



Die Zukunft des Fahrtensegelns



Viele Anzeichen deuten heute darauf hin, dass das Fahrtensegeln, ja das Segeln überhaupt, keine Trendsportart mehr ist. Nachdem es dank der Verwendung des neuen Werkstoffs GFK im Bootsbau ab den 1960er Jahren vielen Menschen zum ersten Mal möglich wurde, sich ernsthaft mit dem Erwerb einer Yacht zu beschäftigen, entwickelte sich der Fahrtenwassersport zunächst rasant. Ab der Jahrtausendwende scheint der Höhepunkt dieser Entwicklung jedoch überschritten zu sein, der Sport ist rückläufig.

Die schwindende Anziehungskraft des Fahrtensegelns wird gerne auf die demographische Entwicklung der Bundesrepublik zurückgeführt. Diese Erklärung ist zum einen plausibel, denn die Altersschichtung der Bevölkerung verändert sich ja tatsächlich zu Lasten der jüngeren

Altersklassen, und es leuchtet ein, dass die sportliche Aktivität im Alter abnimmt. Daran kann nur wenig geändert werden – das ist für die Akteure in Sport- und Wirtschaftsorganisationen entlastend. Die Erklärung ist aber zugleich unzureichend, denn sie lässt andere Faktoren außer Acht. Der Attraktivitätsverlust ist ein Stück weit „selbstgemacht“ oder doch wenigstens beeinflussbar.

Wir wollen uns in dieser und der nächsten Ausgabe des Club-Magazins in einem zweiteiligen Artikel mit der Entwicklung des Fahrtensegelns auseinandersetzen. Wir wollen Analysen und Überlegungen vorstellen, die erkennen lassen, wie es mit unserem Sport weitergeht. Der KYCD braucht belastbares Material über Geschichte, Stand und Trend der Sportentwicklung, um

mit seiner Arbeit die Attraktivität des Fahrtensegelns auch zukünftig positiv zu beeinflussen und um damit neue Segler für ein altes Vergnügen zu gewinnen.

Eine Erfolgsstory am Ende?

In den Gängen der Wassersportmessen in Hamburg und bald auch in Düsseldorf drängten sich in den Anfangsjahren die Interessenten zwischen einem breiten Spektrum ausgestellter Boote. Eine wachsende Zahl von Werften präsentierte damals zu erschwinglichen Preisen sogenannte Küstenkreuzer, mit denen längere Törns im Seebereich möglich wurden. Willi und Heinz Dehler aus Freienohl hatten mit ihrer Varianta ab 1966 das trailerbare Boot im Programm, mit dem das Fahrtensegeln auch ins Binnenland getragen wurde. Boote wie das Nordische Folkeboot, das von Tord Sundén gezeichnete Internationale Folkeboot, die Maxis des Schweden Pelle Petterson oder die von Jack Laurent Giles gezeichneten Westerly Yachten erreichten Verkaufszahlen, von denen heutige Anbieter noch nicht einmal mehr träumen. Von IF-Boot und Maxi 77 wurden zum Beispiel jeweils zwischen dreieinhalb und viertausend Stück gebaut und auch die Westerly Centaur brachte es auf mehr als 2.500 Exemplare. Die Länge keines dieser Boote überschritt die Acht-Meter-Marke. Fahrzeuge von achteinhalb Meter Länge, wie die von Aage Utzon konstruierte Great Dane 28 oder die von Holman & Pye entworfene Twister 28, galten als langfahrtgeeignet, und ein Boot mit 9,70 Meter Länge, die 1963 präsentierte Nicholson 32 von Peter und Charles A. Nicholson, erwarb



Auch der Prospekt der Varianta von Dehler war für seine Zeit (1966) schon etwas Besonderes



Westerly Marine war mit der Schwarz-Weiß-Werbung in den Jahren 1969 oder 1971 für seine Boote vom Typ Centaur noch deutlich zurückhaltender



sich schnell den Ruf einer zuverlässigen Hochseejacht.



Die von Aage Utzon konstruierte Great Dane 28 hat auch im Jahr 2019 noch ihre „Fangruppe“, Foto: Brigitte Clasen

Auch wenn in den Jahren der schnellen Expansion des Fahrtenwassersports auf dem Markt Boote angeboten wurden, deren konstruktive Schwächen, zum Beispiel ein zu kleiner Stabilitätsumfang oder mangelhafte Rumpf-Deck-Verbindungen, die Nutzbarkeit einschränkten, so lassen sich als wichtige Anforderung an die damals erfolgreichen Bootstypen vor allem deren Eignung für sichere



Auch heute noch aktuell: IF-Boote aus den 70er Jahren bei einer Regatta in Lemkenhafen im Jahr 2015
Quelle: Wikimedia – Johwin 61

Seepassagen ausmachen. Seetüchtigkeit und Seefreundlichkeit, d.h. ein Seeverhalten des Boots, das es unterwegs gut bewohnbar macht, waren wichtig – erst danach der Komfort im Hafen.

Die aktuellen Programme der Werften legen auf den ersten Blick nahe, dass sich die Ansprüche der Fahrtensegler inzwischen geändert haben, und auch manche vorliegenden Nutzungsdaten weisen in diese Richtung. Raumangebot und Komfort im Hafen haben an Gewicht gewonnen. Sind also möglicherweise die Stärken vieler älterer Fahrtenyachten gar nicht mehr geeignet, die Wünsche der Segler heute zu befriedigen? Oder: Ergibt sich die Orientierung auf den Komfort im Hafen, weil der Serienbau Produktionsverfahren einsetzt, die zu schwimmenden Caravans führen, weil sie kostengünstig nur ab bestimmten Aufmaßen bei einfachen Formen angewandt werden können? Der Stilwandel im Bootsbau und bei der Nutzung ist ein komplexer Zusammenhang, mit dem wir uns im zweiten Teil unserer Analyse beschäftigen werden.



Boote, wie die Nicholson 32 oder Twister 28, sind nach wie vor auf dem Gebrauchbootmarkt zu finden



„Seine Majestät der Kaiser nach der Preisverleihung Cercle abhaltend“. Willy Stöver, Aquarell 1903

Ein Bild, das nicht mehr stimmt?

Ein weiterer Faktor der Entwicklung, mit dem wir uns auseinandersetzen wollen, ist das Image des Fahrtensegelns in der Öffentlichkeit. Der Segelsport war hierzu-lande stark durch das Bild, das Wilhelm II. mit seiner Entourage im Kaiserlichen Yacht Club in Kiel bot, geprägt. Die Hamburger Industriellen, Reeder und Kaufleute aus dem Norddeutschen Regatta Verein standen dem nicht nach. Segeln hatte durch die Aktivitäten solcher Vereine und ihrer führenden Mitglieder lange das Ansehen eines „Herrensports“, für den die demonstrative Zurschaustellung von Prestige und Reichtum wesentlich war. Die-

ses Ansehen entsprach jedoch nie der Realität. Das Segeln war schon früh sozial differenziert. Die soziale Differenzierung fand unter anderem im Nebeneinander mehrerer Verbände Ausdruck. Mit dem Deutschen Seglerverband (DSV), dem Zusammenschluss der „namhaften“ Vereine, deren Mitglieder nicht „von ihrer Hände Arbeit lebten“, konkurrierte der von solchen gesellschaftlichen Ausgrenzungen freie Deutsche Segler-Bund (D.S.B.), in dem seit März 1912 zum Beispiel die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne, in deren Gebäude sich die Geschäftsstelle des KYCD befindet, Mitglied war, und der zur Arbeitersportbewegung gehörende, 1901 gegründete Freie Segler-Verband.¹

¹ Vgl. Deutscher Segler-Bund, Jahrbuch 1912-1919, Grünau 1920, S. 14 und 30 Jahre Freier Segler-Verband 1901-1931, zusammengestellt und bearbeitet von Willy Rothkamm und Willy Ternick, Berlin 1931.



Mit der sozialen Differenzierung korrespondierte eine solche der Bootstypen und der Reviere. Beispielsweise dominierten auf der Unterelbe keineswegs die großen Yachten. Die Unterelbe war vielmehr das Musterbeispiel eines Jollenkreuzer-Reviers und blieb das noch lange nach dem Ende der NS-Herrschaft.

