

Bodensee-Segler-Verband (BSVb)

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

Bodensee-Seglertag 2012

Bericht des Präsidenten

Liebe Seglerinnen und Segler,

Das Jahr 101 unserer Gemeinschaft geht zu Ende.
In diesem Jahr gab es wieder Geburtstage zu feiern:

Der Yachtclub Radolfzell blickte auf 100 Jahre Vereinsgeschichte zurück.

Der Yachtclub Wallhausen feierte seinen 50 Geburtstag.

Die Kressbronner Segler veranstalten am 24 November ihr 50 Vereinsjubiläum.

Allen konnte ich bzw. werden wir die Glückwünsche aller Segler vom Bodensee überbringen.

Auch in diesem Jahr hat sich der Vorstand zu 4 Sitzungen in Romanshorn, Konstanz, Sipplingen und Langenargen zur Bearbeitung der an uns gestellten Fragen getroffen.

Wie immer gab es vor der Sitzung eine Informationsstunde für die umliegenden Vereine.

Bei unserm letzten Treffen in Langenargen war diese sehr gut besucht und es gab zu allen Punkten eine konstruktive Diskussion über die anstehenden Entscheidungen z.B. neue Sportbootklasse.
In vielen Bereichen konnten gemachte Erfahrungen der Clubvorstände ausgetauscht werden.

Ich möchte die nachstehenden Punkte inhaltlich zusammenfassen, denn sie haben sich über mehrere Sitzungen fortgesetzt.

1. Ein Thema war das Sperrgebiet der Bodensee-Wasserversorgung.
Dazu wurden wir zwar angehört, aber die Anordnung mussten wir über die Presse erfahren. Über dieses Vorgehen der Behörden kann man sich ärgern. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass eine Klage nur Unverständnis gegenüber den Seglern erbringen wird.
Bei unserer Infostunde in Sipplingen berichteten die anliegenden Vereine, dass sie mit der Regelung gut zurechtkommen.
2. Weiter wurden wir zu der Novellierung der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung gehört.
Fragen waren die Themen die Funkfrequenz, Rettungsmittel und Abgasrichtwerte und deren mehr.
Wann eine Einführung der geänderten Bodensee-Schiffahrts-Ordnung erfolgen soll, und welche Veränderungen sie haben wird, ist nicht bekannt.
3. Die Frage wie geht es mit der Katamaran-Verbindung FN-KN weiter, beschäftigte uns das ganze Jahr. Wie den meisten von Ihnen bekannt, führte die Reederei Probebetriebe im Winter und Sommer durch. Danach folgte der Antrag auf die weitere Wasserrechtliche Erlaubnis. Die Beteiligung nach §63 des Natur-Schutzgesetzes wurde uns am 22.08.2012 zugestellt. Unsere Stellungnahme musste bis zum 30.09 eingereicht werden. Die wesentlichen Inhalte des neuen Antrags gegenüber der Genehmigung vom 25.10.2000 sind:
 - Höhere Geschwindigkeiten beim Anfahren der Häfen in FN u. KN bei Führen des „Grünen Balls“.
 - Wegfallen von Sicherheitskomponenten wie: 2. Schiffsführer, 2. Radaranlage (Nahbereich-Fernbereich) Wärmebildkamera, Richtmikrofon, Fahrtenschreiber.
 - Im Schnelfahrtbereich ohne den Grünen Ball soll die Geschwindigkeit von 40 auf 35 km/h gesenkt werden.

Alle diese Änderungen sollen Kosten einsparen.

Die Reederei begründet dies damit, dass ja keine Unfälle vorgekommen sind. Dies kann man auch anders sehen, gerade durch diese Einrichtungen konnte die Sicherheit erhöht werden. Wenn man dann, wie am Montag beim Erörterungstermin im Landratsamt von einem Fischer aus Friedrichshafen erfährt, dass der Katamaran bei unsichtigem Wetter mit nur 5m Abstand in voller Fahrt vorbeifuhr, wird dies bestätigt. Wir sind der Meinung, dass es bei den Sicherheits-einrichtungen der Genehmigung vom 25.10.2000 bleiben muss. Sie wurden von vielen Fachleuten erarbeitet. Denn nur diese und die umsichtige Fahrt der Kapitäne sind die Grundlage für ein

weiteres gutes Miteinander aller Seenutzer. Alle diese Punkte wurden beim Erörterungstermin am 06.11 im Landratsamt KN umfassend erörtert. Nur in wenigen Punkten wie zum Beispiel 2. Schiffsführer war eine Annäherung erkennbar. Welche Entscheidungen das Landratsamt treffen wird bleibt offen. Für uns steht die Sicherheit für alle an erster Stelle.

Bedanken möchte ich mich bei Herrn Dr. Studer für seine Mitarbeit als Kenner dieses besonderen Sachgebiets.

