

Verkaufen die Dachverbände ihre Mitglieder?

Gegenwärtig kocht scheinbar jeder sein Süppchen und es brodelt gewaltig in den Töpfen!

Noch im Februar 2007 schlossen wir unseren Bericht **Die Diskussion ist wieder eröffnet** mit folgender Feststellung:

Ein weiteres Thema wären die „Funkscheine“. Lange lag die Prüfungsaufgabe bei der Reg TP – (Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post), mit Wirkung vom 13. Juli 2005 wurde sie in Bundesnetzagentur umbenannt. Bereits ab 01.01.2003 gab sie die Prüfungsaufgabe für die See- und Binnenfunkzeugnisse an die Dachverbände des Wassersports (Deutscher Motoryachtverband / Deutscher Segler-Verband) ab. Nachdem die Verbände nun die Prüfungen für die Seefunkzeugnisse übernommen hatten, wurde 2005 die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft gesetzt. Diese Verordnung hatte erhebliche Auswirkungen auf die Sportschiffahrt. Unter anderem wurde festgelegt, dass „Führer von Sportfahrzeugen ihre Befähigung zur Teilnahme am mobilen Seefunkdienst und am mobilen Seefunkdienst über Satelliten entsprechend der funktechnischen Ausrüstung der von ihnen geführten Schiffe nachweisen müssen.“

Mir diesen schlanken Satz mussten auf einmal „alle Führer von Sportbooten“ ein Funkzeugnisse besitzen, wenn Funkgeräte an Bord waren. Als noch die Reg TP prüfte, war es Jahrelang auch ausreichend, wenn eine an Bord befindliche Person über das entsprechende Funkzeugnis verfügte. Viele Familiencrews haben sich beispielsweise die Aufgaben an Bord geteilt. Der Mann hat den Sportbootführerschein, die Frau das Funkzeugnis oder umgekehrt. Nun musste mindestens einer an Bord über beide Scheine verfügen, sonst konnte er nicht als verantwortlicher Schiffsführer eingesetzt werden. Somit ist die Änderung der Verordnung für die Verbände wie eine Lizenz zum Gelddrucken.

Denn im Moment hören wir vermehrt Stimmen, die sagen: „Wenn es nicht reicht, dass meine Frau / mein Mannes den Funkschein besitzt, dann bauen wir das Funkgerät eben aus“. Wenn wir aus Sicherheitsgründen diese Meinung auch nicht teilen können, nachvollziehen können wir den Ärger jedenfalls.

Doch werden bereits in den abschließenden „Empfehlungen“ des 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar, einige Neuerungen aufgeführt. Hier heißt es nun auf einmal: „Zur Ausrüstung gehören insbesondere Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie Rettungswesten und Sicherheitsleinen.

Die Einführung einer verbindlichen Ausrüstungspflicht für diese Gegenstände sollte geprüft werden. Die Verwendung von Sicherheitsleinen und das Tragen von Rettungswesten wird dringend empfohlen.“

Bewusst vage gehaltene Formulierungen wie „prüfen“ und „empfehlen“ verschleiern die Tatsache, dass derartige Ergebnisse von Verkehrsgerichtstagen üblicherweise eine wesentliche Vorstufe zu entsprechenden Gesetzen darstellen. Wie immer dieses Thema auf die Themenliste des Verkehrsgerichtstages gerutscht sein mag, es zeigt uns jedenfalls, dass hier scheinbar bereits im Vorfeld versucht wird Schlupflöcher zu schließen.

Uns stellt sich die Frage, bedingt auch durch nicht ganz unwesentliche Beteiligung der Spitzenorganisationen des Wassersportes an den Änderung von Verordnungen, ob hier vielleicht auch ein kleines bisschen Eigeninteresse verfolgt wurde. Immerhin gehen die Prüfungszahlen für Sportbootführerscheine kontinuierlich zurück und die Verbände finanzieren sich zu Großteilen aus den Prüfungseinnahmen. Uns ist der Kurs der Verbände hier nicht ganz klar. Offiziell sprechen sie von Sicherheit, doch wie agieren sie hinter den für uns mehr oder weniger verschlossenen Türen?

Nun greifen immer mehr Fachzeitschriften das Thema „Geldfluss im Wassersport“ auf. Hier nur ein paar Aussagen, die auch durch entsprechende Papiere untermauert sind. Diese stützen unsere Vermutung und zeigen eigentlich noch sehr viel deutlicher das Ausmaß der „Affäre“ auf.

