andere Segler zusätzlich mal für einige Zeit zwischen Ober- und Untersee wechseln möchte.

Ein großes High-Light in diesem Jahr auch wieder als Anziehungspunkt für viele Segler war der BSVb - Stand bei der Interboot - als großer, wirklich herausragender Gemeinschaftstand mit unseren Freunden vom IBMV und der IWBG.

In diesem Jahr auch erfreulich gut besucht - der Segler-Treff des BSVb am Samstag-Abend zum Messeausklang - bei einem Getränk, zu dem wir eingeladen haben, traf eine große Zahl an Segler zu einer sehr schönen und unterhaltsamen Party.

Die Weiterleitung unserer News, in diesem Fall die Weiterleitung unser Einladung über die Vereine an alle Mitglieder hat sich deutlich gebessert - dafür besten Dank an Euch alle.

Bedanken möchte ich mich auch 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 Plättner-Hochwarth und an Jürgen Graf, die während der ganzen Messezeit an unserem Stand für alle Fragen der SeglerInnen zur Verfügung standen.

Ich habe die Kommunikation angesprochen:

Die BSVb - Homepage wird von Jürgen immer auf dem aktuellsten Stand gehalten, eine wichtige Informations- und Kommunikationsplattform für den Segelsport am Bodensee.

Über die Info-Letter und die wirklich erfreulich gut besuchten Info-Abende des BSVb, dieses Jahr in Arbon, Staad und Friedrichshafen, die eine große Akzeptanz bekommen haben, können wir zudem die Kontakte vom Verband zu den Mitgliedsvereinen sehr eng darstellen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass die Informationen über die Vereine auch dann wirklich an die einzelnen Mitglieder weitergeleitet werden, per Mail, per Aushang am Schwarzen Brett, per Rundschreiben, über die Homepage der Clubs.

Als Beispiel möchte ich an dieser Stelle die Hafen-Info Seite des BSVb ansprechen, die sich in diesem Jahr mit Eurer Unterstützung ganz toll entwickelt hat.

Über sehr viele direkte Einträge der Clubs können freie Hafenplätze für Club-





ausfahrten 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.

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 als Gast sein wird.

Aber dieser Service des BSVb macht nur dann Sinn, wenn er von den Vereinen auch rechtzeitig mit Daten beschickt wird und wenn auch wirklich jeder einzelne Fahrtensegler über diesen Service durch die Weiterleitung der BSVb-Infos unterrichtet worden ist

Luzius Studer hat zudem einen Verhaltenskodex für die Segler bei größeren Veranstaltungen in den Gasthäfen ausgearbeitet.

Und wir haben als Denkanstoß für die vielen Fahrtensegler den Din A4 Folder mit den wichtigsten Regeln für eine Gute Seemannschaft in großer Zahl nachdrucken lassen. Diese Folder stehen allen Vereinen zur Verteilung an jedes Clubmitglied zur Verfügung.

Auch die Neuauflage des beliebten Kartenspiels mit Fragen zur Guten Seemannschaft auf dem Bodensee haben wir gemeinsam mit dem IBMV bewerkstelligen können. Eine nicht kleine, aber für mehrere Jahre gedachte Investition, die unser Bemühen und unsere Aktivitäten für das Fahrtensegeln und für das gute Miteinander auf dem Bodensee widerspiegeln soll.

Herzlichen Dank an Hans Plättner-Hochwarth, der seine Leidenschaft bei der Organisation und Bestellung des Kartenspiels einer entsprechenden Prüfung unterzogen hat.

Hans Plättner-Hochwarth hat auch die Umsetzung einer weiteren guten Idee für die Anhebung der sehr mangelhaften oder oft gar fehlenden Seemannschaft der Chartersegler in Angriff genommen. Die Ausarbeitung einer sehr schönen und informativen Broschüre, die mit großem Einverständnis der Charterfirmen in die Charterboote gelegt werden sollen. Hier erhalten die großteils „Bodenseeunkundigen SeglerInnen“ wertvolle Informationen über Natur- und Gewässerschutz, über eine sichere und gute Bootsführung z.B. mit Details über Sturmwarnanlagen am See und über die geltenden Gepflogenheiten einer guten Seemannschaft in den Hafenanlagen.

Ein schönes Projekt, das uns alle sehr viel Zeit, Energie, Überzeugungsarbeit Hartnäckigkeit, Fingerspitzengefühl, Besprechungen, Planungen, Verhandlungsgeschick und Ausdauer abverlangt hat, ist zu einer großen Freude für uns alle geworden.

Die neue Bodensee Einheitsklasse J70, als Bootsklasse demokratisch gewählt, von uns allen mitgetragen, mittlerweile auch ein Vorzeige- und Nachahmungsprojekt für andere geworden, hat sich vom ersten Startschuss weg einfach nur sensationell entwickelt.





Christian Rau, die treibende Kraft, einer der Gründungsväter der Bodensee-Einheitsklasse J70 - unserer „Mister J70 Bodensee“, hat für uns einen kurzen Bericht, einen Erfolgsbericht des ersten Jahres zusammengefasst (siehe Anlage).

Und wir können heute auch den BSVb-Wanderpokal an den ersten Jahressieger, an den ersten siegreichen Verein, den „J70 - Bodensee-Meister 2014“ zu überreichen.

Dieser Bericht und dieser tolle Film über die Bodensee-Einheitsklasse J70 sind für mich eine schöne Überleitung zu meinem Bericht über unsere großen Anstrengungen für das Regatta-Segeln am Bodensee: „Regatta-Szene Bodensee“

Zu diesem Thema haben wir erfahrene Wettfahrtleiter, ein, zwei Präsidenten, erfolgreiche Regatta-Segler aus Yardstick und ORC, Vertreter der RVB und der Yardstick-Kommission zu einem erstem „Regatta-Forum“ eingeladen.

Und es sind alle gekommen, um mitzuarbeiten.

Sehr vieles im Bereich Regattasport am Bodensee ist sehr gut, vieles ist gut, einiges hat sich im Lauf der vielen letzten Jahre in eine falsche Richtung entwickelt, ist vom Lauf der Zeit überholt worden, kann verbessert werden, ist ausbaufähig.

Wir haben heute mit den Präsidentinnen und Präsidenten, mit den Delegierten zum Bodensee Segler-Tag die Leute versammelt, die das Ruder für den Segelsport am Bodensee führen, den Segelsport auf Ihren Schultern tragen, verantworten und für die Zukunft gestalten.

Und wir möchten Euch bitten, diese Initiative des BSVb, unsere Bemühungen für den Regattasport auch bei den Jahreshauptversammlungen in den Vereinen an alle Mitglieder weiterzugeben und somit breit zu streuen (Bericht Regatta-Forum siehe Anlage).

Das Thema Jugendarbeit in Vereinen möchte ich auch heute erneut aufgreifen:

Werte PräsidentInnen, 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, 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 einzufordern und 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 Segelvereins.

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





Liebe Segelfreunde, meinen Arbeitsbericht, wohl wieder ein wenig zu lange ausgefallen, möchte ich mit einer wichtigen Sache beenden ...

Sie hat eigentlich nichts mit Arbeit zu tun, es ist eine Sache, die von Herzen kommt, die wichtig ist, die ein persönliches Anliegen ist:

Euch allen, auch im Namen aller SeglerInnen und Segler vom Bodensee, für euren großartigen, ehrenamtlichen Einsatz, den Ihr in diesem Jahr in Euren Vereinen geleistet habt DANKE SCHÖN zu sagen.

Markus B. Sagmeister

Präsident BSVb





1. Round Table Gespräch “ Regatta-Szene Bodensee “ Regatta FORUM neu des BSVb

Mittwoch, 19.04.2014
Clubhaus SVS Segler-Verein Staad

PROTOKOLL

anwesend: Roel van Merkesteyn RVB/YCL
Carsten Ortlieb WYC/YCL
Ole Hoffmann DRS/IBYM
Alex Brombach MRV/YCE
Michael Hässler YCRa/IBN
Andi Spiegel BSC/BSVb
Tino Fellner YCH
Oliver Böhler YCB
Thedi Waibel YCK
Hans Wittich SVB/Yardstick-Kommission
Jürgen Birkle SVS
Ekke Diesch /WYC
Markus Gielen LSC
Christian Rau KYC/BSVb
Markus Sagmeister YCB/BSVb

entschuldigt: Ivo Gonzenbach YCRhd

Einladung: über den Bodensee Segler Verband wurden bewährte und erfahrene Wettfahrtleiter, Clubpräsidenten, erfolgreiche Regattasegler, Vertreter der Yardstick-Kommission und Vertreter der RVB - - Regatta Vereinigung Bodensee - zu einem ersten “ BSVb - Round Table Gespräch “ zur Regatta-Szene am Bodensee eingeladen.

