

Ausflugsfahrten enden an Wiffen

Die Warnung der Schaffhauser Polizei ist deutlich: „Wir appellieren an alle Rheinbenutzer, ausreichend Abstand zu Wiffen und Kursschiffen zu halten!“ Es hilft wenig: Am 6. August blieb ein zerstörtes Schlauchboot an Wiffe 76 vorm Restaurant Schupfen bei Diessenhofen, am 18. August ein Kajak an Wiffe 76, Höhe Dörflinger Laag, hängen. Die Besatzungen wurden gerettet. Doch vorm Schupfen kenterte noch das Motorboot eines Helfers.

Jährlich weisen deutsche und Schweizer Wasserschutz- und Seepolizeien auf die gefährlichen Seezeichen (Wiffen) hin. Vergeblich. Unfug war, nach der Schaffhauser Polizei, jener Vorfall Anfang August. Ein 17- und ein 19-jähriger brachten abends ihr flussabwärts treibendes



Schlauchboot zum Kentern und blieben an der Wiffe hängen. Die Männer schwammen ans Ufer. Ein 57-jähriger Schweizer Motorbootfahrer wollte helfen. Er wollte das havarierte Boot entfernen. Dabei kenterte auch sein Motorboot. Der Mann wurde von einer Weidling-Besatzung geborgen, Boot (linkes Bild: SHPol) und Schlauchboot von der Patrouille der Schaffhauser Polizei abgeschleppt. Die

Schlauchbootfahrer tragen die Kosten. Dazu Kurt A. Bürki, Präsident des Boots-Club Schaffhausen: „Wenn ein Schlauchboot an einer Wiffe hängt, besteht keine Chance es dort weg zu bekommen.“ Der Rhein habe bis zu zwölf Stundenkilometer Fließgeschwindigkeit. Helfer sollen sich darauf beschränken, Menschen oder schwimmende Dinge zu retten. Das Boot sollen sie der Polizei überlassen.

Zweiter Fall: Ein 58- und ein 63-Jähriger ließen sich Mitte August, gegen 21 Uhr, im Kajak flussabwärts treiben. Dabei kollidierten sie, laut Polizei, aus Unachtsamkeit mit der Wiffe. Die Crew wurde wieder von einem Bootsführer unverletzt gerettet. Das zerstörte Kajak (rechtes Bild: SHPol) und die Wertsachen wurden wegen der Dunkelheit von der Wasserpolizei am nächsten Tag geborgen.