Hinter den Kulissen

Jetzt in der neuen YACHT! Wie Politik und Verbände Segler-Interessen verraten

(16.04.2007/uj) Die Pläne der Bundesregierung für weitere Verschärfungen und Regulierungsmaßnahmen im Wassersport stoßen auf massiven Widerstand.

In einer Großen Koalition der besonderen Art wehrt sich die Szene gemeinsam: Sowohl Segler und Clubs als auch die Wassersportwirtschaft lehnen die Vorschläge ab, die derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Diskussion stehen. Auch der Deutsche Segler-Verband (DSV) erklärt: „Der Segelsport ist gegen neue Reglementierungen!“

So klar war die Position des DSV noch vor kurzem nicht. Wie die YACHT in ihrer am Mittwoch erscheinenden Ausgabe berichtet, haben DSV-Abgesandte auf den vorangegangenen Fachtagungen sehr wohl an den jetzigen Regulierungsplänen mitgewirkt. Im Gespräch sind unter anderem die Einführung von Kennzeichen für Yachten auf Seeschiffahrtsstraßen, verbunden mit einer einhergehenden Registrierung, außerdem eine weitreichende zusätzliche Ausrüstungspflicht sowie „die Begrenzung des Sportbootführerscheins See auf zu bestimmende Gewässer“. Durch jede dieser Maßnahmen fließen dem DSV Millionen Euro zu. Der Verband ist mit der Erteilung der erforderlichen Lizenzen und Führerscheine betraut, auch die diskutierte kostenpflichtige Registrierung von Schiffs- und Eignerdaten soll, wenn sie den kommt, angeblich unter Verbandshoheit fallen.

Der YACHT liegen Zeugenaussagen vor, die belegen, dass der DSV-Delegierte bei Beschlussfassung auf einer maßgeblichen Konferenz nicht gegen die Begrenzung der Führerschein-Gültigkeit gestimmt hat. Fachleute erwarten bei Umsetzung dieses Plans, dass für die übrigen Reviere ein zusätzlicher Führerschein erforderlich würde. Den dann wiederum der DSV zu erteilen hätte.

Karin Roth (SPD), Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium, bestätigt in der YACHT, dass all diese Vorhaben derzeit „geprüft“ werden. Zur drohenden Kennzeichnungspflicht sagt sie, mehrere Organisationen, darunter der DSV, hätten das Ministerium um Prüfung dieses Vorhabens „gebeten“. Damit widerspricht sie der Darstellung der Verbandsführung. Vizepräsident Uwe Jahnke etwa sagt: „Wir sind gegen neue Ausrüstungs- und Registrierungs-pflichten und gegen Verschärfungen der Führerscheinbestimmungen.“ Hinter den Kulissen haben DSV-Repräsentanten offenbar anders agiert.

Der Widerstand der Segler, Vereine und Branchenfirmen zeigt Wirkung. Die Entscheidung über einen Antrag der FDP zu dem Thema ist in der Sitzungswoche in Berlin Ende März vertagt worden. Außerdem haben die CDU/CSU-Abgeordneten aus den Küstenländern einen eigenen Antrag zu diesem Thema noch für den April angekündigt. Für eine abschließende Entscheidung gibt es nach Aussage von Karin Roth „noch keinen Termin“. Deshalb scheint ein Erfolg der YACHT-Protestaktion durchaus nicht utopisch

Dieser Artikel ist übernommen aus der Yacht

Und so schrieb das Boote-Magazin in der Ausgabe 04/07 zu diesem brisanten Thema unter anderem:

Guter Ansatz: Einstieg in den Wassersport erleichtern

Kartell des Schweigens

Parteien, Verbände und Bürokraten rangeln um neue Wege im Wassersport.

Ohne „die ewigen Bremser“ sah sich die auf ADAC, BWVS und DBSV geschrumpfte Arbeitsgruppe in der Lage, „den Arbeitsauftrag auf Grund der Komplexität der Themen und ihre inhaltliche Verbundenheit zu erweitern und übergreifende Vorschläge für eine Deregulierung im Bereich der Sportschiffahrt und des Wassertourismus zu erarbeiten“, wie in der Vorbemerkung zum Positionspapier „Deregulierung im Bereich der Sportschiffahrt und des Wassertourismus“ zu lesen ist.

- Zusammenfassung der Amtlichen Sportbootführerscheine Binnen und See; dabei Ausweitung praktischer

Ausbildungsinhalte zulasten überflüssiger Theorie und Erweiterung des führerscheinfreien Bereichs von 5 auf 15 PS im Seebereich.