Themen: Ist-Stand der Regatta-Szene Bodensee
Yardstick - ORC
Qualität der Regatten
Kontroll-Vermessungen
Verbesserungsvorschläge

Markus Sagmeister bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme an dieser offenen Diskussion. Es ist sehr erfreulich, daß praktisch alle angesprochenen Segler unserer Einladung angenommen haben und ins Clubhaus des Segler-Vereins Staad gekommen sind.

Unser Dank geht auch an Jürgen Birkle - SVS, der ganz spontan die Möglichkeit für die Sitzung im Clubhaus des Segler-Vereins Staad geschaffen hat.

Ist-Stand:

es ist unbestritten, daß es grundsätzlich zu viele Regatten pro Jahr am Bodensee gibt, auch daß nach wie vor jedes Jahr zusätzlich einige neue Regatten „kreiert“ werden. Gruppen werden kurzfristig zusammengelegt, es werden Gruppen mit 3-4 Booten gewertet.

Und wir haben Jahr für Jahr rückläufige Melde-Ergebnisse.

es gibt keine klare Abgrenzung zwischen Yardstick und ORC, die veranstaltenden Vereine wechseln kurzfristig die Wertungsgruppen, Boote fahren je nach Wind, frei nach Lust und Laune mal ORC, mal YST, Boote wechseln je nach Wind die Besegelung und YST-Zahl, es gibt fallweise starken Nachholbedarf bei der Qualität der Wettfahrtleitungen, wir haben Regatten mit bis zu 9 YST-Wertungsgruppen und dann Meldungen von insgesamt 11 Booten u.v.m.

und es gibt viele positive Veranstaltungen: Bodensee-Woche, 30er Szene, Rundum, Sportboot-Regatten, Initiative J70 ...

Es wird festgehalten, daß der BSVb keinerlei Vorschriften, Regulierungen jeder Art, Maßnahmen, Einschränkungen etc. vorgeben kann und will. Der BSVb kann und will nur Empfehlungen, Vorschläge, Ideen erarbeiten, kommunizieren und deren Umsetzungen begleiten.

Es wird sehr positiv aufgenommen, daß der BSVb die Initiative zu dieser neuen Plattform „Regatta Forum bzw. Round Table - Regatta-Szene Bodensee“ ins Leben gerufen hat.

Yardstick:

„Spass-Regatten“ müssen sein, YST hat eine klare Berechtigung, wichtig für den Einstieg in den Regatta-Sport, ist sicherlich nicht als „Konkurrenz“ für ORC zu sehen. es gibt bei YST derzeit ca. 1.600 Boote - mit vielen „Leichen“

das Feedback der Clubs zur YST-Kommission ist eher als schlecht zu bezeichnen:

„Vereinsverantwortlicher YST bzw. YST-Beauftragter des Vereins“ sollte in jedem Club vorhanden sein und namhaft gemacht werden !!

das muss NEU kommuniziert werden, ist vielen nicht bekannt !!

Regatta-Ergebnisse + gesegelte Zeiten und berechnete Zeiten, Dauer der Wettfahrten und Windverhältnisse sind an die YST-Kommission zu melden.

neue YST-Werte: es werden zwar neue, größere Segel an die YST - Kommission gemeldet, es gibt aber keinerlei Überprüfung bzw. Nachweis, ob die angegeben, neue Größe auch stimmt.

Vorschlag: bei neuen, größeren Segeln ist immer auch eine Bestätigung des Segelmachers bei der YST-Kommission vorzulegen !

n.b. mit Vermessung nach Richtlinien YST-Kommission BSVb

*es braucht im Bereich YST wieder Kontrollvermessungen !!!
Klarstellung Code Zero - Top-Genua*

nur eine YST-Zahl pro Boot

*in den Ausschreibungen - auch für Musterausschreibung auf der BSVb - Homepage:
„Wertung nach Bodensee - YST-Zahl des BSVb“
es gibt offenbar Segler, die nach DSV-YST oder ÖSV-YST melden*

*YST ist absurd, wenn Boote nach YST optimiert werden.
“ Neulinge werden verschreckt durch YST-optimierte Regatten “
optimierte Boote haben bei YST nichts verloren
Ziel wäre auch, daß Boote nicht zwischen ORC und Yardstick wechseln, je nach Wind,
je nach gemeldeten „Gegnern“
Kontrollvermessungen könnten zur Folge haben, daß wieder mehr Segler teilnehmen,
da sie dann das Gefühl haben, daß es vielleicht wieder gerechter wird...*

*Meldeschluss: Vorschlag - Meldeschluss sollte für alle Regatten am Montag vor dem
Regatta-Wochenende sein.*

*keine Ausnahmen mehr, keine Meldungen mehr frühmorgens vor der Regatten, je
nach Wind- und Wettervorhersage
YST oder ORC*

*nach dem Meldeschluss sollte kein Ummelden mehr möglich sein und
angenommen werden.*

*wenn bis zum Meldeschluss nicht mindestens 5 Boote pro Gruppe gemeldet sind, wird die
Wertungsgruppe gestrichen. Teilnehmer werden unmittelbar darüber informiert.
Meldelisten sollten aktuell auf der Vereins-Homepage angeboten werden.*

*Zusammenlegungen bzw. Änderungen der Wertungsgruppen sollten nicht möglich sein.
Diskussionspunkt: Nachmeldegebühr sollte 50 % betragen*

*das Zusammenlegen von Regatten zwischen Vereinen sollte angestrebt werden:
Weniger ist Mehr - es macht keinen Sinn, wenn in einem Verein eine Regatta mit fünf
Wertungsgruppen mit je 3-4 Booten stattfindet! keine Presse, keine Sponsoren, nicht
mal im eigenen Club bekannt, jedes Jahr noch weniger Teilnehmer, negatives Finanzergebnis
etc.*

*Diskussion: Clubs versuchen, sich mit dem Angebot von „Freibier“ etc. zu übertrumpfen,
um mehr Teilnehmer zu bekommen*

*Regatten werden am Bodensee oft auch bei null Wind durchgezogen...
der sportliche Aspekt des Regatta-Segelns ist oft zu hinterfragen*

ORC:

die transparenteste Form des Regattasegeln...?

wer einen ORC Messbrief hat, sollte in ORC - Wertung und nicht in YST-Wertung starten müssen.

ORC sollte gleichgestellt wie YST auf der BSVb-homepage angeführt werden.

Hemmschwelle für ORC-Einstieg ist abzubauen

ORC ist zuwenig bekannt: Beispiel YCB - ca. 110 Boote im Hafen, ca. 20 Boote, die regelmäßig an Regatten teilnehmen, nur 2 Boote mit ORC Messbrief

ORC ist im Club völlig unbekannt !

Werbung für ORC - eventuell eine Power-Point Präsentation, die den Vereinen angeboten wird - für Club-Abende, JHV's, Info-Veranstaltungen: ORC-Szene Bodensee

wer und was ist die RVB, wie komme ich zu einem Messbrief, was kostet mich das, ist bringt mir ORC, was ist die Faszination bei ORC gegenüber YST etc.

Werbung der RVB in „Eigen-Sache“ beim Bodensee Segler-Tag 2014 in Rohrschach wird angeboten!

Up und Down Regatten sollten nur nach ORC gewertet werden, Langstrecken, Clubregatten und „Plausch-Regatten“ nur als YST

Qualitätskriterien für ORC - Regatten sollten vorgegeben werden

Ausbildung der WL ist allerdings Sache der Landes-Segel-Verbände

einstimmiger Tenor: dieses „Round-Table Gespräch - Regatta Forum NEU“ ist sehr gut ! es ist wichtig, daß sich der BSVb dieser Sache annimmt und die Plattform dafür anbietet.

