

Die Qual der Wahl

Die richtige Ausbildungsstätte von Anfang an, den Ausbildung ist Vertrauenssache!

Bedenken Sie:

„Mit einer fundierten Ausbildung legen Sie den Grundstein für Ihr gesamtes späteres Skipperleben. Dabei ist die Ausbildung mit der wichtigste Teil. Investieren Sie in die Suche der für Sie passenden Schule ruhig einige Zeit, es lohnt sich“, schrieben wir schon 1998 in unserer Ausbildungsbroschüre.

Auf der Suche nach der richtigen Ausbildungsstätte sollten Sie unbedingt auf die angebotene Ausbildungsqualität achten.

Sehen Sie sich das Ausbildungsangebot der Schule genauer an. Schulen, die nur den Sportbootführerschein See und Binnen anbieten, verfügen „in der Regel“ nicht über das entsprechende Know How für eine fundierte Wassersportausbildung. Eine schick gestaltete Internetseite allein macht jedoch auch noch keine gute Schule aus. Der Gesamteindruck zählt. Fragen Sie im Bekannten- und Freundeskreis nach. Sie werden sich wundern, wer alles schon mal Erfahrungen mit der Wassersportausbildung gesammelt hat. Wenn Sie sich nicht sicher sind bei der Wahl einer Ausbildungsstätte, dann können Sie auch den zuständigen Prüfungsausschuss anrufen und sich gezielt nach der Schule Ihrer Wahl erkundigen. Der Prüfungsausschuss darf Ihnen zwar keine Schule direkt empfehlen, aber gezielte Fragen dürfen selbstverständlich beantwortet werden.

Auch gilt es zu bedenken, dass ihre Ausbildung zum Sportboot-FAHRER nicht nur aus der Theorie besteht. **Die praktische Ausbildung stellt einen nicht unwesentlichen Teil Ihrer Ausbildung dar.** Dafür benötigen die Ausbildungsstätte natürlich eine entsprechende Ausbildungsflotte, oder zumindest ein geeignetes Ausbildungsboot. Der Unterhalt dieser Boote stellt jedoch einen nicht zu unterschätzenden Kostenfaktor für die Schulen dar. So unterschiedlich die einzelnen Ausbildungsstätten sind, so unterschiedlich sind auch die von ihnen eingesetzten Ausbildungsfahrzeuge, mit denen Sie während der praktischen Ausbildung „beglückt“ werden. Wir wollen versuchen, Ihnen hier einen „repräsentativen Querschnitt“ vorzustellen. Die gezeigten Ausbildungsboote sind nicht alle in Bremen stationiert und reichen aus unserer Sicht von „knuffig“ bis „sportlich.“ Wir führen sie nachfolgend ohne jegliche Wertung auf. Wir haben sie lediglich eingeteilt in offene und geschlossene Ausbildungsboote!







Dieses Boot haben wir mit aufgenommen, da allein der Name schon Programm ist. Es heißt SCARABEUS, was aus dem Lateinischen kommt und zu gut Deutsch „Mistkäfer“ heißt. Kurzform: SCARAB...



...was wiederum der Name eines Speedboottyps der Marke Wellcraft ist. In Fachkreisen bekannt durch viele Rekorde und auch durch die Fernsehserie MIAMI VICE. **Ob das beabsichtigt war?**



(Bildquellen: Veröffentlichungen der jeweiligen Schulen. Liebe Kollegen, falls wir Ihr Boot hier mit gezeigt haben und Sie nicht aufgeführt werden möchten, bitten wir um einen kurzen Hinweis per Mail. Wir werden das Bild dann umgehend entfernen.)

Eine fundierte Ausbildung in Theorie und Praxis baut aufeinander auf. Die in der Theorieausbildung vermittelten Kenntnisse müssen in der Praxisausbildung auf dem Wasser vertieft und gefestigt werden. Dies setzt voraus, dass die Ausbildungsstätte neben geeigneten Ausbildungsbooten auch über versiertes Ausbildungspersonal verfügt. Das pädagogische Know How der Ausbilder lässt sich jedoch durch eine Internetseite nicht beurteilen. **Bei den Ausbildungsbooten sollten Sie zumindest darauf achten, dass das Antriebskonzept dem entspricht, was Sie später mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch fahren werden. Es nutzt Ihnen wenig, auf einem Boot mit starrer Welle zu lernen und sich dann eines mit Z-Antrieb zu kaufen.**

Anmerkung:

Der Z-Antrieb ist ein Antriebskonzept, das seinen Namen durch die Bauform erhalten hat. Hierbei sind Getriebe mit Kupplung am Heck befestigt und befindet sich außerhalb des Bootes. Bei Sportbooten unter 33"/10m Länge ist dies eine sehr häufig verbreitete Antriebsart, die die Vorteile von Innen- mit denen von Außenbordmotoren verbindet. Über diese Antriebsart verfügen ca. 90 % der Sportboote. Lernen Sie auf einem Boot mit Wellenanlage, müssen Sie mit großer Wahrscheinlichkeit beim eigenen Boot wieder umlernen, da die Manövriereigenschaften vollkommen anders sind.

Sie sollten bei der Suche nach einer für Sie geeigneten Ausbildungsstätte natürlich auch auf den Preis achten. Doch wie heißt es so schön: „Um billig zu kaufen bin ich zu arm!“ Vergleichen Sie die Angebote genau. Es ist bei verschiedenen Schulen üblich auf Anfragen zunächst nur den reinen Theorieausbildungspreis anzugeben. Bis Sie den Führerschein jedoch tatsächlich in Händen halten entstehen Ihnen weitere - nicht ganz unerhebliche - Kosten. **Achten Sie darauf, dass Kosten für Prüfungen, Lehrmaterial und Praxisausbildungen dargelegt werden.**

Das Bundesministerium für Verkehr hat anlässlich der bisher vorliegenden Erfahrungen eine Empfehlung für die Ausbildung zum Erwerb des Sportbootführerscheins See (SBF See) ausgesprochen, die wir Ihnen hier zugänglich machen wollen:

„Eine gute Ausbildung erfordert einen ausreichenden Zeitaufwand, um einen systematischen Lernprozess erfolgreich abzuschließen. Ausbildungsstätten, die weder über qualifizierte Ausbilder noch über fachgerechtes Ausbildungsmaterial verfügen, bereiten Ihre Schüler oft in so genannten **Schnellkursen** durch **einfaches Auswendiglernen** vor. Es bedarf sowohl theoretischer als auch praktischer Kenntnisse als auch praktischer Fähigkeiten, ein Sportboot sicher und ordnungsgemäß zu führen. Beides muss vor Ablegung der Prüfung in einer fachgerechten Ausbildung erworben werden. Es kann nicht darum gehen, das Prüfungswissen in möglichst kurzer Zeit durch das Auswendiglernen der Antwortvorschläge zu erlangen. **Das Wissen muss erlernt und auch verstanden werden.** Nur dann ist sichergestellt, dass sich der Bewerber nach Ablegung der Prüfung als Teilnehmer im Schiffsverkehr und als Führer eines Sportbootes richtig und ordnungsgemäß verhalten kann.“

