



Newsticker

+++ Terrorabwehr im Olympiahafen

Zwei Jahre vor den Olympischen Spielen in London ist Sicherheit bereits ein großes Thema. Auch der Hafen von Dorset, an der Südküste Großbritanniens, Schauplatz des olympischen Segelns im Jahr 2012, soll terrorsticher werden. Dem Magazin Yachting Monthly zufolge sollen in den drei Hafeneinfahrten Sonar-Überwachungsanlagen unter der Wasseroberfläche installiert werden, um unwillkommene Taucher aufzuspüren. Die hochmodernen Überwachungssysteme mit dem Namen „Sentinel“ werden bereits von der US Navy in einigen Häfen eingesetzt.

+++ Neue Verordnung für Sportboothäfen

Pünktlich zur Segelsaison ist am 1. Juni 2010 eine neue Sportboothafen-Verordnung in Kraft getreten. Damit wurden die mehrjährigen Diskussionen um die an den Betrieb von Sportboothäfen gestellten Anforderungen beendet. Ziel war es, mit der Verordnung einerseits den EU-Vorschriften zu genügen, andererseits Erleichterungen für die Betreiber und Nutzer von Sportboothäfen zu schaffen, wie der für den Bereich zuständige Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein, Jost de Jager, mitteilte. Im Mittelpunkt der Kritik standen vor allem Abfallwirtschafts- und die Brandschutzbestimmungen. Die Verordnung zum Download finden Sie im Internet unter www.schleswig-holstein.de

+++ Weniger Seeunfälle

137 Seeunfälle wurden im vergangenen Jahr an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) gemeldet, 20 davon sehr schwere Seeunfälle mit Todesfolge, Totalverlust oder schwerer Umweltverschmutzung. Die Gesamtunfallquote lag dennoch auf einem weiterhin niedrigem Niveau. Am 1. Juni 2010 hatte die BSU den Jahresbericht 2009 veröffentlicht. Alle von der BSU veröffentlichten Berichte sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ einzusehen.

Der DSV betreibt Besitzstandswahrung

Vor über einem Jahr wurde die Reform der Sportbootführerscheine beschlossen. Doch wie soll sie konkret aussehen?

Die Verbände sind sich uneinig



segeln sprach mit den stellvertretenden Vorsitzenden des Kreuzer Yacht Clubs (KYCD) Bernhard Gierds (l.) und Dr. Joachim Heße

segeln: *Wie steht es um die Reform des Sportbootführerscheins?*

Gierds: Das Wort „steht“ beschreibt es ganz gut. Von Bewegung kann man kaum noch reden. Blicken wir zurück: Die sogenannte Reform der Führerscheine begann mit einem Bundestagsbeschluss. Der Zugang zu Wassersport und Wassertourismus soll erleichtert werden. Die Sportbootführerscheine Binnen und See sollen entschlackt und die Fragenkataloge auf Multiple-Choice umgestellt werden. Anfänglich schritt dieser Prozess recht zügig voran. Doch das, was heute, rund einhalb Jahre später, von der vom BMVBS eingesetzten Arbeitsgruppe auf den Tisch gelegt wurde, entspricht den Anfangserwartungen gar nicht...

segeln: *Das müssen Sie erklären...*

Gierds: Es gibt keinen Impuls für strukturelle Änderungen, die es tatsächlich einfacher machen, auf das Wasser zu gelangen. Passiert ist dies: Die vorhandenen Fragenkataloge wurden reduziert – im Binnenbereich von 562 Fragen auf 300 und im Seebereich ebenfalls auf 300. Und das, was verblieben ist, wurde auf Multiple Choice umgestellt. Es gibt einige neue Formulierungen. Doch tatsächlich neu – und gut – sind allein die Navigationsaufgaben.

Heße: Aber die Struktur des Sports hat sich geändert. Vor 40 Jahren waren die Vereine die Hauptausbildungsträger. Wer

