

# Bodensee-Segler-Verband (BSVb)

Verband der Deutschen, Österreichischen und Schweizer Segelvereine am Bodensee  
Gegründet 1911



## Jahresbericht Präsident Klaus P. Reiser 2021

Grüß Gott und herzlich Willkommen zur Mitgliederversammlung des Bodensee Segler Verbandes im 110. Jahr seines Bestehens im schönen Stein am Rhein – Dank sei's Gott in Präsenz.

Wir waren zuletzt vor 2 Jahren in Lochau und – zeitlich etwas verschoben virtuell und digital unter Leitung meines Stellvertreters Markus Sagmeister im Mai diesen Jahres zusammen gekommen.

Umso mehr freue ich mich, Sie/euch alle hier wieder einmal vereint vor mir zu haben.

Der BSVb hatte ambitionierte Vorhaben, sei es im Bereich der Regatten oder der für so heftige Diskussionen sorgenden Hafen-Apps. Erstere wurden in Folge Corona auf ein Mindestmaß reduziert, letztere fanden wenig Zuspruch. Also alles für die Katz?

Ich denke nein. Ziel bei der Digitalisierung der Liegeplatzvergabe war zwar auch, eine solche wo nötig zu erleichtern. Hauptziel war jedoch die wichtigsten Daten unseres eingestellten Blauen Buches auf einer App unterzubringen. Für dieses hehre Ziel hätte ich für mich auch die Möglichkeit einer elektronischen Liegeplatzbuchung in Kauf genommen. Im Laufe der Beschäftigungszeit mit diesem Thema hatten sich immer mehr Anbieter gemeldet und auf den scheinbar heiß umkämpften Markt begeben. Jeder hatte seine Stärken - und leider auch Schwächen. Die angestrebte Kooperation, bei welcher wir uns vorstellten, Benefits für unsere Mitgliedsvereine zu erhalten, zog sich hin und verselbständigte sich letztlich in einem Maß, dass wir im Vorstand zu der Auffassung gelangten, dass es eines Regulativs über den BSVb derzeit nicht mehr bedurfte. Damit musste ich zwar auch zunächst meine Ambitionen in Hinblick auf die Daten – App des Blauen Buches zurückstellen, aber warten wir mal ab. Der Markt sondiert sich gerade. Ultramarin hat in diesem Jahr mit der App eines Anbieters vorgelegt und nach Aussage Sonja Meichles schon derart gute Erfahrungen gesammelt, dass man wohl auch dabeizubleiben gedenkt. Aber unsere Häfen sind unterschiedlich. Kommunale Einrichtungen oder Vereinshäfen, gewerbliche Betriebe – jeder hat seine Eigenheiten und Gestaltungsmöglichkeiten, Vorlieben und Abneigungen. Mal sehen was die Zeit bringt.

Kommunale Einrichtungen – mit diesen hatten wir es etwas schwerer als erwartet. Der Geldbedarf der Kommunen scheint grenzenlos und es hat manchmal den Eindruck, als ob sie ihre Häfen als Druckanstalt für Geld entdeckt hätten.

Ein kleines Beispiel. Die Kurtaxe. Sipplingen war eine der ersten Gemeinden, die für nicht ortsansässige Liegeplatzinhaber eine Jahrespauschale erhoben. Uhldingen –

Mühlhofen zog nach und erweiterte dies um die Tagesgäste, also jene Fahrtensegler, welche 1 – 2 Nächte einen Hafen besuchen. Eine hiergegen gerichtete Klage des BSVb musste leider aus formalen Gründen aufgegeben werden. Dann fühlte sich Kressbronn stark und sah vor lauter Einnahmeglück feurige Brezeln. Hier taten sich die Hafentreiber Meichle & Mohr, also Ultramarin, der MYCO und der Angelsportverein Kressbronn, letztere als Stegmieter zusammen und erhoben eine zunächst vollumfänglich erfolgreiche Normenkontrollklage, in welcher der VGH in Mannheim im Kern bestätigte:

Der Bodensee ist internationales Gewässer, auf dem die Kondominiumsregel gilt. Die Wasserfläche in den zumindest größeren Häfen ist jeweils Teil des Bodensees. Die Gemeindegrenze endet an der mittleren Wasserlinie.