Eine fundierte Ausbildung umfasst also ein Mindestmaß an Ausbildungsstunden. **Diese Ausbildungsstunden sollten auch nicht an nur einem Wochenende abgehalten werden.** Der Ausbilder kann Ihnen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit den Stoff in dieser kurzen Zeit erzählen! Es stellt sich jedoch die Frage, ob Sie ihn in dieser Zeit auch aufnehmen, verstehen und selbstständig reproduzieren können, beispielsweise die erforderlichen Navigationsaufgaben.

Das Gehirn ist ein fantastisches Lerninstrument, dessen Leistungsfähigkeit grenzenlos ist. Und trotzdem vergessen wir. Es stellt sich somit die Frage, was kann man tun, um nicht zu vergessen?

Wenn wir vergessen als das Nichtfinden der Schublade verstehen, in der die Inhalte gespeichert sind, müssen wir uns fragen, wie wir den richtigen Zugriff zu der Schublade finden können. Dazu müssen wir herausfinden, zu welchem Lerntyp wir gehören, denn alle Menschen lernen auf unterschiedlichen Kanälen.

Wir unterscheiden folgende Lerntypen:

- der **visuelle** Lerntyp (sehen)
- der **auditive** Lerntyp (hören)
- der **kinästhetische** Lerntyp (fühlen)
- der **Gesprächstyp** (erklärt es anderen)
- der **verbal abstrakte** Lerntyp

Doch in Wirklichkeit gibt es nicht nur einen Lerntyp, sondern jeder ist eine Kombination von verschiedenen Lerntypen, aber mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Dabei spielen Anregungen aus der Kindheit eine nicht unwesentliche Rolle (wie z. B. Naturgeräusche), denn die Lerntypen werden im ersten Lebensjahr festgelegt. Die Ausbildungsgruppen zu den Sportbootführerscheinern bestehen somit immer aus den unterschiedlichen Lerntypen. Ein guter Ausbilder muss also in der Lage sein, die unterschiedlichen Lerneingangskanäle der einzelnen Teilnehmer gezielt zu erreichen.

Wir fragen uns, ob alle Lernkanäle gleich effektiv sind. Dazu die folgenden statistischen Mittelwerte:

Lernkanal des Selbertuns	90 %
Lernkanal des Sehens	30 %
Lernkanal des Hörens	20 %
Lernkanal des Sehens und Hörens	40 %
Lernkanal des Redens	70 %
Lernkanal des Lesens	10 %

Eine fundierte Ausbildung umfasst somit „ein wenig“ mehr als nur das reine Erzählen der Prüfungsfragen mit anschließender Aufforderung zum Auswendiglernen. Um beispielsweise den erfolgreichen Lernkanal des „Selbertuns“ zu erreichen, muss die Schule neben den pädagogisch versierten Ausbildern auch über die erforderlichen Lehr- und Lernmaterialien verfügt.

Power Point Präsentationen sind gut, solange sie nicht das einzige vorhandene Mittel zur Ausbildung sind. Die richtige Mischung birgt den entscheidenden Unterschied und bringt somit den Erfolg für die Lerngruppe. Auch Auswendiglerner bekommen „mit ein wenig Glück“ einen Sportbootführerschein. Wie effektiv Ihre Ausbildung wirklich war, werden Sie jedoch erst auf See bemerken, denn die See ist der gnadenlosere Prüfer!

Sichere Schiffsführung erfordert fundierte Kenntnisse, die durch reines Auswendiglernen nicht zu erlangen sind. Ein Seehandbuch mal in einer Präsentation gesehen zu haben ist das Eine, es in der Hand gehabt und damit gearbeitet zu haben das Andere. **Als Schiffsführer tragen Sie nach Ihrer Ausbildung die Verantwortung für Ihr Schiff und die Besatzung.** Material lässt sich gegebenenfalls noch ersetzen, aber was ist mit den Mitfahrern, die sich Ihnen im Vertrauen auf Ihre erworbenen Fähigkeiten anvertrauen werden? Sind diese Ihnen so wenig Wert, dass Sie Ihre Ausbildung mit einem „**quick-and-dirty-Spiel**“ riskieren wollen?

Nach unserer Erfahrung haben nur sehr wenige Personen überhaupt eine reelle Chance, nach einer so komprimierten Ausbildung (an nur einem Wochenende) einen Führerschein zu bekommen. Dieses wäre nur vorstellbar für Schüler, die bereits über große Vorkenntnisse verfügen. Wer mit den Eltern von klein auf an auf See war, kann es mit ein wenig Glück in dieser Ausbildungsform schaffen, zumindest einen Führerschein zu bekommen. Jedoch verfügen die meisten der Sportbootschüler nicht über die erforderlichen Vorkenntnisse. Wenn Sie nur gelegentlich auf See waren (oder noch gar nicht), fragen Sie sich einmal ehrlich, wie Ihre Fähigkeiten in Seemannschaft, Navigation, Wetterkunde oder Seerecht wirklich sind?

Im Oktober 2005 versuchte eine Bremer Initiative durch Curriculare Vorgaben eine verbesserte Ausbildung und somit mehr Sicherheit für die Skipper zu erreichen.

Mit der Feststellung: „Deutschlands Freizeitkapitäne sind nicht ausreichend qualifiziert“ eröffnet der Fachverband Segeln Bremen (FSB), die VHS und die DGzRS ihre Stellungnahme. Weiter führen sie aus: „An manchen Wochenenden laufen die Rettungsmänner der DGzRS 50 Mal aus, um Freizeit-Kapitäne aus misslichen Lagen zu befreien. Oftmals sind Navigationsfehler, mangelnde Seemannschaft und Motorprobleme Grund für ihre Hilfeleistungen.“

Ziel der erweiterten Ausbildung soll die Beherrschung des Sportbootes auch in schwierigen Situationen sein. August Judel, beim FSB für Ausbildungsfragen zuständig, meint daher, dass viele Segler und Motorbootfahrer nicht ausreichend auf die Gefahren im Revier vorbereitet seien. Nach wenigen Stunden Crash-Kursus bekämen viele ihren Sportbootführerschein und dürften unbedarft losfahren. Der Fachverband Segeln empfiehlt weiter, die Segelausbildung auf mindestens 25 Stunden auszuweiten und die Inhalte intensiver zu trainieren. Für den amtlichen Sportbootführerschein See sind 25 Stunden Theorie und fünf Stunden Praxis vorgesehen.