Alle Teilnehmer wollen sich an der Weiterführung beteiligen und Ihre Erfahrungen und Ideen für eine gute Entwicklung der Regatta-Szene Bodensee einbringen.

im September soll eine weitere Arbeitssitzung einberufen werden, um dann konkrete Vorschläge und Empfehlungen für die Regatta-Saison 2015 auszuarbeiten.

diese Vorschläge und Empfehlungen sollen dann am Bodensee Segler Tag im Detail präsentiert werden und auch direkt an alle Mitgliedsvereine kommuniziert werden.

*Markus B. Sagmeister
Präsident BSVb*

ORC Regatten am Bodensee

Carsten Ortlieb, RVB



Für wen?

- Für alle, die nach einem gerechten Verrechnungssystem segeln wollen.
- Für die eine Einheitsklasse ihren Bedürfnissen nicht gerecht wird.
- Die nicht gegen „Yardstick-optimierte“ Boote segeln wollen.



Geschichte



- Am Anfang standen Ausgleichsklassen und Konstruktionsklassen wie Meter Regel oder auch Schärenkreuzer.
- In den 60er und 70 Jahren gab es die KR Ausgleichsregel.
- Ende der 70 und in den 80ern gab es die IOR Klassen (Tonner).
- IMS seit ca. 1990.
- ORC (Club) ist die Fortsetzung der IMS Formel.

Der ORC Messbrief



- Der ORC Club Messbrief kann anhand von Angaben des Eigners erstellt werden.
- Eine Rumpf Vermessung ist nicht zwingend erforderlich.
- Die Segel können vom Segelmacher vermessen werden.



Die Geschwindigkeitsvorhersage (VPP)

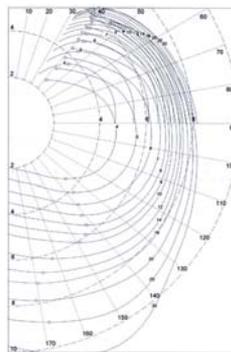
- Mit den angegebenen Daten wird durch eine Software, deren Algorithmen offen liegen eine Geschwindigkeitsvorhersage erstellt.
- Anhand dieser Vorhersage wird für unterschiedliche Bedingungen der jeweils passenden Versuchsaufstellung erstellt.



Die Polare



- Als Nebenprodukt entsteht eine Polare, die zur Optimierung der Bootsperformance verwendet werden kann.



Verrechnungsfaktoren



- Hier am Bodensee wird in der Regel nach einer reinen Zeit Vergütung gesegelt.
- Es gibt drei Bereiche der Windgeschwindigkeit: 6-8 Knoten, 9-14 und 15 und darüber.
- Es wird nach Langstrecke und „Up and Down“ unterschieden
- Es gibt also 6 Faktoren

Wie komme ich zum Messbrief

- Der Messbrief kann über die nationalen Verbände bezogen werden.
- Robert Jacobsen (DSV), Bruno Frank (Swiss Sailing) und Gerd Schmidleitner (ÖSV).
- Er ist im ersten Jahr kostenlos.



Vorteile



- Teilnahmeberechtigung an ORC Regatten.
- Gerechtere Verrechnung als nach empirischen Einfaktor Systemen wie Yardstick oder IRC.



Bodenseemeisterschaft

- Die ORC wird derzeit in die Klassen 1 – 3 und Sportboot eingeteilt, abhängig vom mittleren Rennwert (GPH).
- Es wird nach Langstrecken und Kurzstreckenwertung unterschieden.



Yardstick am

Bodensee

Was ist das?
Warum gibt es immer wieder Probleme?

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

1

YST ist ein Ausgleichsystem

In England entwickelt durch Vergleich von Ergebnissen in gesegelter Durchschnittszeit von verschiedenen, relativ großen Klassenfeldern, meist Jollen, in der selben Wettfahrt.

Damit war es möglich, bei kleineren Feldern z.B.: Finn, Piraten und O-Jollen relativ gerecht gemeinsam zu werten.

An sich ein gutes System

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

2

Wie steht es bei uns

Ende der 60 Jahre am Untersee wurde die Yardstickgruppe gegründet, das System wurde von den Seglern gut angenommen. .

Später hat der BSVb diese Initiative für den gesamten Bodensee als „Fachgruppe Yardstick des BSVb“ übernommen.

Diese Fachgruppe arbeitet ehrenamtlich, der Arbeitsaufwand ist beachtlich, über 1500 Schiffe sind in der Liste.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

3

YST Zahlen für den Bodensee

Basis für Bodensee-YST ist Windstärke 2. Zahlen des ÖSV oder des DSV bzw. der Swiss Sailing, basieren auf anderen Werten und gelten nicht für Bodensee-Regatten.

Bei Klassebooten werden Erfahrungswerte von Regatten berücksichtigt.

Bei Einzelbooten ist das geschätzte Geschwindigkeitspotential, im Vergleich mit diversen gleichartigen Booten, die einzige Möglichkeit eine YST Zahl zu ermitteln.

Bootsdaten, vorhandene ORC Werte, und Vorschläge der Yardstickverantwortlichen des Vereines werden berücksichtigt.

4

Warum gibt es Probleme

Im Bereich der größeren Klassen funktioniert das System ganz gut (z.B.: Lacustre verglichen mit 30m² Schärenkreuzer)

Aber auch dort nur bei gleichbleibendem Wind

Schon viel schwieriger ist die Ermittlung von YST-Zahlen für ein „Einzelboot“.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

5

Was braucht es, damit es funktioniert

Die „subjektive“ Meinung eines ansuchenden Skippers muss „objektiviert“ werden – sein zuständige Verbandsverein der das Schiff kennt, muss seine Stellungnahme abgeben.

Jeder Verbandsverein, speziell die, welche YST Regatten veranstalten, braucht einen „**Yardstickbeauftragten**“, der die Ansuchen an den YST-Ausschuss mit den erforderlichen Kommentaren weiter leitet.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

6

weiter

YST-Ausschuss akzeptiert nur Ansuchen, die derart erhalten werden. Es können aber auch Klassenvereinigungen begründete Vorschläge machen.

Ergebnisse von YST-Regatten müssen mit Angabe der Windverhältnisse dem Yardstickausschuss gemeldet werden (laufende Kontrolle der YST-Zahlen).

Der sportliche Wert von YST Wertungen ist speziell bei Langstreckenregatten mit unterschiedlichen Windverhältnissen, wie bei allen Handicapsystemen, fraglich.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

7

weiter

Yardstick kann keine Konkurrenz zu ORC CLUB sein. Dieses System basiert auf wissenschaftliche Berechnungen und ist sicher das gerechtere, weil bessere System!

Es gibt immer wieder Diskussionen über „zu große Segelflächen“ - der BSVb hat bereits 2014 begonnen, verstärkt Kontrollmessungen von auffälligen Segeln zu machen – dies wird in Zukunft weiter durchgeführt.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

8

weiter

Yardstick bringt bei vielen Regatten die größten Felder und soll die „Einstiegsdroge zum Regattasegeln“ sein!

Es ist aber fraglich, ob der „sportliche Wert“ einen „Meisterschaftstitel“ rechtfertigt. Aus diesem Grund wird der Vorstand noch im Herbst beschließen, ob die „YST-Bodenseemeisterschaft“ in eine „Jahreswertung“ umgewandelt wird.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

9

Abschließend

...dankt der Vorstand dem Vorsitzenden der Fachgruppe Yardstick, Herrn Hans Wittich für seine jahrelange und unermüdliche Arbeit für die Yardsticksegler.

Selbstverständlich gilt dieser Dank auch seinen Mitarbeitern und den Vereinen, die seine Arbeit unterstützen.

Und zum Schluss für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

BSVb Seglertag 2014 Dieter Haertl

10



Seglertag 2014 – Referat Technik und Umwelt

1. Vogelschutzgebiet Bayrisches Bodenseeufer

Bekanntlich hatte die Regierung von Schwaben RvS im ersten Halbjahr 2012 mit der Präsentation des Managementsplans für das Natura 2000/FFH Gebiet Bayrischer Bodensee begonnen, wobei die Sportverbände am Bodensee erst nach der dritten Gesprächsrunde Kenntnis über diese Aktivitäten bekamen. Gleichzeitig wurde bekannt, dass der Umweltminister von Bayern rund 800 ha Bodenseefläche „vorsorglich“ gesperrt hatte. - In einer Besprechung zwischen BSV, BSVb, IWGB und IBMV wurde einstimmig festgestellt, dass die Grundlagen der vorgeschlagenen Massnahmen aus der Sicht einer demokratisch korrekten Vorgehensweise nicht gegeben sind.

