

Beurteilung des Allgemeinbildes für Know-How (Ausbildungsqualität) und Erfahrung (Praxis) im Wassersport unter Berücksichtigung der BSU – Unfallstatistik möglich ?

Zum besseren Verstehen der Gesamtsituation in Ausbildung und Sicherheit sollte man diverse Zahlen und Hintergrundinformationen miteinander verknüpfen. Somit beginne ich hier zuerst mit den BSU – Untersuchungen, den durchschnittlichen Werten und die daraus folgernden Aussagen. Ohne die schönmalerischen, von Sponsoren geprägten Sichtweisen gewisser Hochglanzjournalisten, sieht das Ganze dann doch etwas anders aus. Z.B.

BSU Jahresstatistik 2004 - Unfallursachen:

1. Keine genügende Praxis im MoB - Manöver
2. Nichttragen von Rettungswesten bzw. Lifebelts
3. Kein Gebrauch von Seenotmitteln
4. Überschätzung der eigenen Qualifikation
5. Keine Sicherheitseinweisung der Personen an Bord
6. Schlechte Reise- bzw. Törnplanung

Sicherheitsempfehlung des BSU (diese sind heute noch genau so relevant !)

Die Segelschulen und ausbildenden Segelvereine werden aufgefordert, noch intensiver auf die Sicherheitsregeln für Wassersportler hinzuweisen. Bei der konsequenten Einhaltung dieser Regeln (BSH-Broschüre „ Sicherheit im See- und Küstenbereich) sollten Unfälle mit tödlichem Ausgang vermieden werden können.

*Die Ausbilder sollten darauf hinweisen, dass das minimale Wissen über Seemannschaft, das bei Führerscheinprüfungen abgefragt wird, nicht die **praktische Erfahrung** in schwierigen Seerevieren ersetzen kann.*

Erfahrung kommt bekanntlich von Erfahren. Das heißt, je mehr Seemeilen auf dem Wasser gefahren werden, desto größer ist auch das damit erlernte praktische Wissen.

Den Eignern und Schiffsführern wird empfohlen, im Interesse der eigenen Sicherheit von Schiff und Besatzung, die Sicherheitsrichtlinien des DSV über Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten etc. zu beachten.

Die dort je nach Fahrtgebiet aufgelistete empfohlene Ausstattung stellt einen erprobten Standard dar. Darüber hinaus ist bei der individuellen Törnplanung das Mitführen von zusätzlicher Sicherheitsausrüstung z.B. Rettungsinsel, in Abhängigkeit vom Seegebiet zu überlegen.

Den Schiffsführern wird zur Vermeidung einer Grundberührung die Beachtung - von Tiefenlinien und Einhaltung von Fahrwassern in Abhängigkeit von : Tiefgang, Navi-Ausrüstung, Maßstab der benutzten Seekarte, Wetterverhältnisse, Seeverhalten des Boote etc. - empfohlen.

DGzRS Einsatzzahlen steigen ! Anteil der Freizeitschiffahrt ebenfalls.

Einsätze	gesamt	Aus Seenot	Aus Gefahrensituation	Bew. vor Totalverlust	Hilfeleistungen	Einsätze + Sicherungsf.
2005	1733	118	432	58% nur für die Freizeitschiffahrt		
2006	2001	91	510	32	849	437
Bis 31.10.	1840					
2007	1909	109	716	50		404

Jahr	BSU gemeldete Untergänge	Schiffsunfälle - Unfallarten			Anteil der Sportboote (inkl. Sportanglern etc.)			
		Wasser/Leck	Kentern	Grundberührung	Kollision	Brand	Maschine/Ruder	sonstige
2004	63,64%	20%	37%	37%	10%	17%	21%	29,50%
2005	50%	60%	60%	34%	29%	21,50%	14%	19%
2006	59%	45%		59%	21%	8%		31%

Um eine genaue Aussage über Ausbildungs- und Erfahrungsstand der deutschen Bootsfahrer treffen zu können ist die Statistik in der Yacht 13/08 bzw. BSU irreführend und nicht realistisch, weil :

1. a) Die Zahlen im Durchschnitt gesehen (jeder kann sich dies an Hand der beigefügten BSU-Statistiken selbst errechnen) sind mit ca. **25 – 30 %** der gesamten Unfälle auf See als zu hoch zu betrachten. Man beachte hierbei noch folgende Verhältnismäßigkeit: Berufsschiffe werden täglich und rund um die Uhr gefahren. Freizeitschiffe nur in sehr viel geringerem Anteil. Nur wenn man also die Nutzungszeit mit der Anzahl der entsprechenden Schiffe in Bezug setzt, erhält man einigermaßen aussagekräftige Werte. Und dafür sind die oben erwähnten 25 – 30% der Freizeitschiffe **absolut zu hoch !**

1. b) Es handelt sich bei den BSU-Zahlen nur um **Seeunfälle bzw. Schäden**.
D.h. die riesige Anzahl der gesamten Binnen-Bootsfahrer ist nicht erfasst !

