



IBMV-Inside

Informationen nicht nur für Insider von IBMV,
Internationaler Bodensee-Motorboot-Verband,
Deutschland, Schweiz, Österreich

IBMV geht mit neuer Satzung in die Zukunft



*Start in die neue Schifffahrts-
saison auf dem Bodensee.*

Mit einer geänderten Satzung und einem um zwei auf sechs Personen reduzierten Vorstand ist auf der Insel Reichenau eine neue Ära des 1963 gegründeten Internationalen Bodensee-Motorboot-Verbandes (IBMV) eingeleitet worden. Wie Präsident Michael Sautter in der außerordentlichen Generalversammlung vor den erfreulicherweise zahlreich erschienenen Delegierten des 29 Vereine mit 3.600 Mitgliedern zählenden Dachverbandes erklärte, bedeute die Änderung keine politische Neuausrichtung. Man wolle damit vielmehr auch dem Problem entgegenreten, die passenden Leute für das Ehrenamt in der Vereinsarbeit zu gewinnen.

Als die erste Satzung des IBMV 1963 unterzeichnet wurde, hatte sich der grenzüberschreitend tätige Dachverband der Motorbootvereine am Bodensee auch gesellschaftlichen Aufgaben zu widmen und musste zunächst den grenzüberschreitenden

Zusammenhalt der Bootsfahrer fördern. In der „Vereinigung der Motorbootschiffahrt“, wie IBMV-Präsident Michael Sautter auf der Insel Reichenau sagte, seien diese gesellschaftlichen Dinge mittlerweile reduziert worden. Der Verband sei heute ein Expertengremium für den motorisierten Wassersport. „Deswegen müssen wir mit der überarbeiteten Satzung auch sicherstellen, dass es im Vorstand Leute mit Sachverstand gibt“, so Sautter zur Versammlung.

Mit der vom Vorstandsmitglied Albert Hausin überarbeiteten und von den Delegierten der außerordentlichen Generalversammlung einstimmig verabschiedeten Satzung wolle man den Verband zukunftsfähig machen. Geändert wurde dort vor allem Zweck und Ziel des IBMV: „Der IBMV vertritt die Interessen des motorisierten Wassersports auf Bodensee und Hochrhein auf internationaler Ebene. Er ist bemüht, die

Nutzung des Wassersportreviers Bodensee und Hochrhein auf fachlich anerkannter Ebene aktiv mitzugestalten und unterstützt die Mitgliedsvereine bei Infrastruktur- und Zulassungsfragen. Die Mitglieder werden dazu angehalten, auf strenge

Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zu achten.“ Zur Selbstkontrolle und Disziplin, etwa durch den freiwillig geleisteten „Seedienst“, heißt es, dass sich die im IBMV organisierten Wassersportler ihrer Verantwortung gegenüber Natur und Umwelt am Bodensee und Hochrhein bewusst seien und durch geübte Selbstkontrolle und diszipliniertes Verhalten auf dem Wasser dafür einreten.

Mit einem künftig nur noch sechsköpfigen Vorstand will der IBMV den zusehends in Vereinen auftretenden Problemen, Leute fürs Ehrenamt zu gewinnen, entgegenreten. Im Herbst seien Neuwahlen und schon gebe es Ankündigungen von Rückzügen, sagte Sautter. So werden künftig der Seedienstleiter und der Schatzmeister nicht mehr dem erweiterten Vorstand angehören. Diese Ämter müssen Mitglieder des Vorstandes in Personalunion übernehmen.

EU-Sportbootrichtlinie bleibt Thema

Derweil scheint eine Forderung, die Einführung der seit Januar 1996 für europäische Binnengewässer geltenden EU-Sportbootrichtlinie mit den dort verankerten Abgasgrenzwerten auf Bodensee und Hochrhein, den IBMV

i Blinde Passagiere

Boote, die aus fremden Revieren, wie dem Mittelmeer oder der Donau, in den Bodensee gebracht werden, schleppen auch neue Tier- und Pflanzenarten ein. Wie die Wissenschaftler bereits feststellten, stören solche, bisher im See nicht heimische Arten das Gleichgewicht von Flora und Fauna und verursachen unerwünschte Veränderungen. So verstopft die Dreikantmuschel, „Dreissena“ die Ansaugschächte der Wasserversorgung oder die Ansaug- und Lenzschläuche der Boote. Neue Seebewohner, die teils aus der Donau kommen sollen, sind Körbchenmuschel, Höckerflohkrebs oder Schwebegarnele. Das diesem IBMV-Inside beigelegte Merkblatt der Internationalen Wassersportgemeinschaft Bodensee beschreibt genau, wie diese ungewollten „Blinden Passagiere“ in ihrem angestammten Revier bleiben, wie lange die Organismen überleben oder welche Desinfektionsmittel für den Bodensee empfohlen werden.