Anlässlich einer Besprechung vom 27.03.2014 in Augsburg mit Vertretern der oben genannten Verbände wurde vonseiten der RvS ein Einlenken auf einen Teil unserer Forderungen signalisiert. Das in Aussicht gestellte Protokoll dieser Besprechung ist immer noch nicht eingetroffen. Dafür sind in der zweiten Septemberhälfte 2014 neue Unterlagen präsentiert worden. Diese zeigen, dass wohl keine Absicht besteht, die gemachten Versprechungen einzuhalten. – Dieses Vorgehen wurde durch den Reviervorteiler des Bayerischen Seglerverbands e.V., Dr. Andreas Lochbrunner, brieflich moniert. Die Vertreter der involvierten Verbände werden am 23.10.2014 in Lindau vor die Presse treten und ihre Bereitschaft dokumentierten, weiterhin gegen die Umgehung demokratischer Grundsätze bei der Festlegung von Massnahmen für das genannte Schutzgebiet Widerstand zu leisten.

Wir erinnern an die Tatsache, dass sich die Sportverbände bereits im letzten Jahr bereit erklärt hatten, die Erfassung von Fakten vor Ort zu unterstützen und dadurch ihren Beitrag für die Schaffung einer korrekten Vorgehensbasis zu erbringen.

2. Sperrgebiet Wasserentnahmebereich BWV Sipplingen

Der von RA Andreas Löwe, Präsident des MYCUE als Privatperson eingereichte Normenkontrollantrag vom 24.01.2013 wurde vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Urteil vom 29.11.2013 abgewiesen. In der Folge hat RA Löwe gegen dieses Urteil ein weiteres Rechtsmittel ergriffen und eine Klage beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Dieses hat den Antrag mit Urteil vom 18.08.2014 abgewiesen. – RA Löwe hat in der Folge mit Datum vom 01.10.2014 beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe eine Verfassungsbeschwerde eingereicht.

Der BSVb ist RA Andreas Löwe für seinen ehrenamtlich geführten Kampf gegen unzureichend begründete Einschränkungen der Schifffahrtsrechte auf dem Bodensee dankbar. Seine mit grossem Einsatz von Freizeit verbundenen Interventionen zeigen den für den See zuständigen Behörden, dass sich die Wassersportler am Bodensee in Eigeninitiative für den See und seine Fauna und Flora einsetzen, aber bei Einschränkungen ihrer Rechte für die Einhaltung demokratischer Grundregeln kämpfen.

3. Sachstand Waveboarding am Gnadensee

Nachdem die Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee ISKB im Mai 2013 einen Antrag der Kommunen Reichenau und Allensbach auf Verbot von Sportarten wie Waveboarding, Wakeboarding und Wasserski im Bereich des

Gnadensees abgelehnt hatte, suchten IWGB und IBMV nach neuen Wegen zur Verbesserung der Situation. Im Vordergrund stand dabei die nach wie vor bestehende Sorge, dass beim Ausbleiben von Verbesserungen und bei weiteren öffentlich ausgetragenen Auseinandersetzungen neue Forderungen nach Sperrungen dieses oekologisch sensiblen Seegebiets erhoben werden könnten.

Als der den motorisierten Sportbootverkehr auf dem Bodensee koordinierende Verband hat es der IBMV übernommen, neue Ansätze für eine schonungsvolle Nutzung des Gnadensees zu erarbeiten und zu realisieren. Die im Laufe der Saison vorgestellte Kampagne baut auf der seit Jahrzehnten bestehenden Einrichtung des IBMV-Seediensts auf, mit welchem die Devise „Ordnung in Freiheit“ propagiert und unterstützt wird. Dieses Frühjahr wurde sowohl der IBMV-Seedienst selbst als auch eine neue Broschüre vorgestellt, welche die Wassersportler informiert und aufruft, Verhaltensweisen zu unterlassen, welche der Natur schaden und andere Wassersportler belästigen. Diese Broschüre wurde den Kommunen vorgestellt und rund um den Gnadensee verteilt. – Eine Vorstellung der Aktion und der Broschüre an die Medien hat positive Kommentare erbracht, ein Zeichen, dass die Aktion sachgemäss vorbereitet und realisiert wurde.

4. Bodensee-Schifffahrtsordnung

Die novellierte BSO ist 2014 in Kraft getreten. Die Anträge der Wassersportverbände sind unzureichend oder nicht berücksichtigt worden. Es bleibt bei den unbefriedigenden Lösungen z.B. im Zusammenhang mit der Ausrüstung von Personen und Booten bei Regattaveranstaltungen, bei welchen durch die Präsenz der Begleitboote ohnehin eine erhöhte Bereitschaft für Rettungseinsätze gegeben ist. Der Spielraum im Vollzug, den wir durch klare Aenderungen reduzieren wollten, ist geblieben.

5. Sportbootrichtlinie 2013/53/EU vom 20.11.2013

Die seit einigen Jahren vorbereitete Novellierung der EU-Sportbootrichtlinie ist am 20.11.2013 verabschiedet worden. Sie tritt zum 18.01.2016 in Kraft. Die Zertifizierung nach der alten SBR 94/25/EG ist bis zum 18.01.2017 möglich.

Im Bereich der Verantwortlichkeit für die Vermarktung konformer Produkte haben sich Konkretisierungen ergeben. Der Hersteller ist dafür verantwortlich, dass die Konformitätserklärung eines Produkts über dessen ganze Herstelldauer dem jeweiligen Serienstand angepasst wird. In letzter Kompetenz ist der Importeur von Schiffen und Zubehör gegenüber dem Endkunden für deren Konformität und für Schäden verantwortlich, die sich aufgrund fehlender Konformität ergeben.

Falls eine Privatperson ein Produkt importiert, für welches keine gültige und/oder vollständige Konformitätserklärung vorliegt, so ist ein PCA Post Construction Assessment durch eine autorisierte Stelle durchzuführen. Dies trifft z.B. beim privaten Import von Gebrauchtbooten zu. Bei Ausbaubooten sind die Ausbaustufen für das Assessment zu dokumentieren.

Das schweizerische Bundesamt für Verkehr wird die neue SBR für das Gebiet der Schweiz ohne Bodensee (BSO) 2015 in die Vernehmlassung geben. In Bezug auf die Zulassung von Motoren hat die EU die amerikanischen EPA-Normen übernommen. Für eine Anpassung der BSO wird die bodenseespezifische Lösung für die Zulassung von Motoren wohl den grössten Diskussionsaufwand generieren.

In diesem Jahr möchte ich meinen Bericht in gekürzter Form verfassen. Auch die in meinem Bericht von 2013 behandelten Themen sind noch größtenteils aktuell und können dort nachgeschaut werden. 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.

Dem „normalen“ Diesel wird durch das Biokraftstoffquotengesetz der Bundesregierung seit 2007 5% und seit 2009 7% RME Biokraftstoff *verpflichtend* beigemischt. Seit 2009 ist die „B7-Kraftstoff-Norm“ (DIN 51628) in Kraft getreten.

Da der Zusatz von 7% Biodiesel *gesetzlich gefordert* wird, dürfte zumindest in Deutschland kein „biodieselfreier“ Diesel - entgegen verschiedener Gerüchte - mehr zu bekommen sein. Dies wurde mir von etlichen kompetenten Stellen auch bestätigt.

Die durch Mikroben (Pilze, Bakterien, Hefen) verursachte Verschlammung in den Tanks ist ein altbekanntes Problem, das auch schon früher bei reinem fossilem Diesel aufgetreten ist. Der Hauptgrund für diese ärgerliche Schlammbildung ist Wasser im Tank, denn nur im Wasser können die Mikroben existieren, die sich dann von Kohlenwasserstoffen ernähren und vermehren.

Ebenso ist es nicht klar und wissenschaftlich erwiesen, ob im Blend Biodiesel den Effekt der „Verschlammung“ im Tank verstärkt, auf jeden Fall ist er nicht der Auslöser des Problems.