einstieg, der wurde hier im Norden erst auf dem Kutter ausgebildet, kam dann irgendwann auf ein Dickschiff und wurde schließlich nach zwei, drei Jahren zum BR-Schein-Kursus geschickt. Dann kamen immer mehr Segelschulen dazu, die anfangen, sich gegenseitig in der Ausbildungsdauer zu unterbieten. Ich selber habe in einer Segelschule am Steinhuder Meer segeln gelernt und damals in vier Wochen zweihundert Segelstunden gehabt. Der Schulleiter sagte mir danach: „Du hast zwar jetzt einen A-Schein, aber segeln kannst Du noch nicht“. Im letzten Jahr prüfte ich als Beisitzer bei einer praktischen DSV-Prüfung SBF B-Kandidaten. Da hatten die Segelschüler gerade fünf Doppelstunden hinter sich – und alle haben ihren Schein bekommen! Die Ausbildung in den Vereinen beschränkt sich heute oft auf Optisegler, und die springen später nach Abitur oder Lehrstelle häufig ab, weil einfach die konkurrierenden Freizeitangebote sehr attraktiv sind und die Einstiegshürden in den Segelsport dagegen ziemlich hoch. Wir sehen unsere Aufgabe darin, den Einstieg sowohl sicher als auch praktikabel zu machen. Und dazu gehören keine Aufgaben, die weltfremd sind und mit praktischem Verhalten so gut wie nichts zu tun haben. Nehmen wir ein Beispiel: Wenn Sie gefragt werden: „Was tun Sie, wenn Sie mit Ihrem Boot auflaufen“, dann war die als richtig bezeichnete Antwort bislang nicht „Das Boot wieder frei bekommen,“ sondern: „Die Behörden informieren“.

segeln: *Sind das nicht zwei unterschiedliche Ziele: Zum einen die Ausbildung verbessern beziehungsweise die Fragenkataloge auszudünnen und zum anderen die Leute einfacher aufs Wasser zu bringen?*

Gierds: Nein, das kann man nicht trennen. Führerscheine müssen heute und in Zukunft daran orientiert sein, welche



Verhaltensweisen auf dem Wasser tatsächlich sinnvoll sind und welche man kennen muss, um für sich und andere Gefahren zu vermeiden. Derzeit wird aber vor allem abgefragt, welche Vorschriften und Regeln es gibt. Und solche Fragen sollen auch nach der Umgestaltung des Fragenkatalogs sehr viel Raum einnehmen. Klar: Wenn man die Kenntnis aller möglichen Schilder und Tafeln rauf und runter prüft, dann kommen ganz einfach schön viele Fragen zusammen. Allerdings zu Dingen, die ein Skipper womöglich über Jahre nicht sieht und die er deshalb nach der Prüfung schnell wieder vergisst. Tafeln und Schilder kann ich im Nu nachschlagen – wie ich mich gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern situativ angemessen verhalte, nicht.

segeln: Ist das nicht bei anderen Prüfungen auch so?

Gierds: Segeln konkurriert heute mit Tennis, Golf und so weiter. Bei all diesen Sportarten kann man hingehen und sagen: „Ich probier das mal aus“. Das geht beim Wassersport nicht. Deshalb wird Wassersport für Einsteiger zunehmend unattraktiv. Wenn wir jetzt nichts vereinfachen, sodass jemand sicher aufs Wasser geht, aber das nach relativ kurzer Zeit, dann wird sich der Nachwuchsmangel nicht ändern.

„Die Clubausbildung kann man heute quantitativ völlig vergessen...“

segeln: Man kann doch in vielen Revieren einfach eine Jolle mieten und damit aufs Wasser, viele Clubs bieten Vereinsboote...

Heße: Auf der Alster können Sie führerscheinfrei segeln, aber in Berlin zum Beispiel nicht...

Gierds: Vereinsboote... Die Clubausbildung kann man heute quantitativ völlig vergessen. Heute sind über 95 Prozent der Führerschein-Aspiranten durch eine Segelschule gelaufen, den Rest teilen sich Vereine und Autodidakten. Eigentlich muss man heute nur gucken: Was macht der kommerzielle Bereich in der Ausbildung? Und da gibt es auf Seiten des Verkehrsministeriums leider eine Vermischung zweier Dinge: Man redet einerseits über den Führerschein als Nachweis des für die Teilnahme am Verkehr erforderlichen Wissens. Andererseits



Wer nach dem SBF-Kurs Praxiserfahrung sammeln will, dem empfiehlt sich ein Skippersicherheitstraining

erseits wird an die Fragenkataloge die Hoffnung geknüpft, mit ihnen Ausbildungssteuerung zu betreiben. Es gibt ja keine Richtlinien oder ähnliches für die Ausbildung. Entsprechend beliebt ist das Argument, der Fragenkatalog gebe vor, was ausgebildet werden müsse. Wonach man nicht frage, das werde auch nicht gelehrt. Die Auszubildenden bekommen dann aber nichts an die Hand, womit sie

prüfen könnten, ob Niveau und Umfang der jeweiligen Ausbildung im Verkehr erforderliche Fähigkeiten vermitteln oder ob es sich um ein pures Prüfungstraining handelt. Das geht ja bis in den materiellen Bereich. Eine SBF-See-Prüfung kann auf einem Binnengewässer mit einem offenen, wenige Meter langen Boot durchgeführt werden. Das ist regelkonform, hat aber mit der Wirklichkeit nicht viel zu tun. Ein Mann-über-Bord-Manöver ist mit einem solchen Boot natürlich kein Problem. Das Ergebnis ist aber ein Problem, weil es Sicherheit vortäuscht.

segeln: Wer kritisiert, muss auch bessere Vorschläge haben. Wie sieht Ihr Gegenentwurf aus?