Ergo ist die Wasserfläche davor außerhalb des Gemeindegebietes und damit der Zuständigkeit der angrenzenden Gemeinde für deren Abgabenschöpfung.

Die Satzung sah ferner keine Anrechnung von Doppelzahlungen vor. Wenn ein Segler zugleich einen Wohnwagen auf dem Campingplatz der Gemeinde hatte, zahlte er nach der Satzung doppelt. Ebenso, wenn er in Hotel oder in einer Ferienwohnung nächtigte.

Dann aber erlaubte sich der Senat einen Schnitzer und sinnierte darüber, dass er sich durchaus vorstellen könne, dass Hafentreiber auch der pauschalen Jahreskurtaxe unterfielen, sei es, dass ihr Boot eine Übernachtungsmöglichkeit bot oder auch nicht, sei es, dass es im Wasser lag oder an Land. Um dies zu erreichen, musste der Senat das Institut eines sog. „qualifizierten Tagestouristen“ konstruieren. Das ist ein solcher, der an einer ausreichenden Zahl von Tagen Kressbronn besucht und sei es auch nur um über dem Gemeindegebrauch gewidmete Straßen sein Boot zu erreichen und dadurch die Möglichkeit erhält, die Kurangebote der Gemeinde zu nutzen, für die er dann zur Kasse gebeten wird.

Die Folge war, dass die Gemeinde Kressbronn und deren Bürgermeister frohlockte und sich sofort daran machte, die Satzung zu ändern, einmal indem rückwirkend auf eine solche Jahrespauschale umgestellt wurde, zum anderen, in dem für alle Bootseigner ab 01.01.22 eine aufgrund der zwischenzeitlichen Einführung der Echt Bodensee Card in der Gemeinde die bisherige Jahrespauschale von 20,00 EUR aufgrund der damit neuen Kalkulation auf nunmehr 198,00 EUR anstieg. Einige Segler, die diese Parallelentwicklung nicht nachvollziehen konnten, wehklagten darob und schalten uns ob eines vermeintlichen Pyrrhussieges. Dass EBC bereits seit 3 Jahren in der Gemeinde diskutiert wurde und so oder so zum 01.01.22 gekommen wäre, verschwiegen sie.

Und dass selbstverständlich auch diese beiden Satzungen, also die rückwirkende als auch die ab 01.01.22 geltende der gerichtlichen Prüfung zugeführt werden, ist eingeleitet. Wir sind mal gespannt, ob es gelingt, den Senat von seiner Vormeinung abzubringen. Ich bin zuversichtlich, hat doch der EuGH in anderer Sache (C 725/18) jüngst entschieden, dass ein Bootsliegeplatz in erster Linie dem sicheren Festmachen der Boote dient. Da nach unserem Rechtsverständnis dieser Liegeplatz außerhalb der Gemeinde liegt wäre das so als würde Kressbronn jemand zur Kurtaxe heranziehen, der in einer Nachbargemeinde eine Garage unterhält. Ein absurder Gedanke.

Nur mal als Orientierungsgröße. 1500 Liegeplätze a 198,00 EUR ergeben pro Jahr

297.000,00 EUR.

Nicht minder absurd ist ein weiterer Fall, bzw. eine Mehrzahl von Fällen. Die Finanzverwaltung hat bei einer Prüfung festgestellt, dass die Häfen in kommunaler Hand zu Unrecht die Umsatzsteuer auf die Liegeplatzmieten erhoben. Folglich wurden die Bescheide geändert und - immerhin schon 2018/19 - diese Umsatzsteuer an die Kommunen erstattet. Für Überlingen machte dies zB knapp eine Million, welche an die Hafenerlieger dann auch ausgekehrt wurden. Meersburg dagegen gefällt sich darin, diese Summe einzubehalten und sie den Berechtigten bislang zu verweigern. Da wird unbeholfen über „Investitionsbedarf“ dann eine „Teilverrechnung mit evtl. künftigen Umsatzsteuererhebungen“ oder ähnliches sinniert. Fakt ist, dass jeder einzelne Hafenerlieger einen individuellen Mietvertrag mit der Stadt und daher Anspruch hat, dass nach diesem Vertrag auch verfahren wird. Dort ist die Ust separat ausgewiesen. Somit ist sie, wenn sie nicht anfällt, aber bezahlt wurde, auch unmissverständlich zu erstatten.