Dem Tankinhalt zugegebene Biozide, die im Handel unter verschiedenen Namen angeboten werden, töten die Mikroben zwar ab, aber die Biomasse also der Schlamm bleibt im Tank und verstopft weiterhin die Filter. Außerdem kann auch hier eine gewisse Resistenz auftreten, ähnlich wie bei Antibiotika. Aus diesem Grund verwenden die Mineralölunternehmen nach Möglichkeit keine Biozide. Um eine Tankreinigung alle drei bis fünf Jahre kommt man ohnehin nicht herum. Die beste Möglichkeit, Mikrobenbefall zu verhindern, ist eine regelmäßige Entwässerung des Tanks. Ohne freies Wasser können die Mikroben nicht leben. Übrigens: Da Biodiesel wesentlich mehr Wasser lösen kann als Diesel kommt es hier nur selten zu Mikrobenwachstum, weil man fast nie freies Wasser findet.

Nach neuesten Gerüchten soll die Zugabe von Benzin zum Diesel Mikrobenbefall verhindern. Da die Mikroben Kohlenwasserstoffe als „Nahrung“ bevorzugen, ernähren sie sich genauso vom zugegebenen Benzin. Die Wirkung des „Additivs“ Benzin ist also gleich null...

Biodiesel-Polymere haben mit Mikroben nichts zu tun. Sie sind ein Alterungsprodukt, das z.B. durch Oxidation und hohe Temperaturen (im Sommer im Tank) hervorgerufen werden kann. Dagegen helfen keine Additive, nur eine Tankreinigung. Es ist nicht bekannt, dass es vermehrt zur Bildung von polymeren Ablagerungen in Tanks kommt, seit Biodiesel zugemischt wird...

Ich selbst betreibe meinen Bootsdiesel immer noch mit reinem RME und habe jetzt nach 7 Jahren den Tankinhalt absaugen lassen, in welchem jedoch nur leichte Schlieren von Polymeren vorhanden waren. Grundsätzlich sollte nur so viel getankt werden, dass der Inhalt einmal im Jahr verbraucht wird.

Vielversprechend bei alternativen Kraftstoffen ist die fortgeschrittene Entwicklung von Biokraftstoffen der 2. Generation. Diese BTL-Kraftstoffe (**B**iomass-**t**o-**L**iquid) 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 erfolversprechenden Ergebnisse der Alpha-Anlage nicht in die großtechnische BTL-Produktion übertragen konnte.

Was in Freiberg noch nicht zum Erfolg geführt hat, soll nun in anderen Anlagen erfolversprechend durchgeführt werden. In diesen Raffinerien 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 soll in vielen Ländern und an mehreren Orten auf der Welt bereits gearbeitet und mit Erfolg in großen Mengen produziert werden. 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.

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.

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. Eine sinnige Ergänzung ist der Hybridantrieb. Diesen 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.

„Blauer Anker“- „Blaue Flagge“:

Mit den beiden Umweltzertifikaten wurden in diesem Jahr 27 Hafenanlagen am Bodensee ausgezeichnet (Von einem Hafen wurde der Antrag für den „Blauen Anker“ wiederum nicht eingereicht, da er unsere Auflagen - Erneuerung der Steganlage - noch nicht erfüllen konnte. Sobald dies der Fall ist, kann er sich erneut bewerben) Das Verhältnis 8 „Blaue Flaggen“ gegenüber nunmehr 19 „Blaue Anker“ spricht am Bodensee auch dieses Mal für den revierspezifischen „Blauen Anker“. Anträge für weitere „Blaue Anker“ werden 2015 gestellt. Konkurrenzdenken – „Blauer Anker“ contra „Blaue Flagge“ soll dabei jedoch nicht aufkommen, denn die Umweltarbeit muss auf beiden Seiten im Vordergrund stehen.

Eine besondere Anerkennung wurde dem Team des „Blauen Anker“ vor drei 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 verdienstermaßen 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 neueste Stand bei den Unterwasserfarben:

Die Liste der für den Bodensee geeigneten Unterwasserfarben, ohne die Biozide *Triazin, Irgarol, Dichlofluanid, Tolyfluanid, Pyriithionkupfer, Pyriithionzink 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 überarbeitet und um eine weitere Farbe erweitert, die unsere Kriterien erfüllt.

Auf Bitte von Dr. Watermann vom Institut LimnoMar habe ich mein Boot als „Versuchskaninchen“ zur Verfügung gestellt und im Frühjahr den Unterwasserbereich mit VC17m beschichtet, ohne das Kupferpulver (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) einzurühren. Gegen Ende der Saison konnte ich bei Fahrt unter Motor feststellen, dass die Endgeschwindigkeit ca. ein Knoten unter dem Maximum zu Beginn der Saison lag...

Das Ergebnis beim Auswassern war dann ernüchternd: Der algengrüne Unterwasserbereich war mit unzähligen Dreikant-Muscheln bewachsen. Dies ist in-sofern noch problematischer, da bei uns im ULTRAMARIN-Hafen der Bewuchsdruck sehr gering ist. In Häfen mit geringerer Wassertiefe dürfte das Problem wesentlich größer sein. Für die Nächste Saison werde ich wieder eine Farbe mit Kupferzusatz verwenden...

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.

Um das 2012 von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) mit beachtlichen Geldsummen geförderte Projekt mit den „Unterwasserreinigungsmaschinen“ ist es dieses Jahr sehr ruhig geworden. Die in Bregenz, Rorschach und im ULTRAMAIN-Hafen ausgelagerten Versuchsplatten wurden auch in diesem Jahr nicht ausgewassert und abgeholt. Ziemlich verärgert haben die Hafenmeister die Vorrichtungen entsorgt. Die Plattenversuche mit neuen Farben sind zu befürworten, während wir die Idee mit den „Waschanlagen“ für uns am Bodensee für nicht praktikabel halten.

Frostschutzmittel:

Auch zu Beginn der Wassersportsaison 2014 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!

Umweltfreundliche Sanitärzusätze.

Das „Merkblatt Zusätze für Bordtoiletten“ wurde aktualisiert und durch eine Liste „Sanitärzusätze - Auflistung der uns bekannten Produkte“ erweitert, auf der auch die Wirkstoffe deklariert sind.

Umweltfreundliches Betanken von Booten“

Auch auf unserem diesjährigen gemeinsamen (IWGB, BSVB, IBMV) INTERBOOT-Stand haben wir wieder für die *IWGB-Tankvliese* und den „*Rapidon 6*“-Kanister geworben

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-Ölbindenvlies mit Schwimmleine 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.

Seemannschaft

Das bekannte DIN A4-Blatt „Seemann, im sicheren Fahrwasser ist, wer...“ und das Kartenspiel „Mitmachen – Seemannschaft zeigen – und Spielen“ wurde erneut gedruckt bzw. gefertigt.

Die bereits am letzten Segler-Tag angekündigte „Bord-Broschüre für Charterboote“ ist als Prototyp fertig und wird demnächst in größerer Anzahl gedruckt, sodass sie ab der nächsten Saison den Charterfirmen angeboten werden kann. Ein paar „Prototypen“ dieser Broschüre liegen am Bodensee Segler-Tag aus.

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

Abs.: Wolfgang Maurer, Brühlstrasse 103, CH-9320 Arbon

Bodensee-Segler-Verband
Geschäftsstelle
Herrn Jürgen Graf
Postfach 9265
D-88076 Kressbronn



Arbon, 7. Oktober 2014

Tätigkeitsbericht zu Handen der Mitgliederversammlung des BSVB vom 08. November 2014

An unserer Ordentlichen Mitgliederversammlung vom 24. November 2013 wurde Herr Hans-Roland Becker als Präsident ehrenvoll verabschiedet. Nach den Wahlen setzt sich neu der Vorstand wie folgt zusammen:

Präsident: Wolfgang Maurer
Schatzmeister: Rüdiger Lambert
Fahrtenreferent: Markus Schwarz
Oberbootsmann: Friedhelm Schumacher
Ausbildungsreferent: Roland Schlor
Skipperobmann: Uli König

Nachdem unsere beiden Schiffe, die BODAN (Sunbeam 44) und die BRIGANTIA (HR 48) im Zweijahresrhythmus versetzt unterwegs sind, befand sich die BRIGANTIA bereits im Winterlager in Neustadt, während die BODAN das erste Mal über den grossen Teich in die Karibik segelte. Für Skipper und Besatzung eine kleine Herausforderung. Die folgenden Törns in der Karibik brachten den Crews tolle Segelerlebnisse und schöne Urlaubstage.

