



Die IBMV-Seenot-Rettungsplakette ist an den Bregenzer Segler Werner Deuring vergeben worden. Seite 3



IBMV-Präsident Michael Sautter hat den „Verbandsjuristen“ Albert Hausin aus dem Vorstand verabschiedet. Seite 3



Nach der Thurgauer Gemeinde Altnau soll auch Uttwil einen neuen Landungssteg für die Weiße Flotte bekommen. Seite 4

Ruhige Saison – auch in Sachen EU-Sportbootrichtlinie

Ein paar schöne Tage während des Hochsommers und der Goldene Oktober retteten den Motorbootfahrern vom Bodensee die Saison 2010. Allerdings blieben wegen des schlechten Wetters viele Schiffe in den Häfen. Dafür bemängeln vor allem die Wasserschutz- und Seepolizeien die hohen Unfallzahlen und die fehlerhaften Ausrüstungen an Bord der Segel- und Motorboote. Dies und die Diskussion über die Einführung der EU-Sportbootrichtlinien am Bodensee haben die diesjährige Generalversammlung des Internationalen Bodensee-Motorboot-Verbandes in der Marina Rheinhof im schweizerischen Altenrhein bestimmt.

„Die Ausrüstung der Boote ist nach Auskunft der Wasserschutzpolizei nicht auf dem besten Stand, umso wichtiger ist der IBMV-Seedienst, der mit guten Ratschlägen versucht, Motorbootfahrer und Segler

auf Fehler hinzuweisen“, sagte IBMV-Präsident Michael Sautter in seinem Jahresrückblick auf die „von der Wetterseite her gesehen, sehr schlechte Saison“. Dass die Seemannschaft und die Ausrüstung auf den Booten immer schlechter werden, können der IBMV-Vorstand und die Seedienst-Fahrer nicht bestätigen. Dafür plädiert der IBMV als Dachverband von 29 Clubs und Vereinen mit 4.750 Mitgliedern rund um den Bodensee dafür, dass die seit 2006 auf europäischen Binnengewässern in Kraft getretene EU-Sportbootrichtlinie mit ihren Abgasgrenzwerten auf dem internationalen Gewässer eingeführt wird. Dann sollen die nach wie vor geltenden, aber „exotischen“ Abgasvorschriften der Bodensee-Schiffahrtsordnung (BSO) gestrichen werden. Bis heute gebe es vor allem für die Innenbord-Benzinmotoren mit über 74 Kilowatt (100 PS) Leistung

keine Serienmotoren, die der 1996 in Kraft getretenen BSO II entsprechen, sagte Michael Sautter. Stattdessen würden viele Altmotoren, für die es einen Bestandschutz gibt, immer wieder repariert.

Vor allem die Geheimniskrämerei der für die Gesetzesänderung zuständigen Internationalen Schiffahrtskommission (ISKB) kritisierte Sautter erneut. Die ISKB tate stets nichtöffentlich, auch von den Besprechungen gebe es keinerlei Mitteilungen. Das sei unbefriedigend. Schon im Mai 2007 hat der IBMV an die ISKB und an die Internationale Gewässerschutzkommission Bodensee den Antrag gestellt, die EU-Sportbootrichtlinie einzuführen. Für Sautter ist es „paradox“, dass die Schweiz als Seeanrainer und ISKB-Mitglied auf ihren Binnenseen diese EU-Richtlinie eingeführt habe. Nur für den Schweizer Bodensee-Anteil bestehe noch das alte Konstrukt.



Eine Segelyacht schleppt ein schweres Motorboot ab. Während der Seedienst-Übung des Segel- und Motoryacht-Club Höri (SMYH) vor Wangen auf der Halbinsel Höri wird auch das geübt. Mehr dazu in unserem Interview mit dem Leiter der SMYH-Motorbootabteilung und Seedienst-Beauftragten Martin Leppe auf Seite 4.

Am deutschen Seeufer heißt es, dass man am bestehenden, „besseren“ Umweltrecht für die Schifffahrt festhalten wolle, man brauche sich also nicht dem EU-Recht zu unterwerfen. Auch den Standpunkt der Österreicher, die nach ihrem späteren EU-Beitritt sagten, der Bodensee solle weiterhin an der BSO II festhalten, habe man in Brüssel akzeptiert, so Sautter. Die ISKB halte daher an der Stufe II fest. Seit 1996 sind für den Dreiländersee nur Benzinmotoren mit Katalysator zugelassen. Wer einen neuen Motor entsprechend umrüsten und zulassungsfähig machen wolle, der müsse mit zusätzlich zwischen 15.000 und 20.000 Euro Kosten rechnen. Lediglich unter den Dieselmotoren gibt es Alternativen.