Wie „fair“ der Umgang mancher Gemeinde mit ihren Vereinen oder auch Einzelseglern ist, zeigt der Umstand, dass man mit einer Diskussion bis kurz vor Eintritt der Verjährung zuwartet. Es bleibt nur an die Seglergemeinschaft zu appellieren. Wartet nicht zu lange, ehe ihr eure Rechte gegenüber den Kommunen geltend macht.

Der BSVb wirkt jedenfalls als Initiator und Berater nicht nur im Hintergrund mit, sondern schaut als Ihr Interessenvertreter, wie er Ihnen und ihren Vereinen in solch brenzligen Situationen helfen kann. Dafür ist es allerdings auch erforderlich, dass wir von solchen Fällen erfahren. Eine internationale Interessenvertretung am Bodensee mit über 100 Vereinen und deren weit über 20.000 aktiven Mitgliedern ist jedenfalls kein schlechtes Argument, wenn man gehört werden will.

So auch bei den öffentlichen Anhörungen wie sie derzeit am Untersee zur Unterschutzstellung des Markelfinger Winkels oder auch am Überlinger See für die Erweiterung der Wasserentnahme der BSW unter dem Projektnamen „Zukunftsquelle“ laufen. In beiden Fällen stehen Fahrverbote zur Debatte mit mehr oder weniger umfangreichen Auswirkungen für uns Segler. Insbesondere beim Projekt der BSW gilt es in Hab Acht Stellung zu gehen, mussten wir doch schon bei der Einführung der Sperrfläche an der Süßenmühle erfahren, dass der Wasserbedarf von 4 Millionen Schwaben gerichtlich höher bewertet wird als das Freizeitvergnügen einiger Segler. Spass beiseite. Natürlich unterliegt der See dem Gemeingebrauch. Ziel muss es daher sein, die Eingriffe so gering als möglich zu halten und, wenn nötig und ungeachtet der erlittenen Blessuren im ersten Verfahren, zumindest zu prüfen, ob und welche Möglichkeiten wir haben, auch gerichtlich Einfluss auf die Entwicklung zu nehmen.

Gehört, wenn auch fast vergessen wurden wir mit den anderen Wassersporttreibenden bei der anstehenden Novellierung der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung. Insoweit haben wir unter Federführung von Edgar Raff für die IWGB unsere Korrekturen angebracht, sei es im Bereich zeitgemäßer Definitionen, den Beleuchtungsregeln und die Einordnung neuer Fahrzeugtypen wie zB der SUP's. Insgesamt werden wir alle die BSO auch danach als solche wiedererkennen.

Abschließend - und da ich heute statutengemäß am Ende meiner dreijährigen Präsidenschaft im Verband bin, ein ganz besonderer Dank an meine Präsidiums - und Vorstandskollegen, die auch in den letzten 3 Jahren engagiert mitfochten und durch

ihren wertvollen Einsatz halfen, das Ganze am Laufen zu halten. Einen ganz besonderen Dank richte ich an Markus Sagmeister und in absentia unseren Geschäftsführer Jürgen Graf, ersterem für seine profunde und in der heißen Phase der App-Diskussion auch anstrengende Vertretung in meiner Ausfallzeit, letzterem für seine gewissenhafte und loyale Hintergrundarbeit, an Roland Gahlinger für seine verlässliche Kassenführung und auch die Organisation des heutigen Termins und all die anderen Helfer und ehrenamtlich Tätigen, die uns unterstützten.

