



Die Zukunft des Fahrtensegelns Letzter Teil

Im Club-Magazin 2/2019 stellten wir im ersten Teil unserer Serie über die Zukunft des Fahrtensegelns dar, wie sich der demographische Wandel der deutschen Bevölkerung zahlenmäßig auf den Sport und besonders den Segelsport auswirkt. Wie wir zeigen konnten, nimmt nicht nur die Anzahl der Fahrtenwassersportler aus Altersgründen ab, sondern damit geht Hand in Hand eine Zunahme ihres durchschnittlichen Alters einher. Diese Aussage trifft auch zu, wenn wir die Altersstaffelung unserer eigenen Mitglieder betrachten, und sie wird uns aus anderen Vereinen bestätigt.

Vor diesem Hintergrund haben wir uns gefragt, ob sich mit dem zunehmenden Alter die Reiseziele geändert haben

und vielleicht auch die Durchführung der Törns. Für die Beantwortung dieser Frage können wir keine statistisch erhärtbaren Daten heranziehen. Wir hatten aber die Möglichkeit, im letzten Jahr in mehreren Ostseehäfen zwischen Flensburg und Warnemünde sowie bei einigen Veranstaltungen mit so vielen Seglern aus der Altersgruppe der über Fünfundsechzigjährigen über ihre Reiseziele zu sprechen, dass sich ein bestimmtes Bild ergibt. Das Bild konnten wir zudem mit der Auswertung der während eines Jahrzehnts von einem Kieler Verein veranstalteten Fahrtenwettbewerbe abrunden und schließlich auch mit dem, was uns einige wenige Mitglieder als Reaktion auf die Artikel in den letzten beiden Ausgaben des Club-Magazins mitteilten.



Foto: Per Pixel Peterson/magpanik.sveiden.se

Gehört zu den beliebtesten Zielen: Göteborg

Viele Segler gaben an, früher die folgenden Reviere und Ziele besucht zu haben:

- Die schwedische Ostküste bis Mem und den Göta-Kanal, anschließend von Göteborg zurück.
- Die schwedische Ostküste bis zum Nordausgang des Kalmar Sunds und dann Gotland.
- Danzig via Bornholm. Weniger oft wurde Danzig auf Kursen entlang der polnischen Küste erreicht.
- Die Schären der schwedischen Westküste bis zu den Koster-Inseln.
- Eine kleinere Anzahl Fahrtensegler bereiste bevorzugt Norwegen, wo fast alle Ziele an der Küste zwischen Oslo und dem Flekkefjord im Westen lagen.

Die große Mehrzahl dieser Reisen

wurde mit privaten Yachten zusammen mit Familienangehörigen, in manchen Fällen auch mit Freunden, während der Sommerferien unternommen. Weil die meisten nur drei bis vier Wochen für das Segeln Zeit hatten, fanden die Reisen oft mit einem oder häufig auch mit zwei Crew-Wechseln statt. In der Regel waren die Törns individuell von den Skippern geplant worden und auch dann, wenn diese in einem Verein organisiert waren, keine vom Verein angebotenen Aktivitäten. Einige Segler gaben jedoch an, in der Vergangenheit auch mit dem DHH gereist zu sein.

Für die meisten Crews waren Reisen in die entfernteren Reviere nicht in jedem Jahr möglich, sie blieben Ausnahmen. Die Mehrzahl aller Törns führte schon immer in die dänische



Foto: Tina Staffen/fragebank.sweden.se

Ebenfalls ein beliebtes Ziel: Die Kloster-Inseln

Inselwelt zwischen den Belten und dem Sund oder unter der jütländischen Küste bis Grenaa sowie zu den Inseln im Kattegat, vor allem nach Anholt. Auch Bornholm wurde von vielen als eigenständiges Reiseziel genannt.