Während der Wintermonate sind vor allem unser Ausbildungsreferent und unser Oberbootsmann gefragt. Die GfS bietet ihren Mitgliedern regelmässig Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten, angefangen von Tageskursen bis hin zu den Segelführerscheinen SSS, SHS und den Funkzeugnissen SRC und LRC, so auch im vergangenen Winterhalbjahr. Gleichzeitig waren der Bootsmann und der Oberbootsmann mit der Winterüberholung unserer BRIGANTIA in Neustadt i. Holstein gefordert, die dann auch planmässig am 26. April 2014 der ersten Crew übergeben werden konnte. Die Reise ging dann über Kopenhagen, Cuxhaven, Calais, Brest, der französischen und spanischen Biskayaküste entlang nach La Coruna, dann die portugiesische Atlantikküste hinunter nach Vilamoura an der Algarve, von wo aus sie weiter segelte nach Madeira, den Kanaren, den Kapverden und in die Karibik. Sie wird dort den Winter über segeln, um dann über Cuba, die amerikanische Ostküste nach New York, Kanada, Grönland, Island und Norwegen wieder in die Ostsee nach Neustadt zurück zu kehren.

Im April trat auch unsere BODAN wieder die Rückreise aus der Karibik über die Azoren ins Mittelmeer an, wo sie am 25. Oktober in Genua eintraf, um dort zu überwintern. Die BODAN stand 10 Jahre bei uns im Dienst und steht nun zum Verkauf an. Im 2016 soll sie durch ein neues Schiff ersetzt werden. Die kommende Mitgliederversammlung von 22. November 2014 soll dem Verkauf der BODAN und dem Kauf eines neuen Schiffes zustimmen.

Die Zahl unserer Mitglieder steigt ständig an und beträgt gegenwärtig ca. 760. Unsere vierteljährlich erscheinende interne Clubzeitschrift "Gazette" informiert regelmässig über das Clubleben und über die Törns unserer beiden Schiffe. Im Oktober fand die bereits traditionelle Herbstwanderung sowie die clubinterne Herbstregatta statt. Anfang Januar wird wieder zu einem Schiweekend im Bregenzer Wald eingeladen, das sich ebenfalls eines guten Zuspruchs erfreut. Sie sind alle herzlich eingeladen, auf unserer Homepage www.gfs-hochseesegeln.com zu schmökern oder auch an unseren Stammtischen rund um den Bodensee teilzunehmen. Die Daten finden Sie ebenfalls auf unserer Homepage.

Mit besten Seglergrüssen

Wolfgang Maurer
Präsident



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Agenda

- Rückblick Saison 2014
- Stand heute
- Planung 2015
- J70 Entwicklung
- Fazit
- Jahrespreis



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Rückblick Saison 2014

Boote Frühjahr 2014

Lindau (LSC) 2 Clubboote / 2 Privatboote

Friedrichshafen (WYC) 1 Clubboot / 1 Privatboot

Überlingen (SMCÜ) 1 Clubboot / 1 Privatboot
(BYCÜ) 1 Clubboot

Radolfzell (YCRa) 1 Clubboot / 1 Privatboot

Konstanz (KYC) 1 Clubboot

Bottighofen (SVBo) 1 Privatboot

Gesamt: 13 Boote

- Bodenseemeisterschaft 2014: 5 Battle in Lindau (12 Wettfahrten), Bregenz (6 Wettfahrten), Friedrichshafen (13 Wettfahrten), Überlingen (6 Wettfahrten), Radolfzell (2 Wettfahrten)
19 Teilnehmende Boote (10 – 16 Boote am Start)

Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Der Stand heute

- Weitere Boote dazugekommen:

Konstanz (DSMC) 1 Clubboot

Überlingen (SMCÜ) 1 Privatboot

Langenargen (YCLa) 1 Privatboot

Steinach 1 Privatboot

17 Boote

- Geplant:

Bregenz (BSC) 1 Privatboot / 1 Clubboot

auf Schweizer Seite laufen auch Planungen für Clubboote

Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Das Regatta-Konzept

- Kurzwettfahrten max: 15 Rennen am Wochenende und 10 am Tag
Dauer: 20 – 30 Minuten
- Einlaufbier und Tagessiegerpreisverteilung
- Gemeinsames Abendessen
- Der Führende in der Gesamtwertung fährt mit Logo Gennaker
- Jahreswertung

Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Programm 2015

- Bodenseemeisterschaft
 - 5 Veranstaltungen für die Klasse
 - kurze Wettfahrten, viele Rennen
- Weitere Klassenregatten bei diversen Veranstaltungen rund um den See
- Kieler Woche, Europameisterschaft am Gardasee, etc.
- Gardaseefrühjahrstraining, Winterserie Monaco
- Matchrace Veranstaltung / Bundesliga



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Die J70

Die J/70 ist ein modernes Sportboot in der 7-Meter Klasse mit einem Gewicht von mind. 795 kg. Es wird von drei oder vier Personen gesegelt, wobei in den bisherigen amerikanischen Klassenbestimmungen noch kein maximales Crewgewicht aufgenommen wurde. Das Boot ist trailerbar, hat einen Liftkiel und kann auf dem Trockenen liegen.

Das Boot ist in seinem Charakter als auch in der vorgeschriebenen Art der Bedienung (Crew Position, Ausreiten, Hängen) moderater als z.B. die Melges 24, wodurch sich der Nutzerkreis nicht ausschließlich auf den leistungsorientierten Segler beschränkt. Stand heute an die 800 verkauften Boote.

- Länge: 6,93 m
- Breite: 2,25 m
- Segelfläche: 26,3 m²
- Gewicht: 795 kg
- Länge Wasserlinie: 6,24 m
- Tiefgang: 1,50 m
- Gennaker: 45 m²
- Kiel: 285 kg

Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Fazit

- Kontakte zwischen den Vereinen intensiviert
- Die Zielgruppe der älteren Jugendlichen aufs Boot geholt
- Kooperationen bei Training, Mannschaft, etc
- auch außerhalb des Bodensees große Resonanz in der Szene
- die Bundesliga für momentan 6 Vereine vom See erreichbar gemacht
 1. Liga: Württembergischer Yacht Club, Bodensee Yacht Club Überlingen, Konstanzer Yacht Club
 2. Liga: Segel und Motorboot Verein Überlingen (Aufstiegs kandidat 1. Liga), Yacht Club Langenargen, Lindauer Segel Club im Aufstieg in die 2. Liga

Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Jahrespreis

5 Veranstaltungen zählen für das „Lake of Constance Battle“

19 Boote haben teilgenommen

39 Wettfahrten mit bis zu 16 Boote am Start

Gesamtsieger 2014: „Led Zeppelin“ vom WYC

2. Platz „Jay“ Fam. Mehlig, WYC

3. Platz „Esprit d'Équipe“ vom SMCÜ

Ergebnisse unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com



Bodensee Einheitsklasse

Alle Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

2014 war ein Jahr des Umbruchs und der Erneuerung

Bedingt durch die ORC Weltmeisterschaft in Kiel waren 2014 grössere Änderungen in der Neueinteilung der Klassengrenzen notwendig, was für den Bodensee zur Folge hatte, dass wir, basierend auf unserer Bodenseeflotte, zur kompletten Neueinteilung der Klassengrenzen kommen mussten. Eine Einteilung welche anfänglich zu grosser Aufregung und Diskussionen geführt hat, die sich aber im Laufe des Jahres zusehends bewährt hat. Dies nicht zuletzt, weil wir unsere wenigen aber sehr schnellen Racer in ORC 1 integriert haben.

Ein Jahr in dem verschiedene Personen, welche zum Teil jahrelang engagiert die Belange der RVB vertreten haben, nicht mehr für die Wiederwahl zur Verfügung standen:

Jürg Schenkel, der als stellvertretender Vorsitzender viele Stunden seiner spärlichen Freizeit für unseren Segelsport eingesetzt hat.