Dank in diesem Zusammenhang auch an die IBN, welche neben unserer homepage durch ihre sachorientierte Informationspolitik ein attraktives Forum für unsere Interessen ist.

Vielen Dank!

Klaus P. Reiser  
Präsident



**Internationale  
Wassersport-  
gemeinschaft  
Bodensee e.V.**

**Die Träger:**

**ADAC**  
Sportschiffahrt

**AST**  
Arbeitskreis Sicheres Tauchen  
Bodensee e.V.

**BKR**  
Bodensee-Kanu-Ring e.V.

**BSVb**  
Bodensee-Segler-Verband e.V.

**BTSV**  
Bad. Tauchsportverband e.V.

**BVWW**  
Bundesverband  
Wassersportwirtschaft e.V.

**BMVY**  
Bayerischer Motoryacht-  
verband e.V.

**DBSV**  
Deutscher Boots- und  
Schiffbauer-Verband e.V.

**DLRG**  
Deutsche Lebens-Rettungs-  
Gesellschaft LV Württemberg e.V.

**DMYV**  
Deutscher  
Motoryachtverband e.V.

**DSV**  
Deutscher  
Seglerverband e.V.

**FSD**  
Freiwilliger Seenot-Dienst e.V.

**FSM**  
Fédération Motonautique Suisse

**IABS**  
Internat. Arbeitsgemeinschaft  
Bodensee-Sportfischer

**IBF**  
Internationaler Bodensee-  
Fischereiverband

**IBK**  
Internationale  
Bodenseekonferenz

**IBMV**  
Internationaler Bodensee-  
Motorbootverband

**IG GaS**  
Interessengemeinschaft  
Gewerbe am See

**isf**  
Verein der Freunde des Institutes  
für Seenforschung und des  
Bodensees e.V.

**LSVb B-W**  
Landes-Segler-Verband  
Baden-Württemberg e.V.

**LVM BW**  
Landesverband Motorbootsport  
Baden-Württemberg e.V.

**MSVÖ**  
Motorboot-Sportverband  
für Österreich

**ÖSV**  
Österreichischer Segel-Verband

**SBV**  
Schweizerischer  
Bootbauer-Verband

**SWISS SAILING**  
Schweizerischer Segelverband

**VBBB**  
Verband Bad. Berufsfischer  
am Bodensee e.V.

**VBBW**  
Verband der Bodenseewerften  
in Baden-Württemberg e.V.

**VIT**  
Verband Internationaler  
Tauchsulen

**VSSS**  
Verband Schweizerischer Segel-  
Schulen

**WLT**  
Württ. Landesverband für  
Tauchsport e.V.

**YCFL**  
Yacht-Club Fürstentum  
Liechtenstein

**IWGB** . Neue Messe 1 . D-88046 Friedrichshafen

Information zum Bodenseeseglertag 2021  
In Stein am Rhein

Friedrichshafen, im Oktober 2021

## **WAS GIBT ES VON DER IWGB ZU BERICHTEN**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Wassersportkolleginnen und Kollegen,  
die IWGB kann trotz Corona auf ein arbeitsreiches Jahr 2021 zurückblicken.  
Hier eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Themen.

1. Blauer Anker
2. Umweltthemen - Aquakulturen - Sperrung Markelfinger Winkel
3. Zukunftsquelle der Bodenseewasserversorgung
3. Umwelttag am 25. 09. im Rahmen der Interboot
4. Interbootauftritt der Bodenseeverbände
6. Merkblätter

## **Zu den Themen**

**1.** 22 Blaue Anker wehen derzeit an Hafen und Steganlagen in den Bodenseeanliegerstaaten.

Die Neue Hafenanlage Stedi Ermatingen hat sich 2021 für den Blauen Anker entschieden, die Abstimmungen mit der Hafenkommision haben schon stattgefunden. 2022 wird voraussichtlich das Erstaudit durchgeführt.

Mit weiteren Bewerbern ist das Blaue Anker Team im Gespräch.