Auffällig ist, dass die Reisedauer oder die Häufigkeit der Reisen bei Seglern im Rentenalter nicht zunimmt. Obwohl keine beruflichen Einschränkungen mehr bestehen, bleibt es zumeist bei einer drei- bis vierwöchigen Ferienreise. In vielen Gesprächen vermittelte sich der Eindruck, dass die sozialen Kontakte mit den bekannten Liegeplatznachbarn nun ebenso wichtig sind wie die Erholung auf See und dass eine bestimmte Dichte der Kontakte für notwendig erachtet wird, um am Steg „dazuzugehören“. Das Schiff wird deshalb zum Teil gar nicht aufgesucht, um mit ihm

den Hafen zu verlassen, sondern um sich am Sozialleben zu beteiligen. Vereinsgebundene Segler artikulieren dies nach unserer Beobachtung deutlicher als unorganisierte.

Generell ergibt sich aus unseren Informationen, dass der Radius um den Heimathafen, in dem die befragten Segler mit zunehmendem Alter unterwegs sind, kleiner wird. Die Umrundung Seelands oder Fünens ist bei Seglern um die 70 augenscheinlich ein sehr beliebter Törn, während die noch älteren Ziele im Kleinen Belt oder in der „dänischen Südsee“ wählen.

Dabei geht es kaum noch darum, neues zu entdecken, sondern mehr darum, Orte wieder anzulaufen, an denen man sich in der Vergangenheit wohlfühlte und das auch gegenwärtig tut.



Foto: Nancy Bunde/Visitnorway.com

Wenn Norwegen das Reiseziel ist, dann Oslo: Rathaus mit Hafen

Damit sind vor allem die Ausstattung und das Ambiente des Hafens angesprochen, aber auch dessen Umfeld. Neben den jeweiligen landschaftlichen Vorlieben wurden als Kriterien zum Beispiel genannt:

- Stege, die bei Nässe rutschfest sind.
- Helle, aber an Bord nicht störende, Beleuchtung auf Stegen und im Hafenvorfeld.
- Die Möglichkeit, zum Be- und Entladen längsseits an einen Liegeplatz zu gehen.
- Kurze Wege zu den landseitigen Einrichtungen.
- Prägnante Hinweisschilder.
- Während des Tages ansprechbares Personal, Hafenmeister statt Zahlautomaten.
- Warme (beheizte) Sanitärbereiche mit deutlichem „Diskretionsabstand“.
- Gestaltete Aufenthaltsbereiche wie Grillplätze oder vor Wettereinflüssen geschützt stehende Bänke und Tische mit Ausblick auf Hafen und Wasser.
- Gastronomische Angebote oberhalb des Imbissniveaus.
- Zu Fuß erreichbare Versorgungsmöglichkeiten.
- Informationen zu kulturellen und touristischen Angeboten (ein Wunsch war die Möglichkeit, diese vor Ort gegebenenfalls buchen zu können).
- Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.

Anzunehmen ist, dass dies zugleich Kriterien sind, die bei der Auswahl und Bewertung des eigenen Dauerliegeplatzes eine Rolle spielen.

Eine ganze Reihe unserer Gesprächspartner berichteten außerdem, dass sie mehr als früher darauf achteten, dass die von ihnen aufgesuchten Häfen sicher und leicht ansteuerbar seien, dass sie bei Dunkelheit eine von See gut gegen den Hintergrund erkennbare Befeuerung hätten, dass es in ihnen breite Boxengassen gebe und keine Versandungen, sondern eine möglichst gleichmäßige Wassertiefe bis an die Beckenränder. Anders gesagt, es wird mit zunehmendem Alter augenscheinlich mehr versucht, die situativen Anforderungen möglichst klein und überschaubar zu halten.

In diesem Zusammenhang wird auch bedauert, dass in den meisten Marinas Havarieschlingel oder Dalben fehlen, an denen bei Schwierigkeiten in Ruhe vorübergehend festgemacht werden kann. – Die hier genannten Anforderungen sind zweifelsfrei solche, deren Erfüllung die hohe Qualität eines Hafens für jeden Segler, unabhängig von dessen Alter, ausmachen.

Manche der Segler, die im Alter heute vor allem in den dänischen Inseln unterwegs sind, sind mit ihren modernen, in den letzten 10 bis 15 Jahren gekauften Yachten in diesem Gebiet nicht zufrieden, was dazu beiträgt, weniger zu segeln und dem Gedanken an die Aufgabe des Sports Raum zu geben.