2. Nur ein Teil der wirklich passierten Schäden und Unfälle wird der BSU gemeldet. Ja zum Teil nicht mal den entsprechenden Versicherungen, da dies oftmals untereinander geregelt wird. Auch sind einige Bootsfahrer bei entsprechenden ausländischen Gesellschaften versichert. Um konkrete Schadens- und Unfallzahlen zur Auswertung zu haben, muß man von den Versicherungen deren Schadensmeldungen etc. haben. Die werden jedoch nicht in aussagekräftigem Rahmen zur Verfügung gestellt.

Somit fehlt zur Darstellung des realen Gesamtbildes ein wichtiger Bestandteil !

3. a) Ein sehr großer Teil unserer Bootsfahrer, vor allem die Binnenländer, haben seit Jahren ihre Boote in Holland liegen. Die Motorbootfahrer sind traditionell seit langem dort vertreten. Dies vor allem auch wegen der langen Anfahrtswege zur Nord- und Ostsee. Ein sehr großer Teil dieser Hollandlieger hat sich seinerzeit, aus denkbaren Gründen, sehr über das Nichtzustandekommen der geplanten holländischen Bootsregistrierung gefreut. Somit liegen selbstredend den deutschen Behörden keinerlei genaue Zahlen vor. Natürlich haben seit Öffnung der Grenzen viele u.a. Segler die Ostsee als Revier gewählt. Dabei sind aber sehr viele, welche bereits vorher im Küstenrevier der Nord- und Ostsee gefahren sind.

Dies bedeutet im Klartext : **In der Statistik des BSU sind die ganzen Hollandlieger nicht enthalten !**

Bekanntmachung der KNRM-Holland von 2007 :

In 1795 Einsätzen wurden 4319 Menschen gerettet. Davon 758 (**ca. 44%**) Segler. Laut KNRM die am häufigsten in Not geratene Klientel – **Tendenz steigend** !! Auch die Zahl der Kollisionen ist steigend. Man beachte nun, dass die Holländer am und im Wasser groß geworden sind und deren Bootshandling weit praxisorientierter ist als das unserer Binnenländer (Ruhrpot, Rheinland etc.), welche zu Hauf dort herumschippeln. Wenn man zum anderen die größtenteils mangelhafte praktische Erfahrung, die vergessene oder nicht genossene Praxis-Ausbildung (Crash-Kurse) dieser JAWABO ´s auf See erlebt (meine persönliche Erfahrung bestätigt dies leider nur zu oft), weiß man wie sich der größte Prozentsatz der durch die KNRM Geretteten zusammensetzt !

Somit müsste diese Anzahl eigentliche der deutschen Statistik hinzugerechnet werden !

Untermauert wird diese Aussage noch durch die in eben derselben Yachtausgabe (13/2008) berichteten Vergrößerungen der holländischen Marina ´s. Die dort sich abzeigenden zusätzlichen bzw. bereits in den letzten 2 Jahren hinzugekommenen Bootsliegeplätze werden in ihrem Hauptanteil mit Sicherheit nicht durch das bevölkerungsmäßig kleine Holland belegt. Sondern durch neureiche deutsche Bootsbesitzer, welche absolut kein Interesse haben, Schäden oder Unfälle an ihrer schwimmenden Immobilie, offiziell zu melden oder untersuchen zu lassen. Das Gegenteil wurde mir bereits des öfteren von informierter Seite zur Kenntnis gebracht.

D.h. auch diese Bootsfahrer werden und sind in einer Statistik über Ausbildung oder Sicherheit nicht berücksichtigt. !

3.b) Etwas kleiner in der Anzahl, aber auch nicht zu vernachlässigen sind die Bootsbesitzer, welche ihre Boote in Spanien (u.a Mallorca), Frankreich, Italien und Kroatien liegen haben. Bei diesen ist zwar der See-Erfahrungsanteil größer, aber die Zahl der JAWABO ´s nimmt stetig zu. Somit auch die Zahl der Unfälle und Schäden, deren Abwicklung im seltensten Falle offiziell über Deutschland laufen.

Also fehlt auch deren Anzahl in der Statistik über Ausbildung und Sicherheit !