2020 und 2021 konnten wegen des Lockdowns und Reisebeschränkungen in die Bodenseeuferstaaten, kein Vorortaudits stattfinden. Vielen Dank an das Blaue Ankerteam, stellvertretend Erich Beuter, der die Unterlagen sachlich und fachlich prüfte, um die Anlagen auch 2020 und 2021 mit dem Blauen Anker auszuzeichnen.

**2.** Die Aquakulturen sind vom Tisch, dies hat am 14. 10. auch die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg Thekla Walker in Ihrem virtuellen Grußwort anlässlich des Festaktes zum 101-jährigen Bestehen des „Institut für Seenforschung“ positiv bekräftigt.

Die Wassersportler am Bodensee waren am AUS der Aquakulturen auch nicht unbeteiligt.

In die, durch den NABU beantragte, Sperrung des Markelfinger Winkels kommt langsam Bewegung.

Am 06. Oktober stellte das RP Freiburg den beteiligten Vereinen und Verbänden eine Zusammenstellung der möglichen Maßnahmen zur Diskussion vor.  
Berufsfischer, Angler und die Sportschiffahrt und Hafenbetreiber als 3. Gruppe.

Intensiv, aber in guter Atmosphäre konnten Kompromissvorschläge in den geplanten Sperrzonen II und III und veränderte Sperrzeiten für die Sportschiffahrt sachlich eingebracht werden.

Bevor das Verfahren letztendlich eröffnet wird, wird eine weitere Gesprächsrunde mit den beteiligten Organisationen stattfinden.

**3.** Zur Versorgungssicherheit der Wasserversorgung in Baden-Württemberg ist ein weiteres Wasserwerk zwischen Sipplingen und Ludwigshafen als Redundanz zu den bestehenden Anlagen in der Grundlagenforschung und Planung. Eine Steigerung der Entnahmemenge ist nicht geplant. Die Wassersportverbände und betroffenen Vereine am westlichen Überlinger See wurden vor einem Jahr erstmalig über die geplanten Maßnahmen durch den ZV BWV informiert. Am 22. Oktober fand eine weitere Informationsveranstaltung für die Verbände und Vereine statt. Hierbei soll über den Planungsstand und Fortgang der Maßnahmen für die Wassersportler im Speziellen und die Bevölkerung in einem Informationsmarkt breit zu informieren. Die Verbände werden die Lage intensiv beobachten und sich gegen weitreichende Sperrungen auf intensivste Weise einsetzen.

**4.** Am 25. September fand der IWGB Umwelttag 2021 als Präsenzveranstaltung wieder im Rahmen der Interboot statt. Im Jahr 2020 mussten wir schweren Herzens die Veranstaltung, Covid-19 bedingt, virtuell anbieten. Im September 2021 kamen 44 interessierte Teilnehmer zum Umwelttag in die Messehalle 2 der Interboot.

Der IWGB war es gelungen, den Experten für Unterwasseranstriche und Bewuchs an Booten, Dr. Burkard Watermann vom Institut Limnomar in Hamburg als Hauptreferenten zum Thema Antifouling und das aktuelle Thema der Neobiota, im speziellen die Quakamuschel gewinnen. Ohne erkennbare Feinde in der Fresskette setzt die Quakamuschel ihre Siedelei und Fortpflanzung bis in große Tiefen und bei Wassertemperaturen bis zu +4° C ungehindert fort. Sicherlich eines der großen Probleme für den Bodensee aber natürlich auch für die Wassergewinnung und Fischerei.

Edgar Raff und Prof. Frank Allmendinger haben im zweiten Teil über Erkenntnisse alternativer Antriebe, deren Machbarkeit und notwendige Infrastruktur gesprochen.

Der 1. Auditor Axel Egger informierte die Teilnehmer und Anlagenbetreiber nach einer Pause über Neuerungen und Ziele beim Blauen Anker.

In der momentanen Situation ist der Blaue Anker wichtiger den je für den Wassersport, das Nautische Gewerbe und die Anlagenbetreiber als Signal für umweltgerechtes Verhalten im Wassersport.