Somit waren auch die Verbände wach geworden. Nun fordern sie fünf Stunden Praxisausbildung sowie eine „Bausteinausbildung“! Das halten wir wirklich nüchtern betrachtet für eine sehr sinnvolle Forderung. So sinnvoll, dass wir bereits seit unserer Gründung im Jahre 1990 eine mindestens fünfstündige Praxisausbildung mit unseren Schüler durchführen. Wir gingen sogar noch einen Schritt weiter: Falls diese Ausbildungsstunden für einen Teilnehmer wirklich mal nicht ausreichen sollten, erhält dieser selbstverständlich ohne Mehrkosten weitere Ausbildungsstunden. Bei der Praxisausbildung gilt es nach unserer Auffassung noch zu bedenken, dass eine noch so lange praktische Ausbildung den Schüler nicht wirklich voranbringt, wenn diese nicht auch in einem dafür geeignetem Revier durchgeführt wird. Es gilt während der praktischen Ausbildung beispielsweise das richtige Verhalten bei der Begegnung mit der Berufsschiffahrt zu erlernen. Was nutzt also eine praktische Ausbildung auf einem Gewässer auf dem gar keine Berufsschiffe verkehren. Den Schein bekommen Sie, aber wie verhalten Sie sich später auf See richtig? Eine kleine Geschichte aus unserem Ausbilderalltag kann vielleicht helfen diese Forderung zu verdeutlichen. (**Begebenheit I**)

Die curricularen Vorgaben für unsere **Hot Water** „Bausteinausbildung“ entwickelten wir bereits im Jahre 1995 und führten sie für unsere Schüler noch im selben Jahr ein.

Zitat Sportbootschule **Hot Water**: „*Bereits 1995 entwickelten wir unser bewährtes - inzwischen häufig kopiertes - Bausteinsystem, da wir der Überzeugung sind, dass die Ausbildung nach dem Erwerb des Sportbootführscheines nicht enden sollte.*“

Unsere theoretische Ausbildung zum Sportbootführerschein See umfasst bereits von je her 24 Ausbildungsstunden.

Wieder einmal waren wir Vorreiter in der Ausbildungsgestaltung. Wir freuen uns, dass so viele Schulen unser Konzept - und nicht nur unsere Internetseite - übernehmen. Das zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Kurs sind.

Achten Sie bei der Wahl Ihrer Ausbildungsstätte auch darauf, dass Sie während der Ausbildung über die Schule versichert sind. Dieses ist zwar eine freiwillige, für die Schule auch nicht ganz preiswerte Leistung, die jedoch im Falle eines Falles für Sie mal sehr wichtig werden könnte. Weiterhin sollte Sie darauf achten, dass das in der Ausbildung verwendete Lehrmaterial in Ihren Besitz übergehen, damit Sie im Zweifelsfalle vor der ersten „großen Fahrt“ auch noch einmal nachschlagen können.

Somit lässt sich schon vermuten, dass es für eine fundierte Sportboot-Führerscheinausbildung neben einem gewissen Zeiteinsatz auch einen entsprechenden Preis geben muss. (**Begebenheit II**)
Achten Sie bei den Angeboten jedoch auf „versteckte“ Nebenkosten. Nicht wirklich vertrauenswürdig sind jene Schulen, die ihre Einnahmen aufbessern, indem sie z. B. den Preis der Prüfgebühren

einfach höher angeben als dieser tatsächlich ist. So kostet z. B. die Abnahme einer Erstprüfung in Bremen für den Sportbootführerschein See 72,-- € und für den Sportbootführerschein Binnen 61,-- €. (Stand April 2007) **Gebührenordnung Anhang III**

Sie sollten somit besonders dann vorsichtig werden, wenn eine Schule ausschließlich mit einem superbilligem Schulungspreis wirbt, oder sich die Nebenkosten stark vom ortsüblichen Preis abheben.

**Geiz ist halt nicht immer geil,
erst recht nicht während einer Prüfung
im offenen Boot bei Regen und Sturm!**

Wir werden es weiterhin mit den Worten von Marlon Brando halten:

„Nur wer seinen eigenen Weg geht kann von niemandem überholt werden!“

Und „überholt“ werden wir höchst selten, schon gar nicht auf dem Wasser. Wenn uns von unseren Mitbewerbern dafür auch Spitznamen wie: „Schit-Water“ oder „Die Rocker auf dem Wasser“ verliehen wurden. Doch wir „rocken“ munter weiter, solange wir der Wassersportausbildung dienlich sein können. Und dass wir auf dem richtigen Weg sind, zeigen uns die vielen Ausbildungsstätten in unserem Fahrwasser, die unserem eingeschlagenen Kurs folgen.

Wir wünschen Ihnen ein glückliches Händchen bei der Wahl der für Sie richtigen Ausbildungsstätte und „bloß nicht untergehen!“.



Da es in diesem Kontext gerade so gut passt, veröffentlichen wir zwei der High Lights aus unserem bunten Ausbildungsalltag:

Begebenheit I:

Wir führten eine Übergabefahrt mit einem zum Verkauf stehenden fast 10 m langen Boot durch. Der Käufer kam aus dem Ruhrgebiet. Nach der Besichtigung des Bootes wollte er gern eine Probefahrt durchführen. Dieses war am Tage der Besichtigung jedoch nicht möglich, da das Boot aufgelegt war. Somit vereinbarten wir einen Termin für die Probefahrt.

Zum abgesprochenen Termin erschienen zwei Personen zur „Erprobungsfahrt“, der potentielle Käufer sowie eine Begleitperson seines Vertrauens. Nach der erforderlichen Einweisung stachen wir „in See“. Die Begeisterung der beiden für das Boot war nicht zu übersehen. Nach einiger Zeit kam uns ein in voller Fahrt befindlicher Schlepper auf der Außenweser entgegen. Am Ruder saß die Begleitperson des Käufers, er selbst saß neben dieser Person. Der „Testfahrer“ wurde vom Verkäufer aufgefordert, die Fahrt zu verringern, da der Schlepper einen nicht ungefährlichen Wellenschlag verursachen wird.