Gierds: Uns schwebt ein modulares System vor. Der jetzt vorliegende Vorschlag geht eigentlich davon aus, dass am besten alles bleibt, wie es ist – nämlich Binnen

und See getrennt. Ist es aber nicht möglich, eine gemeinsame Basis von Fragen für See und Binnen zu entwickeln und dann für die Leute, die Binnen segeln wollen, eine Ergänzungsprüfung durchzuführen? Ebenso umgekehrt? Die Frage wurde gar nicht gestellt. Erst jetzt, in der Anhörung eineinhalb Jahre später, wurde sie von einigen Organisationen, namentlich ADAC, VDC, BVWW und KYCD artikuliert.

Heße: Ich habe mir mal den Spaß gemacht, die etwa 800 Kapitelüberschriften der „Seemannschaft“ zu durchleuchten. 95 Prozent waren für beide Führerscheine wichtig. Das ist nicht gewichtet vom Inhalt der Kapitel her, aber ich denke, man kommt auf eine Gemeinsamkeit beider Führerscheine von 60 bis 65 Prozent. Dann wären eigentlich nur noch Module für die besonderen Gegebenheiten von See und Binnen erforderlich. Als Erweiterung könnte man noch beispielsweise ein Pyrotechnik- und ein Tiden-Modul hinzufügen.

segeln: Hört sich jetzt eher komplizierter an, als es mal war...

Heße: Ich denke nicht – es werden ja nicht mehr Fragen als bisher, im Gegenteil.

segeln: Aber wo ist die Grenze für das Tidenmodul? Im Skagerrak? In der Ostsee gibt es auch eine kleine Tide. Darf ich dann dort nicht mehr fahren?

Heße: Wir wollen ja nicht der Bürokratie das Wort reden. Ein Modul wie „Tide“ wäre freiwillig. Es soll ein Angebot sein, für einige unserer Reviere Nützliches ➤



gleich mitzulernen.

Gierds: Reden wir jetzt nicht über das Skagerrak, sondern bleiben wir im Geltungsbereich des SBF See – das sind maximal zwölf Meilen vor der deutschen Küste. Also geht es auch um die Elbe, die Weser, die vorgelagerten Inseln. Eigentlich gibt der SBF See in seiner jetzigen Form das nicht her, Gezeitenkunde kommt nicht vor. Und es gibt Weiteres. Zum Beispiel Wetter, das im Binnenbereich fehlt. Es ist doch nicht einzusehen, warum eine Starkwindlage für jemand, der auf der Müritz unterwegs ist, nicht erkennbar sein muss, wohl aber für jemanden, der eine Autostunde weiter nördlich auf der Ostsee segelt. Wenn man fragt, was zu wissen sinnvoll ist, wenn man auf dem Wasser unterwegs ist, dann erhält man eine große Schnittmenge und nicht zwei Welten.

segeln: *Noch einmal zum Mitschreiben: Wenn ich das jetzt richtig verstehe, fordern Sie einen Führerschein für das gesamte Bundesgebiet. Dazu gibt es Fortbildungsmodule, zum Beispiel ein Segel- oder ein Motormodul, sodass künftig auch für See Segelinhalte geprüft werden?*

Heße: Nein, wir wollen ja nicht durch die Hintertür Segeln führerscheinpflichtig machen.

Gierds: Ich würde die Frage umkehren: Kann man den Segelteil im Binnenbereich nicht ganz streichen? Warum soll das, was im Seebereich funktioniert, nicht auch im Binnenbereich führerscheinfrei sein? Dass Schwierigkeiten gesehen werden, wo keine sind, zeigen die Hamburger Gewässer. Hier gilt das Hamburgische Hafengesetz. Teile der Hamburger Gewässer sind betont nach See, andere nach Binnen. Das ganze Gebiet ist mit beiden Führerscheinen befahrbar – ohne Probleme.

segeln: *Die Anpassungsprüfungen See und Binnen sind auch freiwillig?*

Gierds: Nein, man braucht das Grundmodul und dann die jeweilige Anpassungsprüfung für den Bereich.