Nach der erzwungenen Auflösung des Freien Segler-Verbands 1933 und des Deutschen Segler-Bunds im folgenden Jahr, blieb der DSV als einziger Segelverband bestehen und war als „angeschlossener Verband“ ab 1934 zuständig für das Fachgebiet 16 im Deutschen Reichsbund für Leibesübungen (DRL), Ende 1938 umbenannt in Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen (NSRL). Nach der letzten Zählung vor Kriegsbeginn 1939 hatte das Fachgebiet bzw. der DSV 460 Vereine oder Abteilungen als Mitglieder. Es segelten in ihnen 19.069 Personen. Der NSRL war eine von der NSDAP „betreute“ Organisation.² Er wurde im Oktober 1945 als nazistische Organisation für ungesetzlich erklärt und aufgelöst, die Wiedergründung verboten.³

Im November 1949 wurde der auch aufgelöste DSV in Flensburg wieder gegründet. Die im Nationalsozialismus 1933 und 1934 zwangsweise beseitigten Verbände konstituierten sich hingegen nicht mehr neu. Damit wurde der gesamte Segelsport in den 1950er Jah-

ren von dem konservativsten und am stärksten mit der Sportorganisation der NSDAP verbundenen Verband repräsentiert. Das Image des Segelns blieb elitär und rückwärtsgerichtet.

Dieses Image änderte sich erst, als der Boom des Segelns in den 1970er Jahren einerseits eine Vielzahl von Gründungen „traditionsloser“ Vereine zur Folge hatte, und andererseits dazu führte, dass die Bedeutung der Vereine für das Fahrtensegeln deutlich geringer wurde, weil kommerziell angebotene Wasser- und Landliegeplätze nun eine Infrastruktur boten, die es vielerorts einer großen Zahl von Fahrtenseglern ermöglichte, zu segeln, ohne sich an die überkommenen Bräuche der Vereinswelt anpassen zu müssen. Nicht umsonst blieben die „wildten Segler“ den Vereinen lange Zeit ein Dorn im Auge.

Der Segelsport und besonders das Fahrtensegeln als eine Freizeitgestaltung, die sehr, sehr vielen möglich geworden ist – stimmt dieser Eindruck noch? Hersteller und Fachpresse verbreiten jedenfalls seit Jahren die Botschaft, dass die Boote immer größer und luxuriöser würden. Auch wenn ehemals große Werften von einer Insolvenz zur nächsten stolpern und in Wirklichkeit vor allem gebrauchte Boote um neunehalb Meter Länge gehandelt werden, wird das Bild einer von Erfolg zu Erfolg eilenden Branche vermittelt, die eine wohlhabende,

2 Vgl. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen. Vom 21.12.1938. RGBl. Teil I, Nr. 228, S. 1959.

3 Vgl. Kontrollratsgesetz Nr. 2, Auflösung und Liquidierung der Naziorganisationen, vom 10.10.1945.



Pressefoto: Solaris Yachts srl – Solaris 50

*Schein – Das Interieur einer italienischen 50 Fuß Yacht in der Werbung ...
... und Wirklichkeit – Der Steg des Marine Yacht Club Neustadt. Foto: MYN*





konsumorientierte Community bediene. Wird langsam das Image wiederbelebt, Segeln sei ein Sport der „oberen Zehntausend“, und damit in der Öffentlichkeit eine Zugangshürde errichtet?

Sport und Demographie

Als erstes soll es nun in dieser Ausgabe unseres Club-Magazins um den Einfluss des demographischen Wandels auf den Sport im Allgemeinen und auf das Fahrtsegeln im Besonderen gehen. Der zweite Blick zeigt, dass die von vielen Seglern beobachtete Abnahme der Wassersportler und Boote Teil einer Gesamtentwicklung sind. Die demographische Entwicklung in der Bundesrepublik ist schon längst zu einer Herausforderung für die allermeisten Sportarten geworden. Der Segelsport weist allerdings einige Besonderheiten auf, die dazu führen, dass er von den Auswirkungen stärker getroffen wird.

Während die Konsequenzen des demographischen Wandels für den Arbeitsmarkt, die sozialen Sicherungssysteme, für die Bildungspolitik und für die Integration von Migranten breit diskutiert werden und fest im öffentlichen Bewusstsein verankert sind, mögen sich viele Wassersportler nicht damit beschäftigen, wie die für die Ausübung ihres Sports nötige Infrastruktur angepasst oder erhalten werden kann. Dabei ist es egal, ob Häfen und Steganlagen, Vereine oder Gastronomie,

auf das maritime Umfeld kommen Veränderungen zu.

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) beschäftigt sich schon seit dem Jahr 2005 immer wieder mit den Auswirkungen des demographischen Wandels auf den organisierten Sport. Er hat Materialien und Diskussionspapiere vorgelegt, die den Wandel und die Auswirkungen beschreiben, die sich verschärfende gesellschaftliche Entwicklungen benennen und die Handlungsempfehlungen anstreben.⁴

Dass diese Papiere des DOSB unter Seglern eine große Resonanz gefunden hätten und dass darüber gesprochen würde, welche Aktivitäten ergriffen werden können, um der Entwicklung nicht einfach ausgesetzt zu sein, lässt sich kaum irgendwo beobachten. Zu befürchten ist, dass im Bereich des organisierten Wassersports manch Verein so sehr auf der Bewahrung des Bestehenden, sei es seine ideelle Eigenart, sei es sein materieller Besitzstand, ausgerichtet ist, dass ihm sowohl die Agilität fehlt, ganz neue Angebote zu kreieren, als auch die Offenheit, Arbeitsfelder kooperativ zu gestalten.

Wenn die Bevölkerung der Bundesrepublik kleiner wird, wenn die Gesellschaft überaltert und wenn es dann weniger Erwerbstätige gibt, bleibt nicht aus, dass die öffentliche Hand mehr und mehr als finanzieller Träger oder Förderer ausfallen

4 Vgl. zum Beispiel DOSB Projektgruppe „Demographischer Wandel“, Demographische Entwicklung in Deutschland: Herausforderung für die Sportentwicklung. Materialien – Analysen – Positionen, Frankfurt am Main 2007.

wird. Die Konzentration staatlicher und kommunaler Aufgaben auf Kernbereiche erzwingt mehr eigenverantwortliches Handeln. Ein Musterbeispiel für solches Handeln liefert bis heute der Betrieb der neun Kieler Sportboothäfen durch die Sporthafen Kiel GmbH, eine Gesellschaft, in der 27 Vereine Gesellschafter sind.

Um trotz sinkender Mitgliedzahlen überlebensfähig zu bleiben, wird es immer wichtiger werden, Stärken zu bündeln und knappe Mittel sparsam zusammen einzusetzen. Organisierte und unorganisierte Segler sollten sich gleichermaßen daran erinnern, dass Organisationen Mittel zum Zweck und kein Selbstzweck sind. Neue Strukturen der Zusammenarbeit und der Abbau von Doppelstrukturen sollten lokal und regional Themen für Vereine und Firmen werden, um moderne Einrichtungen zu betreiben und um zeitgenössische Programme zu entwickeln, die dem Fahrtensegeln seine Attraktivität zurückgeben.

Vor zwölf Jahren lieferte eine Projektion der Mitgliederentwicklung des DOSB bis zum Jahr 2030 auf der Basis der damals vorliegenden Bestandserhebung des Deutschen Sportbunds (DSB) und der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes quantitative Aussagen zu den Auswirkungen des demographischen Wandels.⁵

Die Abschätzung der zukünftigen Mitgliederentwicklung im durch den DOSB organisierten Segment des Sports ergab dabei – selbst bei Annahme der größten vom Statistischen Bundesamt angenommenen Fertilität, der höchsten Lebenserwartung und des größten Migrationszuwachses – ab dem Jahr 2010 eine Abnahme in allen Alterssegmenten, außer bei dem der über Sechzigjährigen. Je nach dem angenommenen Verlauf der Entwicklung wird für alle im DOSB organisierten Sportarten bis 2030 ein Mitgliederverlust von 3 bis 12 Prozent erwartet.

Das generelle Ergebnis ist durch regionale, sportart- oder vereinstypische Unterschiede zu spezifizieren. Für den gesamten, nicht nur den organisierten Wassersport erwartet der KYCD eine wesentlich schlechtere Entwicklung. Während der arithmetische Mittelwert über alle Sportarten und Altersgruppen hinweg im Jahr 2005 bei knapp 29 Jahren lag, betrug das Durchschnittsalter der Segler im Jahr 2008 bereits 58 Jahre.