4. Zur Belebung des Segelns nach Yardstick und die Ermittlung eines Bodenseemeisters haben sich Herr Dr. Lochbrunner, Herr Teufel und Herr Gonzenbach getroffen und eine einheitliche Regelung geschaffen.
5. Von den Seglern vom Untersee wurde bei unserer Sitzung in Konstanz über die Belastung durch das Wavebording geklagt. Herr Dr. Studer nahm mit allen Kontakt auf, alle Segler und Anlieger-Gemeinden werden sich, so ist es abgesprochen, im Herbst um eine Lösung bemühen. Über alle diese Punkte können Sie in den Berichten der Vorstandsmitglieder die Details nachlesen.
6. Eine Gruppe von jungen Seglern bemüht sich um eine neue Sportbootklasse am Bodensee. Zu diesem Punkt haben wir uns mehrmals getroffen. Wir werden nachher unter Punkt 14 mehr darüber hören. Ziel ist das Regattasegeln in einer Einheitsklasse.
7. Auch in diesem Jahr waren wir auf der Interboot vertreten. Alle die unsern Stand besucht haben, konnten sich über die Arbeit des BSVB informieren. Alle denen, die mitgeholfen haben, herzlichen Dank.
8. Eine Frage an alle Vereine, wie geht weiter mit der Anzahl der Regatten und den Teilnehmern. Hier bitte ich in der Diskussion um Ihre Vorschläge. Bei meiner Wahl 2009 habe ich die Vereine gebeten, dass Segeln in den olympischen und Einheitsklassen zu fördern. Ich meine ohne diese gezielte Förderung kommt das sportliche Segeln nicht voran.

Zum Schluss meiner Mitarbeit im Bodensee-Segler-Verband, möchte ich mich bei allen bedanken, die mir Ihr Vertrauen entgegen gebracht haben und mich bei der Führung unseres Verbandes unterstützt haben.

Vielen herzlichen Dank

Alois Kern

Berichte der Vorstandsmitglieder und der Fachabteilungen

Regattawesen BSVb - Tätigkeitsbericht 2012

Christoph Teufel

Im Jahr 2012 fanden verschiedene Arbeitstreffen zum Thema Regatten am Bodensee statt. Themen waren insbesondere:

1. Regattasituation am Bodensee/ORC - Yardstick
2. Bodensee-Yardstick-Meisterschaft
3. Sportboot-Klasse für den Bodensee

Zu 1.:

Der BSVb sieht keine Konkurrenzsituation von Yardstick zu IMS/ORC. ORC bietet dank eines Messbriefs und einer stetig weiterentwickelten Formel eine transparente und gerechte Beurteilung der seglerischen Leistung. Die speziell geschaffene Bodensee-Yardstick-Zahl BYZ geht von 2 Bft Durchschnitts-Windstärke aus und ist somit gut reviertauglich. Das Yardstick-System ist nicht gut Langstrecken tauglich, es ist auch nicht für Rennboote geeignet.

Es wird vereinbart, dass im Bodensee-Jahrbuch 2013 analog zur Veröffentlichung der Yardstickzahlen auch die Boote mit ORC-Messbriefen veröffentlicht werden.

Zum Thema nationale Segler-Lizenz ist festzustellen, dass in der Schweiz ein USY-Ausweis für die Teilnahme an Meisterschaften für den Skipper erforderlich ist, ebenso in Österreich, wo die Regattasoftware die Eingabe einer Mitgliedsnummer verlangt. In Deutschland schreibt der DSV zwar eine Regattasegler-Registrierung vor, diese wird jedoch nur unzureichend kontrolliert.

Es wurde ferner geprüft, ob der BSVb die Möglichkeit hat, eine Bodensee-Meisterschaftsordnung analog der MO des DSV zu erlassen. Aufgrund der Redundanz mit bestehenden Regeln wurde jedoch davon abgesehen. Den Vereinen wird jedoch empfohlen, auch für sogenannte Bodenseemeisterschaften die entsprechenden Regeln anzuwenden, um einem „Meisterschaftstitel“ gerecht zu werden.

Zu 2.:

Der Vorstand des BSVb hat beschlossen, dass die Veranstaltungsreihe zur IBYM, federführend geleitet von Ivo Gonzenbach in Kooperation mit 9 Segelvereinen, als Titel den Begriff: "Internationaler Bodensee Yardstick Meister des BSVb" ausschreiben darf. Da jedoch das Yardstick-System nicht für Langstrecken-Regatten geeignet ist, wird empfohlen, möglichst Regatten mit Kurzstrecken-Wettfahrten in das Programm aufzunehmen.

Zu 3.:

In immer schnellerer Folge werden neue Sportboote vorgestellt. Zweifelsohne spannende Sportboote, die auch Käufer finden, jedoch zu wenig, um am Bodensee große Regattafelder als Einheitsklasse zu etablieren. Daher hat sich eine Gruppe junger und erfahrener Regattasegler mit Unterstützung des Bodensee Seglerverbandes zusammengefunden, um dies zu ändern.

Außerdem soll durch eine Etablierung einer attraktiven Bootsklasse den „älteren“ Jugendlichen, die den Jollenklassen entwachsen sind, eine neue Möglichkeit geboten werden, den Sport weiterhin im Verein und in einer Klasse mit hoher Leistungsdichte auszuüben.