auch weiterhin zu beschäftigen. Im November 2006 habe es deswegen intensive Gespräche mit Vertretern der für die Bodensee-Schiffahrtsordnung zuständigen Internationalen Schiffahrtskommission Bodensee (ISKB) und der Internationalen Gewässerschutzkommission Bodensee (IGKB) gegeben. Anfang 2007 habe der IBMV einen Antrag samt Konzept formuliert und vorgelegt. Darin heißt es: Wenn die EU-Sportbootrichtlinie auf dem Bodensee eingeführt werden würde, wäre der IBMV im Gegenzug bereit zu akzeptieren, dass im Jahr 2017 alle vor 1993 gebauten und Benzin betriebenen Innenbord-Viertaktmotoren mit über 74 Kilowatt (100 PS) Leistung ihre Zulassung verlieren.

Die ISKB sehe offenbar im Moment keinen Anlass, die BSO zu ändern, sagte Sautter. Zu hören sei aber aus diesen Gremien, dass mittelfristig angedacht sei, eine Harmonisierung mit den in der Innerschweiz geltenden Richtlinien zu prüfen. Der IBMV-Präsident erklärte: „Wir müssen weiter geduldig sein, bis der internationale Standard eingeführt wird.“ Seit der kalifornische Standard in Kraft getreten sei, erigne sich auf der technischen Seite sehr viel. So gebe es über 75 kW starke Ottomotoren mit digitaler Motorsteuerung, die in vielen Fällen allein durch die Umstellung der Steuerung schnell gemäß den BSO-Richtlinien für den Bodensee tauglich gemacht werden können.



Gut besuchte Frühjahrstagung des IBMV im Löchnerhaus auf der Insel Reichenau. Zur Abstimmung über die Satzungsänderung des Verbandes kamen erfreulich viele Delegierte zur außerordentlichen Generalversammlung.

Wakeboarder stören Ruhe auf dem Untersee

Die Wasserski- und Wakeboard-Fahrer aus dem schweizerischen Steckborn, die sich zunehmend auf dem Gnadensee zwischen der Insel Reichenau und Allensbach tummeln, beschäftigen jetzt auch den Vorstand des IBMV.

Die Wasserskifahrer sorgen vor allem unter den Seglern und Segelschülern sowie den gerne in diesem ruhigeren Teil des Untersees für die Kaffeepause vor Anker liegenden Motorbootfahrern für Unruhe. „Gespräche haben bisher nicht gefruchtet, die Wakeboarder sind ein Störfaktor“, sagte Klaus Deggelmann, Vorstand des Yachtclub Insel Reichenau in der außerordentlichen IBMV-Generalversammlung. Die Wasserskifahrer kommen vor allem wegen des „weicheren Wassers“ über den See. Teilweise seien diese mit drei Booten unterwegs und würden mittlerweile bis in den Markelfinger Winkel fahren. Vor allem am Sonntagmittag sollte aber auf dem Gnadensee mehr Ruhe herrschen. IBMV-Präsident Mi-

chael Sautter will jetzt den IBMV-Seedienst dort hinschicken und so von „halboffizieller Seite“ für mehr Ordnung sorgen lassen. Geprüft werden soll, ob die Wasserskifahrer und ihre Boote die 10 km/h-Regel im Markelfinger Winkel einhalten.

Auf den Einsatz und die „Symbiose mit dem Seedienst“ setzt auch der Chef der Konstanzer Wasserschutzpolizei Hubert Trenkle. Denn mit einem Zwei-Mann-Dienst am Wochenende könnten die Kollegen von der Insel Reichenau an dieser Ecke des Untersees nur Stichproben-Kontrollen machen. Das Problem sei aber auch, dass die Wasserskifahrer gerne ein bisschen Show machen, so Trenkle vor den IBMV-Delegierten. In der 300-Meter-Zone sei dies aber verboten. Wer sich indes an die Tradition der Seemannschaft in der Schifffahrt halte, der würde auch nicht in Ufernähe Wasserski fahren.