Inzwischen liegt es bei ungebrochen steigender Tendenz bei mehr als 62 Jahren. Allein hieraus wird klar, dass ein massiver Schrumpfungseffekt unausbleiblich ist.

Die Aussichten, diesen Trend umkehren zu können, müssen aus mindestens drei Gründen als schlecht angesehen werden:

5 Vgl. Dirk Steinbach und Stephan Hartmann, Demografischer Wandel und organisierter Sport – Projektionen der Mitgliederentwicklung des DOSB für den Zeitraum bis 2030. In: Sport und Gesellschaft, Jahrgang 4, 2007, Heft 3, S. 223–242, Stuttgart.



Charterskipper werden den Verlust an Yachteignern nicht kompensieren

- In vielen Sportarten ist die Altersgruppe der unter Zehnjährigen groß geworden, weil offene Angebote zur Freizeitgestaltung und zur Gesundheitsförderung für Kinder von Eltern wahrgenommen werden. Das Anfangsalter ist in einer ganzen Reihe von Disziplinen von sechs auf drei Jahre gesunken. Im Segelsport gibt es allenfalls Angebote zum Optisegeln für Acht- bis Zehnjährige; beim Fahrtensegeln fehlt die Altersgruppe ganz.

- In bestimmten Sportarten werden Programme für die Integration von Migranten umgesetzt, was (außerhalb der neuen Bundesländer) erfolgreich ist und zu Zuwächsen führt. Für das Segeln ist uns die Existenz solcher Programme

nicht bekannt.

- Nach Angaben des Bundesverbands Wassersportwirtschaft (BVWW) nimmt der Anteil derjenigen, die ein Boot besitzen, an der Gesamtbevölkerung deutlich ab. In einigen jüngeren Altersgruppen hat er sich sogar halbiert. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Verlust an Eignern durch einen Zuwachs an Charterern kompensiert wird. Charterer, die zum Beispiel im Mittelmeer oder in der Karibik unterwegs sind, fallen zudem für den Erhalt der Infrastruktur in Nord- und Ostsee nicht ins Gewicht.

Seit dem Jahr 2012 setzt sich der KYCD mit dem demographischen Wandel aus-

einander, um langfristig handlungsfähig zu bleiben. Da wir eine der größten Fahrtenseglerorganisationen der Bundesrepublik sind, haben die Ergebnisse der Analyse unserer eigenen Mitgliedschaft durchaus Beispielcharakter. Zur Jahreswende 2011/2012 bildeten die Sechsendsechzig- bis Siebzigjährigen mit rund 17 Prozent das stärkste Fünfjahresintervall unseres Mitgliederbestands. Diese Altersgruppe und die noch älteren machten damals knapp 38 Prozent der Gesamtmitgliedschaft aus. Ihr Anteil war bis 2017 auf circa 43 Prozent angewachsen. Gleichzeitig hatte in diesem Zeitraum die Zahl der Mitglieder um 15 Prozent abgenommen.

Die Verschiebung des Bestands zu den höheren Altersgruppen korrespondiert mit der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung. Die Überalterung ist im KYCD aber schon weiter fortgeschritten. Im Jahr 2005 standen in der Bundesrepublik 100 Personen im Erwerbsalter (Altersgruppen der Zwanzig- bis Fünfundsechzigjährigen) 32 Senioren höheren Alters gegenüber. Im Jahr 2030 wird der „Altenquotient“ voraussichtlich 52 betragen und im Jahr 2050 voraussichtlich 64.

Das Durchschnittsalter der Mitglieder steigt im KYCD weiter, und die Mitgliederzahl wird noch weiter abnehmen, weil eine große Gruppe von Mitgliedern bald das durchschnittliche Austrittsalter erreichen wird. Dieses ist zwar auch deutlich auf jenseits der 70 gestiegen, aber das verlangsamt die Verkleinerung allenfalls, ohne sie dauerhaft aufzuhalten. Neueintritte in den niedrigeren Al-

tersgruppen halten den Überalterungsprozess nicht auf. Erst in den Jahren 2022/2023 setzt wahrscheinlich eine Stabilisierung auf niedrigerem Niveau ein, die bis circa 2030 andauern wird. Das Zeitfenster, in dem der KYCD sich neu aufstellen kann, um unter den veränderten Bedingungen das Fahrtensegeln weiterhin erfolgreich zu fördern, steht fest.

Der skizzierte demographische Wandel führt nicht nur zu der Frage, wie vielfältige Aktivitäten dauerhaft finanziert werden können, sondern er führt auch zu der Frage, wer die Aktivitäten ausführt. Das hohe Durchschnittsalter der Mitglieder hat unmittelbare Auswirkungen auf die Bereitschaft, ehrenamtliche Aufgaben zu übernehmen. Viele unserer Senioren finden auch im Alter Vergnügen am Fahrtensegeln, stehen aber nicht für die Übernahme von Ämtern und Aufgaben zur Verfügung. Die vergleichsweise wenigen Jüngeren tun dies oft ebenso wenig, da sie durch Beruf und Familie gebunden sind. Die knappe Personaldecke wird zur Zwickmühle. Denn die Schaffung neuer Angebote für Menschen, die wir überhaupt erst für den Fahrtenwassersport begeistern wollen, hat einen vermehrten personellen Einsatz zur Voraussetzung. In dieser Zwickmühle befindet sich nicht nur der KYCD.



Wollen Sie einmal gefahrlos in Seenot geraten? Wollen Sie Ihre Rettungsweste testen? Leckabdichtung oder Feuerlöschen üben?

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitstraining des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am **22. und 23. November 2019.**

Hier finden Sie beste Voraussetzungen, viel über und für die Sicherheit an Bord zu lernen. Neben der Theorie und den Vorträgen im Unterrichtsraum stehen die praktischen Übungen und Erfahrungen im Mittelpunkt.

Im Wellenschwimmbad der Marine warten die Rettungsinseln auf die Teilnehmer, die erleben werden, dass das Einsteigen im künstlich erzeugten Seegang schwieriger ist als erwartet – eben der Realität entsprechend, die auf See anzutreffen ist.

Oder der Sprung ins Wasser mit einer halbautomatischen Rettungsweste: Theoretisch ist alles bekannt, aber praktisch eine eindringliche Erfahrung.

Wassereinbruch im Schiff – was tun?

Geprobt wird der Ernstfall im Inneren eines nachempfundenen Schiffsrumpfs. Ohne Vor-

ankündigung wird Wasser einbrechen, und es heißt, mit „Bordmitteln“ muss nun versucht werden, das Leck abzudichten. Und das Ganze eben unter realen Bedingungen – wer hat das schon erlebt?

Vom Wasser geht es dann zum Feuer: Die Brandhalle der Marineschule wird mit Schutzkleidung und Kopfschutz betreten, und die Teilnehmer lernen, wie Glut-, Flüssigkeits- und Fettbrände erfolgreich mit verschiedenen Handfeuerlöschern und Löschdecken zu bekämpfen sind. Jeder Teilnehmer erlebt „hautnah“, wie schnell ein kleiner, handelsüblicher Löscher leer ist.

Auch in die Kategorie „Feuer“ fällt der sichere Umgang mit Signalmitteln. Nach theoretischer Anleitung lernen Sie, Handfackeln, Rauchtöpfe und Signalaraketen richtig einzusetzen.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 345,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 395,-

Die Unterlagen zum Training können von der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik Lehrgänge).



Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

KYCD-Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke!
Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator.



Termin 08. und 09. November 2019

Sport- und Berufsschiffahrt teilen sich in den meisten Fällen die gleiche Verkehrsfläche, wobei die Anzahl, die Größe und die Geschwindigkeit der Handelsschiffe stetig gewachsen sind.

Fuhr man als Freizeitskipper vor einigen Jahren zum Beispiel auf der Ostsee noch relativ entspannt weiter, wenn am Horizont ein Berufsschiff auftauchte, heißt es heute: Wachsam sein, der „Dampfer“ ist schneller da als gedacht. Und es ist nicht nur ein Dampfer, auf den Hauptschiffahrtsrouten fahren sie wie an der Perlenkette aufgezogen – und man stellt schnell fest, dass eine Geschwindigkeit von 15 Knoten in der Berufsschiffahrt nichts Besonderes ist.