Bruno Frank, der es ermöglicht hat, dass wir am Bodensee eine eigene Messbriefstelle haben, aber darüber hinaus engagiertes Mitglied und auch Gesprächspartner war für alle Probleme und Fragen rundum den Segelsport und speziell im Bereich IMS/ORC.

Pascal Kuhn, der mit viel Herzblut der Technischen Kommission vorstand und auch als ORC Vermesser am Bodensee den Fortbestand dieser Vermessungsklasse am See nach Kräften unterstützt hat.

Willy Gorbach, der als Vertreter Österreichs nur kurz uns aber doch engagiert zur Verfügung stand.

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen aller Segler und vor allem im Namen des Vorstandes diesen und natürlich auch alle anderen Personen, die sich für unsere ORC Klasse so einsetzen, bedanken für ihre zum Teil jahrelange Aufopferung für unseren Segelsport.

Ein Jahr in dem wir glücklicherweise die freiwerdenden Positionen im Vorstand neu besetzen konnten mit engagierten Seglern, welche den meisten von uns durchaus bekannt sind.

Zum grossen Glück konnten wir Dr. Joachim Warnecke gewinnen und anlässlich der Jahreshauptversammlung in Langenargen wurde er einerseits zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt und übernimmt andererseits gleichzeitig den Beisitz für Österreich. Mit Jo Warnecke konnten wir einen aktiven und erfolgreichen Regattasegler gewinnen, der schon seit langem ORC am Bodensee unterstützt.

Mit Carsten Ortlieb, der als Regattasegler und Schiedsrichter am Bodensee bekannt ist und auch über Facebook aktiv die Belange des ORC unterstützt, konnten wir einen neuen Technik-Beauftragten gewinnen.

Eine besondere Freude ist es auch, dass wir mit Georg Lichtwald einen jungen und aktiven Regattasegler für die RVB gewinnen konnten. Georg Lichtwald teilt sich mit Carsten Ortlieb den Bereich Technik. Er ist in Bodman geboren und gelernter Bootsbauer. Durch seine Liebe zum Segelsport und auch seinen beruflichen Voraussetzungen konnten wir ihn als neuen ORC Vermesser für den Bodensee gewinnen. Im Laufe der Saison und auch schon vorher aspirierte Georg bei verschiedensten Wasser- und Landvermessungen und ist mittlerweile ein vom DSV anerkannter Vermesser.

Als wir xxxxx ORC am Bodensee eingeführt haben, konnten wir Bruno Frank gewinnen, der uns unsere Messbriefe Jahr für Jahr ausgestellt hat und uns immer wieder über die Raffinessen von ORC informiert hat. Als Mitglied der Technischen Kommission unterstütze er uns nicht nur als ORC Messbriefstelle, sondern auch mit seinem Wissen und seinen Erfahrungen mit ORC. Auch vertrat er unsere Belange und Anliegen direkt beim ORC-Kongress als direkter ORC-Vertreter der Schweiz. Er ermöglichte uns die Gratismessbriefe für Neueinsteiger und bot seine Hilfe bei Optimierungsversuchen an.

Nachdem seit diesem Jahr die ORC-Messbriefe von den jeweiligen Landesverbänden ausgestellt werden, trat Bruno Frank aus der RVB Vorstandschaft zurück und konzentriert sich nur noch auf die Messbriefe für die Schweizer ORC Segler. Herzlichen Dank hier an Bruno Frank.

Wie schon oben festgehalten, werden seit diesem Jahr die ORC-Messbriefe von den jeweiligen Landesverbänden ausgestellt, was auch für uns eine grosse Umstellung zur Folge hatte.

In den letzten Jahren wurden alle Eigner anfangs Jahr von der Bodenseemessbriefstelle durch Bruno Frank betreffend der Messbrieferneuerung angeschrieben.

Für die Saison 2014 wurden diese Aufgaben direkt von den jeweiligen Landesverbänden (DSV, OeSV, Swiss Sailing) wahrgenommen und die Messbriefe für 2014 national ausgestellt.

Somit werden die Eigner ab diesem Jahr direkt von den jeweiligen nationalen Seglerverbänden angeschrieben und über die Messbrieferneuerung entsprechend angefragt und informiert. Auch für die kommende Saison wird dies wieder so ablaufen.

Die Regatta Vereinigung Bodensee wird jedoch allen Seglern weiterhin bei Fragen rund um ORC und zu den Regatten zur Verfügung stehen und auf ihrer Homepage sowohl Messbriefanfrage-Formulare bereitstellen als auch die entsprechenden Bootlisten mit Handicaps für den Bodensee veröffentlichen. Wir stehen mit allen drei Landesvertretern im engen Kontakt und uns wurde auch eine aktive Zusammenarbeit zugesichert, sodass einer reibungslosen Regattasaison nichts im Wege stehen wird. Und vor allem durch unseren neuen ORC Vermesser können wir nun Vermessungen und alle Bereiche diesbezüglich schnell und reibungslos durchführen. Somit steht allen Seglern und ORC-Begeisterten bei Fragen rundum Vermessung, Segeloptimierung und weitere Themen rundum ORC die RVB weiterhin zur Verfügung.

Ein wichtiger Bestandteil der Regatta Vereinigung Bodensee ist unter anderem auch die Int. ORC Bodenseemeisterschaft. Auch in diesem Jahr standen wieder 4 UP&Down Regatten und 5 Langstrecken-Regatten auf dem Programm der Meisterschaftsserie, sowie das „RVB Final Race“ welches die grosse finale Meisterschaftsserie mit der Siegerehrung darstellt.

Die ersten beiden UP&Down Regatten, Int. Bodenseewoche und der Montfort Cup konnten bei guten Segelbedingungen durchgeführt werden. In Überlingen beim Schatzkistle und in Bregenz beim One Design Cup wurde wir in diesem Jahr vor allem vom Wind im Stich gelassen. Bei den Langstreckenregatten, Drei-Länder Cup, Graf Zeppelin, Rund Um, Ost-West, die Altnauer Tag und Nacht Regatta sowie „The Race“ waren alle Wetter- und Windbedingungen vorzufinden.

Anfangs Jahr gab es einige Aufregungen betreffend der Klasseneinteilung. Nachdem in den letzten Jahren die ORC Racer nicht mehr als Klasse zustande kam, beschloss die RVB basierend auf der Klasseneinteilung vom DSV, diese mit ein paar Schiffen aus ORC 1 gemeinsam starten zulassen und zu werten.

So wurden die Klassengrenzen wie folgt festgelegt:

ORC 1; bis 584.9 sec/mi GPH

ORC 2; 585.0 bis 629.9 sec/mi GPH

ORC 3/4; ab 630.0 sec/mi GPH

Dadurch wurde die ORC Klasse 3/4 wieder ins Leben gerufen und bekam eine neue Attraktivität.

Uns war klar, dass es Diskussionen über die neuen Klassengrenzen geben würde,

Als abschließender Höhepunkt galt dieses Jahr in der 4. Auflage das „Final Race“ mit der Siegerehrung der Int. ORC Bodenseemeisterschaft. In diesem Jahr führte das Final Race nach Bodman zum Segel Club Bodman. Die Crew um Max Meckelburg entschädigt die Segler, die meist doch eine lange Anreise nach Bodman hatten, mit einem sensationell organisierten Event. Ein ausführlicher Bericht und Bilder finden Sie auf unserer Homepage. Nebst den ORC Yachten gesellten sich in diesem Jahr noch vier traditionelle 8mR-Yachten zu uns was einen schönen Kontrast zu den ORC Yachten darstellte. Ein herzlicher Dank an dieser Stelle geht vor allem an Max Meckelburg und sein Organisationsteam und auch an den SCBo der uns so herzlich empfangen hat und uns ein wunderschönes Segelwochenende ermöglichte.

Anlässlich des Final Races gab es am Sonntagvormittag eine Infoveranstaltung, an der diverse Themen und Anliegen der Segler zu ORC und ORC am Bodensee diskutiert wurden. Es wurde zum einen über die Thematik der Klassenzusammenlegung bei zu wenigen Meldungen diskutiert und allgemeine Anliegen besprochen. Ein wichtiges Resultat dieser Veranstaltung war, dass man beschlossen hat, für die jeweiligen ORC-Klassen einen Vertreter/Kooperator zu benennen, der vor den Regatten nochmals Kontakt zu den Seglern aufnehmen sollte, um ggf. zur Teilnahme zu motivieren oder bei der Suche nach Crew-Mitgliedern unterstützen soll und auch die Anliegen der Klassen an die RVB weiterleitet. Mit diesen ersten kleinen Anregungen versuchen wir die ORC-Szene im kommenden Jahr noch mehr zu puschen und freuen uns auf die kommende Saison 2015.