Bodensee-Schiffs-Statistik per 1.1.2009

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2007	2009
Motorboote												
bis 7,4 KW (10 PS)	9.321	11.277	9.015	8.960	8.722	8.613	8.324	8.503	8.401	8.165	7.874	7.496
bis 37 KW (50 PS)	2.232	1.113	2.352	2.519	2.841	2.973	3.348	3.604	3.789	3.943	4.249	4.528
bis 74 KW (100 PS)	1.157	828	706	717	742	746	690	695	685	671	805	1.177
bis 100 KW (136 PS)	4.479	2.046	1.714	1.673	1.759	1.763	1.757	1.776	1.719	1.734	1.710	1.811
über 100 KW (136 PS)		4.787	5.750	5.803	5.880	5.977	6.065	6.178	6.127	6.118	6.141	6.282
Gesamte Motorboote	17.189	20.051	19.537	19.672	19.944	20.072	20.184	20.756	20.721	20.631	20.779	21.294
Veränderungen in % gegen Vorjahr	–	–	-3,7 %	+0,7 %	+1,4 %	+0,6 %	+0,6 %	+2,8 %	-0,2 %	-0,4 %	+0,7 %	+2,5 %
Veränderungen in % seit 1980	–	+16,7 %	+13,7 %	+14,4 %	+16,0 %	+16,8 %	+17,4 %	+20,8 %	+20,5 %	+20,0 %	+20,9 %	+23,9 %
Segelboote mit Motor												
bis 7,4 KW (10 PS)	11.431	13.298	11.474	11.372	11.506	11.394	11.092	11.210	11.127	11.033	10.543	10.059
bis 37 KW (50 PS)	1.017	2.286	2.805	2.895	3.074	3.192	3.391	3.473	3.492	3.527	3.570	3.591
bis 74 KW (100 PS)	47	72	70	67	70	73	80	83	85	88	93	107
über 74 KW (100 PS)	4	15	24	23	6	7	7	8	7	7	6	
Gesamte Segelboote mit Motor	12.499	15.671	14.373	14.357	14.656	14.666	14.570	14.774	14.711	14.655	14.212	13.757
Veränderungen in % gegen Vorjahr	–	–	-1,9 %	-0,1 %	+2,1 %	+0,1 %	-0,7 %	+1,4 %	-0,4 %	-0,4 %	-3,0 %	-3,2 %
Veränderungen in % seit 1980	–	+25,4 %	+15,0 %	+14,9 %	+17,3 %	+17,3 %	+16,6 %	+18,2 %	+17,7 %	+17,2 %	+13,7 %	+10,1 %
Segelboote ohne Motor	8.964	12.468	12.972	13.252	13.214	13.296	13.419	13.685	13.841	13.841	14.701	14.648
Veränderungen in % gegen Vorjahr	–	–	+0,9 %	+2,2 %	-0,3 %	+0,6 %	+0,9 %	+2,0 %	+1,1 %	-0,2 %	+6,4 %	-0,4 %
Veränderungen in % seit 1980	–	+39,1 %	+44,7 %	+47,8 %	+47,4 %	+48,3 %	+49,7 %	+52,7 %	+54,4 %	+54,1 %	+64,0 %	+63,4 %
Gesamte Segelboote	21.463	28.139	27.345	27.609	27.890	27.962	27.989	28.459	28.552	28.469	28.913	28.405
Veränderungen in % gegen Vorjahr	–	–	+0,6 %	+1,0 %	+1,0 %	+0,3 %	+0,1 %	+1,7 %	+0,3 %	-0,3 %	+1,6 %	-1,8 %
Veränderungen in % seit 1980	–	+31,1 %	+27,4 %	+28,6 %	+29,9 %	+30,3 %	+30,4 %	+32,6 %	+33,0 %	+32,6 %	+34,7 %	+32,3 %

Anmerkung: Von 21.294 Motorbooten sind: 2.281 Diesel-, 17.759 4-T-Otto- und 1.254 2-T-Ottomotoren.
Die 13.757 Segelboote teilen sich in: 6.063 Diesel-, 5.667 4-T-Otto- und 2.027 2-T-Otto-Motoren.

Gemäß BSO Stufe 2 sind 3.904 Motoren registriert, davon 3.350 Diesel-, 553 Stück 4-Takt- und 1 Stück 2-Takt-Otto-Motoren, nach EU-Sportboot-Richtlinie sind dies 1.906, davon 7 Diesel-, 1.880 Stück 4-Takt- und 19 Stück 2-Takt-Otto-Motoren.



IBMV-Inside

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

Seedienst ist definitiv attraktiver geworden

Der seit 1974 von Mitgliedern des Internationalen Bodensee-Motorboot-Verbandes gefahrene See- und Rhydienst als „Selbstkontrolle der Sportschifffahrt“ ist zu Beginn der Saison 2009 attraktiver gestaltet worden. Vor allem der Wegfall der bisherigen Revierenteilung wird unter den Seedienstlern gelobt. Martin Lepple, Seedienstleiter des Segel- und Motoryacht-Club Höri (SMYH) in Öhningen-Wangen auf der Halbinsel Höri, äußerte sich im Interview mit der Inside-Redaktion über seine Erfahrungen aus der zurückliegenden Saison.

■ **INSIDE:** Ist der See- und Rhydienst durch die vom IBMV-Vorstand beschlossenen Änderungen attraktiver geworden?