IBMV-Präsident Sautter will zudem mit den Thurgauer Wasserskifahrern Gespräche führen. Er regte an,

dass nun auch Deutschland eine Wasserkistrecke nach den Vorbildern vom österreichischen Bregenz und dem schweizerischen Romanshorn ausweisen soll. Weil diese Anlage aber im Uferbereich sein muss, ist Sautter „nicht zu optimistisch“, dass

eine solche Anlage in der Flachwasserzone genehmigt werden wird. Zudem brauche man dafür auch noch eine Wartungsmannschaft. Es müssten auch Vereinsmitglieder und Taucher da sein, die Bojen setzen.

Liegeplätze sind rar

Im Schweizer Kanton Thurgau stehen derzeit 5.350 Boots- und Liegeplätze zur Verfügung. Insgesamt 2.886 Plätze in Hafenanlagen, 828 in Bojenfeldern sowie 263 einzelne Bojen, 923 Plätze an Stegen und 439 entlang der verschiedensten Hafenanlagen. Laut Auskunft von Marcel Varga vom kantonalen Amt für Umwelt gegenüber der Thurgauer Zeitung würden nur noch Hafenausbauprojekte bewilligt werden, die im Kantonalen Richtplan namentlich erwähnt seien. Ziel sei eine Stabilisierung der Bootsplätze auf dem jetzigen Niveau. Weiteres Ziel sei demnach auch, die Bojenfelder sukzessive durch Hafenanlagen zu ersetzen. Den größten Hafen am Thurgauer Seeufer hat die Gemeinde Romanshorn mit 861 Plätzen. Und die berücksichtigt bei der Vergabe freier Plätze primär einheimische Wassersportler, die ihr Wohn- und Steuerdomizil in Romanshorn haben. Auswärtige sind dabei nahezu chancenlos.

i Generalversammlung in Kürze

■ **Dank für Arbeitseinsatz:** Während der außerordentlichen Generalversammlung (GV) auf der Insel Reichenau sprach IBMV-Präsident Michael Sautter an den „Justitiar“ des Verbandes, Albert Hausin, und an Hans-Joachim Kurz ein besonderes Dankeschön aus. Kurz sei als „treuer Ehrenpräsident und inoffizielles Mitglied des Vorstandes“ bei den Vorstandsberatungen über die Satzung dabei gewesen, und Hausin habe sich tagelang in das Regelwerk einarbeiten müssen, um die Änderungen auch juristisch unanfechtbar zu machen. Dass die Satzung in einer guten halben Stunde von den Delegierten verabschiedet wurde, zeige, dass „wir ein sehr harmonischer Verband sind“, sagte Sautter.

■ **Jet-Ski auf dem See unzulässig:** Das Thema Jet-Ski beschäftigte auch die GV. Nach Meinung des Präsidenten Michael Sautter, seien diese schwimmenden Motorräder auf „Binnengewässern und dem Bodensee eine sehr problematische Sache“. Auf dem Bodensee seien sie laut BSO aber bisher nicht zulässig. Die zwischen 100 und 200 PS starken Fahrzeuge dürften zudem schwer die 40-km/h-Begrenzung auf dem See einhalten. Daher sieht der IBMV auch keinen Grund zum Handeln, obwohl die Jet-Skis im Rahmen einer Revision der Schweizer Binnenschiffahrtsverordnung bei Tag und klarer Sicht fahren dürfen.

■ **Kitesurfer sind Wasserfahrzeuge:** Nach Auskunft des Konstanzer Wapochefs Hubert Trenkle darf das Schifffahrtsamt Konstanz keine Kitesurf-Gebiete ausweisen, weil „das zulasungspflichtige Fahrzeug bestimmte Vorschriften nicht einhalten kann“. Fahrzeug? Ein Kitesurfboard sei ein Fahrzeug, weil es ein schwimmfähiger Hohlkörper sei, der zur Fortbewegung diene, zitiert Trenkle den Gesetzestext. Diese Art des Surfens mit einem Fallschirm als „Segel“ sei auch politisch nicht erwünscht. Derweil rauschen die Kitesurfer auf der Schweizer Seite oberhalb von Rorschach und vor Berlingen über den See, auf der deutschen Seite vorm Eriskircher Ried. Vor Vorarlberg sind keine Gebiete ausgewiesen.