Ein juristisches Vorgehen gegen die ISKB plant der IBMV nicht: Es sei nicht zu ändern, dass die Konferenz zweimal jährlich nichtöffentlich tagt. Das liege an dem von Deutschland, Österreich und der Schweiz unterzeichneten Staatsvertrag. „Der Bodensee hat kein Anrecht darauf zu erfahren, was in den Sitzungen passiert und das stört uns“, betonte Sautter. Der Verband werde auch nicht juristisch gegen die Vorschriften vorgehen. Es bestünden sehr geringe Aussichten, einen Streit vor Gericht zu gewinnen. Derweil hoffen die Motorbootfahrer auf die 2014 in Kraft tretende EU-Sportbootrichtlinie Teil 2. Diese beinhalte dann auch die strengeren Abgaswerte der US-amerikanischen Richtlinien und somit noch mehr Forderungen

aus der BSO II. Dies könnte für die ISKB der Zeitpunkt sein, auf die EU-Richtlinie überzuwechseln, so Sautter. Der Vorstand hofft

auch, dass die Technik schneller ist als der Rechtsweg und dass Motoren entwickelt werden, die sauberer und besser sind als von der BSO II gefordert.



Während der IBMV-Generalversammlung wurde der Vorstand des IBMV turnusgemäß neu gewählt. Wie alle Vorstandsmitglieder wurde auch Präsident Michael Sautter für weitere zwei Jahre in sein Amt gewählt. Für das zweite deutsche Vorstandsmitglied Albert Hausin kommt Martin Lepple in das Gremium. Vizepräsident ist weiterhin der Vorarlberger Werner Neyer. Der zweite Mann Österreichs bleibt Seedienstleiter Ernst Kojalek. Die Schweiz ist im Vorstand vertreten durch Schatzmeister Ruedi Gantenbein und Mario Cattarozzi. Zum Fototermin stellte sich die Spitze des IBMV: Präsident Michael Sautter, Sekretärin Nicole Neyer, Werner Neyer, Mario Cattarozzi, Martin Lepple, Ruedi Gantenbein und Ernst Kojalek (von rechts).

48 Ruderer mit ihren Booten gerettet

Für den See- und Rhydienst auf Bodensee und Hochrhein waren in der Saison 316 Personen 1.471 Stunden unterwegs. Diese wirksame und auch von offiziellen Stellen stets lobend erwähnte Selbstkontrolle der Sportschifffahrt wurde vom 22. Mai bis 28. August 2010 von den Mitgliedern von 15 der 29 IBMV-Vereine gefahren.

Die von Seedienstleiter Ernst Kojalek während der Generalversammlung vorgelegte Statistik zeigt, dass Seedienstboote in 20 Fällen Abschlepphilfe leisteten, 15 Mal Hilfe und Rettung aus Seenot gewährten und zwölf Regatten als Helfer unterstützten. Auf 158 Einsatzfahrten musste 20 Mal auf Verstöße gegen die BSO aufmerksam gemacht werden.

Die markantesten Einsätze: Der Segel- und Motoryacht-Club Höri berichtet vom Treibholzfischen als besonderen Service für die

Bootsfahrer. Zudem wurden Schwimmer, die sich weitab vom Ufer befanden, über die Gefahren aufgeklärt. Der Seedienst des Motor-Yacht-Club-Obersee hatte Kinder, die mit Schlauchbooten auf dem offenen See unterwegs waren, zurückgewiesen und ihnen die Gefahren erklärt. Der Schweizerische Bodensee-Motorbootclub berichtet von einer Rettungsaktion: Am 3. August 2010 meldete ein Camper am Rheinspitz, dass draußen auf dem See zehn Weidlinge mit 48 Personen bei Sturm, Regen und kalter Witterung in Seenot geraten sind. Ein Boot sei gesunken. Der Seedienst rettete die fünfköpfige, bereits stark unterkühlte Besatzung sowie das gesunkene Boot. Anschließend wurden alle 48 Teilnehmer der Gruppe im Restaurant Rheinspitz mit Tee und Decken versorgt. Polizei und Rettungsdienste waren ebenfalls im Einsatz. Alle Geretteten haben das Abenteuer ohne Blessuren überstanden. Der Seedienst des Yacht-Club Horn nahm auf dem Untersee in Höhe Berlingen einen Kitesurfer auf, der mit seinem Lenkdrachen bereits eine Stunde fest hing. Der Rhydienst des Boots-Club Schaffhausen beobachtete auf dem Rhein gleich mehrere Bootsfahrer mit zu hoher Geschwindigkeit, Kinder, die ohne Schwimmhilfe unterwegs waren sowie zusammengebundene Schlauch-

boote, mit denen sich die Besatzungen im Fluss treiben ließen.

