

Interessengemeinschaft Gewerbe am See und der Regionalgruppe Bodensee des SBV

Jahresbericht des Präsidenten für das Jahr 2023

Sehr geehrte Mitglieder, sehr geehrte Gäste

Es braut sich etwas Grosses zusammen, was uns bereits schon vorausgesagt wurde. Die ersten Vorboten sind zwischenzeitlich eingetroffen und zeigen auf was da noch kommen könnte.

Dieser Sturm ist in seinem Kern extrem und teils sehr aggressiv, getragen durch den generellen politischen Willen, die Zukunft besser zu gestalten. Leider wird er vermischt mit Unwissenheit und so werden Motorbootfahrer zum Sündenbock degradiert.

Das Umfeld der IG-GaS stand 2023 unter dem Stern der klaren Positionierung unserer Marktbegleiter. Mittlerweile spüren wir die Veränderung der Gegebenheiten.

Meine Berichtserstattung beginnt nach der letzten GV. Wo wir im Mai die Behördenaussprache durchführen konnten und erneut von der Professionalität unserer kantonalen Vertreter SH, TG und SG überzeugt wurden. Themen der Zulassungen, technischen Installation, Marktüberwachung und Informationen aus der ISKB wurden ausgiebig besprochen, nicht zuletzt wurde auch in diesem Kreis die Studie zur klimaneutralen Schifffahrt und die möglichen Folgen thematisiert.

Anfang Juni nahmen Hans Reusser und Yves Bosshart an der ersten Vorpräsentation und Aussprache zur Machbarkeitsstudie mit dem Titel «klimaneutrale Schifffahrt auf dem Bodensee» teil, welche von der IBK in Auftrag gegeben wurde. Unter den über 40 geladenen Teilnehmern, die als «Akteure im Bereich der Sportboote» galten stellten wir schnell fest, dass ein beträchtlicher Teil der Anwesenden politisch getrieben und zum Teil auch ohne eigenen Bezug zum See sich klar gegen Verbrennungsmotoren positionierten.

Während der Diskussionen thematisierten wir seitens IG-GaS mehrmals die synthetischen Treibstoffe, die uns als Alternative das grösste Zukunftspotenzial verspricht. Die Studienverfasser unter der Leitung von Prof. Tillmetz haben die synthetischen Treibstoffe anfänglich abgeschmettert mit der Begründung dies sei nicht realistisch. Eine Mehrheit der Anwesenden wollen sich auch nicht tiefer auf eine Diskussion einlassen. Allem Anschein nach waren die Meinungen bereits gemacht, eine konstruktive Diskussion war daher nicht gewünscht.

Bei Prüfung der Unterlagen und der darin genannten Fakten, stellten wir einige schwerwiegende Fehler fest. Dies veranlasste uns eine ausgiebige Stellungnahme zu verfassen, welche wir auch Behörden und weiteren Interessenten formell zukommen liessen.

In der Studie wurde behauptet, dass Sportboote am See jährlich 16 Mio. Liter Treibstoff verbrauchen. Wir haben eine Umfrage bei den Seetankstellen durchgeführt und es stellte sich heraus, dass alle Seetankstellen zusammen im Jahr 2022 effektiv rund 2.6 Mio. Liter Treibstoff (Diesel und Benzin) verkauften. Für den dabei nicht berücksichtigten Bereich der Kanister Betankung und der Betankung an Strassentankstellen rechnen wir grosszügig noch 1/3 dazu. Somit ergibt sich ein Treibstoffverbrauch aller Sportboote am Bodensee von rund 3.5 Mio Liter. Dieser Wert entspricht knapp 30% der Angaben, welche in der Studie angelastet wurde.

In der letzten Version der Studie vom November 2023 korrigierten die Verfasser die Aussage auf 12 Mio. Liter, ebenfalls wurden synthetische Treibstoffe aufgenommen als realistische Alternative für die Zukunft.