4. Dann wäre da noch, das von der Yacht bejubelte Jahr 2007. Vielleicht erinnert sich der entsprechende Redakteur noch an die diversen, in der eigenen Zeitschrift erschienenen Artikel, über die schlechte Saison 2007 wegen des miesen Wetters. Auch ich hatte im letzten Jahr den Eindruck, dass zwar die Eigner in den Häfen auf ihren Booten waren, aber wenig draussen auf See. Vom Klagen der Vercharterer in Nord- und Ostsee einmal ganz zu schweigen. Somit konnten wohl, da weniger draussen genutzt, auch weniger wirkliche Seeunfälle auf den Booten passieren.

Was sich wiederum als verwischtes Bild in der Statistik niederschlägt.

Insgesamt gesehen bezeugt die BSU-Statistik nur einen Teil der Realität. Was wiederum keinerlei Schluß auf die wirkliche Sicherheit im Bereich des Wassersportes zulässt. Und darüber hinaus gar keine geeignete Verbindung bzw. Aussage macht über den Qualitätszustand unserer deutschen Ausbildung. Geschweige denn über die praktische Erfahrung derer, welche derselben - in wie auch immer gearteter Form - teilhaftig wurden.

Wobei ich mich allen Ernstes fragen muß, woher die Hochglanzjournalle und vor allem die Verbände und Behörden bei uns die Chuzzpe nehmen, auf solch hohem Roß zu sitzen. Nur weil wir Europameister im Verwalten und Regulieren sind ? Weil wir eine Sache, zu welcher erwiesenermaßen mehr Praxis, als Theorie notwendig ist, undimensioniert aufblasen ? Wie verhält es sich mit dem europäischen Verständnis ? Sind England, Frankreich, Italien, ganz Skandinavien nicht alles seit Urzeiten seefahrende Nationen ? Und sind

somit deren Zertifikate nicht ausreichend Real und praxisorientiert ? Sogar das kleine Österreich hat als sogenanntes Bergvolk bessere Führerscheinbedingungen, was die Praxis anbetrifft. Leider scheinen bei uns die schriftlichen und mündlichen Grabenkämpfe zwischen Zeitschriften, Verbänden und Ministerien sich mehr um Umsatzsteigerung, Beiträge und Steuereinnahmen zu drehen, als um die wirkliche Interessenvertretung der Wassersportler.

Und dabei sollen ihnen wohl oben genannte Statistiken helfen.

Meine persönliche Erfahrung mit Statistiken, und ich denke auch die von vielen Bürgern, ist von folgenden Punkten geprägt und veranlasst mich zu entsprechender Einschätzung der Dinge :

- 1) Wer hat die Untersuchung, das Gutachten bzw. die Statistik beauftragt ?
- 2) Von wann ist das Ergebnis bzw. die Erhebung der Statistik und trifft es noch heute zu ?
- 3) Wie ist die genaue Fragestellung für das Gutachten bzw. die Statistik ?
- 4) In welchem Zusammenhang steht das untersuchende Institut mit dem Auftraggeber ?
- 5) Wer hat den wirtschaftlichen oder politischen Nutzen von dem Ergebnis ?
- 6) Wie kompetent sind real die Gutachter bzw. Untersuchenden ?

Wenn ich all diese Punkte geklärt habe, weiß ich, was ich von der entsprechenden Statistik bzw. deren Zweck zu halten habe. Im vorliegenden Falle - gar nichts !!!

Schauen Sie sich auf dem Wasser in der Saison um. Sprechen Sie mit Hafенmeistern, Brückenwärtern, der Wasserschutzpolizei, der DGzRS und der Feuerwehr. Fragen Sie, nicht zuletzt die Bootservicefirmen und Werften. Dann haben Sie ein ziemlich klares Bild von der Situation bei uns auf dem Wasser. Da ein Teil der Vorgenannten viel Arbeit (evtl. auch Verdienst) oder auch Ärger damit hat, sind deren Aussagen relevant. Und es wird klar, dass wir mehr Praxis und weniger Theorielastigkeit in der Ausbildung brauchen. Mehr wirkliches Know-How und nicht schnell vergessene Crashkurs-Paragraphen.

Trotzdem ist der Wassersport immer noch eine der wenigen Freizeitbeschäftigungen , welche gut für die Gesundheit und unsere Entspannung sind. Wenn man sich aus den Gegenden heraushält, wo inzwischen leider bereits Massen-Wassertourismus herrscht. Manche brauchen dies – ich nicht.

Also bis bald, vielleicht auf See, in einer Bucht oder in der Hafenkneipe

Euer Heiner Hecht 6.2008