■ **Seedienst wieder im Einsatz:** Vom 17. Mai bis 7. September ist der IBMV-Seedienst wieder auf dem Bodensee unterwegs und sorgt als anerkanntes Verbandsorgan der Selbstkontrolle für Ordnung. Der Dienst kümmere sich bei Regatten zudem für das gut nachbarschaftliche Verhältnis von Motorbootfahrern und Seglern, sagte Seedienstleiter Ernst Kojalek während der GV. Er diene auch als Gewissen denjenigen Seebützern, die oftmals in Unachtsamkeit gegen die BSO verstoßen. Es dürfe nicht sein, dass wenige so genannte „Schwarze Schafe“ den gesamten Wassersport in Misskredit bringen. Aus diesem Grund hofft Kojalek, dass in der Saison 2008 genügend Clubs Seedienst leisten.

Der Albtraum Feuer an Bord

Der Albtraum eines jeden Skippers und der Crew sind Rauch und Feuer an Bord. Auf dem Bodensee, wo jährlich zwischen zwei und acht Bootsbrände registriert werden, seien solche Unglücke verheerend, wenn kein Helfer in Sicht sei. Dann geraten die Besatzungen schnell in Lebensgefahr. Der einzige Ausweg vor Rauch, giftigen Dämpfen und Flammen sei oft nur der beherzte Sprung ins Wasser. So schilderte der Leiter der Wasserschutzpolizeistation Friedrichshafen, Heinz-Joachim Unglert, die Katastrophe während der ersten großen Brandschutzübung der Friedrichshafener Feuerwehr sowie der Wasserschutz- und Seepolizeien in „ULTRAMARIN, die Meichle + Mohr Marina“ in Kressbronn-Gohren. Anlass war das Anmotoren des Motor-Yacht-Club Obersee (MYCO).

Zum Glück war die Szenerie vor dem größten Bodensee-Freizeithafen nur gespielt und sicher angelegt: Auf einem ehemaligen Kiesschiff brach auf dem offenen Deck ein Feuer aus. Über 200 Zuschauer verfolgten von Land aus die Löscharbeiten der Besatzung des Feuerlöschbootes Friedrichshafen. Nach einer halben Stunde hieß es „Feuer aus“. Im Ernstfall, draußen auf dem See, sei eine derart schnelle Anfahrt der Rettungskräfte unmöglich, obwohl in Radolfzell, Überlingen, Konstanz und Friedrichshafen Löschboote liegen, sagte Wapo-Chef Heinz-Joachim Unglert.



Alles nur Übung: Die Besatzung des Feuerlöschbootes Friedrichshafen hatte den „Brand“ an Bord des ehemaligen Kiesschiffes Ernst auf dem Bodensee vor „ULTRAMARIN, die Meichle + Mohr Marina“ schnell im Griff. Bruno Schnyder von der Seepolizei des Schweizer Kantons Thurgau demonstrierte den Besuchern der Aktion „Bootsbrände“, wie schnell ein gebrochener Tankschlauch und auslaufender Treibstoff zur Explosion im Boot führt.

Bis das Boot mit seiner achtköpfigen Besatzung zum Auslaufen bereit sei, vergehen bis zu 15 Minuten. Hinzu kommt: „Es gibt viele Gemeindefeuern wehren am Bodensee, aber nur wenige, die für die Bootsbrandbekämpfung ausgestattet sind“, so der Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Friedrichshafen Louis Laurösch. Groß sei auch die Gefahr beim Betanken eines Bootes oder die oftmals mangelhafte Überprüfung der Technik: „In einem Fall war der Tankschlauch gebrochen. Beim Betanken floss der Treibstoff direkt in die Bilge. Beim Einschalten eines elektrischen Gerätes gab es einen Knall und das Schiff stand in Voll-

brand“, schilderte Bruno Schnyder von der Seepolizei des Schweizer Kantons Thurgau einen solchen Brand. Im Juli 2006 im Hafen des schweizerischen Güttingen wurde dieser zur Katastrophe. Damals wurden ein neunjähriges Mädchen sowie zwei Erwachsene schwer verletzt.