Auf den nächsten Vorstoss musste nicht lange gewartet werden, denn bereits Anfangs September reichte der Verein heurekaLAGO ihre Petition ein. Sie fordern für fossil angetriebene Motorsportboote eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 15 km/h und rechnen vor, dass durch diese Geschwindigkeitsreduzierung 75 % der Emissionen vermieden werden.

Auch auf diesen Vorstoss hin wurden wir aktiv und haben die Verfasser in persönlichen Gesprächen die realen Gegebenheiten erklärt, wie auch eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Wir belegen, dass die bei uns mehrheitlich anzutreffenden Gleiterboote bei einer Geschwindigkeit von 30- 40 km/h die grösste Reichweite bei gleichem Treibstoffmengen haben und der Betrieb so ökologisch am sinnvollsten ist. Ebenfalls konnten wir belegen, dass sich der Verbrauch bei 15 km/h fast verdoppelt.

An beiden Tagen des Eröffnungswochenende der Interboot fand auf der IBN-Bühne die Veranstaltung zu Efules von Dr. Kine statt, wo neben Sonja Meichle für den Deutschen Verband auch Ivo Matter und Yves Bosshart die IG Gas auf der Bühne vertraten.

In Gesprächen mit der IWGB und dem deutschen Motoryachtverband sowie dem SBV wurde eine künftige Zusammenarbeit beschlossen, um Presstexte professionell zu verfassen. Themen wurden bereits gesammelt und abgesprochen. Wir suchen Spitzenjournalisten, die vermehrt gezielte Pressearbeit für unsere Verbände und das nautische Gewerbe am See schreiben. Der Vorstand ist der Meinung, dass der Pressearbeit zurzeit ein hoher Stellenwert zusteht.

Anfang November fand der 1. Mainauer Klimadialog statt, organisiert vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Es wurden viele politische Körperschaften um den See eingeladen, wir waren vertreten durch Hans Reusser, Yves Bosshart und Vinzenz Batt.

Eine professionell organisierte Veranstaltung mit über 100 Teilnehmern. Die Parolen der Berufspolitiker und Minister sind eindeutig, vorneweg Thekla Walker und Winfried Hermann, beides amtierende Minister aus Baden-Württemberg. Es brodelte, eine Aufbruchstimmung der Politiker unter sich, welche lieber heute als morgen handeln möchten. Ziel ist es, die Verbrennungsmotoren möglichst rasch vom See zu verbannen, und dies noch vor den europaweiten Auslaufristen. Auf die Frage des «Wieso so schnell»? Kam die Antwort «Da wir es in dieser Region können.... und wenn nicht wir, wer sonst»?

Den grössten tosenden Applaus mit befürwortenden Zurufen erhielt der Politiker bei der Forderung, die 15km/h sofort umzusetzen.

Wie anfänglich erwähnt stand das Jahr unter dem Stern der klaren Positionierung unserer Marktbegleiter. Uns wurde immer bewusster, wo der Ursprung dieses Sturms liegt und wer dem Wohl der Branche gut gesinnt ist. An der Stelle möchte ich unseren Mitgliedern mitteilen, dass die Behörden- Vertreter der Schweiz in den verschiedenen Fachgremien sich für realistische Zukunftslösungen einsetzen, den gesunden Verstand wahren und unsere Bedenken teilen. Ihnen gebührt ein grosser Dank. Ich kann mir gut vorstellen, dass Sie sich manchmal wie in dem kleinen gallischen Dorf vorkommen müssen.

Der erwähnte Sturm ist in den Kreisen der deutschen Politik entstanden, welche seither versuchen, weitere Befürworter zu gewinnen.

