



Bald beginnt die neue Saison wieder. Mit den Vorbereitungen kann man jetzt schon anfangen und auch die Werft freut sich jetzt mehr über einen Auftrag, als kurz vor dem Krantermin.



Stefan Züst war mit einem 5,80 Meter langen Gaffelkutter auf der Biskaya unterwegs. Ein ebenso ungewöhnlicher wie anspruchsvoller Törn.



Bavaria 34 Sport: Alles was man braucht.



Varianta 44: Der Preis ist heiß.

# 1|12

## 6–18 **Revier Bodensee**

**6** Der niedrige Pegel lockt Gäste an

Die Geschichte der Mobilität

Touristiker proben Zusammenarbeit

**7** Hafentpläne in Münsterlingen

Investitionen lohnen sich

**8** Der Schnellste war das DS Bavaria

**11** Ein lauschiges Plätzchen für den Winter

**12** Gutes Jahr für die Bodenseefischer

**14** Zufrieden mit der letzten Saison

**16** Leidenschaft für ein Boot

## 15 **Lesermeinung**

## 19–25 **Praxis**

**19** Basiswissen: Navigation

**20** Bald geht die Saison wieder los

## 26–35 **Fahrbericht**

**26** Bavaria 34 Sport

**30** VA 44

## 36–37 **Ausstellung**

boot Düsseldorf

## 38–43 **Yachtneuheiten**

**38** Neue Serie von Linsen  
Die dritte Generation

**39** Moderne Linien

**40** Neue Sense und Oceanis  
Kleine Yacht mit riesigem Komfort

**41** Leistung und Komfort  
Fahrtenyacht für Anspruchsvolle  
Neues Modell von Faurby

**42** Bootstüren statt Steckbretter  
Schulung rund ums Jahr  
Neuer Showroom bei Ultramarin

43 Elektroantrieb von OZ Marine

44-49 **Törn**

44 Meerwasser in den Adern

50-59 **Sport und Clubs**

50 Aus der Jolle in die Kielyacht

52 Von Sieg zu Sieg gesegelt

53 Rolf Zwicky ist neuer Präsident  
Ravensburger YC  
WYC-Jugend in Italien

54 Alt und Jung ziehen an einem Strang  
Neuen Vorstand gewählt  
Saisonabschluss

55 Noch keine Patentlösung gefunden  
Seminarangebot  
Ausnahmesaison für Merkelbach

56 232 Paddler starten zur Eisfahrt  
Der große Sturm blieb aus  
Rege Beteiligung am Untersee

57-59 **Jahresinhalt**

60 **Veranstaltungen am See**

61-62 **Who ist who im Internet**

63-65 **Rubrikinserate**

9 **Impressum**

66 **Yachting**

**Fotos**

1 Claudia Somm:  
**Blu26 des Jugend-Regatta- Fördervereins**

2 Wolfhard Köhler:  
**Regatta im Nebel**

## Sparbetrieb

Alles Mögliche probiert die Katamaran-Reederei derzeit aus, um aus den tiefroten Zahlen zu kommen. Vor allem der Gemeinderat im chronisch knappen Konstanz hatte den Zuschussbetrieb der Fährverbindung heftig kritisiert. Offen wurde sogar das Ende der Schnellfähre gefordert, der Reederei ein Ultimatum gestellt und der klare Auftrag erteilt, das Defizit zu senken. Hatte der Konstanzer Rat seinen Bürgern gestützt auf Gutachter und angebliche Fachleuten doch ebenso leichtsinnig sprudelnde Geldquellen versprochen, wie einst der Einheitskanzler blühende Landschaften im Osten.

Im Frühjahr und im Herbst gab es eine Halbpreisaktion, zum Winteranfang entdeckte die Reederei ihr Herz für die Pendler. Mit einer deutlichen Senkung der Preise bei Jahres- und Monatskarten können diese in Zukunft wesentlich günstiger über den See setzen. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein Schritt, der seit Jahren überfällig ist, war doch gerade der das Argument schlechthin für die Genehmigung der Linie und dafür, dass man reichlich Fördergelder einsacken konnte. Für die Gelegenheitspassagiere dagegen wird es geringfügig teurer. Erste Erfolge konnten geerntet werden, denn die Passagierzahlen sind deutlich gestiegen. Bereits am 17. November konnte man 2011 den 400 000 Fahrgast an Bord begrüßen.