**5.** Auf der Interboot 2021 präsentierten sich, wie schon 2020, die Bodenseewassersportverbände BSVb und IBMV gemeinsam mit der IWGB an einem Gemeinschaftsstand in Halle A4. Erstmals präsentierte sich in diesem Jahr die F.I.D.S. als Stiftung für Inklusion im Wassersport mit am gemeinschaftlichen Messestand.

Ein herzliches Dankeschön an alle die den Standdienst, Auf- und Abbau geleistet haben.

**6.** Unsere Merkblätter müssen ständig aktualisiert werden. Durch ständige Änderungen der Vorschriften zum Unterwasserschutz, Antriebsarten und Treibstoffen ist eine komplette Umstellung notwendig. Außerdem ist es notwendig die Aussagen auf Rechtssicherheit zu prüfen, und zu aktualisieren.

Bei Fragen kommen Sie gerne auf uns zu.

Edgar Raff

Vorsitzender IWGB und Beisitzer für Umwelt im BSVb

Singen, 17. Oktober 2021

## **Bericht der Regattavereinigung 2021**

### **Sehr geehrte Damen und Herren,**

leider kann ich heuer terminbedingt am Bodensee-Seglertag nicht persönlich teilnehmen.

### **Hier der Bericht der Regattavereinigung Bodensee (RVB) aus dem Jahr 2021:**

Die erste Saisonhälfte 2021 war pandemiebedingt von viel Unsicherheit geprägt. Die erste ORC-Regatta fand dann statt Ende April am 17./18. Juli in Überlingen statt. Zumindest konnte ab Juli dann das gesamte ausstehende Regattaprogramm gesegelt werden (2 up&down Regatten + RVB Final Race und 5 Mittel- und Langstreckenregatten + RVB Final Race).

Trotz der Rumpfsaison meldeten auch 30 Boote zum RVB Final Race am 2. Oktober 2021 in Konstanz. Wir durften heuer zum wiederholten Male beim DSMC zu Gast sein. Unter Einhaltung der 3G-Regeln konnte im Konstanzer Konzil auch ein feierlicher Saisonabschluss gefeiert werden.

Der Meisterpokal in der Kurzstrecke über alle Klassen ging erstmals an ein ORC Sportboot: Jo Schwarz vom Yachtclub Langenargen sicherte sich mit seiner Melges 24 „bloodhound“ den Titel. Der Meisterpokal für die Mittel- und Langstrecke über alle Klassen wurde in der heuer sehr kompetitiven ORC 2 Klasse vergeben und ging an Wilhelm Gorbach vom Bregenzer Segelclub mit seiner J99 „enjoy“.

Erstmals wurde 2021 die „internationale Zweihand-Bodenseemeisterschaft für ORC“ ausgeschrieben. Seit Kurzem können Skipper von ORC-Booten auch einen „Doublehanded Messbrief“ beantragen. Dabei fließen die Zweihandeigenschaften des Bootes in das Handicap ein: Neben der vom Yachtclub Bregenz ausgetragenen „Zweihand Rundum“ zählten die „West-Ost“, die „Blue Planet Flug Trophy“ und eine Mittelstrecke beim RVB Final Race zur Zweihand Bodenseemeisterschaft. Die Zweihandmeisterschaft erfreute sich – dem internationalen Trend nach shorthanded Regatten folgend – gleich im ersten Jahr große Beliebtheit. Den erstmaligen Titel holte sich Franco Barletta vom Yachtclub Arbon mit seiner Solaris 36 OD „Misia“.

Anfang 2021 hat die RVB eine kalibrierte Waage angeschafft. Alle ORC-Segler haben ab heuer die Möglichkeit ihr Boot gemäß den ORC-Bestimmungen im Beisein eines RVB Vorstandsmitglieds zu wiegen. Dieser Wert wird dann in den Messbrief eingetragen. Bei Interesse bitte um Kontaktaufnahme unter [info@regatta-vereinigung.com](mailto:info@regatta-vereinigung.com).