Was heißt das nun für den Freizeitskipper?

Seine eigene Leistungsfähigkeit und die seines Bootes sowie seine technische Ausstattung sind ihm in der Regel bekannt. Auch alles, was es an Vorschriften gibt, sollte ihm geläufig sein.

Wie kann das aber alles auf die Berufsschiffahrt übertragen werden? Hier tappen die meisten im Dunkeln. Sie können weder die Manövrierfähigkeit der Schiffe einschätzen, noch ist ihnen deren Ausrüstung ein Begriff.

Sich auf die Kollisionsverhütungsregeln zu verlassen, bedeutet gerne auch mal verlassen zu sein.

Deshalb gehört es auch zur guten Seemannschaft, sich über die „Mitbewohner auf See“ zu informieren und sich in ihr Verkehrsverhalten hineinversetzen zu können. In Theorie ist das schon verhältnismäßig schwer und in der Praxis kaum möglich. Welcher Kapitän lässt schon den Kollegen aus dem Cockpit auf die Brücke?

Der KYCD lässt den Freizeitskipper hier nicht im Dunkeln stehen.

Alle Punkte zu mehr Sicherheit auf See, zu einem sicheren Miteinander zwischen Groß- und Kleinschiffahrt, zur Ausrüstung und zum richtigen Verkehrsverhalten werden in diesem Workshop im Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg in einem der modernsten Schiffsführungssimulatoren behandelt.

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 305,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 365,-

Die detaillierten Informationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik Lehrgänge).



Die Zukunft des Fahrtensegelns Zweiter Teil

Im zweiten Teil unserer Überlegungen zur Zukunft des Fahrtensegelns wollen wir uns mit Entwicklungen im Yachtbau beschäftigen. Wie das Fahrtensegeln ausgeübt wird, hängt sowohl von den Absichten und Wünschen der Segler ab, als auch von den Eigenschaften der auf dem Markt angebotenen Boote. Sicherlich haben sehr viele Segler eine Vorstellung davon, wie sie ihre Zeit auf dem Wasser verbringen möchten, welche Lebensbedingungen an Bord dabei gegeben sein sollen und welches Leistungsspektrum ihr Boot dafür abdecken hat. Nur wenige Fahrtensegler verfügen über die Mittel, sich mit einem Konstrukteur oder einer Werft zusammenzusetzen und ein entsprechendes Fahrzeug zu entwerfen. Die Zeit der Individualbauten ist mit dem Einzug

des GFK in den Bootsbau vorbei, und auch Semi-Custom-Produkte sprengen den finanziellen Rahmen der meisten Käufer. Standardisierter Bootsbau und das Wachstum des Segelsports gehen von Anfang an Hand in Hand. Die Frage ist, ob die Werften anbieten, was der Fahrtensegler möchte und braucht, oder ob die Art und Weise, wie der Sport ausgeübt wird, sich danach richtet, was die Produkte bieten.

Die Yachtindustrie als Einflussgröße

Wer in den letzten Jahren Bootsausstellungen besuchte, kann mit dem Eindruck nach Hause gekommen sein, dass die Yachten der großen Hersteller einander fast so gleichen wie ein Ei dem anderen. Es dominieren Boote,



bei denen eine große Breite im Achterschiff zu finden ist, die oft ein kleines Verhältnis der Länge zur Breite aufweisen. Die Lateralf Flächen der Unterwasserschiffe sind klein; kaum eine Serienyacht ohne flachen, jollenähnlichen Rumpf ist noch zu finden. Sicherlich, es gibt nach wie vor andere Konstruktionen, aber das sind nur allzu oft die Angebote spezialisierter kleinerer Werften, die Topqualität zu Toppreisen liefern. Hersteller wie Bavaria Yachtbau und die Hanse Group in Deutschland oder die Unternehmensgruppe Bénéteau in Frankreich bestimmen auf dem europäischen Markt durch die von ihnen erreichten Verkaufszahlen den Trend.

Wie hart der Markt bei den durchschnittlichen Yachten inzwischen umkämpft ist, macht die in der Segelpresse fast regelmäßig erscheinende Nachricht, einer der großen Hersteller sei insolvent und suche nach neuen Investoren, deutlich. Augenscheinlich haben einige Werften in den Zeiten des Segelbooms ihre Produktionskapazität über das Maß vergrößert. Um die heute bei den großen Werften üblichen Produktionsstraßen ökonomisch einsetzen zu können, ist deren gleichbleibende Auslastung nötig. Seit sich die Konjunktur abschwächte, wurde es für die Hersteller zunehmend interessant, wenn nicht gar erforderlich, Boote unterschiedlicher Größe gleichzeitig in einer Anlage bauen zu können. Diese Flexibilität bringt es mit sich, dass auch ein möglichst großer Anteil der Ausbauteile gleich ist. Teilegeichheit lässt sich vor allem bei Yachten zwischen 35 und

55 Fuß realisieren. Sie erleichtert und beschleunigt während des Ausbaus deren Zufuhr, sie reduziert außerdem Dauer und Aufwand der Einrichtung der Maschinen in der Tischlerei, und vereinfacht und verbilligt die Lagerhaltung. Wie klein die ökonomischen Spielräume sind und wie sehr Großwerften in erster Linie auf den wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet sind, zeigt das Beispiel Bavaria. Es könnte aber genauso gut Hanse, Jeanneau oder ein anderer Name hier stehen.

Das Giebelstädter Unternehmen war ein Vorreiter der Fließbandproduktion im Yachtbau. Es nutzte alle Rationalisierungsmöglichkeiten aus, um seine Yachten mit niedrigen Preisen auf dem Markt durchzusetzen. Voraussetzung dafür waren allerdings erhebliche Investitionen. Bavaria automatisierte das Gelcoatspritzen, laminierte die Rümpfe am Fließband und setzte für die Weiterbearbeitung, zum Beispiel für die Herstellung von Durchbrüchen und Ausschnitten, CNC-Fräsen ein.



Foto: Bavaria Yachtbau



Foto: Bavaria Yachtbau

Bavaria setzte auch in der Tischlerei und der Lackiererei auf automatisierte Arbeitsverfahren. Ganze Kabinen wurden außerhalb der Rümpfe montiert und dann fertig eingesetzt. Teilegleichheit wurde soweit wie möglich realisiert, so gab es etwa in allen von Bavaria gebauten Yachten die gleichen Türen.

Das Unternehmen konnte zu seinen besten Zeiten kurz nach dem Jahr 2000 um 3.500 Yachten pro Jahr ausstoßen, die allerdings im Ruf standen, eine im Detail höchstens mittlere Bauqualität aufzuweisen, langweilig zu segeln zu sein und unter Deck eine altbackene Anmutung zu besitzen. Dessen ungeachtet wurde das Unternehmen nicht nur zur größten deutschen Yachtwerft, sondern im Bereich der Yachten zwischen 30 und 55 Fuß eine der drei weltweit führenden Werften. Im Jahr 2007 gelang es dem Firmengründer Winfried Hermann, das Unternehmen für einen

Preis zwischen 1,1 und 1,3 Milliarden Euro an den Investmentfonds Bain Capital zu verkaufen. Der Kaufpreis wurde zu Lasten des Unternehmens weitgehend fremdfinanziert. In den folgenden Jahren brachen mit der Krise der Bootsbranche auch die Umsätze Bavarias drastisch ein. Bis 2009 waren sie von 250 Millionen Euro auf 90 Millionen Euro pro Jahr geschrumpft. Statt 3.500 Yachten ließen sich nur noch wenig mehr als 1.000 absetzen. Zugleich hatte Bavaria mit einer deutlich nachlassenden Fertigungsqualität zu kämpfen.