Ein hauptsächlicher Kritikpunkt ist der

große Tiefgang moderner Konstruktionen. Ein Tiefgang von zwei Metern oder mehr, heißt es, mache es in diesen Gewässern in manchen Fällen unmöglich, kleine Häfen anzulaufen, betonnte Fahrwasser zu verlassen oder geschützt dicht unter Land zu ankern.

Unzufriedenheit mit den vorhandenen Yachten wird auch aus anderen Gründen geäußert. Viele Fahrtensegler finden mit zunehmendem Alter keine Mitsegler mehr. Manch Crewmitglied vergangener Tage fällt aus gesundheitlichen Gründen aus, andere mögen sich schlicht nicht mehr dem nassen Element aussetzen. Segeltouren werden deshalb meistens von Zwei-Personen-Crews unternommen, und die Paare stellen schnell fest, dass sie auf ihrer gepriesenen 40 Fuß Yacht mit drei Doppelkabinen, zwei Sanitärzellen und einem großen Salon viel zu viel ungenutzten Raum um sich haben, als dass eine wohlige Atmosphäre entstehen könnte. Yachten aus dem Serienbau der großen Hersteller bieten unter Deck zwar viel Platz, aber sie sind konzeptionell keine „Wohnschiffe“, für kleine Crews. Vergleicht man die Auslegung der von Blauwassersegler auf Langfahrt benutzten Typen, so sind diese auch in Hinblick auf die Gestaltung des Innenraums deutlich anders. Selbstverständlich gibt es auch andere Typen, deren Eigner uns ihre große Zufriedenheit mit ihrem Boot mitteilten.

Zu diesen Booten zählen zum Beispiel noch immer die Hanseat 70, Scalar-Yachten, viele Hallberg-Rassi's und Najad's sowie ältere Dehler-Typen oder die Fishers mit ihren geschützten Steuerhäusern.



Foto: Najad



Najad 440 AC
aus dem Jahr 2006

Immer noch geliebte, gern auch etwas ältere Fahrtenyachten

Foto: Hallberg-Rassy, Peter Szamer



Hallberg-Rassy 310
aktuelles Model

Zu der subjektiven Empfindung mangelnder Behaglichkeit kommt sehr oft hinzu, dass ältere Fahrtensegler feststellen, ihr Fahrzeug mit ihren kleiner gewordenen Kräften nicht mehr unter allen Umständen sicher führen zu können. Das gilt vor allem, wenn eine Verkleinerung der Segelfläche erforderlich wird. Dabei kommen besonders in Gewässern mit wenig Manövrierraum zwei Dinge zum Tragen. Zum einen eine

im Club-Magazin 3/2019 beschriebenen Eigenschaften moderner Konstruktionen, die große Abdrift. Da diese Boote auch begedreht schnell driften, ist es in flachen Gewässern vielerorts nicht möglich beizuliegen, um eine unklare Situation zu beheben. Stattdessen muss das Boot fortwährend aktiv gesegelt werden, um im ausreichend tiefen Wasser zu bleiben, was eines der beiden Crewmitglieder am Ruder bindet. Zum anderen ist ein einzelnes Crewmitglied

bei einer Yacht der genannten Länge um 40 Fuß mit der Handhabung des Großsegels schnell überfordert. Das Rigg moderner Konstruktionen zeichnet sich dadurch aus, dass ein kleines, oft als Selbstwendefock ausgeführtes Vorsegel mit einem sehr großen, hoch geschnittenen Großsegel kombiniert wird. Der Druck in einem solchen Segel kann für das sichere Reffen durch eine Person zu groß sein, auch andere Manöver, etwa groß Halsen, werden möglichst unterlassen, um das mit ihnen einhergehende Risiko zu vermeiden. Die Bedienung der Segel gilt besonders dann als zunehmend schwierig, wenn die Yacht nur mit Standardwünschen ausgerüstet ist.