Der Seedienst in der Saison 2011 wird vom 21. Mai bis 28. August gefahren.



Die Seedienstfahrer des Motor-Yacht-Club Obersee aus Kressbronn-Göhen waren 350 Stunden auf dem See unterwegs. Dafür bekam Dr. Perry-Ray Lang aus den Händen von IBMV-Seedienstleiter Ernst Kojalek den Blauen Pokal als Sonderpreis überreicht.

Top-Seedienstler

DSMC: 482 Stunden
MYCO: 350 Stunden
SMCH: 325 Stunden
MSCH: 296 Stunden

Sprung in eiskalten Bodensee rettete Leben



Für seinen „vorbildlichen Einsatz zur Rettung von Menschenleben“ hat der Bregenzer Segler Werner Deuring während der IBMV-Generalversammlung in der Marina Rheinhof die IBMV-Seenot-Rettungsplakette verliehen bekommen. Deuring sprang damals ins eiskalte Wasser, zog ein bewusstlos im Bodensee treibendes Besatzungsmitglied seiner Rennyacht an Bord und rettete so das Leben des Mannes.

Der Besitzer der als sehr schnelle Regatta-Rennyacht bekannten Psaros 40 namens „Basic Logic“ wird diesen Tag so schnell nicht vergessen: „Ich bin sofort ins Wasser gesprungen, um den an mir vorbei treibenden Mann zu retten“, berichtete Werner Deuring von dem Unglück am 1. Mai 2010. Dabei schien es für die achtköpfige Besatzung der 14-Meter-Rennyacht ein schöner Trainingsmorgen zu werden. Bei frischen 14 Grad Außentemperatur waren sie gegen zehn Uhr auf dem See zwischen Lindau und Hard unterwegs. Das Wasser hatte gerade zehn Grad.

„Unter guter Brise mit dem Spinnaker hatten wir gut zehn Knoten Bootsgeschwindigkeit“, erzählte Deuring. Plötzlich habe eines der Besatzungsmitglieder „Mann über Bord“ gerufen. Schon sei einer seiner Vorschiffleute an ihm vorbei getrieben. „Ich bin sofort ins Was-

ser gesprungen, um zu ihm zu schwimmen“, sagte der 51-Jährige. Zwar hätten beide keine Schwimmwesten angehabt, was man nicht tun sollte. Letztendlich ist dies die Rettung für den ohnmächtig mit dem Kopf unter Wasser im See treibenden Bregenzer Stephan Böhler gewesen. Deuring sei 40 oder 50 Meter zu ihm hin geschwommen und habe den Verunglückten zwei Meter unter Wasser noch greifen können. Mit Schwimmweste wäre das Tauchen unmöglich gewesen. Der Skipper lobte seine siebenköpfige Mannschaft, die

sehr gut reagiert, in vier Minuten und 20 Sekunden die „Basic Logic“ gedreht habe und zurückgefahren sei. Diese Zeit habe er sich und den Bewusstlosen, beide in schwerem Ölzeug, über dem damals sehr kalten und rauen Wasser gehalten. Dann sei der Mann auf das Deck der niedrigen Rennyacht gezogen und wieder belebt worden. 15 Minuten nach dem Vorfall sei er wieder aufgewacht.

In 20 Minuten sei man dann in Lindau gewesen, wo der Notarzt bereits gewartet habe. Stephan Böhler wurde sofort ins Krankenhaus gebracht. Er lag drei Tage lang auf der Intensivstation. Bis heute, so Deuring, sei unklar, wieso Böhler damals ohne Fremdeinwirkung bewusstlos über Bord gegangen sei. „Ich bitte Sie, Herrn Werner Deuring mit der Seenot-Rettungsplakette auszuzeichnen, da ich ohne seinen unerbittlichen Einsatz wahrscheinlich nicht mehr am Leben sein würde“, schrieb Stephan Böhler an den IBMV.



Die 66. Seenot-Rettungsplakette des IBMV überreichte IBMV-Vorstandsmitglied Werner Neyer dem Bregenzer Regattasegler Werner Deuring (rechts).