Martin Lepple: Der freiwillig gefahrene Seedienst ist definitiv attraktiver geworden. Durch die Aufhebung der Revierenteilung kann der Skipper, der an einem Wochenende Seedienst hat, wirklich mit seinem Beobachter an Bord (in der Regel Lebenspartner) dort hingefahren, wo er auch hingefahren möchte. Zum Beispiel von uns, von Wangen aus, zur Insel Reichenau. Unsere segelnden Clubmitglieder, die bisher immer gesagt haben, es hätte keinen Wert mit einem Segelboot Seedienst zu machen, weil das Revier zu kurz sei, mussten auf dem knapp ein Kilometer langen Revier früher immer hin und herkreuzen. Jetzt können sie auch ihr Schiff richtig



Abendstimmung in der Egnacher Bucht bei Romanshorn. Eingefangen hat die Stimmung Ruth Lamberti, Gattin des Inside-Redaktionsmitgliedes Franco Lamberti.

laufen lassen und so mit der Seedienst-Banderole an der Reling die Seedienst-Aufgaben erfüllen und Präsenz zeigen. Was von meinen Clubkameraden auch sehr begrüßt wurde, ist, dass nicht mehr jede Stunde ein Eintrag ins Logbuch gemacht werden muss, sondern nur noch, wenn wirklich ein Vorfall oder eine nennenswerte Beobachtung gemacht worden ist.

■ **INSIDE:** Bisher haben Sie von Wangen aus nur den Bereich von Öhningen bis Schloss Marbach betreut. Das war doch langweilig. Wo fahren die rund 45 aktiven Mitglieder des SMYH jetzt Seedienst?

Martin Lepple: Mittlerweile fahren wir runter bis Stein am Rhein oder um die Insel Reichenau. Auch auf dem Gnadensee bei Radolfzell-Markelfingen oder auf dem Seerhein können wir jetzt Seedienst leisten.

■ **INSIDE:** Sind die segelnden Seedienstler also auch glücklicher?

Martin Lepple: Die Akzeptanz unter den Seglern nimmt sogar zu. Das Gute an der Sache ist, ein Segler lässt sich von einem Segler ganz anders ansprechen. Da haben wir bereits positive Erfahrungen gesammelt.

■ **INSIDE:** Glauben Sie wirklich, dass sich ein Motorbootfahrer von einem Segler auf ein Vergehen hinweisen lässt?

Martin Lepple: Ja, ich könnte mir das gut vorstellen. Es soll so wieso immer kameradschaftlich, also von Wassersportkollege zu Wassersportkollege, auf ein Vergehen hingewiesen werden. Ich bin absolut überzeugt, dass es funktioniert. Andersrum sind wir Motorboot fahrenden Seedienstler ja auch freundlich.

■ **INSIDE:** Haben Sie aus der täglichen Praxis noch Vorschläge zur Verbesserung des Seedienstes?

Martin Lepple: Man könnte das Logbuch noch verbessern, etwa mit einer direkten elektronischen Übertragung zu einer zentralen Stelle. Aufgezeichnet wird über ein „Dienst-Telefon“. So muss man kein Buch mehr im althergebrachten Sinn führen. Eine weitere Überlegung wäre, dass

ein Motorboot dem segelnden Seedienstler als Hilfe zur Seite steht. Dieses müsste aber nur im Notfall, etwa zum Abschleppen, abrufbereit sein. Ein anderes Problem ist, dass auf manchen Schiffen, die keine Reling haben (Motor- und Segelboote), die Seedienst-Banderole nicht befestigt werden kann. Vielleicht gibt es da in Zukunft noch eine Lösung.

Neue Art des Voyeurismus

Während seines zweiwöchigen Bootsurlaubes auf dem Bodensee sind unserem Redaktionsmitglied Franco Lamberti in den Buchten mehr Kanufahrer begegnet als je zuvor. Seine Beobachtungen:

„Die motorlose Wassersportvariante hat mit Sicherheit ihren Reiz, zumal die Geschwindigkeit allein durch Muskelantrieb bestimmt wird. Liegt aber ein Boot in einer Bucht am Anker, fahren die Kanuten geräuschlos vorbei, ohne dass sie von der Crew bemerkt werden. Einige der Kanutouristen haben keinen Respekt vor Distanzen. Sie paddeln mit knapp einem Meter Abstand vorbei und schauen ins Bootsinnere. Dabei hätten sie in diesen Zonen genügend Platz zum Ausweichen und müssten nicht mehr oder weniger zufällig stören.