Ziel ist, dass die ersten Schiffe durch die Vereine am Bodensee als Clubboote angeschafft werden, um möglichst schnell eine kritische Größe zu erreichen.

Es sollen „wieder“ attraktive Einheitsklassenregatten, mit großen Feldern, mit mehr als 20 Booten, mit spannenden Wettfahrten und mit attraktiven Rahmenprogrammen am Bodensee stattfinden.

Dazu wird ein Regattakzept ausgearbeitet, mit Segelclubs, Vereinen und Seglern gesprochen und das optimale Regattaboot für den Bodensee evaluiert.

Eine große Anzahl von über 20 Booten wurde analysiert und eine Gruppe von 6 Booten auf dem Wasser getestet. 3 Boote kamen in die engere Wahl: J 70, B/one und Longtze.

An die Mitgliedsvereine wurden bereits Informationen sowie ein Umfragebogen zum Thema verschickt. Um eine rechtzeitige Rücksendung wird gebeten.

Beim Bodenseeseglertag wird das fertige Regattakzept als auch das Jahresprogramm für 2013 vorgestellt werden.

Der BSVb empfiehlt seinen Mitgliedern, das Konzept zu unterstützen. Hierzu sind vielfältige Maßnahmen geeignet:

- Aufnahme der Klasse in hochwertige Veranstaltungen (Einheitsklassen-Regatten)
- Bevorzugung bei der Vergabe von Liegeplätzen an aktive Segler der Bodensee-Einheitsklasse
- Anschaffung entsprechender Clubboote
- Finanzierungshilfen/Leasingkonzepte für Jugendmannschaften/junge Erwachsene

Mehr Infos unter www.bodensee-einheitsklasse.com

Tätigkeitsbericht Ressort Öffentlichkeitsarbeit BSVb 2011/2012

Hans-Dieter Möhlhenrich

1. Wie jedes Jahr wurde ein Bericht des letzten Seglertages für das Jahrbuch erstellt und mit Fotos aufbereitet. Ebenso für die Homepage. Nachbericht Seglertag, Versand an Presse
2. Konzeption, Layout, Herstellung Prospekt für IWGB
3. Konzeption, Layout, Herstellung Prospekt für BSVB für Interboot
4. Vorbereitungsgespräche neue BSVB-Homepage
5. Besprechung Bodensee-YS-Pokal
6. Pressebetreuung, Bilderversand, Anfragen und andere Routine
7. Aktion zur Wahl des Hafenmeisters des Jahres
8. Pressearbeit zum Seglertag 2912, Presseeinladung, Versand von Pressemitteilung

Bericht Referat Umwelt und Technik

Luzius Studer

1. Sperrung einer Wasserfläche beim Wasserwerk Sipplingen

Nach einem „Anschlag“ im Oktober 2005 hatte das Umweltministerium BW in Zusammenarbeit mit dem LRA Bodenseekreis im Herbst 2011 einen Verordnungsentwurf in die Vernehmlassung gegeben, gemäß welchem eine Wasserfläche rund um die drei Entnahmeköpfe des Wasserwerks Sipplingen zukünftig für jeglichen Verkehr zu sperren sei. Wir hatten in Koordination mit den anderen in der IWGB vereinten Verbänden eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben und die geplante Sperrung mit wohl fundierten Argumenten abgelehnt. - Das Bundesland BW hat mit Datum vom 06.01.2012 die

Inkraftsetzung der entsprechenden Verordnung bestätigt, so dass diese inzwischen rechtskräftig geworden ist.

Nach Beurteilung von Juristen wäre es denkbar, gegen diese Verordnung gerichtlich anzugehen. Dazu wäre es jedoch erforderlich, dass ein Wassersportler eine Normenkontrollklage einreicht. Bisher ist dies jedoch nach Kenntnis des Berichterstatters noch nicht erfolgt. Der Klagende müsste die volle Unterstützung der betroffenen Verbände bekommen, sowohl ideell als auch finanziell.

2. Erneuerung der Wasserrechtlichen Erlaubnis Katamaranverbindung KN-FN

Im Verfahren der Erarbeitung der ersten Wasserrechtlichen Erlaubnis WRE vom 25.10.2000 für die mit Katamaranen zu betreibende Fährverbindung zwischen KN und FN hatte sich der BSVb aktiv engagiert und insbesondere für die Sicherheit der schwächeren Seebenutzer eingesetzt. Die damals von der unteren Wasserbehörde des LRA-KN erlassene WRE hat sich nachweislich bewährt. Die diversen, mit aufhebender Wirkung ausgestatteten Sicherheitsvorgaben haben nach unserer Einschätzung die Voraussetzungen für einen sicherheitstechnisch erfolgreichen Betrieb geschaffen.