Im Februar 2021 wurde ein Webinar für die Wettfahrtkomitees angeboten, das sehr rege besucht wurde. An dieser Stelle ein Lob und ein Riesendank an alle ORC-Regatten austragenden Vereine: Die ORC Regatten am Bodensee werden auch seitens der Wettfahrtkomitees mittlerweile auf sehr hohem Niveau ausgetragen, Fehler in der Auswertung/ Kurslegung etc. kamen de facto nicht mehr vor.

## Regattaver einigung Bodensee

Neu im Jahr 2021 war auch eine Kooperation mit Julius Osner Fotografie aus Lindau, der spektakuläre Bilder und Videos von verschiedenen ORC-Regatten lieferte (z.B. <https://www.youtube.com/watch?v=HyNAumO1vGE> ).

Die geplante Gratis-Segelvermessung wurde pandemiebedingt auf 2022 verschoben. Die RVB bedankt sich beim BSVB für die Unterstützung dazu. Es ist uns bereits 2020 gelungen, durch die Gratis-Segelvermessung weitere Boote in die ORC-Szene zu bringen.

Zusammenfassend sind wir trotz der Unsicherheiten zu Saisonbeginn mit der Saison und der Entwicklung in der ORC Szene sehr zufrieden.

Dietmar Lenz, 1. Vorsitzender Regattaver einigung Bodensee



## Jahresbericht 2021 der Fachgruppe Yardstick des BSVb

Die Coronapandemie hat auch im Jahr 2021 in der Yardstickszene deutlich Spuren hinterlassen. Die Fachgruppe Yardstick im Bodenseeseglerverband hatte im Jahr 2021 nur 35 Fälle zu bearbeiten. Davon waren 13 Neueinträge und 22 diverse Änderungen. Von den Seglern eingebrachte Korrekturhinweise wurden vom Ausschuss geprüft, bearbeitet und anschließend im Internet zeitnah publik gemacht. Direkt an den Vorsitzenden herangebrachte private Einzelanfragen wurden soweit möglich beantwortet, meist aber auf die Entscheidung des Gremiums verwiesen. Dabei auftretende persönliche Anfeindungen gegenüber den Fachgruppenmitgliedern waren nicht zielführend und verstärken nur den Rückzug auf die formelle Verfahrensschiene!

Die bereits bewährte Besetzung der Fachgruppe Yardstick im BSVb, bestehend aus Josef Bitsche(BSC), Michael Blum (JSR), Markus Finckh (WYC), Martin Hanhardt (SVM), Max Juchli (YCA), Dietmar Salzmann (YCRhD), und Roland Tröster(LSC) vertritt nach wie vor die Anrainer am Bodensee in puncto Segeln nach dem Handycapsystem Yardstick.

Rückmeldungen aus einzelnen Vereinen und gute Kontakte zu zahlreichen Seglern unterstützten uns zur Findung möglichst gerechter Yardstickzahlen, wofür wir sehr dankbar sind.

Der Trend zu noch effizienteren und größeren Segeln verleitet manche Segler ihre Segelgarderobe zu verändern, meist durch Code 0, ohne allerdings ihr Rating zu beachten! Bei anderen Eignern erwacht der Wunsch, ähnlich dem ORC-System, eine zweite Yardstickzahl zu erhalten, je nach zu erwartenden Winden oder Kursen. Doch wer wollte das, bei ohnehin schon 1988 Bootsvarianten, noch überschauen, das ist einfach nicht möglich? Werden sie bei einer Vermessungskontrolle auf Grund eines Vermessungsprotestes mit größeren, als den in ihrer Yardstickzahl hinterlegten Werten angetroffen, ohne, dass sie diese Änderungen vorher angemeldet hatten, riskieren sie eine Disqualifikation in dieser Regatta. Allein 3 Fälle wurden in letzter Zeit publik. Eine entsprechend würdige Resonanz in der Öffentlichkeit bleibt dazu meist nicht aus!