Mutigere Kanuten nähern sich absichtlich, denn sie weichen dafür von der normalen und geraden Route total ab. Ein doppelt besetztes Kanu stoppt

sogar, damit sich die Besatzung unsere Inneneinrichtung näher betrachten kann. Ein anderer Sportkanute paddelt am frühen Morgen direkt zwischen zwei Segelschiffen durch auf uns zu. Er weicht auch nicht von der Route ab, als ich ihn kopfschüttelnd anschau.

Bei diesen Erlebnissen stellt sich die Frage, ob Kanufahren zur neuen Kultur des sportlichen und motorlosen Genießens entlang der Uferzone wird? Ist es gar eine neue Art des Voyeurismus? Mein Vorschlag: Eine Mindestdistanz-Verordnung für Kanufahrer gegenüber still liegenden Wasserfahrzeugen in Uferzonen. Andere Bootsführer respektieren doch auch einen Mindestabstand zu diesen Booten. Vielleicht aber sollten die Kanuverleiher am See ein Merkblatt mitgeben, in denen solche Vorgaben drinstehen. Und: Viele Kanuten beherrschen ihr Gefährt nicht und stoßen an Boote. Oder kleine Kinder paddeln wie wild in Bojenfeldern rum.“



Kanuten am Bodensee: Dieser Paddler, aufgenommen im Hafen der Bootswerft Martin in Radolfzell, verhält sich richtig und ist offenbar glücklich. Er freut sich sogar, fotografiert zu werden. Andere Kanuten ärgern die Bootsfahrer regelrecht.

Zur Person



Martin Lepple (45) ist Leiter der Motorbootabteilung, IBMV-Beauftragter und Seedienstleiter des SMYH in Wangen auf der Halbinsel Höri. Auf dem Bodensee fährt er eine Galeon 330. Lepple ist gelernter Modellbauermeister und gründete 1994 die LE-MA GmbH in Neckartailfingen.



Hinter der alten Mole im Schlosshafen Arbon entsteht bereits die Spundwand für das Gießen der neuen. Später wird die alte abgerissen und die Größe der Anlage sichtbar.

Kurz und bündig

Mit der Sanierung des Schlosshafens im schweizerischen Arbon mit derzeit 450 Wasserliegeplätzen verdoppelt sich gleichzeitig auch die Fläche auf rund 28.000 Quadratmeter. Schon im Frühjahr 2010 soll der dann um 150 Plätze erweiterte Hafen fertig sein. Dabei ist der Ausbau schon seit Jahren geplant. Der kantonale Richtplan sieht vor, dass die Stadt schon seit mehr als 20 Jahren um 150 Plätze erweitern darf. Eine neue Mole wird außerhalb der jetzigen Mole entstehen. Im Spätsommer wird die alte Mole abgerissen. Der Hafenausbau und die Sanierung des alten Schlosshafens werde ohne Steuergelder realisiert, sagte Stadtammann Martin Klöti. 6,7 Millionen Franken kostet das Gesamtprojekt. Finanziert wird es von den künftigen Liegeplatznutzern.

■ Kreuzlinger wollen mehr

Zwei Stege des Sport- und Jachthafens in Kreuzlingen sollen so erweitert werden, dass bis 30 neue Bootsplätze entstehen. Der Bau

der Hafenerweiterung ist für 2010 oder 2011 geplant. Das Ganze soll weitere Liegeplätze schaffen, ohne das Hafenbecken mit derzeit 423 Plätzen vergrößern zu müssen. Bevor der Antrag an den Kanton Thurgau gestellt wird, soll das Vorhaben mit den Umweltverbänden WWF und Pro Natura erörtert werden. Als Erstes aber wird die bestehende Anlage für rund 800.000 Franken saniert. Derzeit stehen 584 Namen auf der Kreuzlinger Warteliste für einen Bootsliegeplatz.

■ IBMV auf Interboot

Die Generalversammlung des IBMV beginnt am 26. September 2009, um 14.00 Uhr, im Obergeschoss des Foyer West des Neuen Messegeländes Friedrichshafen. Während der gleichzeitig stattfindenden Wassersportmesse Interboot (19. bis 27. September) will der Vorstand nicht nur über die aktuelle Verbandsarbeit informieren, sondern auch die Möglichkeiten bieten, die Neuigkeiten der Wassersportsaison 2010 zu gutachten.