Da der Katamaranbetrieb zwischen KN und FN seit seiner Einführung jährliche Defizite in der Größenordnung von ca. EUR 500'000.- produziert, wurden im Zusammenhang mit der bereits zum 01.01.2012 fällig gewordenen Erneuerung der WRE Möglichkeiten zur Reduktion der Betriebskosten gesucht. Ein erster Ansatz wird vorerst in der Wahl einer einheitlichen Fahrtroute für Sommer und Winter sowie in der Anpassung der Länge der Streckensegmente und der zugehörigen Fahrgeschwindigkeiten gesucht. Ziel ist es, ca. EUR 100'000.- an Treibstoffkosten einzusparen. Die geplanten Veränderungen sind: Im Hafen und im hafennahen Sektor 15 statt 10 km/h, im Zwischensegment 25 statt 22,5 km/h und im Schnellfahrbereich 35 km/h statt 40 km/h. Eine zweite Linie möglicher Kostensenkungen wird in der Reduktion von sicherheitsrelevanten Vorschriften gesucht. So wird beantragt, das Cockpit zum Einmann-Radarführerstand umzugestalten und anstelle eines zweiten, zur Schiffsführung berechtigten Besatzungsmitglieds einen Matrosen/Motorenwart einzusetzen. Zudem soll die damals vorgegebene Sicherheitsausrüstung mit Radaranlagen, Wärmebildkamera etc. reduziert werden. - Der Antragsteller argumentiert, dass der zwischenzeitlich mehr als 7 Jahre dauernde Betrieb ohne gravierende (gemeldete) Vorfälle gezeigt habe, dass die sicherheitstechnischen Vorschriften gelockert werden können.

Unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrung mit dem Einsatz der Katamarane, die bestehenden Regelung betr. Vorrang und der Tatsache, dass sich die Schiffsführer gegenüber anderen Seebenutzern sehr umsichtig und konziliant verhalten, sieht der BSVb in der Veränderung der Streckensegmente und der zugehörigen Fahrgeschwindigkeiten keine direkte Beeinträchtigung der Sicherheit, vorausgesetzt, dass die bisher geltende Regelung betr. Vorrang beibehalten wird. Aspekte im Zusammenhang mit möglichen Störungen der Tierwelt, der Uferbeanspruchung durch Wellenschlag und die fischereitechnischen Belange gehören nicht zu seinem Zuständigkeitsbereich. - In seiner mit dem LSV-BW koordinierten Stellungnahme wendet sich der BSVb jedoch gegen den Abbau der sicherheitstechnischen Vorgaben. Im direkten Gegensatz zur Antragstellerin argumentiert er, dass die Betriebserfahrung ohne gravierende Vorfälle gezeigt habe, dass die in der WRE vom 25.10.2000 vorgegebenen Sicherheitsmaßnahmen wirksam sind und auf keinen Fall abgebaut werden sollten. Er verweist nach wie vor auf die Tatsache, dass der Schutz der schwachen Seebenutzer durch die bisher geltende Regelung nachweislich gut abgedeckt sei und dass diese im Sicherheitsbereich nicht ausgehöhlt werden sollte.

Ansätze zu neuen Umgehungsmöglichkeiten des in der WER geschaffenen Standards für den Einsatz von schnellen Schiffen zeigen sich darin, dass das Schifffahrtsamt KN vorschlägt, die betriebstechnischen Vorgaben für den Einsatz des dritten Katamarans neu in der Fahrzeugzulassung zu regeln. Darin ließen sich – unter Umgehung der im Rahmen der WRE geschaffenen Sicherheitsstandards- unterschiedliche Vorrangregelungen realisieren. Der BSVb hat unmissverständlich darauf hingewiesen, dass er Vorrangerteilungen für Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 25 km/h als erhebliches Sicherheitsrisiko einstufen und resolut bekämpfen würde.

3. Novellierung BSO

Zu Beginn des Jahres 2011 hatte der BSVb in Koordination mit der IWGB eine Stellungnahme zur vorgeschlagenen Novellierung der BSVb abgegeben. Es bestand damals die Planung, die Novellierung zum 1.1.2012 in Kraft zu setzen. Nachdem die Vernehmlassungsfrist von BW und CH abgelaufen war, stellte man fest, dass Bayern die Vernehmlassung verpasst hatte. Diese wurde nachgeholt und gegen Jahresende zusammengefasst. Die drei Länder hatten sich vor der Vernehmlassung insofern abgesprochen, als eine Notifizierung bei der EU nicht erforderlich sei. Nach dem Regierungswechsel bestand nun BW auf einer Notifizierung. Diese wurde veranlasst und seither ist nichts mehr zu vermelden. Vorerst wurde die Urlaubsphase als Begründung der Verzögerung genannt. Danach wurde bekannt, dass der Verantwortliche des entsprechenden Fachbereichs in den Ruhestand geht. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass sein Nachfolger sich zuerst in seine Amtsgeschäfte einarbeiten will, bevor er heiße Eisen in die Hand nimmt.....

