

Art der Zertifikate	Prüfungen 2004	Prüfungen 2005	Differenz	Prüfungen 2006	Differenz	Prüfungen ¾. 2007	
SBF Binnen	23.308	22.267	- 4,5%	21.040.	- 1.227	16.927	- 11
SBF See	31.488	28.332	- 10 %	27.100.	- 1.232	20.192	+ 1.129
SKS	6.021	5.321	- 11.5 %	5.240	- 81		
SSS	599	611	+ 2 %	548	- 63		
SHS	150	165	+ 10 %	112	- 53		
SRC	4.701	5.282	+ 12,3 %	9.012	+ 3.641		
LRC	703	760	+ 8,2 %	1.047	+ 272		
UBI	2.034	2.259	+ 11 %	4.051	+ 1.776		

Es ist klar ersichtlich: **Höchste Abnahme** bei dem Schein, bei welchem man am **meisten lernen** muß ! Es muß aber erwähnt werden, dass durch die größere Akzeptanz des Segelns im Freizeitsport, auch ein **größerer Bedarf** an **Berufsskippern** erwachsen ist. Abgesehen von der Tatsache, dass in der Ausbildung für das Fahren gewerblicher Ausbildungsschiffe die hohen Scheine **gesetzlich gefordert** sind. Das bedeutet aber auch, dass bei einer weiterhin geringen Nachfrage der Freizeitsegler in den hohen Scheinen bald gar **keine Prüfungen** mehr abgehalten werden können.

Leichte Zunahme bei den Seescheinen im Anfang 2007. Dies auch bedingt durch die steigende Zahl der Charteranbieter (auch im Mittelmeer) , die mindestens einen Seeschein verlangen. Man geht jedoch von berufener Seite davon aus, dass die Zahl stagnieren wird.

Die Zunahme der Sprechfunkzeugnisse für den Binnen-, See- und Küstenbereich basiert offensichtlich auf den gesetzlich geforderten Scheinen.. Hatten vorher schon anscheinend auch die Urlaubs- und Freizeitsegler den großen Sicherheitsaspekt einer Funkanlage beachtet, so ist es jetzt ein **Zwang**. Wahrscheinlich auch der massiven Werbung im Bordelektronikbereich zu verdanken, da ein Funkgerät mit Satellitennutzung etc. heute in den Kommandostand einer Segelyacht gehört.

Insgesamt aber muß ich aus meiner Erfahrung und der einiger mir bekannten Ausbilder und Trainingsskipper folgendes sagen. Im Rahmen des Wassersports, der nunmehr als Teil des **Fun-Sportes** angesehen wird, ist auch hier die bei uns so berühmte Schnäpchen- und Knopfdruck-Mentalität weit verbreitet. Am liebsten würde man den leider notwendigen Schein auf der Kirmes schießen können. Oder in Lichtenstein bzw auf den Bahamas den Schein kaufen können. Hier hinlänglich auch bekannt der sogenannte Kroatenlappen, welchen man für ein paar Euro und am Nachmittag vom Hafenmeister bekommen kann. Die teilweise verbreitete Information, es handele sich hier um einen Internationalen Schein, ist schlichtweg Blödsinn und falsch. Mir selbst wurden schon diverse male gewisse Summen geboten, wenn ich doch den Schein – mit einem kleinen Crashkurs – unter der Hand besorgen könne.

Es ist nun heute bei vielen so, dass sie keine Lust haben – nur für die Freizeit – noch mal die Schulbank zu drücken und zu lernen. Vor allem dann nicht, wenn man nur eben mal - just for fun – ein bisschen auf dem Wasser rumblödeln möchte. In Bezug auf unsere eher Fun, denn Sport orientierte Jugend dürfte auch die Pisa-Studie wenig hilfreich sein. Und die Jugendsituation der Clubs und Vereine ist schon länger im Argen.

Eins ist klar. Unsere Scheine sind mit Theorie überlastet und stellenweise vom Sinn her zu hinterfragen. Aber sie sind international anerkannt. Auch wenn in einigen Fällen – Pyroschein, Funkzeugnisse etc. – der theoretische Stoff im absoluten Missverhältnis zur geforderten Praxis steht. Letztendlich ist dies aber auch Ausbildungssache der Sportbootschulen. Wer sich auf das minimalistische Denken mancher Scheinaspiranten einlässt, und nur noch deren Wunsch nach Crashkursen erfüllt, muß sich nicht darüber wundern, wenn es auf dem Wasser entsprechend zugeht. Eine Ausbildung, nur auf die reinen Prüfungsfragen ausgerichtet, ist weder von den Verbänden erwünscht, noch der realen Bootspraxis dienlich. Böswillige Zungen würden nun die etwas gestiegenen Zahlen im Seescheinbereich eben diesen Crash- oder All-inclusiv-Kursen zuschreiben. Vor allem die per lautstarker Werbung vermeldeten Prüfungserfolgsquoten. Den Ergebnissen bzw. den Quotenerfolgen dieser Schulen begegnet man leider nur zu oft heute auf dem Wasser. Oder vielmehr vorwiegend in den Häfen.

Mich persönlich würden bei obiger Statistik folgende Informationen interessieren:

- 1) Wieviele Prüfungserfolge fanden nach dem ersten Kurs statt (Durchfallquoten) ?
- 2) Wieviele der bestandenen Prüfungen waren nach Crashkursen, wie viele nach normaler Schulung ?
- 3) Und vor allem, wie viele haben nach dem ersten Schein weitergemacht ?