Feierliche Übergabe der Blauen Anker

Mit 40 Gästen ist die Übergabe des Umweltzertifikats Blauer Anker an die Marina Rheinhof, den Hafen am Rheinspitz und den Hafen Staad im neuen Restaurant Rheinspitz gefeiert worden. Neben Vertretern des Kantons St. Gallen, der Gemeinden Thal-Altenrhein und Staad sowie den in den Häfen liegenden Clubs und natürlich der Hafenmeister war auch das gesamte Präsidium des IBMV angereist.

Besonders freuten sich IBMV-Präsident Michael Sautter und der Präsident des Vereins Marina Rheinhof, Ruedi Gantenbein, den Gründer der Internationalen Wassersportgemeinschaft Bodensee, Henry Nägeli, zu begrüßen. Nägeli war als „die graue Eminenz des Wassersports am Bodensee“ lange Jahre im IBMV-Präsidium, lebt und wirkt jetzt aber in wärmeren Ge-

filien. Seit drei Jahren war er erstmals wieder am Bodensee und musste natürlich seinen alten Verbandskameraden, darunter auch IBMV-Altpräsident Josef Schwenger und IBMV-Ehrenpräsident Hans-Joachim Kurz, die Hand schütteln.

Den offiziellen Part der Veranstaltung, bei der auch ein echter Blauer Anker enthüllt wurde, übernahm der Geschäftsführer der Internationalen Wassersportgemeinschaft Bodensee (IWGB), Hans-Luzius Studer. Er betonte, dass die Teilnahme an der Zertifizierung zum Blauen Anker freiwillig sei. Dieses Umweltprogramm und Zertifikat gibt es seit fünf Jahren. Derzeit ist es an 15 Bodensee-Anlagen in Deutschland, Österreich und der Schweiz verliehen worden.

Wenn der Betreiber einer Wassersportanlage sein Engagement im Umwelt- und Natur-

schutz am Stand aktueller Erkenntnisse messen möchte, finde er in der IWGB den passenden Gesprächspartner. Die Anlagen müssen den vorgegebenen Anforderungen entsprechen und den Prüfern standhalten. Großen Wert lege die IWGB aber darauf, dass der Hafenbetreiber in Zusammenarbeit mit den Vereinen der Hafenlieger eine moderate, aber kontinuierliche Informations- und Motivationstätigkeit betreibe. Diese Forderung beruhe auf der Erkenntnis, dass die Vermittlung von Wissen Motivation schaffe. Das sei eine bedeutend bessere Grundlage für umweltgerechtes Verhalten als Repression. Bei der Übergabe der symbolischen Blauen Anker bedankte er sich bei den Hafenbetreibern und Vereinen für die Kooperation zugunsten von Umwelt- und Naturschutz.



Internationaler
Bodensee-Motorboot-Club IBMV

Einladung zur 17. Mitgliederversammlung am Samstag, 26. September 2009

Ort: Messe Friedrichshafen, Eingang West, Raum Schweiz im OG des Foyer West

Zeit: Gegen 16:00 Uhr – im Anschluss an die GV des IBMV

Traktanden:

1. Begrüßung und Wahl der Stimmzähler
2. Protokoll der MV vom 27.9.2008
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresrechnung 2008/2009
5. Bericht der Revisoren
6. Entlastung des Vorstandes
7. Anträge und Verschiedenes

Anträge der Mitgliederversammlung müssen dem Vorstand spätestens 10 Tage vor der Versammlung schriftlich eingereicht werden.

Adresse: IBMV-Präsident Albert Hausin, Heinrich-Hübsch-Straße 27, D-79713 Bad Säckingen

Der Präsident: Albert Hausin



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: 0049(0)7531/456292
Telefax: 0049(0)7531/456249
E-Mail: praesident@ibmv.com

Redaktion: IBMV-Öffentlichkeitsarbeit, angesiedelt beim Präsidenten.

Druckerei: werk zwei Print+Medien Konstanz GmbH

Nächste Ausgabe: 16 November 2009