In diesem Zusammenhang möchte ich nochmals eindringlich auf die Selbstverpflichtung zur Meldung von vergrößerten Segelflächen und Modifizierungen am Boot hinweisen. Auch der Antrag auf Zuteilung einer Yardstickzahl wegen Neueinstufung oder Änderung bleibt nach wie vor Aufgabe der Bootseigentümer! Dieser Aufruf ergeht auch an die Klassenvereinigungen bei möglichen Veränderungen. Es kann und darf nicht Aufgabe der Fachgruppe sein!

Die entsprechenden Anträge hierzu sind für jedermann einfach auf der Homepage des BSVb unter der Rubrik „Yardstick“ abrufbar. Der Weg über den verantwortlichen Vereins-, Sport –oder Regattawartes muss hierbei die Regel bleiben. Der Vertreter vor Ort hat meist den direkten Draht zum Antragssteller, und meist die bessere Kenntnis über dessen Boot.

Den Versuch die Traditionsklassen neu zu bewerten haben wir gestartet, aber dies wird noch ein längerer Prozess sein! Verständlicherweise sind auch die Klassen nicht gerne bereit ihre vielleicht komfortablen Ratings aufzugeben! Zusätzlich wird uns der Umgang mit Code Zero und sonstigen Segelvergrößerungen noch anhaltend beschäftigen.

Wiederum bedanke ich mich sehr herzlich bei meinen fleißigen Mitstreitern der Fachgruppe, welche unentwegt mithelfen, die einlaufenden Anfragen und Anträge kurzfristig zu bearbeiten. Wir alle haben gerechte Yardstickzahlen für alle Segler als oberstes Ziel. Dafür stehen wir gemeinsam ein.

Roland Tröster  
(Fachgruppenobmann Yardstick im BSVb)

## Jahresbericht Fachabteilung für Hochseesegeln im BSVB 2020 / 2021

### Gfs – Gemeinschaft für Seefahrt

Die beiden Jahre waren geprägt durch die Einschränkungen der Coronapandemie. Unser geplantes Törnprogramm 2020 mit einem Törn von den Kapverden in die Karibik und den Golf von Mexiko konnte nicht durchgeführt werden. Statt dessen gab es ein improvisiertes und immer wieder angepasstes Programm von den Kanarischen Inseln über Madeira und die Azoren nach Lissabon. Von dort wurde die Bodan, eine Xc45, in einem gut dreiwöchigen Törn überwiegend segelnd über die Biskaya, Frankreich, den englischen Kanal und die Nordsee nach Rendsburg ins Winterlager überführt. Unsere Crew hat diese anspruchsvolle Fahrt hervorragend gemeistert.

Die geplante Route unserer Brigantia, eine Hallberg Rassy 48, in der Ostsee sollte bis nach Lulea im Norden des botnischen Meerbusens führen. Auch diese Route musste massiv gekürzt werden, so dass es zu kürzeren Törns in der deutschen und dänischen Ostsee kam.

In diesem Jahr ist die Bodan mit mehrwöchiger Verzögerung gestartet und befindet sich jetzt auf dem Weg über Nordsee, englischem Kanal und Biskaya auf dem Weg zu den Kanaren. Hier wird sie über den Winter fahren und im nächsten Jahr ins östliche Mittelmeer bis Zypern aufbrechen.

Die Brigantia hat ein Ostseeprogramm hinter sich und wird im nächsten Jahr den Kurs Richtung Kapverdische Inseln richten.

Im Bereich der Ausbildung haben wir Neuland betreten und unseren Mitgliedern eine SSS Ausbildung angeboten. Die Schulung erfolgte online und wurde von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen. Für das nächste Jahr ist dann der Praxisteil mit anschließender Prüfung vorgesehen. Die praktische Ausbildung erfolgt auf einem gecharterten Schiff in der Ostsee.

Gerne stehen wir den Mitgliedsvereinen des BSVB zu Vorträgen über Törns oder sonstigen Themen des Hochseesegelns zur Verfügung.

Klaus Möller

Schatzmeister GfS-Gemeinschaft für Seefahrt