Daraufhin bemerkte der Fahrer: „Das Boot ist wohl nicht seegängig?“

Wir schauten uns die auf das Boot zulaufende, steile Schlepperwelle an und entschieden, dass es mit diesem Boot klappen wird. Also sagten wir nichts mehr, brachten uns jedoch in der Kabine in Sicherheit. Das Boot schoss dann mit ca. 30 Knoten durch die steile Schlepperwelle. Noch nicht ganz oben angekommen, bekam der Fahrer Angst und nahm schlagartig das Gas zurück.

Dadurch fuhr das Boot die Welle wieder herunter, war jedoch an unterem Ende zu schnell und bohrte sich mit dem Bug in die Weser. Die zweite, kurz nachlaufende Schlepperwelle lief über das tief eingetauchte Vorschiff. Im Oberdeck war eine Luke, über die wir aus der Kabine das Wasser laufen sahen. Es lief das ganze Vorschiff entlang, über das Kabinendach, über die Scheibe des Fahrerstandes und dann schlug es wie erwartet im Schiff ein.

Alle Lenzpumpen fingen ordnungsgemäß an zu arbeiten und aus den dafür vorgesehenen Öffnungen wurde das Wasser wieder aus dem Schiff gepumpt. Als wir unseren „sicheren“ Platz verließen und wieder an Deck gingen, fanden wir zwei triefende Gesellen vor.

Wir fragten sie nur: „Na, seegängig genug?“

Die Person am Ruder fragte etwas verblüfft: „Was war denn das?“ Daraufhin erklärten wir ihm ausführlich was gerade passiert war. Beiläufig erwähnten wir auch, dass ein solches Erlebnis mit einem kleineren Boot sicher nicht so glimpflich abgelaufen wäre. Wir fragten den verdutzten Rudergänger aus reiner Neugierde, wie lange er denn schon seinen Sportbootführerschein besäße, da er eben einen gravierenden „Anfängerfehler“ begangen habe. Sein Verhalten spräche nicht gerade für große Erfahrung im Umgang mit Motorbooten in Seebereich.

Daraufhin erklärte uns der potentielle Käufer, dass der Fahrer sein Bootsausbilder sei. Er hätte ihn mitgebracht, da er selbst sich das Fahren hier nicht wirklich zutraute und er davon ausging, dass sein Ausbilder über ausreichende Erfahrung verfügen würde. **Nun war es an uns verblüfft zu sein.**

Zur Ehrenrettung des Ausbilders wollen wir hier nicht unerwähnt lassen, dass auch erfahrenen Skippern einmal Fehler unterlaufen. Es ist auch nicht ganz einfach, ohne ausreichende „Erfahrung“ in den unterschiedlichsten Revieren die verschiedensten Boote zu führen. Doch zumindest Ausbilder sollten dazu in der Lage sein, und dieses Wissen auch fachkundig weitergeben können. Ausbildung zum Sportbootführerschein erfordert eben mehr als beim Fahren auf einen „Graben“ gelernt werden kann. **Große „Ausbilderklappe“ alleine reicht nicht „immer“ aus, es muss auch etwas dahinter stecken.** Eine ruhige See macht noch keinen guten Seemann, und ein „Graben“ schon gar nicht wie uns dieses Erlebnis wieder einmal recht deutlich zeigte!

Nebenbei bemerkt: Der Käufer hat das Boot erworben. Wir haben beiden ein Skippertraining als kleine Zugabe zum Kauf geschenkt. Dazu erschien der Käufer jedoch alleine.

Begebenheit II:

Vor langer Zeit führte einer unserer Ausbilder eine Informationsveranstaltung durch.

(Anmerkung: Auch dieses von uns 1990 neu eingeführte Konzept der „Infoabend“ hat sich im Wassersport heute weitestgehend durchgesetzt.)

Einer der anwesenden Interessenten fand immer neue Gründe, warum er an dem Kurs nicht teilnehmen kann. Nachdem für ihn keiner der angebotenen Lösungsvorschläge passend war, stellte der Kursleiter irgendwann fest, dass er nicht für alle Eventualitäten eine passende Lösung bieten könne. Es wäre vielleicht besser, einfach einen anderen Kurs zu besuchen. Nach dieser Feststellung begann der Teilnehmer die anderen Anwesenden zu fragen, ob sie wirklich Lust hätten, die Praxis so früh im Jahr zu absolvieren, da wäre das Wetter doch so schlecht.....

Nach einigen Tagen erhielten wir einen Anruf, ob wir wenigstens einen Ausweichkurs anbieten würden, wenn wir den in Ganderkesee schon absagen. Auf unsere verdutzte Nachfrage erhielten wir zur Antwort: „Ich habe einen Anruf von **Hot Water** bekommen, dass der Kurs in Ganderkesee mangels Teilnehmer abgesagt wird.“ Daraufhin haben wir alle zu diesem Kurs bereits angemeldeten Teilnehmer angerufen. Einige hatten einen ähnlichen Anruf erhalten. Es stellte sich heraus, dass der Teilnehmer der angeblich aus terminlichen Gründen nicht am Kurs teilnehmen wollte, nach der Veranstaltung die Anwesenden nach Telefonnummern gefragt hat. Angeblich um Kontakt zu halten. Wer ihm seine Rufnummer gab, erhielt dann den ominösen Anruf. Liebe XXX XXXXXXXXXXXX wir haben es damals gemerkt!

(Anmerkung: Man trifft sich bekanntlich im Leben immer zweimal, wie es dann ja auch geschah....)

Wir hoffen, Ihnen mit diesem Bericht eine paar „Denkanstöße“ für die Wahl einer für Sie passenden Schule gegeben zu haben. Grundsätzlich lässt sich feststellen: „nette Schülerin / netter Schüler und kompetenter Ausbilder müssen im geeignetem Revier im passendem Boot zueinanderfinden“. Häufig klappt dies auch recht gut, doch gelegentlich erleidet jemand Schiffbruch. Auch daraus lassen sich dann wieder Lehren ziehen und der zweite Kurs wird dann in einer anderen Schule bestimmt besser.

Besonders interessierte Leser finden im Anhang I noch die allgemeingültigen Ausbildungsrichtlinien sowie im Anhang II die Ausbildungsempfehlungen des Fachverbandes Segeln Bremen.

Dieser Bericht (8 Seiten und 12 Seiten Anhang) ist geistiges Eigentum des Ausbildungsleiters der Sportbootschule Hot Water und nur mit unserer ausdrücklichen Genehmigung oder mit ausführlicher Quellenangabe ganz oder auch nur auszugsweise zu übernehmen oder zu veröffentlichen.

Anhang I

Empfehlungen des Bundesministers für Verkehr, der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest, der Prüfungsausschüsse des Deutschen Motoryachtverbandes und des Deutschen Segler-Verbandes für den amtlichen Sportbootführerschein-See für die Ausbildung zur Ablegung der Prüfung zum Erwerb des Sportbootführerscheins-See.