- Keine
- Die auf Binnengewässern bestehende Kennzeichnungspflicht wird auf den Seebereich ausgedehnt; mit der Vergabe der Kennzeichen werden ausschließlich die Verbände (ADAC, DMYV, DSV) beliehen.

Irgendwie muss die Forderung nach einer Ausweitung der Kennzeichnungspflicht auf den Seebereich doch verwundern. Eine solche Forderung passt nicht in einen Deregulierungskatalog. Also stellt sich die Frage, von welchem Regulierungsteufel die „Deregulierer“ bei dieser Forderung geritten wurden.

Es darf spekuliert werden.

Einen Monat später, im April 2006, fand in Bonn auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) eine „Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich“ statt. Auf der Teilnehmerliste finden sich unter vielen anderen Experten aus Verbänden und Verwaltung auch Vertreter des DMYV, des DSV und des BWVS. Nicht auf der Teilnehmer- und wohl auch nicht auf der Einladungsliste: der ADAC und der DBSV. Ein Schelm, der Böses dabei denkt!

Am 21. April 2006 veröffentlicht das Verkehrsministerium das „Ergebnisprotokoll der Sicherheitskonferenz“ mit folgenden Dollpunkten:

- Der Geltungsbereich des Sportbootführerscheins See wird auf noch zu bestimmende Gewässer begrenzt.
- Das BMVBS sollte eine Ausrüstungspflicht in folgenden Bereichen prüfen:
 1. Funkanlagen
 2. Satellitennavigation
 3. Rettungswesten und Lifebelts.
- Das BMVBS soll eine Überarbeitung und Konsolidierung des Rechtsgefüges für die Sportschiffahrt vornehmen.

Erklärung könnte folgende Überlegung sein: Wenn man dem DMYV und dem DSV durch die Zusammenlegung der Sportbootführerscheine Binnen und See eine Einnahmequelle reduziert (eine Prüfung statt zwei!), wird man deren Zustimmung zur Zusammenlegung nur dann bekommen, wenn an anderer Stelle reichlich frisches Geld sprudelt.

Und das sähe so aus: Die Wasser- und Schifffahrtsämter werden von der dort ohnehin ungeliebten Ausgabe amtlicher Kennzeichen entbunden. Die bisher dorthin fließenden Gebühren (18 Euro pro Kennzeichen) würden künftig ausschließlich den drei „beliehenen“ Organisationen zufließen. Aber nicht nur das: Die sofort anfallenden Gebühren für das Kennzeichen tausender bisher nicht gekennzeichnete Sportboote im Seebereich flößen einzig und allein in die Kassen von ADAC, DMYV und DSV.

Ein verlockender Deal, dem man aber widerstehen kann, wenn aus anderer Richtung ein noch verlockenderes Angebot kommt. Dieser „big deal“ manifestiert sich in der „Stellungnahme zum Positionspapier Deregulierung im Bereich der Sportschiffahrt und des Wassertourismus“, das schon in seiner äußeren Form ungewöhnlich ist. Ungewöhnlich, weil es nicht – wie üblich – von der zuständigen Verwaltung kommt, sondern als gemeinsame „Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Wasser und Schifffahrtsverwaltung, der See-Berufsgenossenschaft, des Deutschen Motoryachtverbandes und des Deutschen Segler- Verbandes“ im Umlauf ist.

Mit einem derart engen Schulterschluss zwischen Verwaltung und Wassersportverbänden hatten die Deregulierer (ADAC, BWVS und DBSV) offensichtlich nicht gerechnet. Schlimmer noch als die äußere Dokumentation dieser tiefen Spaltung ist die inhaltliche „Abrechnung“ mit den Deregulierern.

Der durch die Begrenzung des Sportbootführerscheins See auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen entstehende unregelmäßige Bereich jenseits der Geltung des eingeschränkten Sportbootführerscheins müsste ja neu geregelt werden. Was läge da näher, als den bisher freiwilligen Sportküstenschifferschein (SKS) zu einem Pflichtschein für diesen Bereich zu machen?

Das mögen ungelegte Eier sein, sind aber denkbare Optionen, die den beiden „anerkannten Spitzenverbänden des Wassersports“ (DMYV und DSV) mit freundlicher Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums die finanzielle Zukunft sichern, aber einer Deregulierung im Wassersport Hohn sprechen.

Klar aber auch, dass die beiden Spitzenverbände dieser „Verlockung“ nicht widerstehen konnten und deshalb das dagegen lächerliche „Angebot“ der Deregulierer ablehnen mussten.