Ab dem Jahr 2005 verringerte sich das Ansehen der Werft, nachdem eine Bavaria vom Typ „Match 42“ in der Adria den Kiel verloren hatte. Bei dem Unfall kam eine Person ums Leben. Die technische Ursache des Kielverlusts wurde nicht aufgeklärt, aber bei Yachten des Typs wurde die Kielbefestigung anschließend verstärkt. Die Werft versuchte damals,



eine kritische Presseberichterstattung zu verhindern, indem sie gegen das Magazin „Der Spiegel“ und gegen die „Yacht“ gerichtlich vorging. In beiden Prozessen folgte das Gericht dem Unternehmen jedoch nicht in allen Punkten. Der Imageverlust der Werft wurde noch größer, als bekannt wurde, dass sie in der „Yacht“ keine Anzeigen mehr schaltete. Hinzu gesellte sich ein Attraktivitätsverlust der Yachten. Das Konzept einer billigen Yacht, bei der der Kunde kaum Wahlmöglichkeiten besaß, kam bei Privatkunden nicht mehr so gut wie in der Vergangenheit an. Im Oktober 2009 – Bavaria hatte eine Schuldenlast von 960 Millionen Euro – übernahmen die US-amerikanischen Hedgefonds Anchorage Advisors und Oaktree Capital Management jeweils eine Beteiligung von 45 Prozent, parallel dazu wurde zur Entlastung ein Schuldenschnitt vorgenommen.

Durch den Erwerb anderer in Schwierigkeiten geratener Hersteller und Marken sowie durch die Rückeroberung verlorengegangener Marktanteile sollte Bavaria saniert werden. Um das letztere zu erreichen, wurde die Modellpalette in rascher Folge erneuert. Zu Gunsten der Qualität wurde die Produktion aufwendiger, die Teilegleichheit wurde reduziert; und es gab zuvor nicht vorhanden gewesene

Auswahlmöglichkeiten bei den Extras, bei Farben und bei Materialien. Bavaria wollte deutlich machen, dass es auf seine Kunden eingeht, und an Bord sollte es, so der aus dem Oaktree-Management kommende Sanierer Constantin von Bülow, seit April 2013 Bavarias CEO, mehr „Lebensqualität“ geben.

Das Sanierungskonzept hatte keinen dauerhaften Erfolg. Nach weiteren Führungswechseln meldete das Unternehmen im April 2018 Insolvenz an. Die Produktion wurde im Rahmen einer vorläufigen Eigenverwaltung fortgesetzt. Im Oktober 2018 übernahm dann Capital Management-Partners GmbH (CMP) Bavaria. Das neue Management hat angekündigt, alle Rationalisierungsreserven zu nutzen, unter anderem zur Teilegleichheit zurückzukehren.

Yachten wie die von Bavaria gebauten, sind nicht zwangsläufig schlecht oder ungeeignet, die ökonomischen Entscheidungen für die technische Durchführung der Produktion schlugen sich jedoch in Erscheinungen nieder, die die Benutzbarkeit der Boote für das Fahrtensegeln zum Teil negativ beeinflussen. Dabei geht es nicht nur um Details. Ohne dass die Aufzählung vollständig wäre, soll auf einige Dinge hingewiesen werden, die mit dem

Nicht nur das hier exemplarisch dargestellte Unternehmen Bavaria Yachtbau geriet in schweres Fahrwasser, weitere deutsche und europäische Marken und Hersteller von Segel- und Motoryachten wie z.B. Dehler, Degerö, Najad, Aphrodite, Maxi, Comfortina, Sweden Yachts, Winner, Moody, Oyster, Grand Soleil, aber auch Hanse, hatten in den zurückliegenden 10 – 15 Jahren Absatz- und Finanzprobleme, mussten Insolvenz anmelden, wechselten den Besitzer, wurden in Großunternehmen integriert oder verschwanden ganz vom Markt.

Dargestellten zusammenhängen:

- Große Produktionszahlen lassen sich kostengünstig vor allem im Segment der 30 bis 55 Fuß Yachten herstellen. Kleinere Boote sind für viele standardisierte Bauteile zu klein und relativ arbeitsaufwendiger. Die Auslastung der für größere Einheiten ausgelegten Fertigungsanlagen ist mit ihnen schlecht. Fahrtenyachten unter 30 Fuß, wie sie in den Jahren der schnellen Expansion des Fahrtenwassersports üblich waren, sind in der Herstellung teurer und sind angesichts des Niedrigpreissegments bei den größeren Yachten nicht konkurrenzfähig. Schon daraus erwächst im Neubootmarkt eine Größenpräferenz.

- Alle Teile, deren Einbau Handarbeit erfordert, stehen dem Niedrigpreiskonzept im Wege. Meistens fehlen an Serienyachten deshalb unter anderem brauchbare Schlingerleisten und Unterteilungen an Tischen, Arbeitsflächen in der Pantry oder hinter den Türen der Staufächer.

- Sicherheitseinrichtungen, die nicht vorgeschrieben sind, werden oft weder eingebaut noch als Extras angeboten. Das gilt zum Beispiel für Anschlagpunkte für Laufgurte an Deck und Augen zum Einpicken der Sicherheitsleinen im Cockpit. Auf nahezu allen Serienyachten müssten an den geeigneten Stellen Verstärkungen laminiert werden. Der Einbau erfordert aber nicht nur zusätzliche Arbeit. Sicherheitseinrichtungen erhöhen außerdem das Produkthaftungsrisiko des Herstellers. Geht zum Beispiel eine unangeleitete Person außenbords, so hat der Hersteller nichts damit zu tun. Geht jedoch eine Person außenbords, die ihre Leine an



Bootsmesse 2011: Serienyachten unter sich
– deutliche Gleichheit des Angebots

einem mit dem Boot gelieferten Cockpit-auge angeschlagen hatte, sieht die Sache anders aus, wenn das Auge nachgab.

- Teilegleichheit in der technischen Ausstattung führt bei manchen Yachten über 40 Fuß zur Unterdimensionierung, da Teile eingesetzt werden, die für die kleineren Typen gut bemessen sind, die für die größeren aber nur noch knapp ausreichen. Die in der Grundausstattung vieler Typen vorgesehenen Winschen sind ein gut bekanntes Beispiel, der schnelle Verschleiß vieler Blöcke ist ein anderes.

- Teilegleichheit führt bei Yachten, deren Länge dicht über 30 Fuß beträgt, im Innenausbau zu simplen Lösungen, da der vorhandene Raum nicht so angepasst unterteilt werden kann, wie es für den



Innenausbau älterer Yachten typisch ist. Die Nutzbarkeit des Stauraums für das Fahrtensegeln ist deshalb bei älteren Konstruktionen in der Regel besser. Viele ältere Fahrtenyachten um 30 Fuß sind über einen längeren Zeitraum angenehmer zu bewohnen als ihre modernen Nachfolger. Es ist deshalb kein Zufall, dass die Nachfrage nach Neubauten für das Fahrtensegeln vor allem oberhalb 35 Fuß angesiedelt ist.

Wer genauer hinsieht, wird auf Serienyachten viele Dinge bemerken, die auf älteren Booten für das Leben auf See besser ausgeführt waren. Wer auf Benutzbarkeit unterwegs Wert legt, wird schnell zu der Einsicht gelangen, dass Yachten aus dem Niedrigpreissegment knapp kalkulierte Industrieprodukte sind, deren Konstruktion und Bauausführung in vielen Fällen gerade die Mindestanforderungen der CE-Norm erfüllen, die aber nicht darauf ausgelegt sind, die Anforderungen einer speziellen Nutzergruppe umzusetzen. Serienbauten sind Yachten für einen anonymen Markt. Um ökonomisch erfolgreich zu sein, können diese Boote vieles einigermaßen – anscheinend sind viele Segler damit zufrieden.

Die Sportbootrichtlinie als Verbraucherschutzinstrument

Seit 1998 müssen Neubauten zertifiziert sein. Wer mit einer modernen Yacht mit dem CE-Kennzeichen A in den bei Fahrtenseglern beliebtesten Revieren segelt, sei es auf der Ostsee oder in der Adria, ist mit einem Boot unterwegs, das mit den zu erwartenden See-

verhältnissen klarkommen wird. Nach der hierzulande als Sportbootrichtlinie bezeichneten EU-Richtlinie 2013/53/EU müssen Fahrzeuge der Kategorie A für ausgedehnte Fahrten im Hochseebereich, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 Bft. und mit signifikanten Wellenhöhen über 4 Meter auftreten können, standhalten. Von ihnen wird jedoch nicht gefordert, dass sie extreme Wetterverhältnisse wie orkanartige Stürme oder gar Orkane und tropische Wirbelstürme bestehen können.