Inwieweit die Steigerungen der Passagierzahlen die Einnahmeseite verbessert, so dass es für einen nahezu oder gar gänzlich kostendeckenden Betrieb reicht, werden wir wahrscheinlich scheinbar erfahren.

Mehr oder weniger erfolgreiche Ideen entwickelt die Reederei auch, um die Betriebskosten zu senken. So wurde bereits kurz nach Inbetriebstellung des dritten Katamarans Ferdinand 2007 für diesen der grüne Ball beantragt, um die Kasse mit Schnellkursen zu den Festspielen oder auf die Mainau aufzubessern. Das Leasingsschiff wurde dafür speziell eingerichtet und mit Tischen und Bänken bestückt. Doch das Angebot wurde kaum angenommen und bereits nach einer Saison wieder eingestellt. Heute beschränkt sich das Ferdinand-Angebot auf Sonder- und Charterfahrten wie z. B. zum Seenachts-, Seehasen- oder Oktoberfest, für den der Katamaran übrigens keinen grünen Ball setzen darf.

Ob das ein gutes Geschäft ist und die Leasingkosten nur annähernd deckt, bleibt das Geheimnis der Betreiber und

einiger Insider. Ausgetüftelt wurde, dass Sprit gespart werden soll, indem im Schnellfahrbereich die Geschwindigkeit von 40 km/h auf 36,6 km/h reduziert wird. Rund 100 000 Euro soll das bei den

Dieselskosten ausmachen. Bei einem Jahresverbrauch von grob geschätzt 2,5 Millionen Liter bedeutet das nicht einmal fünf Prozent. Ein Nasenwasser, das spätestens die nächste Preisrunde an den Zapfsäulen wegschluckt. Ein Antrag, das derzeitige Kurschema dafür leicht verändern zu dürfen, wurde gestellt, zog allerdings die Auflage eines Wellen- und Vogelmonitoring im Konstanzer Trichter nach sich. Die Ausgaben dafür schlagen natürlich erst einmal negativ auf das Spritsparmodell durch.

Inzwischen ist zum Jahresende 2011 die wasserrechtliche Erlaubnis auslaufen und einmal mehr hat es die Reederei nicht geschafft, sie rechtzeitig neu zu beantragen. Mit den bestehenden und bekannten Auflagen aus dem Wasserrechtsverfahren wird sie interimswise um ein Jahr bis 31. 12. 2012 verlängert, so dass dann die Monitoringergebnisse in die neue wasserrechtliche Erlaubnis einfließen können, sofern sie rechtzeitig vorgelegt werden und die Reederei bis 30. 6. 2012 einen Folgeantrag stellt.

Sparpotenzial sehen manche unbedarfte Politiker bei den Sicherheitsauflagen. Vorgeschrieben sind zwei erfahrene Schiffsführer (Schiffsführer und Maschinist/Steuermann) mit Patent auf der Brücke. Und das bei schlechter Sicht, Dunkelheit, Einfahrt in den Trichter oder im Langsamfahrbereich. Nur zu gerne würde man sich einen der beiden in zukünftigen Genehmigungen streichen lassen und mit einem Mann weniger auf der Brücke fahren. Bei den zuständigen Behörden wird man in dieser Hinsicht aber auf wenig offene Ohren stoßen. Denn diese Vorgabe für ein Fahrgastschiff, der der Katamaran ja ist, ist nicht aus der Luft gegriffen, sondern lehnt sich an die der Rhein-Schiffahrts-Untersuchungs-Ordnung an, wobei man zwar deren Besatzungsvorgaben übernimmt, sich bei den Ausbildungsstandards aber an den Bodenseeverhältnissen orientiert. Und diese Sicherheitsstandards wird man auch am Bodensee kaum wegdiskutieren können. Ob sich in dieser Beziehung ein Streit also letztlich lohnt, um das durchzusetzen, ist eher unwahrscheinlich. Denn das würde auch ein völlig neues Wasserrechtsverfahren nach sich ziehen.



Herzlichst, Ihr

*Hans-Dieter Böhle*