Text verkürzt wiedergegeben. Originaltext von JÜRGEN STRASSBURGER

Irgendwie kommt alles wieder. Die Kennzeichnungspflicht hatten wir doch schon mal vor ungefähr 10 Jahren. Damals vermutete die Öffentlichkeit den Vorreiter für die Einführung einer Bootssteuer. Und so war es dann auch. Es wurden schon Berechnungen gehandelt, die da lauteten: pro laufenden Meter Schiffslänge 50 DM und pro angefangenen 100 Kubikzentimeter Motorleistung 20 DM. Das wäre der Tod der Deutschen Sportschiffahrt gewesen. Gott sei Dank war es damals nicht gut vorbereitet und ein ziemlicher Schnellschuss. Jetzt sieht es irgendwie anders aus. Das Thema wird auf breiter Front vorbereitet und alle wichtigen „Gremien“ werden scheinbar schon im Vorfeld irgendwie mit ins Boot geholt.

Abschließen wollen wir diesen Bericht nochmals mit zwei neueren Artikeln aus der Yacht, die den Tiefgang dieses Schiffes aufzeigen.

Frontalangriff auf den Segelsport

Bundesregierung plant weitere Restriktionen für Segler

(21.03.2007/uj) Die Kennzeichnungspflicht für Yachten auf Seeschiffahrtsstraßen soll kommen, ebenso wie eine folgenreiche Ausrüstungspflicht sowie verschärfte Bedingungen im Führerscheinwesen. Und die Wassersportverbände, denen sich dadurch zusätzliche Einnahmequellen erschließen, wirken an dem neuen Regelwerk maßgeblich mit. Die Zeche zahlt der Segler.

In ihrer am Mittwoch erscheinenden Ausgabe berichtet die YACHT über schwer wiegende Reformvorhaben. Eine kostenpflichtige Kennzeichnung, quasi ein Nummernschild fürs Boot, ist ebenso vorgesehen wie eine Beschränkung der Gültigkeit des Sportbootführerscheins See und weit reichende Ausrüstungsvorschriften. Damit würden nicht nur zusätzliche Geräte verlangt, etwa spezielle UKW-Funkanlagen, sondern gleichfalls die erforderlichen Lizenzen für deren Bedienung. So wird das ohnehin exorbitante Regulierungs- und Kostenniveau im Fahrtensegeln noch wesentlich erhöht.

Der Anlass für diese Überlegungen ist überaus fragwürdig. Die Initiatoren in Bundesverkehrsministerium und Verbänden begründen die Maßnahmen mit Sicherheitsbedenken, obwohl die Unfallzahlen seit Jahren konstant niedrig liegen. Für einen Anstieg des Risikos beim Segeln gibt es keinerlei Indiz, geschweige denn einen Beleg.

Ausgewiesene Branchenkenner verneinen unisono jeglichen Handlungsbedarf. Sogar die Versicherer, die Schadensfälle und –entwicklungen als Erste registrieren. Das bestätigte Jürgen Tracht, Geschäftsführer beim Bundesverband Wassersportwirtschaft (BWVS): „Wir haben ganz objektiv kein Sicherheitsproblem, und das lässt sich beweisen“.

Dennoch haben verschiedene Gremien, weithin unter Ausschluss der Öffentlichkeit, einen Katalog von Grausamkeiten erarbeitet, die den vollmundig angekündigten Deregulierungs- und Entbürokratisierungsbemühungen diametral zuwider laufen. Und die Bedrohung ist akut. Gerhard Philipp Süß, Generalsekretär des Deutschen Segler-Verbands (DSV), erklärt in der YACHT, „die Thematik“ befinde sich „in der Umsetzungs-, nicht in der Diskussionsphase.“ Eine entsprechende Antwort der Bundesregierung vom 14. März auf eine Kleine Anfrage der FDP bestätigt das: „Die Bundesregierung ist durch den diesbezüglichen Beschluss der Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich vom 6. April 2006 aufgefordert, eine Begrenzung

des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins-See auf zu bestimmende Gewässer vorzunehmen.“

Neben Kennzeichnungs- und Ausrüstungspflicht birgt diese Reform des Führerscheinwesens besonderen Zündstoff. Außer der erwähnten Gültigkeitsbeschränkung sind erhebliche Erweiterungen der Ausbildungsinhalte und eine Standardisierung der Prüfungsvorbereitung vorgesehen. Der Umfang der praktischen Ausbildung soll deutlich größer werden („z. B. Nachfahrten“), zugleich ist eine Verringerung der Theorie-Anteils nicht vorgesehen. Auch wäre autodidaktisches Lernen den Plänen zufolge nicht mehr möglich, die Kandidaten würden gezwungen, entsprechende Kurse zu belegen – und zu bezahlen.