Bedauerlich ist diese unverständliche Verzögerung aus der Sicht der Tatsache, dass die Verzögerung die Bereitstellung und den Einsatz von emissionsärmeren Motoren verunmöglicht. Während serienmäßige Benzin-Einbaumotoren mit Katalysator auf dem Markt verfügbar sind, warten die Hersteller von Viertakt-Außenbordmotoren mit der Investition in die Anpassung der elektronischen Steuerungen so lange, bis eine klare gesetzliche Grundlage vorliegt. – Die ISKB hat ihre Aufgaben erledigt. Wann endlich können geruhen die zuständigen Stellen, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass neue, emissionsärmere Motoren definitiv und nicht mit Ausnahmegenehmigung eingesetzt werden können?

Hans Plaettner-Hochwarth

Alternative Treibstoffe für Bootsmotoren – Elektroantrieb für Boote

Meine letztes Jahr an dieser Stelle geschriebenen Ausführungen treffen im Großen und Ganzen auch heute noch zu. Wer sich dafür interessiert, kann dort noch einmal nachschauen, oder sich direkt an mich wenden. Deshalb hier nur in Kürze:

Biodiesel, der für den Wassersport am Bodensee nach wie vor immer noch idealste alternative Treibstoff (ungiftig und schnell biologisch abbaubar) ist fast nirgendwo mehr zu bekommen. Zudem hat die Beimischung im „normalen“ Diesel von 7% RME (**R**apsöl-**M**ethyl-**E**ster) teilweise zu einer Verknappung des reinen Biodiesels geführt. Streichung der staatlichen Förderung des umweltfreundlichen RME und die Besteuerung, die ab Januar noch einmal erhöht werden soll, haben die Nachfrage an Tankstellen so weit verringert, dass die meisten Tankstellenbetreiber den Vertrieb eingestellt haben. Zudem hat die kontrovers geführte „Tank-Teller“ – Diskussion viele Anwender verunsichert. Dadurch gibt es nur noch vereinzelte Wassersportler, die ihre Motoren mit RME betreiben.

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

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 Volllast möglich sein. Der Elektroantrieb stößt durch die limitierte Kapazität der Batterien hier schnell an seine Grenzen.

„Blauer Anker“- „Blaue Flagge“:

Mit den beiden Umweltzertifikaten wurden in diesem Jahr 22 Hafenanlagen am Bodensee ausgezeichnet (Von einem Hafen wurde der Antrag für den „Blauen Anker“ nicht fristgerecht eingereicht, was jedoch auf Personalmangel zurück zu führen war. 2013 soll auch dieser wieder dabei sein.) Das Verhältnis 7 „Blaue Flaggen“ gegenüber 15 „Blaue Anker“ spricht am Bodensee auch dieses Mal für den revierspezifischen „Blauen Anker“. Anträge für weitere „Blaue Anker“ liegen bereits für 2013 vor. Konkurrenzdenken soll dabei jedoch nicht aufkommen, denn die Umweltarbeit muss auf beiden Seiten im Vordergrund stehen.

Eine besondere Anerkennung wurde dem Team des „Blauen Anker“ auch in diesem Jahr erneut zuteil:

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

Wie im letzten Jahr gilt die Bitte für die Zukunft unseres Wassersportes am Bodensee: *Benennen Sie auf jeden Fall einen Umweltbeauftragten* und beteiligen Sie sich mit Ihrem Club an einer der beiden Aktionen. Wir helfen Ihnen dabei! Umweltfreundlichen Wassersport zu betreiben ist das eine, dies auch nach außen zu tragen das andere. Der alte Spruch gilt besonders in unserem immer wieder besonders hier am Bodensee ins Schussfeld geratenden Sport: „Tue Gutes und sprich darüber!“
- ZEIGE FLAGGE! –

Der neueste Stand bei den Antifoulingfarben:

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

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

Frostschutzmittel:

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

Erfolge zeigten sich auch wieder in diesem Frühjahr im ULTRAMARIN-Hafen: Dort wurden zu Beginn der vergangenen Saison über 500 Liter Gefrierschutzmittel vor der Einwasserung gesammelt und dem Recyceln zugeführt. Leider immer noch viel zu wenig!

Umweltfreundliches Betanken von Booten“

Die seit der Saison 2008 angebotenen Tankvliese haben bereits mehrfach beim Betanken der Boote beste Dienste geleistet. Ein Tankvlies bindet bis zu 0,4 Liter ausschließlich Öl oder Treibstoff, aber kein Wasser. Seit dem letzten Jahr bietet die IWGB auch ein Notfall-Ölbindevlies mit 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 ein paar Tankunfälle gegeben, die verhindert worden wären, wenn man mit dem „*Rapidon 6*“ betankt hätte.