I. Einführung

1. Erforderlichkeit

Wer auf den Seeschiffahrtsstraßen im Sinne der §§ 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung oder der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung in der jeweils geltenden Fassung ein motorisiertes Sportboot mit einer Nutzleistung von mehr als 3,68 kW (5PS) an der Propellerwelle führen will, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis). Die Befähigung zum Führen eines Sportbootes ist durch eine Prüfung nachzuweisen. Die Prüfung soll zeigen, ob der Bewerber ausreichende Kenntnisse der für das Führen eines Sportbootes maßgebenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften und die zur sicheren Führung eines Sportbootes auf den Seeschiffahrtsstraßen erforderlichen nautischen und technischen Kenntnisse hat und zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist.

Rechtsgrundlage für den Erwerb des des Sportbootführerscheins-See ist die Verordnung über die Eignung und Befähigung zum Führen von Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen (Sportbootführerscheinverordnung-See) vom 20. Dezember 1973 (BGBl. S. 1998) in der jeweils geltenden Fassung. Die erforderlichen Kenntnisse können nur durch eine fachgerechte Ausbildung erworben werden. Gesetzliche Vorschriften für die Ausbildung gibt es bisher nicht.

2. Anlaß – Erfahrungen

Anlaß für die Herausgabe dieser Empfehlung sind die bisher vorliegenden Erfahrungen aus den durchgeführten Prüfungen und den Untersuchungsergebnissen der Seeämter und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes von Sportbootunfällen sowie Befragungen von Bewerbern über ihre Ausbildung und Gespräche mit Ausbildern.

Eine gute Ausbildung erfordert einen ausreichenden Zeitaufwand, um einen systematischen Lernprozeß erfolgreich abzuschließen. Ausbildungsstätten, die weder über qualifizierte Ausbilder noch über fachgerechtes Ausbildungsmaterial verfügen, bereiten ihre Schüler in sog. „Schnellkursen“ an möglichst nur einem Wochenende, durch einfaches Auswendiglernen des theoretischen Prüfungsstoffes und Kurzunterweisungen der im praktischen Teil der Prüfung vorzuweisenden Fähigkeiten vor. Diese Ausbildungsstätten werben dann mit relativ niedrigen Ausbildungskosten und haben entsprechenden Zulauf. Schulen, die sich bemühen, den Bewerbern eine möglichst fachgerechte Ausbildung zu bieten, bleiben wegen der damit verbundenen höheren Kosten auf der Strecke oder passen sich letzten Endes an.

Mit der Herausgabe dieser Empfehlungen soll erreicht werden, dass sowohl Ausbildungsstätten als auch Bewerbern eine Richtlinie über Umfang, Art und Durchführung einer nach den Vorstellungen der zuständigen Gremien fachgerechten Ausbildung zur Verfügung steht.

3. Theorie und Praxis

Um ein Sportboot sicher und ordnungsgemäß zu führen, bedarf es sowohl theoretischer Kenntnisse als auch praktischer Fähigkeiten. Beides muss vor Ablegung der Prüfung in einer fachgerechten Ausbildung erworben werden.

Im theoretischen Teil der Ausbildung sind Kenntnisse der Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften, des Umweltschutzes, der Seemannschaft und der Wetterkunde sowie nautische Grundkenntnisse zu erwerben.

Im praktischen Teil der Ausbildung sind die praktische Anwendung der erworbenen Kenntnisse sowie das sichere Führen eines Sportbootes zu erlernen.

II. Ziel der Ausbildung

1. Verhalten im Sinne der gesetzlichen Vorgaben

Das Beherrschen der einschlägigen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften einerseits und die Fähigkeit, ein Sportboot sicher zu führen andererseits, sind unumgängliche Voraussetzungen für ein für ein ordnungsgemäßes Verhalten eines Schiffsführers auf den Seeschiffahrtsstraßen. Nur ein ordnungsgemäßes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer (Berufs- und Sportschiffahrt) kann die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten.

2. Hinführen zum sicheren Sportbootfahrer

Die Ausbildung muss darauf ausgerichtet sein, den Bewerber zu befähigen, das von ihm geführte Boot unter Berücksichtigung aller Bedingungen und obwaltenden Umstände sicher zu führen. Es ist zu berücksichtigen, dass das Boot nicht nur unter besten Wetter- und Seegangsbedingungen zu führen ist. In der Ausbildung sollten auch Nachtfahrten und Fahrten bei eingeschränkter Sicht geübt werden.

Allgemeine Kenntnisse über die Gefahren der Küsten- und Seefahrt sollen vermittelt werden.

3. Vermitteln technischer Kenntnisse

Es kann nicht als ausreichend angesehen werden, dem Bewerber lediglich die für die Prüfung erforderlichen Bootsmanöver und Knoten beizubringen. Zu einer sachgerechten Ausbildung gehören das Vermitteln von Grundkenntnissen in der Wirkungsweise von Schiffsmotoren und Antrieben sowie die Erläuterung der Wirkungsweise und der Anwendung von nautischen Hilfsmitteln.

Der Bewerber soll nach Abschluss der Ausbildung in der Lage sein, Ursachen für den Ausfall des Antriebes, der Steuereinrichtungen, der elektrischen Geräte und anderer technischer Hilfsmittel zu

erkennen und einfache Fehler zu beseitigen.

4. Seemannschaft

Unter Seemannschaft versteht man die Kenntnisse und Tätigkeiten über den Gebrauch der Gegenstände an Bord eines Schiffes, wie

z.B. Anker, Segel, Stabilität, Schiffsmanöver bei jedem Wetter in jeder Situation sowie auch das Verhalten anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber im allgemeinen und in Notsituationen.

Die Beherrschung praktischer Seemannschaft ist eine Grundvoraussetzung zum sicheren Führen eines Bootes, sie muss deshalb in der Ausbildung eine herausragende Rolle spielen.

5. Navigation

Eine Ausbildung in terrestrische Navigation und der Gebrauch der Seekarten und nautischen Veröffentlichungen ist unabdingbar.

III. Organisation, Räumlichkeiten, Lehrmittel

1. Zahl der Bewerber – Unterrichtsräume – Lehrmittel

Vor Beginn der Ausbildung sind die Bewerber umfassend über die Zulassungsvoraussetzungen für die Prüfung zu unterrichten.