Natürlich treten Sturm und hohe Wellen nicht nur auf der Hochsee auf. Wellen von 4 Metern Höhe kennen wir auch aus dem Bornholmsgat, der Zentralen Ostsee oder den Mündungstrichtern von Elbe und Weser. In diesen Gebieten sind die Wellen sogar gefährlicher als auf dem Atlantik, weil sie viel kürzer und steiler sind. Die Segelsaison beginnt für viele Fahrtensegler um Ostern und endet für sie kurz nach dem Erntedankfest. In dieser Zeitspanne erlebt kaum einer von ihnen einen ausgewachsenen Sturm, zumal die Nächte meistens im Hafen verbracht werden und man bei massiven Wetterverschlechterungen einfach nicht ausläuft.

Seit der Einführung der ersten Sportbootrichtlinie im Jahr 1998 stehen allen Käufern deutlich mehr Informationen über das Fahrzeug zur Verfügung als zuvor. War es bis dahin ganz der Bauwerft überlassen, welche Eigenschaften ein Boot hat und was dem Kunden mitgeteilt wird, so hat sich das zum

Nutzen des Erwerbers deutlich geändert. Die heute vorgeschriebenen „technischen Unterlagen“ müssen die für die Bewertung ausschlaggebenden Daten enthalten. Dazu gehören:

- Eine allgemeine Beschreibung des Typs.
- Fertigungszeichnungen oder Pläne von Bauteilen, Baugruppen und Schaltkreisen sowie Erläuterungen zum Verständnis der Zeichnungen und der Funktionsweise des Produkts.
- Eine Liste der bei Konstruktion und Bau angewandten Normen und eine Beschreibung der zur Erfüllung der wesentlichen Anforderungen gewählten Lösungen.
- Ergebnisse von Konstruktionsberechnungen (zum Beispiel Festigkeit) und Prüfungen (zum Beispiel Stabilität).
- Ein Prüfbericht über die Abgas- und Geräuschemissionen.

Mit der europäischen Richtlinie gibt es ein Instrument für den Verbraucherschutz, das die grundsätzliche Eignung von Wasserfahrzeugen unter 24 Meter Länge für ihren Zweck sicherstellt.

Man kann aber nicht verhehlen, dass der Schutz unvollständig ist. In den letzten Jahren nahmen Gerichtsverfahren zu, in denen Käufer die ordnungsgemäße Zertifizierung ihrer Boote (oft mit Erfolg) bestritten. Eine nachdrückliche Überwachung der Zertifizierung findet augenscheinlich nicht durchgängig statt.

Ein spektakulärer Fall entstand in dieser Hinsicht aus einem Unfall in der Lübecker Bucht. Vor Pelzerhaken überlief im August 2011 die 22 Meter lange, 47 Tonnen verdrängende „Seewind“ mit gut 36 Knoten Geschwindigkeit einen Surfer, der allerschwerste Verletzungen erlitt.

Die „Seewind“ ist eine mit 3.600 PS motorisierte Yacht vom Typ Sunseeker Predator 74.



Archivbild Predator 74

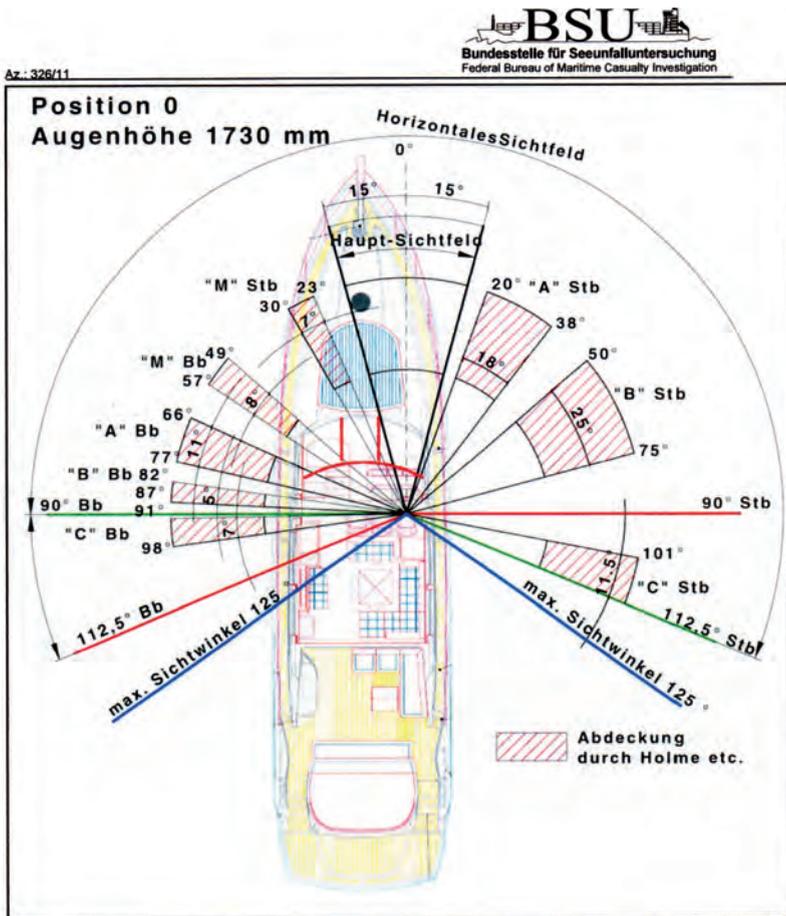
Foto: Sunseeker



Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ließ für ihren Bericht 326/11 ein Gutachten über Sicht auf dem Hauptsteuerstand anfertigen. Die exakte Vermessung des Steuerstands hatte das Ergebnis, dass die von der EN ISO 11591:2001 (Sichtfeld vom Steuerstand) geforderten Werte nicht eingehalten wurden. Nach der Norm ist in

dem horizontalen Sichtfeld von $112,5^\circ$ nach Steuerbord und $112,5^\circ$ nach Backbord voraus eine maximale Abdeckung der Sicht von 30° zulässig.

Auf der Predator 74 wurde jedoch an der unteren Begrenzung des Sichtfelds eine Abdeckung von 52° festgestellt und an der oberen eine von 64° .



Die nicht der Norm entsprechende Beeinträchtigung der freien Sicht durch Holme auf der Sunseeker Predator 74. Quelle: BSU, Untersuchungsbericht 326/11

Obwohl der Typ die Norm nicht einhält, wurde er im Jahr 2009 von der italienischen Klassifikationsgesellschaft RINA zertifiziert.

Nachdem durch den Unfall bekannt geworden war, dass die Predator 74 nicht normgerecht ist, hätte die Marktüberwachung – zuständig ist die Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz – nach der Sportbootrichtlinie tätig werden müssen, fand aber in diesem Fall mit hohem finanziellen Risiko einen Weg, das zu vermeiden.

Auch wenn der Verbraucherschutz Lücken hat, muss man davon ausgehen, dass Interessenten am Fahrtensegeln heute eine Vielzahl ausreichend seetüchtiger Boote angeboten wird, unter denen eine Wahl getroffen werden kann, ohne über weitreichende Kenntnisse verfügen zu müssen. Die von den Herstellern zu liefernden Informationen erleichtern Interessenten an einem eigenen Boot den Einstieg, und die Verwendung der gleichen, oft freilich anders ausgebauten Typen als Charterboote macht es einfach, vor dem Kauf Serenyachten auszuprobieren.

Bezieht man das breite Angebot hochwertiger gebrauchter Yachten mit ein, so kann man feststellen, dass Fahrtensegler Schiffe für die Realisierung der allermeisten Vorstellungen finden können. Wer kein Boot haben will, das vor allem auf den Komfort im Hafen ausgerichtet ist, findet viele Yachten, bei denen die Seeigenschaften im Vordergrund stehen – das besonders, je mehr

Fahrtensegler aus Altersgründen ihre gut erhaltenen Boote zu günstigen Preisen an jüngere Segler abgeben möchten.

Die Garantie, dass ein Schiff die Anforderungen der Kategorie A erfülle, heißt freilich nicht, dass solche Yachten ohne technische Schwächen wären. Solche Schwächen treten selbst in Bereichen auf, die eine hohe Relevanz für die Sicherheit haben, und sie können die Eignung eines grundsätzlich für das Fahrtensegeln geeigneten Fahrzeugs unter bestimmten Bedingungen stark verringern.