Seit 2002 gab es auf dem Bodensee insgesamt 27 Brände an Bord von Motorbooten und fünf auf Segelbooten. „Kontrollieren Sie ihr Schiff im eigenen Interesse“, rät Seepolizist Bruno Schnyder. Die Skipper müssten dafür sorgen, dass Schiff, Mannschaft und Technik in Ordnung seien. Dazu gehöre auch die Überprüfung von

Gasflaschen an Bord, von Elektroleitungen oder von achtlos liegen gelassener Stahlwolle zum Reinigen. Wird letztere mit einer Batterie in Verbindung gebracht, entsteht schnell ein Schmorbrand. Wie die kleineren Brände verhindert, beziehungsweise von der Bootsbesatzung gelöscht werden können, demonstrierten die Feuerwehrleute dann am Ufer. Die Zuschauer lernten dabei den Umgang mit Pulver- und Wasserlöschern. Sie sahen aber auch, wie eine in die Flammen geworfene Spraydose explodiert oder wie eine Fettextplosion entsteht, wenn man versucht, brennendes Öl mit Wasser zu löschen.

Mehr Infos über Boote

Mit einer neuen technischen Erfindung und dem rund um die Uhr möglichen Zugriff auf die Daten der Schifffahrtsverwaltung wird die Arbeit der Wasserschutzpolizei (Wapo) auf dem Bodensee verbessert. Der Konstanzer Landrat Frank Hämmerle und der dortige Polizeichef Uli Schwarz betonten bei der Präsentation des neuen Online-Zugriffs: „Dieser Zugriff garantiert mehr Sicherheit für die Bootseigner auf dem See. Wir können ab sofort in Notlagen oder ähnlichen, schnelles Handeln erfordernden Situationen effektiver die notwendigen Hilfsmaßnahmen einleiten.“

Die neu geschaffene Schnittstelle ermöglicht der Wapo, die Daten der Bootshalter sowie Informationen über deren Patent, die allesamt in der Datenbank des Landratsamtes gespeichert sind, via Computer abzurufen. Diese neue Form der Kooperation sei aufgrund einer zwischen dem Amt und der Polizeidirektion geschlossenen Vereinbarung möglich geworden, hieß es bei der Präsentation in Konstanz. Im Straßenverkehrsalltag informiert sich die Polizei

bereits über das Kraftfahrtbundesamt online über sämtliche bundesweiten Zulassungsdaten. Wem ein Auto gehört, lässt sich so mühelos feststellen. Dagegen existierte bisher für die am Bodensee zugelassenen Boote keine zentrale Datenbank. Dies erschwerte den Vollzug und machte es für die Wapo nahezu unmöglich, außerhalb der Dienstzeiten des Landratsamtes etwa den Eigner eines herrenlos im See treibenden Bootes zu ermitteln. So konnten die Beamten auch nicht feststellen, ob sich das Boot nur von der Boje gelöst hatte oder ob von einem Unglücksfall auszugehen war.

Mit der neuen Vereinbarung ist es nun möglich, dass sich die Wapo-Beamten sogar von ihren Schiffen aus per UMTS-Technik direkt in die Computer einloggen.

Im Bereich des Konstanzer Landratsamtes sind derzeit rund 9.300 Boote registriert, beziehungsweise zugelassen. Dazu gehören registrierte Sportboote ohne eigenen Antrieb genauso wie große Yachten. Das Landratsamt stellt jährlich rund 2.600 Bodensee-Schifferpatente aus.

Lob für Schwedenschanze

Der Motorboot-Segelsportverein Rheindelta in der Fußacher Bucht des Bodensees hat für das Bemühen um die Verbesserung des Umweltstandards im Hafen eine Belobigung der Umweltabteilung des Landes Vorarlberg erhalten. Anlass war die Teilnahme des MBSVRh am „Mitwelt- und Solarpreis 2007“ des österreichischen Bundeslandes.