Nicht umsonst empfehlen die Verkäufer der großen Werften Kaufinteressenten von vornherein den Austausch gegen Elektrowünschen oder den Kauf einer Furlinganlage für das Groß.

Und nicht umsonst empfehlen Ausrüster oder Mastenbauer deren Nachrüstung auf nur wenige Jahre alten Yachten.

Es mag sein, dass einige Seglerinnen und Segler dank technischer Aufrüstung einige Jahre länger auf dem Wasser bleiben. Aber es ist zu bedenken, dass das Rigg durch solche Technik nur umso komplexer wird und dass man sich mit ihr nicht nur Hilfsmittel, sondern auch neue Fehlermöglichkeiten an Bord holt. Nimmt man als Beispiel den Großsegelfurler: Es muss beim Reffen strikt darauf geachtet werden, dass zwischen Baum und Mast der korrekte

Anstellwinkel eingehalten wird. Nicht genug damit, ist es erforderlich, den Kicker ein wenig anzuheben und wünschenswert das Achterstag zu entlasten. Das richtige Maß ist gegeben, wenn die Lieken des Segels bei konstantem Zug gleichmäßig in den Mast rollen. Bei falschem Anstellwinkel des Baums oder plötzlichen Änderungen des Winddrucks vertwistet das Segel und kann bei mangelnder Aufmerksamkeit innerhalb eines Augenblicks den Rollmechanismus hoffnungslos blockieren.

Es sind jedoch nicht primär solche Risiken, die viele ältere Segler von der technischen Aufrüstung abhalten. In erster Linie sind es vielmehr die dabei entstehenden Kosten. Wenn absehbar ist, dass mit einem recht großen finanziellen Aufwand bestenfalls einige wenige Jahre auf dem Wasser hinzugewonnen werden könnten, setzt manch einer den Schlusspunkt hinter seine seglerische Laufbahn.

Will man aus dem, was wir in Erfahrung bringen konnten einige Schlüsse ziehen, dann vielleicht diese:

– Hafengebühren können ältere Segler bei ihrem Sport unterstützen, indem sie einige einfach zu realisierende Erleichterungen einführen (Hinweise siehe oben). Es bedarf keiner (das war vor wenigen Jahren eine ernsthafte Anregung) Rollstuhllifte am Steg, sondern Maßnahmen, die berücksichtigen, dass ältere Menschen kleinere Kräfte und oft auch ein geringeres Koordinationsvermögen haben.



– Fahrtensegler können vorausblickend viel dazu beitragen, sich bis ins höhere Alter die Freude an ihrem Sport zu erhalten, indem sie sich für eine Yacht entscheiden, die seetüchtig und seefreundlich ist, die von einer schwachen Crew einfach und sicher gehandhabt werden kann und die schließlich besonders für das jeweilige Hausrevier geeignet ist. Eine solche Yacht wird für die Reviere der Ostsee vermutlich kein Entwurf eines „Yacht-Designers“ aus dem Niedrigpreissegment der Großserienhersteller sein, sondern eine Yacht, die aktuelle Bootsbautechnik mit Erfahrungen und Konstruktionsprinzipien verbindet, die sich über Jahrzehnte bei Fahrtenyachten auf See bewährt haben. Berücksichtigt man die natürlichen Gegebenheiten dieser Reviere und das Liegeplatzangebot, so werden eine Länge zwischen 33 und 38 Fuß sowie ein Tiefgang von nicht mehr als 1,7 Meter „vernünftig“ sein.

Die Segler, bei denen wir Informationen sammelten, sind durch die Bank Yachteigner, die seit vielen Jahren, wenn nicht seit Jahrzehnten segeln. Sie sprechen für ein bestimmtes Segment des Fahrtensegelsports, aber es gibt andere Gruppen, für die das Ausgeführte nicht 1:1 übernommen werden kann.