Die YACHT bietet ihren Lesern die Möglichkeit, gegen diese Vorhaben zu protestieren. Sie müssen dazu ein Formular herunterladen (PDF, ca. 32 KB), es ausfüllen und unterschrieben an die Redaktion senden. Dort werden sie gesammelt und den entsprechenden Stellen zugeleitet.

Den kompletten Report mit Hintergründen und Stellungnahmen zu den hochbrisanten Reformprojekten lesen Sie in der aktuellen Ausgabe der YACHT, die ab dem 21. März am Kiosk erhältlich ist.

Zerrbild gezeichnet

Staatssekretärin Roth verbreitet falsche Zahlen zur Sicherheitslage

(18.04.2007/uj) Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) widerspricht einer Aussage von

Karin Roth (SPD), Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

In Bezug auf ein vermeintlich gestiegenes Risiko beim Segeln erklärt sie in der aktuellen YACHT: „Allein die DGzRS führt jährlich etwa 2000 Einsätze für in Seenot geratene Sportboote durch.“

Nach Redaktionsschluss des Hefts erreichte die YACHT eine näher aufgeschlüsselte Jahresbilanz der Seenotretter. Dieser Statistik zufolge sind deren Schiffe im vergangenen Jahr zu insgesamt 2001 Einsatzfahrten ausgelaufen, also inklusive aller Hilfeleistungen für die Berufsschiffahrt und nicht allein „für in Seenot geratene Sportboote.“ Nur etwas mehr als ein Viertel dieser Einsätze, nämlich 530, betrafen laut DGzRS „Segelyachten (einschließlich Jollen)“.

Die Zahl der aus Seenot Geretteten über alle Bereiche – Sport- und Berufsschiffahrt – verringerte sich 2006 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 29 Prozent auf 90. Auch mussten mit 511 Personen rund 21 Prozent weniger Menschen „aus drohender Gefahr befreit“ werden.

Erfahrungsgemäß spielen nicht akute Seenot, sondern technische Defekte – hauptsächlich Maschinenversagen – die größte Rolle bei Hilfssuchen von Freizeitskippern an die DGzRS.

Zudem teilt die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein mit, dass sie im Jahr 2006 in ihrem Zuständigkeitsbereich insgesamt 161 Sportbootunfälle (Motor- und Segelyachten) verzeichnet hat, im Vorjahr waren es zwei weniger.

Diese Daten entkräften die Vermutung, dass sich die Sicherheitssituation im Segelsport zum Negativen entwickelt hat. Auf diese Begründung stützt das Verkehrsministerium seine aktuell diskutierten Pläne für neue Regulierungen und Verschärfungen im Fahrtensegeln.

Quelle: Yacht

Es brodelt also in allen Töpfen. Schade ist nur, dass daraus eine große Verunsicherung bei den Wassersportlern entsteht. Wenn wir es mal für **Hot Water** überlegen, so haben wir eigentlich alle jetzt zur Diskussion stehenden Maßnahmen schon vor Jahre freiwillig erfüllt.

Und das sollte auch so bleiben. Wer verantwortungsvoll ein Schiff führt, sollte eigentlich recht gut wissen, was für ihn und seine Crew erforderlich ist. Wichtig ist somit eine gute, fundierte Ausbildung,

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water im April 2007 (Seite 6 von 7)

die tatsächlich über das reine vermitteln von „Fragebogenwissen“ hinausgeht. Nur mit einer guten Ausbildung lassen sich die Anforderungen auf der See vom Skipper meistern. Ausbildung ist Vertrauenssache und sollte auf freiwilliger Basis erfolgen.

Die Anforderungen an die Ausbildung sollten allerdings neu überdacht werden.

Selbst auf die Gefahr hin, dass wir uns wiederholen, stellen wir noch einmal zur Diskussion:

Nur gut ausgebildete Schiffsführer sollten auf das Wasser gelassen werden. Hier gilt es noch viel zu tun! Wie immer die Führerscheinregelung in Zukunft aussehen mag, darüber lässt sich sicher diskutieren. Bestehende Systeme werden durch Denkanstöße manchmal sogar besser! Was jedoch nicht passieren sollte ist, dass das Führerscheinwesen an die Bedürfnisse der Freizeitindustrie angepasst wird. Eher sollte es umgekehrt sein, dann wird auch die Sicherheit nicht zu kurz kommen.