Unter den 19 eingereichten Projekten hat die Schwedenschanze zwar keinen Preis errungen, doch die Stellungnahme machen MBSVRh-Präsident Martin Schweningen, das für den Einsatz der erneuerbaren Energien zuständige Vorstandsmitglied Kurt Ludescher und den Umweltbeauftragten Wolfgang Lampert stolz. Darin schreibt der Leiter der Umweltabteilung, Reinhard Bösch: „Die Jury hat festgestellt, dass Ihr Umweltmanagement ein Vorbild für andere Hafentreiber und Gemeinden am Bodensee ist und dies wie folgt begründet: Motorboote werden oft als ‚Schädlinge‘ am See angesehen und früher wurde rings um den See nicht immer sehr sorgsam mit den empfindlichen Uferabschnitten und dem Gewässer umgegangen. Der MBSVRh

betreibt den Hafen Schwedenschanze im Naturschutzgebiet, Natura 2000 Gebiet und Ramsargebiet Rheindelta. Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, neben den behördlichen Auflagen, die genau eingehalten werden, auch die Erfordernisse der Umwelt zu berücksichtigen, um im Einklang mit der Natur Hobby und Freizeit genießen zu können. Daher wurde ein Umwelt-Managementplan ausgearbeitet, der alle Aspekte des Natur- und Umweltschutzes umfasst.

Dieser Plan wurde in den letzten Jahren umgesetzt, sodass die Zertifizierung durch den Blauen Anker der IWGB erfolgreich durchgeführt wurde.“ Das Umweltmanagement umfasse alle Aspekte der Energieeinsparung mit der Photovoltaikanlage auf dem Restaurantdach, Vorschriften für den Tankstellenbetrieb, Abwasserversorgung und Maßnahmen zur Vermeidung von Gewässerverschmutzungen, die Baumpflege oder Regeln fürs Fahren im Naturschutzgebiet. Dass man das Projekt nicht mit einem Preis ausgezeichnet habe, mindere die Leistungen nicht im Geringsten, schreibt Reinhard Bösch.

Neues Leben im Altnauer Hafen



Rund 160 Tage nachdem der Hafen im schweizerischen Altnau für die Erweiterungsarbeiten ausgepumpt und danach auf die Soll-Quote ausgebaggert wurde, ist er wieder geflutet worden.

Während der Bauarbeiten ist die see-seitige Mole angepasst und verlängert worden. Die Hafeneinfahrt wurde in westlicher Richtung verschoben. Die so genannte Mole Nägeli vor dem Gasthaus Schiff wurde vollkommen neu aufgebaut. Nachdem der Hafen nach 160 Tagen „Trockenheit“ Mitte April wieder geflutet wurde, wurden die Schwimmstege eingebaut und die ersten Boote rechtzeitig zu Saisonbeginn eingewässert. Zudem bekam der Altnauer Badestrand und das angrenzende Naturufer eine neue Form. Aus dem Hafen wurden übrigens rund 10.000 Kubikmeter Aushub gebaggert und wieder verwertet. Das Volumen des Hafenbeckens habe sich dadurch mehr als verdoppelt, so Altnaus Gemeindeammann Beat Pretali. Im

Herbst wird die zweite Etappe des Großprojektes in Angriff genommen: Hafenmeisterei, Nebengebäude und neue Möglichkeiten zum Auswassern der Boote. Mit den restlichen Stegan-

lagen sollen ab der Saison 2009 40 weitere Plätze zur Verfügung stehen. Altnau wird dann Platz für rund 150 Boote haben. Die Kosten: Rund 1,6 Millionen Schweizerfranken.



Noch ist die Spundwand drin und der Altnauer Hafen trocken. Kurz nachdem unser Redaktionsmitglied Franco Lamberti das Foto machte, wurde das Hafenbecken mit rund 17.000 Kubikmeter Seewasser geflutet.

IMPRESSUM

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

Auflage: 2500 Stück

Erscheinungsweise: drei Mal jährlich

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 49

E-Mail: praesident@ibmv.com

Redaktion:

IBMV-Öffentlichkeitsarbeit, angesiedelt beim Präsidenten.