Die Zahl der gleichzeitig auszubildenden Bewerber sollte den vorhandenen Räumlichkeiten, Lehrkräften und Lehrmitteln angepasst sein. Die vorhandenen Unterrichtsräume sollten größen- und ausrüstungsmäßig eine helle, angenehme Atmosphäre ausstrahlen. Die Möbelausstattung sollte sowohl bequeme Einzelarbeitsplätze als auch Gruppenarbeitsplätze bieten. Gute Beleuchtung und hygienische Verhältnisse sollten selbstverständlich sein.

Ausreichende Lehrmittel für die jeweilige Anzahl von Bewerbern sollten vorhanden sein. Zu den Lehrmitteln gehören neben allen einschlägigen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften auch Seekartenmaterial, Seekartenbestecke (Zirkel, Kursdreiecke, Radiergummi usw.), See- und Hafenhandbücher, Tidekalender, Nachrichten für Seefahrer (NfS), Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) usw.

IV. Ausbildungsumfang

1. Theoretische Ausbildung

Unter dem theoretischen Teil der Ausbildung wird sowohl das Vermitteln der einschlägigen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften als auch das Erläutern aller anderen im Amtlichen Fragenkatalog behandelten Themen, wie Befahrung der Seeschiffahrtsstraßen, Nautik, Manövrierkunde, Wetterkunde, Sicherheit, Naturschutz, Seenotsignale und Navigation nach

Seekarten, verstanden.

Daher kann es nicht darum gehen, das Prüfungswissen in möglichst kurzer Zeit durch das Auswendiglernen der Antwortvorschläge zu erlangen. Das gesamte Wissen muss erlernt werden und nach der Ausbildung verstanden sein. Nur dann ist sichergestellt, dass sich der Bewerber nach Ablegung der Prüfung als Teilnehmer im Schiffsverkehr und als Führer eines Sportbootes richtig und ordnungsgemäß verhalten kann. Dem Bewerber sollte deshalb die Möglichkeit geboten werden, das erforderliche theoretische Wissen in einem ausreichend bemessenen Zeitraum im Rahmen von mehreren Unterrichtseinheiten (Wochenstunden) zu erwerben. Dabei sollten ihm Kontrollmöglichkeiten in Form von Probearbeiten vor Ablegung der Prüfung eingeräumt werden. Die Mindestzahl der Unterrichtsstunden sollte nicht unter 40 Zeitstunden betragen.

2. Praktische Ausbildung

Im praktischen Teil der Ausbildung sollen dem Bewerber erforderliche praktische Kenntnisse im sicheren Führen eines Sportbootes, in der terrestrischen Navigation, Seemannschaft und in der Maschinen- und Bootskunde vermittelt werden.

Dazu gehören die Handhabung der Kursdreiecke und des Kartenzirkels in der Seekarte, das peilen mit dem Kompass zur Standortbestimmung, die Fertigung der wichtigsten seemännischen Knoten, die Durchführung kleiner Reparaturen am Motor usw., die Handhabung von Rettungswesten, Sicherheitsleinen und Sicherheitsgurten.

Der wesentliche Bestandteil der praktischen Ausbildung ist das Erlernen des sicheren Manövrierens eines Sportbootes. Dem Bewerber soll in mindestens 5 Zeitstunden Gelegenheit gegeben werden, das Boot in den verschiedenen Situationen möglichst an unterschiedlichen Orten und Tageszeiten zu manövrieren.

Das bedeutet, die erheblich unterschiedlichen Verhältnisse der Küsten- und Seefahrt im Vergleich mit denen der Binnenschifffahrt vermittelt zu bekommen.

Anhang II

Gliederung der Themenschwerpunkte für die theoretische Ausbildung nach dem Vorschlag des Fachverbandes Segeln in Bremen:

1. Baustein Seemannschaft

- ⌚ Was ist eine Yacht, was ist eine Jolle
- ⌚ Auftrieb, Stabilität, Krängung
- ⌚ Rumpfformen
 - o Jollenrumpf
 - Ruder, Schwert, Spant/Riß
 - o Kielyachtrumpf
 - ⌚ Spant/Riß, Kiel-, Bug-, Heckfo-men
 - o Katamaran
 - ⌚ Ruder, Schwert, Spant/Riß
 - o Unterschiede zwischen Verdränger und Gleiter
- ⌚ Bootsbau
 - o Holz/Kunststoff/Metall
- ⌚ Bootsklassen
 - o Oympische, internationale, nationale Klassen, Revierklassen
- ⌚ Rigg
 - o Masten
 - o Stehendes und laufendes Gut
 - o Takelungsarten
 - ⌚ Kat, Sloop, Kutter, Schoner, Ketsch, Yawl
- ⌚ Beschläge
 - o Blöcke, Klemmen, Winschen, Klampen, Schäkel, Karabiner, Lenzer, Traveller, Bierkasten etc.
- ⌚ Segel
 - o Segelschnitt/Segelart
 - ⌚ Rahsegel, Lateinersegel, Luggerseegel, Gaffelsegel, Hochsegel
 - ⌚ Großsegel, Vorsegel, Genua, Spinnacker, Genacker, Sturmfock
 - o Material
 - o Segelprofil
 - o Handhabung des Segels (Fallen und Schoten, Traveller, Niederholer, Reffmöglichkeiten)
- ⌚ Tauwerk
 - o Material
 - ⌚ Kunstfaser, Draht
 - o Geflochten, geschlagen
 - o Verwendung
 - o Spleißen und Knoten
 - ⌚ Augspleiß
 - ⌚ Palstek, Achtknoten, Kreuzknoten, Stopperstek, Webeleinstek, Klampe belegen, Rundtörn mit 2 halben Schlägen, Auf-schiessen einer Leine.
- ⌚ Ausrüstung
 - o Paddel, Lenzpumpe, Eimer, Anker, Leinen, Fender, Bootshaken, Schwimmwesten, Rettungsmittel etc.
 - o Ankerkunde (Ankertypen/Leine/Kette)
 - o Theorie des Ankerns (Leinenlänge, Ankerplätze)
 - o Umgang mit Notsignalen
- ⌚ Bootspflege
 - o Säubern, Wasser raus, Salzwasser entfernen etc.
 - o Behandlung der Segel
 - o In- und Außerdienststellungsarbeiten
 - o Beseitigung von Schäden mit Bordmitteln
 - o Winterpflege
 - ⌚ Polieren, streichen, Materialkontrolle und Überholung
- ⌚ Natur- und Umweltschutz
 - o Regeln zum Verhalten auf Binnen- und Seegewässer
 - o Keine Öle- und Kraftstoffe ins Wasser
 - o Keine Fäkalien und Abfälle außen Bords