Ein wirklicher Regelungsbedarf besteht sicher in der Praxisausbildung. Hier müsste eine Mindeststundenzahl entsprechend dem Straßenführerschein festgelegt werden. Vor allem müssten sinnvolle Anforderungen an das Ausbildungsrevier und das Ausbildungsboot festgeschrieben werden.

Auch der Führerscheinen „Straße“ kann nicht in jedem Dorf ausgebildet und geprüft werden. Dazu muss es mindestens eine Ampel (Wechsellichtzeichenanlage), einen Fußgängerüberweg und ein Stoppschild geben. Für eine Ausbildung zum Sportbootführerschein See sollte zumindest auch mal ein Seeschiff im Begegnungsverkehr auftauchen! Was nutzt eine „Seeausbildung“ auf einem „Feuerlöschteich“? Schulen die sich gegenwärtig redlich bemühen mehr praktische Ausbildung anzubieten, und auch entsprechende Boote vorhalten, haben immer wieder Schwierigkeiten, die

Schüler von deren Notwendigkeit zu überzeugen und die dafür entstehenden Mehrkosten am Markt durchzusetzen. Bootseinsatz ist nun einmal teuer und solange auch „anerkannte Schulen“ eine praktische Ausbildung mit 15 Minuten durchführen – und die Schüler auch noch die Prüfung bestehen – hier sollten sich dann die Prüfer mal fragen wie das angehen kann, stehen die realen Schulen mit einer guten Praxisausbildung schon ziemlich auf verlorenem Posten.



Ausbildungsboot Oldenburger Yachtclub



Ausbildungsboot Hot Water

Letztendlich sind es jedoch Skipper und Crew, die die Spätfolgen einer ungenügenden Ausbildung zu tragen haben. Solange es nur um finanzielle Verluste geht, lässt sich dies sicher regeln. Schlimm wird es, wenn Mitfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer auf Grund billiger Ausbildungen zu Schaden kommen.

Es ist jedoch der „Schüler“ der die Wahl seiner Ausbildungsstätte trifft. Schüler und Ausbilder treffen sich hoffentlich mehrmals. Sowohl während als auch nach der Ausbildung. Eine gute Ausbildung erschließt sich dem Jungskipper spätestens wenn er alleine die Verantwortung für Schiff und Besatzung tragen muss. Wer zufrieden ist, wird dieses auch weitergeben.

Und solange es weiterhin Schulen geben darf, die sich damit brüsten nur eine Stunde

Theorieausbildung durchzuführen, da mehr sowieso nichts bringt und der Schüler lieber Fragebögen auswendig lernen soll, muss der Schüler sich wohl überlegen, in welcher Schule er seine „Kapitänsausbildung“ absolvieren möchte. Wenn Ausbilder selbst nicht viel wissen, geben sie Schnell- oder Intensivkurse und werben mit der Zeitersparnis um die Schüler.

Im Moment kommen wir uns zwar wie eine tibetanische Gebetsmühle vor, doch wenn es denn hilft, sind wir auch dazu bereit. Fest steht für uns jedenfalls schon jetzt, dass der Wassersport durch diesen aufgedeckten „Skandal“ im Ansehen großen Schaden genommen hat. Wer, wenn nicht die Dachverbände sollte die Interessen von uns Wassersportlern vertreten? Doch im Moment scheint sich zu bewahrheiten, was wir schon länger vermuteten: Auch die Dachverbände haben ein nicht geringes „Eigeninteresse am Wassersport“ und stellen gelegentlich schon mal das Wohl von einzelnen „Funktionären“ über das Wohl von vielen Wassersportler, die sie eigentlich besser vertreten sollen. Leben müssen wir alle, die wir uns im Wassersport ehrenamtlich oder gewerblich engagieren. Leider gibt es im Moment zu viele, die mit dem Wassersport einfach nur einen schnellen Euro machen wollen.

Wir wünschen allen an den anstehenden Entscheidung beteiligten mehr Umsicht als sie die Schiffsführung der „Titanic“ besessen hat und den neuangehenden „Freizeitskippern“ ein glückliches Händchen bei der Wahl der für sie geeigneten Sportbootschule.

Mehr zu diesem Thema finden Sie in unserem Berichten:

„Qual der Wahl“ sowie in **„Diskussion ist wieder eröffnet“**.

Sportbootschule **Hot Water** im April 2007