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

IWGB-Merkblätter:

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

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

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

Jahresbericht 2012 der Fachgruppe Yardstick

Obmann Hans Wittich

Die Fachgruppe Yardstick hatte 2012 die anfallenden Anträge und Korrekturen, in diversen Arbeitssitzungen, abendfüllend aufgearbeitet. Hatten das ganze Jahr wiederum regen E-Mail Verkehr

und viele Telefongespräche um in Einzelfällen schnell reagieren zu können. Dank Sachkenntnissen von Michael Blum, konnten wir auch in diesem Jahr, die YS-Wertungen der Jollen und Jollenkreuzer laufend ergänzen. An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich für die sehr aktive Mitarbeit bei meinen Kollegen bedanken. Auch vielen Dank an die Geschäftsstelle des BSVb Jürgen Graf für die vielen prompten Einträge im Internet des BSVb.

50 Neueinträge (noch nicht Registrierte, oder früher anders), Änderungen (auf Antrag) und Korrekturen (Boote welche nach YS Ausschuss neu Bewertet werden mussten) wurden beschlossen und veröffentlicht im Internet des BSVb, nach Redaktionsschluss des BSVb Jahrbuches 2012

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

Wie aus dem Bodensee Jahrbuch 2012 ersichtlich, haben wir, auf Drängen und Fordern von Aktiven einige Neuerungen für die laufende Saison beschlossen, auch einiges wieder, was sich nicht bewährte, rückgängig gemacht. Nicht bewährtes aus 2012 werden wir sorgfältig prüfen und allenfalls, in Winterarbeit anfangs 2013 korrigieren müssen.

Aus dem BSVb Internet kann jeder laufend unsere Neueinstufungen, Änderungen bis jeweils Ende Mai, sowie die laufenden Korrekturen verfolgen. Bitten auch die Veranstalter die Zeile Typ zu beachten, in der alle Boote bezeichnet sind, welche nach unseren Empfehlungen nicht mit den konventionellen Booten Kb, gewertet werden sollten, wie auch Alle von der YSZ 80 und weniger.

Das bringt für moderne Racer und Sportboote unbestritten Vorteile. Wir sind nach wie vor bemüht, auch die ORC Werte, namentlich für Sportboote, in unsere Entscheide mit einzubeziehen, zudem wird die YS-Wertung für die „normalen“ Kb Boote wieder attraktiver.

In Anbetracht dass YS keiner Formel unterlegen ist, flexibel und chancengerecht sein sollte, auch laufend Anpassungsfähig sein müsste, haben wir auch 2012, auch auf Anregung aus der Szene wie auch von Clubs und aus eigenen Beobachtungen und Ranglisten, Änderungen und Korrekturen vieler Boote vorgenommen.

Entscheidend für gerechtere YSZ ist nach wie vor, die Mitarbeit der Clubverantwortlichen und der Regattaleiter, wie auch anderen kritischen Beobachtern, welche den YS-Ausschuss laufend über die Geschwindigkeitspotentiale bei 2 BF bei YS-Regatten informieren. Bitte mit gesegelter und berechneter Zeit.

In eigener Sache:

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

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

Zukünftig sind für Einzelboote die effektiven m2 von Groß und größtem Amwindvorsegel anzugeben.

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

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

Yardstick bitte nicht überbewerten, denn das Einstufen soll relativ einfach, ohne wissenschaftlichem Fundament, aber nach Leistungen gestuft und geändert und korrigiert werden können, dazu sind verwendbare Resultate der Veranstalter, Bodensee yardsickbzogen, ausschlaggebend.

Nach meiner Meinung kann hochwertiges regattieren mit höheren Ansprüchen nur innerhalb einer vermessenen Einheits-Klasse angeboten werden und nur auf definierten Kursen.

YS bietet allen Regattawilligen, unkompliziert und kostenlos eine Möglichkeit, sich mit andern Booten zu messen, jedoch mit Vorbehalt.

Wir glauben nach wie vor, dass es kaum ein gerechtes, genaues, chancengleiches Ausgleichssystem gibt, pflegen aber den YS des BSVb miteinander weiter, welcher sich auf Langstrecke, Midweekraces, YS Events auch für Jollen und Clubregatten nicht so schlecht bewähren konnte.

Aufruf:

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

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



Bericht der RVB für den Bodenseeseglertag:

Vom 05.-06. Oktober 2012 fand erneut der krönenden Abschluss der Saison 2012, das „**RVB Final-Race**“, in Bregenz statt. Im Anschluss an die Wettfahrten im Rahmen eines Abendessens wurde die Siegerehrung der "**Int. ORC Bodenseemeisterschaft**" durchgeführt.

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

Ulrike Lintner, Shubidu3 holt den **ORC-Club Pokal** nach Österreich!

Den **Langstrecken-Pokal** gewinnt dieses Jahr die **Mystique** mit **Klaus Merwarth** und seiner Crew!

Der **North Sails Pokal**, der innerhalb der ORC 1 Klasse vergeben wird, geht an die **Ruthli** mit **Christian Hamma/Michael Overrath!**

In der ORC 2-4 Klasse wurde der **Beilken Pokal** von der **Opal III** mit **Helmut Grauer** am Steuer gewonnen!