Druckerei: werk zwei Print+Medien Konstanz GmbH

Nächste Ausgabe: 15. September 2008

Bodensee-Schiffs-Statistik (Vergnügungsfahrzeuge)

	1980	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2007
Motorboote												
bis 7,4 KW (10 PS)	9.321	11.277	9.514	9.015	8.960	8.722	8.613	8.324	8.503	8.401	8.165	7.874
bis 37 KW (50 PS)	2.232	1.113	2.299	2.352	2.519	2.841	2.973	3.348	3.604	3.789	3.943	4.249
bis 74 KW (100 PS)	1.157	828	759	706	717	742	746	690	695	685	671	805
bis 100 KW (136 PS)	4.479	2.046	1.782	1.714	1.673	1.759	1.763	1.757	1.776	1.719	1.734	1.710
über 100 KW (136 PS)		4.787	5.931	5.750	5.803	5.880	5.977	6.065	6.178	6.127	6.118	6.141
Gesamte Motorboote	17.189	20.051	20.285	19.537	19.672	19.944	20.072	20.184	20.756	20.721	20.631	20.779
Veränderungen in % gegen Vorjahr	-	-	+0,2 %	-3,7 %	+0,7 %	+1,4 %	+0,6 %	+0,6 %	+2,8 %	-0,2 %	-0,4 %	+0,7 %
Veränderungen in % seit 1980	-	+16,7 %	+18,0 %	+13,7 %	+14,4 %	+16,0 %	+16,8 %	+17,4 %	+20,8 %	+20,5 %	+20,0 %	+20,9 %
Segelboote mit Motor												
bis 7,4 KW (10 PS)	11.431	13.298	11.775	11.474	11.372	11.506	11.394	11.092	11.210	11.127	11.033	10.543
bis 37 KW (50 PS)	1.017	2.286	2.784	2.805	2.895	3.074	3.192	3.391	3.473	3.492	3.527	3.570
bis 74 KW (100 PS)	47	72	73	70	67	70	73	80	83	85	88	93
über 74 KW (100 PS)	4	15	22	24	23	6	7	7	8	7	7	6
Gesamte Segelboote mit Motor	12.499	15.671	14.654	14.373	14.357	14.656	14.666	14.570	14.774	14.711	14.655	14.212
Veränderungen in % gegen Vorjahr	-	-	-0,5 %	-1,9 %	-0,1 %	+2,1 %	+0,1 %	-0,7 %	+1,4 %	-0,4 %	-0,4 %	-3,0 %
Veränderungen in % seit 1980	-	+25,4 %	+17,2 %	+15,0 %	+14,9 %	+17,3 %	+17,3 %	+16,6 %	+18,2 %	+17,7 %	+17,2 %	+13,7 %
Segelboote ohne Motor	8.964	12.468	12.855	12.972	13.252	13.214	13.296	13.419	13.685	13.841	13.841	14.701
Veränderungen in % gegen Vorjahr	-	-	+2,1 %	+0,9 %	+2,2 %	-0,3 %	+0,6 %	+0,9 %	+2,0 %	+1,1 %	-0,2 %	+6,4 %
Veränderungen in % seit 1980	-	+39,1 %	+43,4 %	+44,7 %	+47,8 %	+47,4 %	+48,3 %	+49,7 %	+52,7 %	+54,4 %	+54,1 %	+64,0 %
Gesamte Segelboote	21.463	28.139	27.509	27.345	27.609	27.890	27.962	27.989	28.459	28.552	28.469	28.913
Veränderungen in % gegen Vorjahr	-	-	+0,7 %	-0,6 %	+1,0 %	+1,0 %	+0,3 %	+0,1 %	+1,7 %	+0,3 %	-0,3 %	+1,6 %
Veränderungen in % seit 1980	-	+31,1 %	+28,2 %	+27,4 %	+28,6 %	+29,9 %	+30,3 %	+30,4 %	+32,6 %	+33,0 %	+32,6 %	+34,7 %

Anmerkung: Von 20.779 Motorbooten sind: 1.973 Diesel-, 17.167 4-T-Otto- und 1.639 2-T-Ottomotoren.
Die 14.212 Segelboote teilen sich in: 6.132 Diesel-, 5.550 4-T-Otto- und 2.530 2-T-Otto-Motoren.

Gemäß BSO Stufe 2 sind 3.345 Motoren registriert, davon 2.909 Diesel- und 436 Stück 4-T-Otto-Motoren, nach EU-Sportboot-Richtlinie sind dies 628, davon 342 Diesel- und 286 Stück 4-T-Otto-Motoren.