Am klarsten zeigt sich das bei den Charterern. Diese segeln mit dem Bootsmaterial, das ihnen der Chartermarkt gerade bietet. In der Regel sind das nur wenige Jahre alte Schiffe, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie in Ordnung sind und dass eine mehrköpfige Crew mit ihnen in einer

Zeitspanne von oft nur 14 Tagen die beabsichtigte Reise durchführen kann. Die dabei zurückgelegten Strecken sind oftmals eher klein, denn etliche Charterer segeln nur bei Tag in Gebieten, in denen landseitige Angebote einen sehr hohen Stellenwert haben. Rückgabetermin und Rückgabeort sind außerdem Fixpunkte einer jeden Planung. Anders als ein Eigner kann der Charterer das Schiff bei knapp werdender Zeit nicht einfach in einem Hafen liegenlassen, um es später zurückzusegeln.

Fahrzeuge, die aus dem Rahmen fallen, gibt es, aber wer mit ihnen segeln will, muss eventuell nach ihnen suchen. Wer daran Spaß hat, kann in der Ostsee auch ein Nordisches Folkeboot oder eine gut erhaltene Willing 31 bekommen. Wer Pech hat, kann sich allerdings auch auf einer abgeseelten Regattayacht wiederfinden, wie die drei Briten, die als zahlende Gäste zusammen mit ihrem 22jährigen Skipper im Atlantik ertranken, als die *Bénéteau First 40.7 „Cheeki Rafiki“* des windigen Charterunternehmers Douglas Innes den Kiel verlor.

Das Segment der Charterer wird vermutlich weiter wachsen. Einerseits ist das Chartern zwar kein billiges Vergnügen, aber es ist allemal preiswerter als der Erwerb und die Unterhaltung einer dann nur wenig genutzten Yacht. Chartern hat außerdem den wesentlichen Vorteil, weltweit in den unterschiedlichsten Revieren unterwegs sein zu können. Andererseits erwerben viele Charterer nur eine geringe Revierkenntnis und manche müssen sich nautische Fragestellungen und seemännische Verhaltensweisen,



Foto: Koutikov/Wikimedia

Schwieriger „Kurs“: Von der Opti-Gruppe auf ein Fahrtenschiff

mit denen Eigner im Lauf der Zeit mit Selbstverständlichkeit umgehen, immer wieder neu aneignen.

Um Charterern Sicherheit zu geben, sind deshalb Beratungsangebote sinnvoll, die Einsteigern vermitteln, wie das Chartern überhaupt funktioniert, auf welche Regelungen bei Vertragsabschlüssen geachtet werden sollte und worauf es bei Übernahme und Rückgabe der Yacht ankommt. Zu einem guten Beratungsangebot für Charterer gehört ebenfalls die Vermittlung von Kriterien für die Auswahl eines Bootes und eines Reviers, das den Wünschen und dem Können der Beteiligten entspricht.

Zwei weitere Gruppen sollen hier noch kurz erwähnt werden. Zum einen Interessenten im Alter von 15 bis 25 Jahren

und zum anderen Menschen, die Freizeit und Ferien am Wasser verbringen und die neugierig sind, wie es sich anfühlt, einmal mit einer der Yachten unterwegs zu sein, die sonst nur als Bestandteil einer maritimen Kulisse am Horizont erscheinen.

Für junge Menschen ist es zum Teil schwierig, Zugang zum Fahrtensegeln zu bekommen. In der Vergangenheit waren Angebote für Jugendliche und für junge Erwachsene mehrheitlich in den Vereinen angesiedelt. Für die Kinder der Opti-Gruppe, für die Jugendlichen der Kutter und dann die vereinseigene Ausbildungsjacht. Die Teilnehmer waren in erster Linie Kinder der schon vorhandenen Vereinsmitglieder. Die Erneuerung der Mitgliedschaft war ein interner Vorgang, durch den auch sichergestellt



Foto: DZfC

Nur wenige Vereine können ihrem Nachwuchs eine hochseetaugliche Ausbildungsyacht bieten.
Hier die „Sigrun IV“ vom Yacht-Club Gode Wind, Kiel.