Das wichtigste Beispiel hierfür sind die Kielverluste moderner Konstruktionen. Von den 1990er Jahren bis jetzt verloren zwischen 90 und 100 Yachten ihren Kiel. Bei manchen dieser Unfälle kamen Crewmitglieder ums Leben. Jollenähnliche Unterwasserschiffe und extrem kurze Kiele erschweren die Einleitung von Kräften in den Rumpf. Es ist deshalb üblich geworden, in den Rumpf einen belastbaren Rahmen aus Kunststoff oder Stahl einzulaminieren, der oberhalb des Kiels mit einer inneren Platte verbunden ist.

Für diese Lösung ist vertikaler Druck, wie er bei Grundberührungen auftritt, ein Risiko, denn Rumpfschale und Rahmen mit Platte verformen sich unterschiedlich, was zu Delaminierungen führen kann, die einen allmählichen Festigkeitsverlust der Rumpf-Kielverbindung zur Folge haben.

Solche Schäden sind durch eine Sicht-



Am 16. Mai 2014 verlor die britische Yacht „Cheeki Rafiki“, eine Bénéteau First 40.7, auf dem Atlantik circa 1.000 Seemeilen östlich von Cape Cod den Kiel. Die vier Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Die Yacht hatte zuvor mehrere Grundberührungen gehabt. Quelle: MAIB, Report 08/2015

kontrolle nicht feststellbar. Es wird deshalb gesagt, im Rahmen der seemännischen Sorgfaltspflicht sei es geboten, nach einer Grundberührung die Yacht an Land zu nehmen und untersuchen zu lassen.

Läuft eine Yacht hart auf Grund, dann werden Eigner, die von der Schwachstelle wissen, vielleicht so verfahren. Die meisten Grundberührungen beim Fahrtsegeln sind aber ganz anders. Kein Segler wird auf den Gedanken kommen, dass sein Fahrzeug Schaden nehmen könnte, wenn er mit ihm in einem Tiden-

hafen am Kai trockenfällt. Das Trockenfallen ist in vielen Tidengewässern ein alltägliches Manöver – man denke nur an britische Häfen. Ein Fahrzeug, das das auf Dauer nicht aushält, mag für die Ostsee oder das Mittelmeer geeignet sein, ein Fahrtenschiff für die Nordsee ist es nicht. Fahrtensegler brauchen somit auch weiterhin eine Antwort auf die Frage, ob ein bestimmter Typ den Anforderungen des eigenen Fahrtgebiets entspricht. Erfahrene Segler werden sich die Antwort leichter geben können als Einsteiger, für die es herstellernerneutrale Beratungsmöglichkeiten geben sollte.

Erwünschte und unerwünschte Eigenschaften

Bei den erwünschten und unerwünschten Eigenschaften von Fahrtenyachten geht es zum einen um Aspekte der Seetüchtigkeit und zum anderen um solche der Seefreundlichkeit.

Auch wenn man die Seetüchtigkeit von Yachten mit dem CE-Zertifikat der Kategorie A unterstellt, sollte man sich Gedanken darüber machen, ob die heute vorherrschenden Rumpfformen für Yachten vorteilhaft sind und ob bestimmte Gestaltungsmerkmale zum Gebrauch auf See einladen. Dazu nur einige Stichpunkte:

Im Verlauf des letzten Jahrzehnts ist der Stabilitätsumfang neuer Konstruktionen immer kleiner geworden. Als Reaktion auf die Verluste beim Fastnet Race 1979, bei dem Boote an den Start gingen, deren Endstabilität bei nur 120° lag, wurden in den Folgejahren Boote mit einem größeren Stabilitätsumfang entworfen.

Inzwischen hat sich der Trend wieder umgekehrt. Der Bereich der negativen Stabilität ist bei vielen aktuellen Konstruktionen so groß, dass ein gekentertes Boot von einer großen Welle getroffen werden muss, um sich aus der umgekehrten Schwimmlage wieder aufzurichten. Das war schon immer ein Problem von primär formstabilen Konstruktionen. Auffällig ist aber, dass aktuelle Typen zum Teil so geringe Ballastanteile haben, dass sie noch vor 15 bis 20 Jahren als unseriös gegolten hätten.

Viele heute gebaute Yachten haben einen Tiefgang um 2 Meter oder mehr. Mit

ihnen ist es nicht möglich, einen beachtlichen Teil der beliebtesten Reviere zu bereisen. Das beginnt in der dänischen und endet in der pazifischen Südsee. Da sich die Meeresverhältnisse nicht mit den Moden des Yachtbaus ändern, gewähren Tiefgänge unter 1,8 Meter noch immer die größte Auswahl erreichbarer Ziele. Fahrtensegeln lebt auch davon, dass nicht nur wenige immergleiche Marinas und Häfen angelaufen werden können, sondern dass selbst nach Jahren in einem Seegebiet noch Neues entdeckt werden kann.

Um den Preis eines hohen Freibords und großer Breite bieten aktuell angebotene Boote ein großes Volumen, das bei Yachten um 40 Fuß für mehrere Kajüten und eine offene Gestaltung des Salons genutzt werden kann.



Ein hohes Freibord bringt in Verbindung mit dem kleinen Lateralplan jollenähnlicher Rümpfe jedoch viel Windanfälligkeit und große Abdrift mit sich. Dem wird durch effiziente Kielprofile entgegengewirkt. Macht die Yacht Fahrt durchs Wasser, sind in schneller Folge Kurskorrekturen nötig, da die Yacht auf wechselnde Anströmungen sofort reagiert.



Positiv formuliert, handelt es sich um ein „lebendiges“ Boot, bei dem Frau oder Mann am Ruder das Können zeigen kann. Skeptischer gesehen, handelt es sich um ein Fahrzeug, das keiner steilen Bahn folgt und dem Steuermann dauernd Arbeit bereitet. Das Verhalten moderner Yachten kann bei Wochenendtouren Spaß machen, bei längeren Seetörns zehrt es an den Kräften der Crew.

Der Innenausbau von Serienyachten ist leider bei vielen Booten dazu geeignet, Seglern bei rauherem Wetter das Leben an Bord zu verleiden. Man schaue sich auf Bootsmessen die ausgestellten Schiffe einmal daraufhin an, wie viele Griffrelings und Haltestangen in den offenen Salons zu finden sind und wo sie angebracht wurden.



Salon der Solaris 50

Foto: Solaris Yachts srl

Oder man überlege sich, was man an einem Salontisch ohne Schlingerleisten bei Seegang mit Tassen, Tellern und Bestecken anfängt; ebenso kann man den Smut um Auskunft bitten, wie er in der

Pantry (ebenfalls ohne Schlingerleisten) die Zutaten fürs Essen bündigt.

Das flache Unterwasserschiff moderner Yachten bewirkt, dass das Vorschiff nicht wie bei älteren Konstruktionen weich in die See einsetzt, sondern ungedämpft auf die Welle aufschlägt. Im Vorschiff selbst großer Yachten wären dort untergebrachte Crewmitglieder schon bei mäßig rauher See deshalb so großen Beschleunigungen mit abrupten Wechseln der Bewegungsrichtung ausgesetzt, dass dort keine Seekojen möglich sind. Da auch viele Salons ohne zum Schlafen geeignete Plätze gebaut werden, gibt es inzwischen 40 Fuß Yachten, deren einzige Seekojen in der Achterkajüte zu finden sind.

Bewertet man diese, durchaus verlängerbare Liste, so liegt die Vermutung nahe, dass Einsteiger in das Fahrtensegeln mit älteren Konstruktionen besser auf See herausfinden können, was ihnen Spaß macht, aber den im Vergleich kleineren Abstand der Crewmitglieder in Kauf zu nehmen haben. Komfort im Hafen oder ein auf See freundliches Schiff – was entspannender ist, muss jeder für sich entscheiden. Notwendig ist aber, dass Interessenten sich darüber kundig machen können, welche Eigenarten, Einschränkungen und Möglichkeiten unterschiedliche Yachten mitbringen. Hier ist Bedarf für Beratungsangebote, die Revieranforderungen und Yachteignung verbinden. Das ist eine Kenntnis, die früher quasi von selbst entstand, als der seglerische Nachwuchs im Verein heranwuchs, die aber heute nicht mehr angenommen werden kann.