segeln: *Ich fürchte, ich habe den Vorschlag noch nicht ganz verstanden. Bedeutet es dann nicht den gleichen bürokratischen Aufwand?*

Gierds: Ein Unterschied ist der: Wenn ich heute von Binnen auf See wechsele, muss ich quasi die ganze Prüfung noch mal machen. Das heißt auch zweimal bezahlen. Dies würde entfallen. Wer das ergänzende Seemodul wählt, der hätte nur noch



Steuern mit Kompass und Peilung, An- und Ablegemanöver. Zum SBF gehört auch Praxis. Bisher zu wenig, sagen die Experten



einen deutlich abgespeckten Fragebogen zu beantworten und würde sehr viel Geld sparen, immerhin kostet ein Schein heute um die 400 Euro, und das ist noch nicht mal hochgegriffen. Aus den freiwilligen Modulen könnte sich jeder zusammensetzen, was er für seine Art, Wassersport zu treiben, braucht.

segeln: *Welche Änderungen kommen bei den praktischen Prüfungen auf uns zu? Der Bundestagsbeschluss sieht ja einen verstärkten Praxis-Anteil vor.*

Gierds: Die praktische Prüfung ist bisher nicht vorgestellt worden. Ich kann auch nicht erkennen, dass es Gedanken über realitätsnähere Prüfungen gibt. Die Realitätsnähe von Prüfungen hängt mit der Realitätsnähe der Ausbildung zusammen. Und hier gibt es einen heiklen Punkt: die Qualitätssicherung der Ausbildung. Da blockieren gleichermaßen die Ausbildungsverbände wie auch die beliehenen Verbände, also DSV und DMYV. Das Ministerium empfiehlt bisher eine Qualitätssicherung durch die beteiligten Verbände selbst. Das finde ich merkwürdig, weil die Führerscheine keine privaten Papiere sind. Jemand, der mit dem Wassersport anfängt, kann nicht wissen, mit welchen Kenntnissen und Fähigkeiten er sich sicher auf dem Wasser bewegt. Also muss es ihm vermittelt werden, und er

muss kontrollieren können, ob das, was er gelernt hat, tatsächlich sinnvoll ist. Diese Kontrollmöglichkeit wäre ganz einfach zu schaffen, wenn das BMVBS ein Curriculum aufstellen würde.

Heße: Es gibt ja so viele unterschiedliche Schultypen. Die eine unterrichtet Surfen, Kiten und noch ein bisschen Sportbootsführerschein. Die nächste ist eine reine Segelschule. Da kann der Vorschlag, dass sich die verschiedenen Verbände selber zertifizieren, unserer Meinung nach nicht funktionieren. Deshalb muss das Ministerium hier eine Vorgabe machen und auch sicherstellen, dass angemessene Fahrzeuge eingesetzt werden.

segeln: *Wie geht es denn jetzt weiter?*

Gierds: Aufgrund des Bundestagsbeschlusses besteht jetzt die Chance zur Änderung – wenn die verstrichen ist, wird niemand in den nächsten zehn Jahren daran gehen und eine neue Runde eröffnen. Wir stellen deshalb mit ADAC, VDC und BVWW ein gemeinsames Konzept vor. Es wird sich zeigen, ob das Gesprächsangebot des BMVBS Kosmetik ist oder Ausgangspunkt für eine ergebnisoffene Debatte.

segeln: *Machen Sie sich gerade in dieser Konstellation nicht angreifbar, die Führerscheine als reines Instrument der Wirtschaftsförderung zu sehen? Ein Gegenargument des DSV könnte ja sein, dass der Verband die „harte“ Ausbildung aufgeweicht sieht zugunsten wirtschaftlicher Interessen...*

Heße: Was ist denn unter der Ägide des DSV passiert? Da ist der A-Schein von 200 Segelstunden Ausbildung reduziert worden auf eine Wochenend-Ausbildung. Da hat es die Verlagerung von den Vereinen zu den kommerziellen Segelschulen gegeben. Das hat der DSV toleriert, weil er gar nicht anders konnte.

Gierds: Das zeigt doch, dass Führerscheine und Ausbildung schon lange nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten funktionieren. Wassersport und Wassertourismus sind zu einer ausdifferenzierten, wirtschaftlich wichtigen Branche geworden, in der Kompetenz heute verteilt ist. Angesichts dieser Situation betreiben die beliehenen Verbände Besitzstandswahrung. Und darum behauptet der DSV immer noch, für den ganzen Segelsport repräsentativ zu sein, was zum Beispiel im gegenwärtigen Reformprozess die Nutzbarmachung der bei anderen vorhandenen Kompetenzen erschwert. ⚓