ORC Bodenseemeisterschaft 2012

Kurz- und Mittelstrecken

ORC 1 Klasse

1. Platz	GER 5078, Mecki Messer, Max Meckelburg	19 Pkt.
2. Platz	GER 4959, Ruthli, Ch. Hamma / M. Overrath	28 Pkt.
3. Platz	GER 4424, Tintenfass, Roel van Merkesteyn	37 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2012

Langstrecke

ORC 1 Klasse

1. Platz	GER 5779, Mystique, Klaus Merwarth	5 Pkt.
2. Platz	GER 4959, Ruthli, Ch. Hamma / M. Overrath	9 Pkt.
3. Platz	SUI 5711, Ballyhoo, Andreas Künzli	18 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2012

Kurz- und Mittelstrecken

ORC 2-4 Klasse

1. Platz AUT 56, Shubidu 4, Ulrike Lintner 35 Pkt.
2. Platz GER 1042, Opal III, Helmut Grauer 41 Pkt.
3. Platz SUI 54, Wuschel vor, Jürg Schenkel 49 Pkt.

ORC Bodenseemeisterschaft 2012

Langstrecke

ORC 2-4 Klasse

1. Platz GER 343, VIVA, Wilhelm Gorbach 9 Pkt.
2. Platz GER 1042, Opal III, Helmut Grauer 12 Pkt.
3. Platz AUT 56, Shubidu 4, Ulrike Lintner 17 Pkt.

Aufgrund der zu geringen Beteiligung konnte der Pokal in der ORC-Racer Klasse dieses Jahr nicht vergeben werden.

Für das Jahr 2013 wird der Vorstand der RVB die Segler und Vereine stärker bei seinen Entscheidungen und in die Durchführung der Regatten einbeziehen. Dazu wird es einige Neuerungen geben. So ist für 2013 erneut ein Printmedium vorgesehen, in dem die Regattatermine aufgeführt sind, in dem aber auch und im Besonderen technische Informationen und Erklärungen zur Berechnung von ORC Regatten sowie den Messbriefen gegeben werden. Zusätzlich plant die RVB für 2013 einen regelmäßigen Newsletter der über Regatten und Ergebnisse informieren wird. Ab dem Frühjahr 2013 wird die RVB auch bei Facebook vertreten sein um den Seglern eine Plattform zur Diskussion sowie für Anregungen und Kritik zu bieten.

Derzeit führt die RVB Gespräche mit den Eignern von Katamaranen, um mit diesen im Rahmen ihrer Schwerpunktregatten eine Bodensee Katamaran Langstreckenmeisterschaft durchzuführen.

Um die Wünsche und Anregungen der Segler besser berücksichtigen zu können wird die Technische Kommission der RVB mit Vertretern der einzelnen Klassen (ORC 1-4, ORC-Racer, Sportboote, Katamarane und Einheitsklassen) erweitert werden, die den Teilnehmern in den einzelnen Klassen als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Im Besonderen bei den kleineren Yachten in den Klassen ORC 2-4 und besonders auch bei den Sportbooten und den ORC-Racern erhofft sich der Vorstand dadurch eine regere Teilnahme und fairere Regatten.

Dazu wird die Klasseneinteilung im nächsten Jahr nicht mehr in ORC 2-4 zusammengefasst sondern in ORC 2-3 und ORC 4 aufgeteilt. Bei den Sportbooten scheint es besonders wichtig die Wünsche der Eigner zu Anzahl und Format von Regatten zu berücksichtigen und Probleme mit der Einteilung von Sportbooten in Yardstick auszuschließen.

An einer Neuauslegung zur Einstufung von Yachten in ORC 1 bzw. in die Racerklasse wird derzeit von der Technischen Kommission gearbeitet. Damit wird den moderneren Konstruktionen am Bodensee Rechnung getragen.

Der Vorstand der RVB sowie die Technische Kommission freuen sich mit diesen Änderungen auf eine schöne und erfolgreiche Segelsaison 2013.

Pascal Kuhn
Technische Kommission RVB

PRÄSIDENT

Salenstein, 10. Oktober 2012

An den Bodenseeseglerverband

Bericht 2011-2012
der Gemeinschaft für Seefahrt

Der Vorstand wurde im November 2011 durch die Mitgliederversammlung in Lindau für seine ordnungsgemäße Geschäftsführung entlastet und konnte somit seine Aufgaben für das Jahr 2012 planmäßig in Angriff nehmen.

Diese beinhalteten ein anspruchsvolles Törn-Programm für die BRIGANTIA (HR 48). Es führte nach einem **Skippertraining in Neustadt** von dort über **Kalmar (Schweden)** nach **Stockholm/Visby (Schweden)**, **Danzig (Polen)**, **Sassnitz, Kiel, Amsterdam (Niederlande)**, **Cherbourg (Frankreich)**, **Brest (Frankreich)**, **La Coruna (Spanien)**, **Lissabon (Portugal)**, **Cádiz (Spanien)** **zu den Kanaren**. Weiter geht es ab Januar 2013 zu den **Kapverden**, bevor sie ihre anspruchsvolle Rückreise über die **Azoren, Vigo (Spanien)**, **Cork/ Belfast (Irland)**, **Oban/Aberdeen (Schottland)**, **Lervick (Shetland Islands)**, **Bergen/Stavanger/Oslo (Norwegen)**, **Göteborg (Schweden)**, **Kopenhagen (Dänemark)**, **Kiel** nach **Neustadt** antritt.