Internationale ORC Bodenseemeisterschaft 2014

Kurzstrecken-Wertung:

ORC Sportboote:

1. GER 326, Bloodhound, Jo Schwarz, Melges 24, YCL
2. SUI 837, Petit frere d'Emil bleu, Urs Eiholzer/Florian Steidle, Longtze, ASC
3. GER 82, Alma Roberta, Holger Seibert, Esse 850, BYCUe

ORC 1:

1. GER 6776, HIT, Roel van Merkesteyn, X-Treme 37, YCL
2. GER 6648, Shooting Star, Dieter Kurz, J/V 37, YCL
3. GER 105, Zicke, Christian Schrode, Carbomare 35, YCL

ORC 2:

1. GER 5078, Mecki Messer, Max Meckelburg, IMX-38, SCBo
2. GER 4959, Ruthli, Christian Hamma, IMX-38, YCL
3. SUI 8, Xperience, Jürg Sury, Xp33, SVKr

ORC 3:

1. AUT 122, Boreas, Dietmar Lenz, Dehler 33, YCRhd
2. GER 888, High Noon, Andreas Jetzer, SVIM/DSMC
3. GER 1042, OPAL III, Helmut Grauer, One Off, YCL

Langstrecken-Wertung:

ORC Sportboote:

1. GER 326, Bloodhound, Jo Schwarz, Melges 24, YCL
2. SUI 837, Petit frere d'Emil, Urs Eiholzer, Longtze, ZYC
3. GER 82, Alma Roberta, Holger Seibert, Esse 850, BYCUe

ORC 1:

1. GER 22, Vivien, Stefan Süß, Dynamic 35B, ESV
2. GER 105, Zicke, Christian Schrode, Carbomare 35, YCL
3. GER 6648, Shooting Star, Dieter Kurz, J/V 37, YCL

ORC 2:

1. AUT 7, sevenB, Ulrich Bemetz, Sun Fast 3200, BSC
2. GER 4959, Ruthli, Christian Hamma, IMX-38, YCL
3. GER 5078, Mecki Messer, Max Meckelburg, IMX-38, SCBo

ORC 3:

1. GER 1042, OPAL III, Helmut Grauer, One Off, YCL
2. GER 343, VIVA, Wilhelm Gorbach, Dufour 34 perf., BSC
3. AUT 122, Boreas, Dietmar Lenz, Dehler 33, YCRhd

Wanderpokale:

Meisterpokal: Bodenseemeister (Kurzstrecke): AUT 122, Boreas, Dietmar Lenz, Dehler 33, YCRhd

ORC-Pokal: GER 5078, Mecki Messer, Max Meckelburg, IMX-38, SCBo

Langstrecken-Pokal: GER 1042, OPAL III, Helmut Grauer, One Off, YCL

ORC Sportboot-Pokal: GER 326, Bloodhound, Jo Schwarz, Melges 24, YCL

NorthSails Pokal (Kurzstrecke ORC1): GER 6776, HIT, Roel van Merkesteyn, X-Treme 37, YCL

Beilkenpokal (Kurzstrecke ORC2): GER 4959, Ruthli, Christian Hamma, IMX-38, YCL

VogelMeier-Pokal (Kurzstrecke ORC3): GER 888, High Noon, Andreas Jetzer, SVIM/DSMC

Jahresbericht 2014 der Fachgruppe Yardstick.

Nichts ist so stetig wie der Wandel.

Die Fachgruppe musste für den zurückgetretenen Vertreter der Schweizerseite vom Untersee Charles Staub einen Ersatz wählen. Auf Empfehlung konnten wir Martin Hanhart von der SV-Mammern für den YS-Ausschuss gewinnen. Er ist als erfahrener Regattasegler der ORC Sportboot-Szene bekannt. Somit waren wir für 2014 in allen Sparten wieder gut vertreten.

Als Novum für das Ressort YS bekamen wir den direkten Zugang zum Internet des BSVb und können ab 2014 selbstständig die Mutationen eingeben. Diese Aufgabe hat Roland Tröster übernommen. An dieser Stelle, vielen Dank an ihn für die tolle Zusammenarbeit, so sind wir eine recht schlagkräftige zeitnahe Truppe geworden.

Am liebsten sind uns die Anträge welche per E-Mail an uns gestellt werden. Diese können wir per E-Mail einfach in unserem Gremium weiterreichen, und in diversen, abendfüllenden Arbeitssitzungen, wo man sich selten vor Mitternacht trennte, die Neueinträge, Änderungen und Korrekturen abschließend bearbeiten.

Allerdings mussten wir jeden 3. Antrag zurückgeben, weil die Empfehlung eines sportverantwortlichen fehlte, davon sind 9 Fälle noch immer anhängig. Die Zahl der Anträge hielt sich mit 40 Neu-, und 65 Änderungsanträgen im Rahmen des letzten Jahres.

Nicht nur mit kleineren Clubs lässt die Zusammenarbeit zu wünschen übrig, da noch nicht Alle verstanden haben, dass die 2. Seite des Yardstickantrages vom Boots-, oder Sportverantwortlichen des Clubs ausgefüllt werden muss. Dieser sollte am Ehesten die Boote einschätzen können die in seinem Verein liegen. Anlässlich der beiden Regattaforen an denen wir vertreten waren, wurden wir auf Unzulänglichkeiten aufmerksam gemacht. Durch negative Erfahrungen und Hinweise von außen haben wir uns zum Ziele gesetzt, die Geschäftsordnung zu überarbeiten. Immer wieder wurden die frei fliegenden Vorsegel(Code Zero), welche vom ORC anders bewertet werden wie vom YS, angeprangert. Das haben wir in unserer Revision berücksichtigt, und uns den Kriterien des ORC angenähert.

Auch die Überarbeitung der Empfehlungen für YS Regatten und die Segelnachvermessungen haben wir vollzogen.

Nach wie vor ist die Wertung nach YS, namentlich für die vielen Feierabendregatten, Einhand- und Langstreckenregatten sehr beliebt. Voraussetzung einer Beteiligung ist nur eine Bodensee-YS Zahl, DSV- oder Yardstickzahlen von anderen Seen können nicht angewendet werden.

Angeprangert wird den Seglern nach YS des BSVb, dass sie Segel fahren, welche nach YS nicht zulässig sind. Da können im Zweifelsfall Kontrollvermessungen durchgeführt werden.

Auch das unsportliche Verhalten auf der YS- Regattabahn, kann man nur durch vermehrte Kontrolle in den Griff bekommen. Es darf nicht sein, dass durch nicht Einhalten der Wettsegelregeln rücksichtslos Personen gefährdet, und Boote beschädigt werden. Diesem Vorwurf kann nur abgeholfen werden, wenn die Szene sich selbst besser beobachtet, und regelkonform protestiert wird.

Dem YS-Ausschuss kann dieser Vorwurf nicht angelastet werden.

Vermehrte Kontrolle auf dem Wasser, aber auch kompetentere geschulte Wettfahrtsleitungen, könnten hier einiges Positive bewirken.

Als letztes, unser Aufruf an die WFL der YS-Regatten:

Bitte helft uns, gerechtere YSZ zu erarbeiten, indem ihr uns eure Beobachtungen betreffend Geschwindikeitspotential von auffälligen Booten meldet, mit dem nötigen Tipp einer passenden Einstufung.

Alle Interessierten bitten wir zur Mithilfe beim Bereinigen der zu langen YS-Liste, denn wir haben viele ältere Einträge von Booten, welche nur unter dem Namen registriert sind und wir aber den Boots Typ nicht kennen, aber auch solche, welche doppelt registriert sind und Andere die am See gar nicht mehr schwimmen.

Vielen Dank allen welche uns diesbezüglich schon in der Vergangenheit unterstützt hatten.

Obmann YS Ausschuss BSVb

Hans Wittich