Verabschiedung von Redakteur und „Justitiar“

Albert Hausin aus Bad Säckingen war über zehn Jahre lang deutsches Vorstandsmitglied des IBMV und Franco Lamberti aus dem schweizerischen Sirmach war sieben Jahre lang Mitarbeiter in der Inside-Redaktion. Beide wurden von IBMV-Präsident Michael Sautter während der Generalversammlung verabschiedet.

Der Entschluss, aus der Inside-Redaktion auszuscheiden, fiel beiden nicht leicht. Doch Franco Lamberti, dessen hintergründige Insider-Berichte von sommerlichen Urlauben auf dem Bodensee die Verbandsinformationen bereicherten, tat sich damit genauso schwer wie Albert Hausin. Lamberti wird sein Motorboot künftig bei einem Verein liegen haben, der nicht dem Dachverband angehört. Das war für ihn der Grund, die Redaktionsarbeit an den Nagel zu hängen.

Albert Hausin schuf sich vor allem als so genannter „Justitiar“ mit der Überarbeitung der dann von der außerordentlichen Generalversammlung am 12. April 2008 auf der Insel Reichenau einstimmig verabschiedeten Verbandssatzung einen Namen. Auch an der im folgenden Herbst vorgenommenen Verschlinkung des Vorstandes war Hausin beteiligt. Bei den Inside-Redaktionssitzungen hatte

er stets akkurat das Zepter in der Hand. Hausin kümmerte sich um den neuen Internet-Auftritt und hielt den Datenweg des Verbandes zur Redaktion der IBN, vor allem für das Internationale Bodensee Jahrbuch der Sportschiffahrt aufrecht. „Es ist traurig, dass er sich nicht mehr zur Wahl stellt“, sagte Michael Sautter. Den-

noch wird Hausin nicht endgültig aus den Sitzungen verschwinden. Weil sein Schiff im DSMC-Hafen liegt, bleibt der Mann vom Hochrhein weiterhin dem Bodensee verbunden. Als Präsident des Internationalen Bodensee-Motorboot-Club IBMC wird er noch einige Zeit in Amt und Würden bleiben.



Danke für die Arbeit in der IBMV-Inside-Redaktion: Präsident Michael Sautter verabschiedete Franco Lamberti (links) und Albert Hausin aus ihren Ämtern.

Segler im Seedienst-Auftrag

Im 100 Mitglieder mit 45 Segel- und Motoryachten zählenden Segel- und Motoryacht-Club Hori (SMYH) in Wangen wird seit zwei Jahren abwechselnd mit Segel- oder Motorbooten Seedienst gefahren. Seit der Saison 2010 fahren diesen entweder ein Motorboot oder eine der Segelyachten. Der Leiter der SMYH-Motorbootabteilung und Seedienst-Beauftragte Martin Lepple hatte die Idee dazu.

■ **Inside:** Wieso schickt der SMYH jetzt abwechselnd mal ein Segelschiff und dann wieder ein Motorboot mit dem Seedienst-Banner auf Patrouille?

Martin Lepple: In unserem Club ist es Tradition, dass die Motorbootfahrer an Regatten die Bojen ausbringen und die Segler auch begleiten. Das war immer eine recht einseitige Hilfeleistung der Motorbootfahrer gegenüber den Seglerkameraden. Irgendwann führte dies zu Missstimmungen. Daraufhin hatte ich die Idee, dass die Seglerkameraden sich doch solidarisch zeigen und ebenfalls Seedienst machen könnten. Hinzu kommt, dass Segler auch bei Schlechtwetter und bei Wind auf dem Gewässer unterwegs sind. Da liegt es doch nahe, dass sie an solchen Tagen Seedienst fahren.

■ **Inside:** Erhöht das auch die Anzahl der geleisteten Seedienst-Stunden?

Martin Lepple: Ja schon, und zwar um die Schlechtwettertage. So kann rein theoretisch jedes Clubmitglied einmal im Jahr Seedienst fahren und das ist für jeden zumutbar. Deswegen werden wir künftig deutlich mehr Flagge zeigen. In der Saison 2010 sind Segler und Motorbötler schon mit 15 Schiffen 325 Stunden Seedienst gefahren. Das lässt sich steigern, auch dadurch, dass 2009 die Reviere aufgehoben wurden.

■ **Inside:** Ist der gemischte Dienst für andere Vereine ratsam?