wurde, dass der Nachwuchs sich an den Stil des Vereins hielt, dass er – das ländliche Bild sei gestattet – den „richtigen Stallgeruch“ hatte. Das Verfahren funktioniert in manchen Vereinen noch heute, und es ist gar nicht selten, dass Familien einem Verein inzwischen in dritter Generation angehören. Das Verfahren funktioniert jedoch in vielen anderen Fällen nicht mehr. Es sind nicht nur die Anforderungen von Ausbildung, Beruf und Partnerschaften, die dazu führen, dass mit dem Wassersport aufgehört wird, sondern viele junge Menschen fühlen sich von der starken Binnenorientierung der Vereinswelt nicht mehr angesprochen. Das ist nicht neu,

wurde aber lange ignoriert. Das besonders hohe Durchschnittsalter der organisierten Wassersportler, auf das wir im Club-Magazin 2/2019 eingingen, ist nicht nur dadurch bedingt, dass die Anschaffung einer Yacht Finanzmittel voraussetzt, die viele erst im mittleren Alter haben, sondern es ist auch dadurch bedingt, dass von ihrer Grundeinstellung her konservative Vereine den Wandel des gesellschaftlichen Klimas von sich fernhalten wollten. In der Folge gibt es mittlerweile Segelvereine, denen nicht nur die Heranwachsenden fehlen, sondern in denen auch deren Elterngeneration spärlich vertreten ist.

Für die Förderung des Nachwuchses kann der organisierte Wassersport deshalb vor allem dann einen Beitrag leisten, wenn er offene Angebote gestaltet, die nicht primär den Beitritt zum eigenen Verein als Ziel haben, sondern die vor allem die Begeisterung für ein faszinierendes Hobby wecken. Entwicklung und Durchführung solcher offenen Angebote sind auch nicht an die Trägerschaft eines einzelnen Vereins gebunden. Sie bieten vielmehr Kooperationsmöglichkeiten von Vereinen untereinander sowie von Vereinen, Hafenbetreibern, Tourismusorganisationen und Unternehmen der Wassersportbranche.

Denn das gemeinsame Interesse aller dieser Akteure müsste darin bestehen, die in Jahrzehnten gewachsene maritime Infrastruktur zu erhalten und weiter mit Leben zu füllen. Auch wenn es bei ihm nicht in erster Linie um das Fahrtensegeln geht, so ist das in Kiel jede Saison wieder stattfindende Camp 24/7 in dieser Hinsicht ein herausragendes Beispiel. Die von Mai bis September unter dem Motto „Segeln für jedermann!“ durchgeführten Veranstaltungen für einzelne, für Gruppen und Schulklassen sind von einem ursprünglich nur für einen Sommer geplanten Vorhaben zu einem festen Gemeinschaftsprojekt der Landeshauptstadt Kiel geworden, bei dem die Stadtwerke Kiel AG und die Kiel-Marketing GmbH mit inzwischen rund 90 Partnern zusammenarbeiten.

Was eben über offene Angebote für junge Menschen gesagt wurde, gilt ganz ähnlich für Menschen, die als Touristen Freizeit und Ferien am Wasser verbringen.

Marktanalysen der Tourismusorganisationen belegen, dass Regionen an Gewässern aller Art als Reiseziele so beliebt sind wie nie zuvor. Und es ist ebenfalls bekannt, dass Möglichkeiten, sich auf dem Wasser aktiv zu betätigen, von vielen Touristen gerne genutzt werden. Gerade an den Küsten fehlen solche Möglichkeiten aber weitgehend. Anstatt Berührungspunkte zu schaffen und das Interesse an unserem Sport praktisch zu wecken, indem zum Beispiel „Schnuppernachmittage“ an Bord angeboten werden, bleiben Yachten Schauobjekte einer maritimen Kulisse. Wenn Menschen für unseren Sport gewonnen werden sollen, dann müssen sie die Chance haben ihn kennenzulernen, ohne erst Voraussetzungen erfüllen zu müssen und ohne gleich Verpflichtungen einzugehen.

Über den Tellerrand der Wassersportszene zu blicken und zum Kennenlernen einzuladen, sollte auch zu den Vorhaben des KYCD zählen, damit der Fahrtenwassersport einen neuen Aufschwung erlebt. Auch unser Club braucht eine stärkere Außenorientierung als bisher.