2. Baustein Theorie des Segelns

- ⌚ Weshalb segelt ein Segelboot
 - o Vortrieb/Auftrieb
 - o Aerodynamik am Segel, Segeldruckpunkt, Lateraldruckpunkt
 - o Segeltrimm
 - o Scheinbarer Wind, wahrer Wind
 - o Strom
- ⌚ Windrichtung/Kurse
 - o Steuerbord/Backbord/Luv/Lee
 - o Anluven, abfallen
 - o Am Wind, vor dem Wind, raumschots, halber Wind, Kreuzkurs
 - o Optimale Kurse (Höhe, Geschwindigkeit etc.)
- ⌚ Segelmanöver
 - o Kommandos
 - o Wende/Halse/Schiffen/Q-Wende/beiliegen
 - o An- und Ablegen
 - ⌚ Boje, Steg
 - ⌚ Festmachen
 - ⌚ Aufschiesser
 - o Schleppen
 - o Boje über Bord
 - o Kentern, Festkommen
 - o Manöver im Strom
 - o Reffen

3. Baustein Wetterkunde

- ⌚ Wind und Luftdruck (Hoch- und Tiefdruckgebiete)
- ⌚ Wetterberichte
- ⌚ Beaufort-Scala
- ⌚ Seewind, Landwind
- ⌚ Gewitter

4. Baustein Gesetzeskunde

(revierbezogen, wahlweise den Bausteinteil Binnen und/oder Küste verwenden)

Binnen, Geltungsbereich der BinSchStrO

- ⌚ Gültigkeit der Vorschriften (Gewässer und Führerscheine)
- ⌚ Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)
 - o Geltungsbereich
 - o Allgemeines
 - ⌚ Definitionen
 - ⌚ Fahrzeuge
 - In Fahrt
 - Unter Segel
 - Kleinfahrzeuge etc.
 - Schiffsführer

4

- o Papiere
- o Grundregel
- o Lichterführung
- o Signale bei Tag/Nacht
- o Fahrwasser, Bezeichnung von Wasserstraßen
- o Ausweichregeln
- o Verhalten in Häfen und bei Unfällen
- o Gebots- Verbots-Hinweisschilder
- o Schleusen und Brücken

Küste, Geltungsbereich der KVR und der SeeSchStrO

- ⌚ Kollisionsverhütungsregeln (KVR) und die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)
 - o Geltungsbereich Fahrwasser,
 - o Bezeichnung von Wasserstraßen, Betonung, Verkehrstrennungsgebiete
 - o Ausweichregeln/Fahrregeln

- ⌚ Außerhalb und innerhalb des Fahrwassers
- ⌚ Verhalten in Häfen und bei Unfällen
 - o Lichterführung
 - o Signale bei Tag/Nacht
 - o Gebots- Verbots-Hinweisschilder
- ⌚ Seenotsignale

5. Baustein Navigation und Kommunikation (revierbezogen)

- ⌚ Navigation Grundlagen
 - o Kartenkunde
 - o Kompass
 - o Kurse
- ⌚ Grundlagen Gezeiten

6. Baustein Regattasegeln

- ⌚ Was ist eine Wettfahrt
 - o Ausschreibung
 - o Teilnahme/Voraussetzungen
 - o Meldung/Messbrief
 - o Wertung
- ⌚ Wegerecht Segler (Wind von entgegengesetzter Seite, Wind von gleicher Seite, Überlappung)
- ⌚ Signale
- ⌚ Start
- ⌚ Kurse
- ⌚ Ziel
- ⌚ Wertung
- ⌚ Proteste/Wiedergutmachung/ Verhandlungen

5

Erweiterung Küste

Zur Ergänzung der Ausbildung für die eigenständige Führung von Booten in Küstengewässern (12 sm) müssen folgende Themen ergänzend unterrichtet und geprüft werden.

1. Baustein Seemannschaft

- ⌚ Yachtbau und Ausrüstung
 - o Baumaterialien
 - o Risse, Wasserlinien
 - o Formen
 - o Bootstypen
 - o Stabilität
 - o Takelung, Segel
 - o Takelage
 - o Ruderarten
 - o Maschinenanlage
 - o Flüssiggasanlage
 - o Sicherheitsausrüstung
 - o CE-Zeichen
- ⌚ Praxis des Segelns
 - o Kurse
 - o Wende, Halse, Patenthalse
 - o Bindereff
 - o Beidrehen, beiliegen, Mann über Bord
 - o Mann-über-Bord-Manöver
 - o Ankern
 - o Anlegen unter Segeln
 - o Festmachen
 - o Behandlung der Segel
- ⌚ Manöver unter Maschine
 - o Starten der Maschine
 - o Hafenmanöver
 - o Berufsschiffahrt
- ⌚ Sicherheit an Bord
 - o Zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler
 - o Brandverhütung, Brandbekämpfung
 - o Sturm

- o Abbergen eines Fahrzeuges
- o Verhalten in Seenotfällen
- o Hilfeleistung durch Luftfahrzeuge
- ⌚ Seemännische Arbeiten
 - o Knoten, Kurzspieß, Takeln
 - o Tauwerk
- ⌚ Natur- und Umweltschutz
 - o Arbeiten vor und nach der Saison
- ⌚ Kommandotafel des DSV

6

3. Baustein Wetterkunde

- ⌚ Grundlagen und Begriffe
 - o Wettergeschehen
 - o Taupunkt
 - o Wind
 - o Druckgefälle
 - o Beaufortskala
 - o Landwind, Seewind
- ⌚ Meteorologische Erscheinungen
 - o Hoch- und Tiefdruckgebiete
 - o Gewitter
- ⌚ Wetterregeln
 - o Vorhersage an Bord
- ⌚ Nordsee- und Ostsee-Wetter
- ⌚ Seegang
- ⌚ Meteorologische Messgeräte
 - o Luftdruck- und Windmessung
- ⌚ Seewetterberichte
 - o Empfang
 - o Auswertung

4. Baustein Gesetzeskunde,

- ⌚ Kollisionsverhütungsregeln (KVR) und die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)
 - o Geltungsbereich Fahrwasser,
 - o Bezeichnung von Wasserstraßen, Betonung, Verkehrstrennungsgebiete
 - o Ausweichregeln/Fahrregeln
 - ⌚ Außerhalb und innerhalb des Fahrwassers
 - ⌚ Verhalten in Häfen und bei Unfällen
 - o Lichterführung
 - o Signale bei Tag/Nacht
 - o Gebots- Verbots-Hinweisschilder
 - o Navigation Grundlagen
 - ⌚ Kartenkunde
 - ⌚ Kompass
 - ⌚ Kurse
- ⌚ Verkehrsordnungen
- ⌚ Lichter und Signale
- ⌚ KVR
 - o Maschinenfahrzeuge
 - o Segelfahrzeug
 - o Manövrierunfähig und –behindert
 - o Bagger etc.
 - o Tiefgangbehindertes Fahrzeug
 - o Fischer
 - o Ankerlieger, Grundsitzer
 - o Schleppzug
 - o Positionslaternen
 - o Fahrregeln
 - o Ausweichregeln
 - o Verhalten bei verminderter Sicht
 - o Manöver- und Warnsignale
 - o KVR Notsignale
- ⌚ SeeSchStrO
- ⌚ SchiffO Ems

