



Landfall nach einer
Ozeanüberquerung – ein
Traum vieler Segler?

Diskussion

Die Zukunft des Fahrtensegelns – Letzter Teil

In den zurückliegenden Club-Magazinen und an dieser Stelle (*segeln*-Ausgaben Heft 6 und 9) veröffentlichte der KYCD die Ergebnisse seiner Recherchen, Analysen und Überlegungen zur Zukunft des Fahrtensegelns. Speziell im ersten Teil stellte der Club u. a. dar, wie sich der demographische Wandel auf den Segelsport auswirkt. Wie dargelegt werden konnte, nimmt nicht nur die Anzahl der Fahrtenwassersportler aus Altersgründen ab, auch das durchschnittliche Alter steigt stetig an. Vor diesem Hintergrund hat sich der Club gefragt, ob sich mit dem zunehmenden Alter die Reiseziele geändert haben und vielleicht auch die Durchführung der Törns. Statistikdaten stehen für die Beantwortung dieser Fragen bekanntermaßen nicht zur Verfügung. Es gab aber in der zurückliegenden Saison die Möglichkeit, in mehreren Ostseehäfen 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. Dieses Bild konnte zudem mit der Auswertung der während eines Jahrzehnts von einem Kieler Verein veranstalteten Fahrtenwettbewerbe abgerundet werden und schließlich auch mit dem abgeglichen werden, was Club-Mitglieder als Reaktion auf die Artikel im Club-Magazin mitteilten.

Viele Segler gaben an, früher die folgenden Reviere und Ziele besucht zu haben: Die schwedische Ostküste bis Mem und den Göta-Kanal oder bis zum Nordausgang des Kalmar Sunds und dann Gotland; Danzig via Bornholm; 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 oder 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. 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 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 der Beobachtung deutlicher als unorganisierte.

Generell ergibt sich aus den 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.

Und zum „Wohlfühlen“ gehören im Besonderen die Ausstattung und das Ambiente des Hafens, aber auch dessen Umfeld: rutschfeste Stege, gute, aber an Bord nicht störende Beleuchtung, die Möglichkeit, zum Be- und Entladen längsseits an einen Liegeplatz zu gehen, kurze Wege zu den landseitigen Einrichtungen, gute Ausschilderung, ansprechbares Personal statt Zahlautomaten, beheizte Sanitärbereiche mit deutlichem „Diskretionsabstand“, zu Fuß erreichbare Versorgungsmöglichkeiten, gastronomische Angebote oberhalb des Imbissniveaus und eine Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Anzunehmen ist, dass dies zugleich auch Kriterien

sind, die bei der Auswahl und Bewertung des eigenen Dauerliegeplatzes eine Rolle spielen. Eine ganze Reihe der Gesprächspartner berichtete, 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 eine möglichst gleichmäßige Wassertiefe bis an die Beckenränder.

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

Ein weitere Punkt ist die Tatsache, dass viele Fahrtensegler mit zunehmendem Alter keine Mitsegler mehr finden. Manch (ehemaliges) Crewmitglied fällt aus gesundheitlichen Gründen aus oder möchte 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. Zu der subjektiven Empfindung mangelnder Behaglichkeit kommt sehr oft auch hinzu, dass ältere Fahrtensegler feststellen, dass

sie ihr doch in Sachen Technik, Konstruktion und Ausstattung recht komplexes Fahrzeug mit ihren kleiner gewordenen Kräften nicht mehr unter allen Umständen sicher führen können. Auch spielen in den Aussagen immer wieder die Kosten eine Rolle, sowohl die Betriebskosten, als auch der finanzielle Einsatz für eine altersgerechte technische Aufrüstung der Yacht. 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.

Fazit: Um den ja auch von anderen Vereinen, den Verbänden - aber auch den Herstellern - in verschiedenen Publikationen und Darstellungen deutlich gemachten zahlenmäßigen Rückgang der Fahrtenwassersportler aufhalten und wieder steigern zu können, bedarf es grundsätzlicher und vor allem gemeinsamer Anstrengungen von Vereinen, Verbänden, Hafenbetreibern und auch Herstellern. Dem „Nachwuchs“ aber auch den „gestandenen Fahrtenseglern“ muss mit angepassten Konzepten mehr geboten werden, als dass, was sich in den letzten Jahrzehnten quasi in der Branche „eingebrennt“ hat. Es muss über Service und Komfort im Umfeld nachgedacht werden oder wie Neugier „bei potentiellen Neulingen“ zu wecken ist. Es muss „über den Tellerrand“ geschaut werden, was andere Sportarten besser machen oder andere Freizeitaktivitäten attraktiver. Und die Yacht-Hersteller müssen vielleicht mal darüber nachdenken, ob ihre Schiffskonzepte noch zeitgemäß oder im Sinne einer „Nachwuchsgewinnung“ sind. Der KYCD steht für einen regen Gedankenaustausch gerne zur Verfügung.

Die Artikel der KYCD-Serie zur Zukunft des Fahrtenseglens mit weiteren Detailausagen und Informationen können in den Club-Magazinen nachgelesen werden, die online unter www.kycd.de, Rubrik „Club-Magazin“, zur Verfügung stehen.

VERANSTALTUNGEN

14. 02. 2020 in Hamburg

KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren:
Funktion - Wartung - Reparatur

03. und 04.04.2020 in Neustadt/Holstein

KYCD-Sicherheitsseminar: Den Seenotfall erleben und trainieren ohne in Gefahr zu geraten. Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum chadensabwehr der Marine.

Frühjahr 2020

Medizinische Versorgung auf Yachten:
Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.

Sommer / Herbst 2020

KYCD-Workshop „Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot“: Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator.

Die Veranstaltungen werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, **segeln**-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf www.kycd.de in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.

Werden Sie Mitglied

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD:

Club-Magazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge, Törn- und Revierberatung.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

Hier finden Sie zahlreiche Informationen: aktuelle Club-Nachrichten, News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040- 741 341 00, Fax 040 -741 341 01,
E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de.
Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:
Montag, Dienstag und Donnerstag:
09.00 - 13.00 Uhr, Mittwoch,
Freitag: 09.00 - 13.00 Uhr nur telefonisch.

➔ Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de