Im Winterlager 2011/12 wurde die BRIGANTIA umfangreich überholt und für diese Reise vorbereitet. Die moderne Ausrüstung, Funk, Satellitentelefon, NAVTEX, Kartenplotter sowie die professionelle AIS Anlage bewähren sich in der Praxis gut, wenn auch der Service für die Elektronik und den hochentwickelten Schiffsmotor in abgelegenen Gebieten nicht immer einfach zu organisieren ist. Der Betrieb des Schiffs verlief ohne Probleme. Es hat seit seiner Inbetriebnahme vor 5 Jahren bereits über **40.000 sm** zurückgelegt!

Mit unserer 44ft. „BODAN“ (SUNBEAM) segelten wir nun zum zweiten Mal im Winter in den Kanaren und fuhren Ende März 2012 über **Cádiz (Spanien)** zurück ins **Mittelmeer**. Ein abwechslungsreicher Törn-Verlauf führte uns über **Fuengirola/Ibiza/Palma de Mallorca (Spanien)**, **Cagliari/ Palermo/Riposto/Catania (Italien)**, **Korfu/Kalamata/Lavrion/Skiathos/Kos (Griechenland)** nach **Antalya (Türkei)**, wo wir Anfang November ins Winterlager gehen. Auch die BODAN hat seit ihrer Inbetriebnahme vor 9 Jahren bereits **45.000 sm** zurückgelegt. Durch die vereinsinternen Übergabe-/Übernahme-Regelungen ist auch dieses Schiff in einem sehr guten Zustand. Der Betrieb verlief auch hier ohne Probleme.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden für die Sportschiffahrt zunehmend komplexer und deren Umsetzung wegen fehlender Richtlinien erschwert.

Damit die Arbeit der Funktionsträger und deren Haftungsumfang rechtlich abgesichert sind, wurden in der „Ordentlichen Mitgliederversammlung“ vom 13. November 2011 die folgenden Paragraphen (Empfehlung des DSV) einstimmig in die Satzung aufgenommen:

§22 Haftung

Eine Haftung des Vereins, seiner Organe, Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen ist beschränkt auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Werden diese Personen von Dritten zur Haftung herangezogen, ohne dass Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt, so haben diese gegenüber dem Verein einen Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen zur Abwehr der Ansprüche sowie auf Freistellung von Ansprüchen Dritter. Der Verein schließt zu diesem Zweck eine Haftpflichtversicherung ab.

§23 Gerichtsstand

Der Gerichtsstand des Vereins ist Lindau. Dies gilt auch für die Durchsetzung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung und des Vereins gegenüber dem einzelnen Mitglied.

Neben der technischen Weiterentwicklung bei der Ausstattung ist auch die Weiterbildung von Skippern und Mitgliedern ein Schwerpunkt der Vereinsarbeit. Manövertraining, Seminare über **Nautische Tools, Radartechnik und Radar-Navigation, Törn-Planung, Wettervorhersagen, Seewetterberichte** und das richtige Verhalten bei Seefunkgesprächen im **GMDSS-Verfahren** haben das Wissen unserer Skipper und Mitglieder vertieft. Lehrgänge im „**Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine**“ in Neustadt und die **SSS-, SHS- Ausbildung** runden das Angebot ab.

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

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

Die **Jugend-Törns** wurden gut angenommen und werden weiter intensiviert.

Neben dem Fahrtensegeln ist das Interesse an Regattaveranstaltungen kontinuierlich gewachsen. Diesen Trend unterstützt der Vorstand mit finanziellen Zuschüssen. GfS-Mitglieder haben im Jahr 2012 wieder an den traditionellen Bodensee-Regatten teilgenommen. Eine vereinsinterne Bodenseeregatta wurde auch in diesem Jahr im Oktober durchgeführt.

Der Bekanntheitsgrad der GfS als Fachabteilung des BSVb nimmt in Deutschland, Österreich und der Schweiz weiter zu. Das rege Interesse an der Arbeit des Vereins wurde bei der diesjährigen Interboot wiederum deutlich. In angeregten Gesprächen konnten 25 neue Mitglieder für das Blauwassersegeln begeistert werden. Auch im Berichtszeitraum 2011/2012 ist der Mitgliederstand weiter im Aufwärtstrend.

Die Finanzlage der GfS ist solide und das Engagement der Mitglieder kann als vorbildlich bezeichnet werden. Der Unterzeichner wird den Mitgliedern der GfS auf der „Ordentlichen Mitgliederversammlung“ am 24.11.2012 von den Aktivitäten des BSVb berichten.

Ein Wunsch zum Schluss an alle Vereine des BSVb:

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

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

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Roland Becker
Präsident der GfS