Martin Lepple: Natürlich ist das ratsam. Zunächst einmal hilft dies der Clubgemeinschaft. Es steigert auch das Zusammengehörigkeitsgefühl von Seglern und Motorbootfahrern sowie die Verantwortung gegenüber unserem Freizeitrevier Bodensee.

■ **Inside:** Im SMYH veranstalten Sie jährlich zu Beginn der Hauptsaison eine Seedienst-Übung mit Sicherheitstraining. Was darf man darunter verstehen?

Martin Lepple: Wir üben jedes Mal spezielle Themen. In diesem Juni übten wir das Abschleppen eines anderen Schiffes, längsseits und im Schleppverband. Aber auch das Abschleppen eines Surfbrettes wurde geprobt. Dann gab es ein „Mann über Bord-Manöver“ und zwar unter realistischen Bedingungen.



Martin Lepple vom SMYH.

Wir hatten zwei schwere Puppen zu bergen. So konnte jeder feststellen, wie kompliziert es ist, eine erwachsene Person an Bord zu bekommen.

■ **Inside:** Bei dieser Seedienst-Übung schleppte ein Segler ein schweres Motorboot ab. Wie macht man das?

Martin Lepple: Beim Schleppverband mit einem Hanepott. Der Schleppende befestigte die Schleppleine an seinem Heck an STB und BB. Von dieser Leine geht eine weiter zum abgeschleppten Boot. Diese Leine wird mit einem Auge mit der ersten Leine verbunden, so dass sich die eigentliche Schleppleine bei Kurven verschieben kann. Zusätzlich haben wir noch einen Ruckdämpfer eingebaut, was das Schleppen sehr viel angenehmer macht.

Neuer Landungssteg für Uttwil

Der Richtplan des Kantons Thurgau sieht vor, dass am Obersee, neben dem bereits errichteten und 270 Meter in den See hinaus ragenden Steg von Altnau, eine zweite zusätzliche Landestelle für die Weiße Flotte gebaut werden kann. Die Gemeinde Uttwil plant den Bau eines solchen Steges im Bereich der bestehenden Mole. Der soll auch mehr Gäste bringen und zudem vom Kanton zur Hälfte finanziert werden.

Das Steg-Projekt von Uttwil verfolge primär das Ziel, eine Anlegemöglichkeit für Kurs- und Ausflugsschiffe zu ermöglichen, die ganzjährig nutzbar sei, heißt es in den Plangenehmigungsunterlagen. Zudem soll diese ein öffentlicher Zugang auf und in den See sein. Die bestehende Mole reicht derzeit etwa 50 Meter auf den See hinaus. Der Steg wird ab dem bestehenden Hafendamm 90 Meter lang und 3,5 Meter breit sein.

Festgehalten wird, dass der Steg Uttwil ins Ortsbild eingegliedert werden muss. Auch darf er mit seinen technischen Anbauten das Orts- und Umgebungsbild oder das Ufer nicht beeinträchtigen. Am Ufer stehen mehrere Gebäude unter Denk-

malschutz. Berücksichtigt werden soll auch der Schutz der besonders wertvollen Flachwasserzone sowie die Bedeutung dieses Uferabschnittes als „Landschaftlich aufzuwertendes Erholungsgebiet“.

Letztendlich ist laut Planungsunterlagen der Baubeginn abhängig von der Länge des Genehmigungsverfahrens. Er könne im Moment noch nicht festgelegt werden, schreibt die für die Projektplanung zuständige Wälli AG aus Arbon. Frühester Baubeginn des eine Million Schweizerfranken teuren Projektes sei Winter 2010.



Planium GmbH, Wil

Der neue Landungssteg vor Uttwil als Visualisierung.

IBMV



Impressum

IBMV-Inside ist das Informationsorgan für Mitglieder der im Internationalen Bodensee-Motorboot-Verband zusammengeschlossenen Motorboot- und Yacht-Clubs sowie -Vereine aus Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Auflage: 2.500 Stück

Herausgeber und VisDP:

IBMV-Präsident Michael Sautter
An der Steig 27, 78464 Konstanz
Telefon: 00 49 (0) 75 31 / 45 62 92
Telefax: 00 49 (0) 75 31 / 45 62 94
E-Mail: praesident@ibmv.com

Redaktion:

IBMV-Öffentlichkeitsarbeit,
angesiedelt beim Präsidenten.

Druckerei: werk zwei Print+Medien
Konstanz GmbH

Nächste Ausgabe: 16. Mai 2011