Auch in der Schweiz gibt es die beiden Lager, die höhere Beamten und Fachleute, welche einen gewissen Einfluss nehmen können, aber auch die politisch gewählten Regierungsräte der Kantone. Wie sich herausstellte gab es auch in der Schweiz mindestens einen Fall, wo sich diese beiden Lager zu unseren Themen, nicht abgesprochen hatten. Im Klartext: Dieser Regierungsrat hielt es nicht für notwendig, sich von den eigenen Fachstellen beraten zu lassen. Unterschiedlich gut vorbereitet reisen sie im halbjährlichen Turnus an Versammlungen, allenfalls auch ohne ausreichende Sachkenntnis in unserer Angelegenheit.

Aus den erwähnten Gründen änderte der Vorstand im Laufe des Jahres den Fokus und setzte besonders auf die IBK-Konferenz welche Anfang Dezember stattfand. Wir konnten indirekt aber auch direkt die Regierungsräte aus SH, TG, SG und FL informieren. Dass sie den Aussagen der Studie, welche von Her Tillmetz präsentiert wurde, mit einem kritischen Blick betrachten konnten, bevor sie sich eine eigene Meinung bilden.

Wie erwartet hat die IBK grundsätzlich beschlossen, eine klimaneutrale Schifffahrt auf dem Bodensee anzustreben. Baden-Württemberg hat den Auftrag erhalten, bis Juni 2024 einen Vorgehensplan vorzubereiten. Unsere Aufgabe im 2024 ist klar, wir müssen erneut und noch überzeugender die Regierungschefs der IBK-Länder und -Kantone informieren.

Sollte eines unserer Mitglieder der IG-GaS in näherer Bekanntschaft mit einem IBK-Vertreter stehen, bitten wir diesen bestens zu informieren. Der Vorstand unterstützt gerne.

Die Auflistung der Akteure sind: Florian Hassler (BW), Melanie Huml (Bayern), Markus Wallner (Vorarlberg), Daniel Risch (FL), Alfred Stricker (AR), Roland Inauen (AI), Marc Ehrensperger (ZH), Marc Mächler (SG), Dominik Diezi (TG), Patrick Strasser (SH)

Wir können heute nicht abschätzen, mit welchem Ausmass und Wucht dieser Sturm bei uns eintreffen wird. Die nautische Branche ist gewarnt, denn wir alle haben dabei einiges zu verlieren, sollten Entscheide in falscher Richtung getroffen werden.

Wir können aber auch mitteilen, dass es gute Zeichen am Horizont gibt und unser Einsatz Verbesserungen brachte. Durch unsere Aufklärungsarbeiten, persönliche Beratungen und Gespräche wurden bereits gemachte Aussagen wieder revidiert. Andere Denkweisen konnten wir in den Köpfen einiger Marktbegleiter erreichen und spüren, dass sie nicht alles einfach akzeptieren, was ihnen vorgelegt wird.

Ich danke den Vorstandsmitgliedern für den unermüdlichen Einsatz. Es ist schön, in einer solchen Gruppe zu agieren und handeln. Wir wissen alle, dass dies ein Dauerauftrag ist und auch in Zukunft neue Herausforderung kommen werden. Durch stetige Lobby Arbeit können wir unsere Ziele weiterbringen. Wir sehen uns nicht als Verhinderer der Zukunft, unsere Rolle soll ein Steuereffekt haben, damit mögliche Fehler nicht erst begangen werden und die Transformation im Wassersport realisierbar bleibt.

In Anbetracht, dass im 2024 zusätzliche Aufgaben auf uns zu kommen und Mitglieder des Vorstands bereits angekündigt haben, bei den kommenden Wahlen nicht mehr zur Verfügung zu stehen, möchten wir den Vorstand im 2024 um eine Person erhöhen.

Wir beantragen an der 23. Generalversammlung, Ivo Kählin offiziell in Vorstand aufzunehmen.

Wir danken den Mitgliedern für das Vertrauen in den Vorstand und wünschen euch allen viel Erfolg und beste Gesundheit.

Yves Bosshart

im Januar 2024