Diese Informationen wäre zum Beispiel sehr aufschlussreich um die reale Qualität unserer Sportboot-Ausbildung an den Schulen zu beurteilen. Auf die vollmundig von Verbandsseite propagierten Erfolge und Veröffentlichungen kann ich gerne verzichten. Diese haben höchstens Alibi-Funktion um weitere Mitgliedsbeiträge zu rechtfertigen.

Was da alleine in diesem Sommer so in den Printmedien vor sich ging, war ein Zeugnis für die bei uns stattfindende Ver- oder eher Zerwältung der Wassersportausbildung. Und deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit.

Eine riesiger, fett aufgemachter Bohai um diverse z.T. unbestätigte Ankündigungen. Politiker, die vorher nie in unserem Sport in Erscheinung traten, äußern sich auf einmal öffentlich und medienwirksam.

Verbandsfunktionäre beteiligen sich an unsinnigen Vorschlägen für nicht erforderliche Auflagen und Erschwerungen. Behaupten aber hinterher, sie seine an der Abwendung der unnötigen Auflagen maßgeblich beteiligt gewesen.

Der größte Hepp für mich war die schön bunt und prall aufgemachte Entrüstung der deutschen Hochglanz-Yachtsport-Journaille. Man vergaß lediglich zu erwähnen, dass mit dieser vermeintlich im Interesse aller Segler aufgemachten Randalie, der Umsatz dieses Blattes beträchtlich gesteigert wurde. Außerdem sei zu vermerken, dass der Inhaberverlag dieses Blattes der größte Verleger der Kursbücher und Prüfungsfragebögen für die dort so angemahnten neuen Prüfungsmodalitäten ist.

Wer, bitteschön hat denn den größten Nutzen von solch unnötigen Neuerungen ?

Die Verbände mit entsprechend mehr Prüfungsgebühren und der Verlag mit deutlich erhöhten Umsatzzahlen.

Die Sportbootschulen eher weniger. Sie können nicht immer den erhöhten Aufwand auf ihre Kundschaft abwälzen. Denn wie bereits oben erwähnt, will der Interessierte weder mehr Stoff lernen noch diesen auch noch höher bezahlen. Im Gegenteil . Die Ausbilder haben schon genug Stress damit, die immer nach dem Winter auftretenden diversen Neuerungen bzw. neuen Prüfungsfragen an den Kunden zu bringen.

Neue Bücher, erhöhte Prüfungsfragenzahl und nur teilweise den heutigen Gegebenheiten angepasster Stoff bzw. dessen Darstellung, machen es nicht immer leicht, eine ordentliche und praxisnahe Ausbildung zu vollziehen.

Im Übrigen sollten sich mal diejenigen, welche sich über das hier geforderte Ausmaß an Ausbildung beschweren, unser Nachbarland in den Bergen anschauen. In Österreich werden – jedenfalls in den höheren Seescheinen – ganz andere Anforderungen – vor allem an die Praxisprüfungen gestellt.

Mit solch geforderten Seemeilen , Nachtfahrten und Segelregionen etc. wären unsere sogenannten Prüfungserfolge nicht mehr wahrnehmbar. Kein umsatzträchtiges Zusammenschreiben der geforderten 300 sm auf dem Ijsselmeer. Kein Kombi-Crashkurs See-Küste all-inklusive .

Vielleicht sollten wir doch mal über einen vernünftigen Konsens auf europaweiter Ebene nachdenken.

Und mehr praxisorientiert ausbilden. Der momentan wieder stattfindende Zwist um Anerkennung einer hier möglichen Ausbildung im britischen Sprechfunkzeugnis bezeugt doch eindeutig unsere Verwaltungsscheuklappen.

Wenn schon Europa gefordert, dann aber auch nach Regeln der seit Jahrhunderten ausgeübten und international genutzten Praxis.

Neptun ist nicht unbedingt der deutschen Sprache mächtig. Und unsere vielfältig theorielastigen Vorschriften sind eher als Balast zu sehen. In diesem Falle aber, um obige Zahlen nochmals heranzuziehen, eher dazu dienlich, unser Boot des Segelsportes auf Grund laufen zu lassen.

Auch wenn man mittlerweile in der Wirtschaft gemerkt hat, dass unser Sport sogar Sponsor-würdig ist. Trotz der verunglückten TV- Berichterstattung. So ist doch die Bootswirtschaft insgesamt wohl ein positiv anzusehender Faktor. Was hoffentlich nicht wie üblich dazu führen wird, dass der Staat sich dieser Einnahmemöglichkeit steuerlich annimmt.

Abschließen kann ich nur hoffen, dass es genügend Interessierte geben wird, die vom Meer und den Booten animiert, sich dieser Sache ernsthaft widmen wollen. Ich persönlich freue mich über jeden, der trotz der behördlichen Unbillen, am Segelsport Spaß findet. Und der Kosten und Kopfarbeit investiert um zu dem Punkt zu gelangen, wo er all diese Dinge weit hinter sich lassen kann und endlich

auf dem Meer zu segeln bzw. mit dem Boot Spaß zu haben.

Vielleicht trifft man sich dort .

Bis dann Euer Heiner Hecht

Die Zahlen der Statistik wurden uns freundlicherweise vom Palstek zur Verfügung gestellt.