7

- ⌚ Allgemeines
 - o Polizeifahrzeug
 - o Gefährliche Güter
 - o Fahrregeln
 - o Vorfahrtsregeln
 - o Sperrung
 - o Fahrgeschwindigkeit
 - o Festmachen und Ankern
 - o Brücken und Schleusen
 - o Schallsignale
 - o Der Nord-Ostsee-Kanal
- ⌚ **Bekanntmachungen der WSD**
- ⌚ **Seenotsignale**

5. Baustein Navigation und Kommunikation

- ⌚ Navigationsinstrumente
 - o Kompass
 - o Echolot
 - o Log
 - o GPS
- ⌚ Die Seekarte
 - o Berichtigung der Karte
 - o Karte 1, Zeichen, Abkürzungen
 - o Begriffe in Seekarten
- ⌚ Nautische Literatur
- ⌚ Arbeiten in der Seekarte
- ⌚ Kurs- und Peilungsverwandlung
- ⌚ Stromnavigation
- ⌚ Terrestrische Schiffsortbestimmung
- ⌚ Terrestrische Kompasskontrolle
- ⌚ Gezeitenkunde
- ⌚ Funksprechgeräte, Funkverkehr, GMDSS
- ⌚ Leuchtfeuer
 - o Das Leuchtfeuerverzeichnis
 - o Trag- und Sichtweite
 - o Kennung und Wiederkehr
 - o Leitfeuer, Richtfeuer, Quermarkenfeuer
- ⌚ Betonung und Befeuerung
 - o Lateralsystem
 - ⌚ Fahrwasserbetonung
 - ⌚ Fahrwasserbefeuerung
 - o Kardinalsystem
 - ⌚ Einzelgefahr- und Sonderzeichen
 - o Betonungssystem
 - ⌚ Schematische Darstellung
 - ⌚ Darstellung in der Seekarte

8

Praktische Ausbildung:

Die praktische Ausbildung muss das Ziel haben, dass der Segler das Boot unter allen denkbaren Umständen sicher führen kann. Hierzu zählen Grundfertigkeiten, die auch in der praktischen Prüfung geprüft werden müssen:

- ⌚ Aufgabenverteilung an Bord
- ⌚ Kommandotafel des DSV
- ⌚ Segel anschlagen, Segel setzen/bergen
- ⌚ Reffen
- ⌚ Bootsbewegung mit Hilfe des Paddels
- ⌚ Kurse steuern
- ⌚ Optimale Kurse (Höhe, Geschwindigkeit etc.)
- ⌚ Wende/Halse/Schiffen/Q-Wende/beiliegen
- ⌚ Anluven, abfallen
- ⌚ Am Wind, vor dem Wind, raumschots, halber Wind, Kreuzkurs
- ⌚ An- und Ablegen
 - o Boje, Steg
 - o Festmachen
 - o Aufschiesser
- ⌚ Schleppen
- ⌚ Boje über Bord

- ⌚ Kentern, Festkommen
- ⌚ Manöver im Strom
- ⌚ Ankermanöver
- ⌚ Umgang mit Rettungsmitteln
- ⌚ Behandlung von Leinen und Knoten

Manöver unter Maschine

- ⌚ Starten der Maschine
- ⌚ Hafenanöver
- ⌚ Berufsschiffahrt

Anhang III

Auszug aus der Verordnung über die Eignung und Befähigung zum Führen von Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen (Sportbootführerscheinverordnung - See)

Vom 20. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1314)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 2003 (BGBl. I S. 367)
zuletzt geändert durch Artikel 7 der elften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher
Vorschriften vom. 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300).

Auf Grund der §§ 7 und 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und Satz 2 sowie des § 12 Abs. 2 des Gesetzes über
die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833),
zuletzt geändert durch § 70 des Gesetzes über den Bundesgrenzschutz vom 18. August 1972 (BGBl. I
S. 1834), und des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (BGBl. I S.
481) wird, hinsichtlich des § 10 im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, verordnet:

§10 Kosten

(1) Es werden folgende Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1. | Für die Zulassung zur Führerscheinprüfung | 12,00 € |
| 2. | Für die Abnahme der Führerscheinprüfung | 35,00 € |
| 3. | für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach Bestehen der Prüfung | 15,00 € |
| 4. | für die nachträgliche Erteilung von Auflagen nach § 2 Abs. 3 | 5,50 € |
| 5. | für die Ausstellung einer Ersatzausfertigung nach § 7 | 15,00 € |
| 6. | für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Prüfung nach § 13 | 15,00 € |
| 7. | für die Ablehnung eines Antrags | 9,50 € |
| 8. | für die Entziehung einer Fahrerlaubnis nach § 8 und die Verhängung eines
Fahrverbots nach § 8a | 42,50 €
bis 125,00 € |
| 9. | für die vollständige oder teilweise Zurückweisung eines Widerspruchs
gegen eine Sachentscheidung, soweit die Erfolglosigkeit des
Widerspruchs nicht nur auf der Unbeachtlichkeit der Verletzung einer
Verfahrens- oder Formvorschrift nach § 45 des
Verwaltungsverfahrensgesetzes beruht, | bis zu 100 Prozent
der Gebühr für die
angegriffene
Amtshandlung,
mindestens 25,00 € |
| 10. | in den Fällen der Zurücknahme eines Widerspruchs gegen eine
Sachentscheidung nach Beginn der sachlichen Bearbeitung, jedoch vor
deren Beendigung | bis zu 100 Prozent
der
Widerspruchsgebühr,
mindestens 15,00 € |
| 11. | Reisekosten für die Mitglieder der Prüfungskommissionen und die Kosten für die | |

Bereitstellung von Prüfungsräumen.

(2) Die Kosten für Amtshandlungen werden im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

1. nach Absatz 1 Nr. 1 bis 4, 7 und 10 von den Prüfungsausschüssen,
2. nach Absatz 1 Nr. 5, 6, 9 und 11 von den beauftragten Verbänden,
3. nach Absatz 1 Nr. 8 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

nach Maßgabe der Durchführungsrichtlinien erhoben und eingezogen.