



Erfolgreiche Aufklärungsarbeit: Zwei Jugendliche haben die massiven Sachbeschädigungen in diesem Sommer am Untersee zugegeben.



Messesaison: In Düsseldorf und in Bern werden Neuheiten präsentiert.



Jeanneau Merry Fisher 655



Ultimate 20

1 | 11

6-18 **Revier Bodensee**

- 6** Werftpläne beim Alteisen
- 8** Wintergäste weiden Seegrund ab
- 10** Verregnete Saison bringt rote Zahlen
- 11** Einsatzfahrzeug für DLRG Private Stege sollen weg
- 12** Rettungsschirm für Bojensteinindustrie?
- 14** Eine Bewertungsplattform für Vercharterer
- 15** Felchen halten Fischer über Wasser
- 16** Weit mehr als ein Kloster
- 17** Untersee-Vandalen gefasst
- 18** GfS mit Mitgliederzuwachs

19 **Lesermeinung**

24-35 **Fahrbericht**

- 24** Jeanneau Merry Fisher 655: Robuster Begleiter
- 28** Ultimate 20: Hübscher Segelzweig
- 32** Wincat: Einfach und preiswert

20-27 **Boot**

- 20** Das Richtige für Holzfans
- 27** Das Boot zur „Rund um“

36-47 **Ausstellung**

- 36** Die „boot“ hofft auf frischen Wind
- 38** Bilder der Unterwasserwelt
- 39** Einsteigerboot mit viel Platz
Sondermodell
Glattdeckluken für kleine Yachten
Baut keine dicken Schichten auf
- 47** SuisseNautic Bern

40-46 **Yachtneuheiten**

- 40** Viel Segelfläche und Platz satt

- 41 Sicherheit wird großgeschrieben
- 42 Auf Langstreckenfahrten ausgelegt
Komfortliner von Linssen
- 43 Schlauch auf Trommel
Wünschen mit Rücklauf
Neue Secumars
- 44 Getrennte Lebensbereiche
Segel so steif wie ein Brett
- 45 In zwei Versionen
Extrem hoch belastbar
- 46 Tagungshotel im Winter geöffnet
- 50-54 **Törn**
Panama-Kanal: Mit dem Boot über'n Berg
- 55 **Sport und Clubs**
Änderungen beim Regattaprogramm
Ein aktionsreiches Jahr
- 56-58 **Jahresinhalt 2010**
- 59 **Veranstaltungen am See**
- 60-65 **Rubrikinserate**
- 66 **Yachting**
- 62 **Impressum**

Leserfotos

- 1 Hermann Thüringer:
8 Meter R „Bayern“
- 2 Bodenseewetter:
Bernd Waurick
Leerer Hafen

BSO-Novellierung kommt voran

Es sind Monate vergangen, in der die Internationale Schifffahrtskommission Bodensee (ISKB) an einer geplanten Novellierung der Bodensee-Schifffahrtsordnung gefeilt hat. Ein Punkt, der dem Kremium Kopfzerbrechen bereitet, sind die Abgasnormen der BSO Stufe II, die nach rund 20 Jahren dringend revidiert und dem Stand der Technik angepasst werden müssten. Denn es hat sich inzwischen einiges getan bei den Bootsmotoren. Nicht zuletzt haben die amerikanischen Abgasvorschriften, die ebenfalls bei den Benzinmotoren nur mit Katalysator zu erfüllen sind, die Karten neu gemischt. Wassersportverbände und Gewerbe fordern, dass auf diese Richtung eingeschwenkt wird. Denn die Werte der amerikanischen Motoren sind in vielen Bereichen besser als das, was die BSO II fordert. Einzig im Volllastbereich gibt es einen Ausreißer nach oben bei den CO-Grenzwerten. Doch Vollast ist am See ohnehin tabu.



Zum Jahreswechsel hat die ISKB angekündigt, dass endlich ein Entwurf vorliegt, der in einer öffentlichen Anhörung diskutiert werden soll. Und es scheinen erste Einsichten eingekehrt zu sein. Denn nach Jahren des Sonderwegs, erklärt die ISKB, zumindest teilweise auf den Kurs der EU einschwenken zu wollen. Der Haken dabei ist, dass die zwar eine EU-Sportboot-Richtlinie Stage II angekündigt hat, die jedoch samt darin enthaltenen, an amerikanischen Normen orientierten Abgasvorschriften frühestens 2014 kommen wird. Bis dahin hängen wohl potentielle Käufer eines Motorbootes weiter in der Luft. Oder sie müssen auf amerikanische Kat-Benziner zurückgreifen, die für die BSO II umgerüstet werden. Erste Modelle gibt es seit rund einem Jahr. Und diese Motoren, die in den Grenzwerten besser als die amerikanischen Normen sind, sollen wohl auch weiterhin oberste Priorität bei der Zulassung haben.

Außerdem wurden, wie bereits von der IBN berichtet, Grenzwerte für die Massenemissionen angekündigt. Sie werden auf Basis von Kennzahlen er-

rechnet und stellen im Prinzip eine Leistungsdeckelung dar. Ein Punkt, mit dem man leben kann, wenn eine praxisgerechte Grenze gezogen wird. Denn wer will schon PS-Monster auf dem See?

Auch die ISKB hat inzwischen gelernt und gesteht ein: Man habe Anfang der 90er Jahre mit dem Anhang C der BSO II bei den Abgasen zwar viel gewollt, aber wenig erreicht, weil die Motorenhersteller nicht mitzogen. Das saß am Ende, wenn auch offiziell bisher geleugnete Resultat der strengen Vorgaben der ISKB war, dass bei den Benzineinbaumotoren mit über 100 PS fast kein Austausch stattfand. Beispiel: Während bei den rund 9000 Dieselmotoren auf dem See seit Einführung der Abgasvorschriften der Bestand an Motoren

neuer Standards auf fast 50 Prozent angestiegen ist, laufen bei den Benzinern noch mehr als 5000 Altmotoren bei nur rund 500 Motoren mit Stufe II. Die BSO II hat also genau das Gegenteil bewirkt von dem, was sie erreichen sollte und das ist letztlich Blockade von Umweltschutz. Mehr hätte man bereits erreicht, wenn man es bei der Stufe I belassen hätte.

Gern hat man nebenbei die Sport-schifffahrt als größten Umweltsünder am See immer wieder angeprangert. Zuletzt im Frühjahr 2010 mit dem Vorwurf der Feinstaubbelastung. Während das Umweltministerium der Sport-schifffahrt 16 Tonnen pro Jahr unterschieben wollte, konnte die IBN nachweisen, dass es maximal rund drei Tonnen sind und dass eben nicht sie, sondern die Berufsschifffahrt die Hauptumweltverschmutzer mit rund 12 Tonnen sind.

Auch das führt jetzt zu den Konsequenzen, die auf innerschweizer Gewässern bereits gezogen wurden: Motoren neuer Fahrgastschiffe sollen mit Partikelfiltern ausgerüstet werden, bei Motorenerneuerungen soll der Umbau zumindest geprüft werden. Noch ist nichts spruchreif, doch ist jetzt etwas Bewegung in der Sache.

Herzlichst, Ihr

Hans-Dieter Böhl