Die Zukunft des Fahrtensegelns Letzter Teil

Im Club-Magazin 2/2019 stellten wir im ersten Teil unserer Serie über die Zukunft des Fahrtensegelns dar, wie sich der demographische Wandel der deutschen Bevölkerung zahlenmäßig auf den Sport und besonders den Segelsport auswirkt. Wie wir zeigen konnten, nimmt nicht nur die Anzahl der Fahrtenwassersportler aus Altersgründen ab, sondern damit geht Hand in Hand eine Zunahme ihres durchschnittlichen Alters einher. Diese Aussage trifft auch zu, wenn wir die Altersstaffelung unserer eigenen Mitglieder betrachten, und sie wird uns aus anderen Vereinen bestätigt.

Vor diesem Hintergrund haben wir uns gefragt, ob sich mit dem zunehmenden Alter die Reiseziele geändert haben

und vielleicht auch die Durchführung der Törns. Für die Beantwortung dieser Frage können wir keine statistisch erhärtbaren Daten heranziehen. Wir hatten aber die Möglichkeit, im letzten Jahr in mehreren Ostseehäfen zwischen Flensburg und Warnemünde 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. Das Bild konnten wir zudem mit der Auswertung der während eines Jahrzehnts von einem Kieler Verein veranstalteten Fahrtenwettbewerbe abrunden und schließlich auch mit dem, was uns einige wenige Mitglieder als Reaktion auf die Artikel in den letzten beiden Ausgaben des Club-Magazins mitteilten.



Foto: Per Pixel Petersen/magpanik.sveiden.se

Gehört zu den beliebtesten Zielen: Göteborg

Viele Segler gaben an, früher die folgenden Reviere und Ziele besucht zu haben:

- Die schwedische Ostküste bis Mem und den Göta-Kanal, anschließend von Göteborg zurück.
- Die schwedische Ostküste bis zum Nordausgang des Kalmar Sunds und dann Gotland.
- Danzig via Bornholm. Weniger oft wurde Danzig auf Kursen entlang der polnischen Küste erreicht.
- 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, in manchen Fällen auch mit 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. Einige Segler gaben jedoch an, in der Vergangenheit auch mit dem DHH gereist zu sein.

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



Foto: Tina Staffen/fragebank.sveden.se

Ebenfalls ein beliebtes Ziel: Die Kloster-Inseln

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 unserer Beobachtung deutlicher als unorganisierte.

Generell ergibt sich aus unseren 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.



Foto: Nancy Bunde/Visitnorway.com

Wenn Norwegen das Reiseziel ist, dann Oslo: Rathaus mit Hafen

Damit sind vor allem die Ausstattung und das Ambiente des Hafens angesprochen, aber auch dessen Umfeld. Neben den jeweiligen landschaftlichen Vorlieben wurden als Kriterien zum Beispiel genannt:

- Stege, die bei Nässe rutschfest sind.
- Helle, aber an Bord nicht störende, Beleuchtung auf Stegen und im Hafenvorfeld.
- Die Möglichkeit, zum Be- und Entladen längsseits an einen Liegeplatz zu gehen.
- Kurze Wege zu den landseitigen Einrichtungen.
- Prägnante Hinweisschilder.
- Während des Tages ansprechbares Personal, Hafenmeister statt Zahlautomaten.
- Warme (beheizte) Sanitärbereiche mit deutlichem „Diskretionsabstand“.
- Gestaltete Aufenthaltsbereiche wie Grillplätze oder vor Wettereinflüssen geschützt stehende Bänke und Tische mit Ausblick auf Hafen und Wasser.
- Gastronomische Angebote oberhalb des Imbissniveaus.
- Zu Fuß erreichbare Versorgungsmöglichkeiten.
- Informationen zu kulturellen und touristischen Angeboten (ein Wunsch war die Möglichkeit, diese vor Ort gegebenenfalls buchen zu können).
- Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.

Anzunehmen ist, dass dies zugleich Kriterien sind, die bei der Auswahl und Bewertung des eigenen Dauerliegeplatzes eine Rolle spielen.

Eine ganze Reihe unserer Gesprächspartner berichteten außerdem, 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 keine Versandungen, sondern eine möglichst gleichmäßige Wassertiefe bis an die Beckenränder. Anders gesagt, es wird mit zunehmendem Alter augenscheinlich mehr versucht, die situativen Anforderungen möglichst klein und überschaubar zu halten.

In diesem Zusammenhang wird auch bedauert, dass in den meisten Marinas Havarieschlingel oder Dalben fehlen, an denen bei Schwierigkeiten in Ruhe vorübergehend festgemacht werden kann. – Die hier genannten Anforderungen sind zweifelsfrei solche, deren Erfüllung die hohe Qualität eines Hafens für jeden Segler, unabhängig von dessen Alter, ausmachen.

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

Unzufriedenheit mit den vorhandenen Yachten wird auch aus anderen Gründen geäußert. Viele Fahrtensegler finden mit zunehmendem Alter keine Mitsegler mehr. Manch Crewmitglied vergangener Tage fällt aus gesundheitlichen Gründen aus, andere mögen 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. Vergleicht man die Auslegung der von Blauwasserseglern auf Langfahrt benutzten Typen, so sind diese auch in Hinblick auf die Gestaltung des Innenraums deutlich anders. Selbstverständlich gibt es auch andere Typen, deren Eigner uns ihre große Zufriedenheit mit ihrem Boot mitteilten.

Zu diesen Booten zählen zum Beispiel noch immer die Hanseat 70, Scalar-Yachten, viele Hallberg-Rassi's und Najad's sowie ältere Dehler-Typen oder die Fishers mit ihren geschützten Steuerhäusern.



Foto: Najad



Najad 440 AC
aus dem Jahr 2006

Immer noch geliebte, gern auch etwas ältere Fahrtenyachten

Foto: Hallberg-Rassy, Peter Szamer



Hallberg-Rassy 310
aktuelles Model

Zu der subjektiven Empfindung mangelnder Behaglichkeit kommt sehr oft hinzu, dass ältere Fahrtensegler feststellen, ihr Fahrzeug mit ihren kleiner gewordenen Kräften nicht mehr unter allen Umständen sicher führen zu können. Das gilt vor allem, wenn eine Verkleinerung der Segelfläche erforderlich wird. Dabei kommen besonders in Gewässern mit wenig Manövrierraum zwei Dinge zum Tragen. Zum einen eine

im Club-Magazin 3/2019 beschriebenen Eigenschaften moderner Konstruktionen, die große Abdrift. Da diese Boote auch begedreht schnell driften, ist es in flachen Gewässern vielerorts nicht möglich beizuliegen, um eine unklare Situation zu beheben. Stattdessen muss das Boot fortwährend aktiv gesegelt werden, um im ausreichend tiefen Wasser zu bleiben, was eines der beiden Crewmitglieder am Ruder bindet. Zum anderen ist ein einzelnes Crewmitglied

bei einer Yacht der genannten Länge um 40 Fuß mit der Handhabung des Großsegels schnell überfordert. Das Rigg moderner Konstruktionen zeichnet sich dadurch aus, dass ein kleines, oft als Selbstwendefock ausgeführtes Vorsegel mit einem sehr großen, hoch geschnittenen Großsegel kombiniert wird. Der Druck in einem solchen Segel kann für das sichere Reffen durch eine Person zu groß sein, auch andere Manöver, etwa Halsen, werden möglichst unterlassen, um das mit ihnen einhergehende Risiko zu vermeiden. Die Bedienung der Segel gilt besonders dann als zunehmend schwierig, wenn die Yacht nur mit Standardwünschen ausgerüstet ist.

Nicht umsonst empfehlen die Verkäufer der großen Werften Kaufinteressenten von vornherein den Austausch gegen Elektrowünschen oder den Kauf einer Furlinganlage für das Groß.

Und nicht umsonst empfehlen Ausrüster oder Mastenbauer deren Nachrüstung auf nur wenige Jahre alten Yachten.

Es mag sein, dass einige Seglerinnen und Segler dank technischer Aufrüstung einige Jahre länger auf dem Wasser bleiben. Aber es ist zu bedenken, dass das Rigg durch solche Technik nur umso komplexer wird und dass man sich mit ihr nicht nur Hilfsmittel, sondern auch neue Fehlermöglichkeiten an Bord holt. Nimmt man als Beispiel den Großsegelfurler: Es muss beim Reffen strikt darauf geachtet werden, dass zwischen Baum und Mast der korrekte

Anstellwinkel eingehalten wird. Nicht genug damit, ist es erforderlich, den Kicker ein wenig anzuheben und wünschenswert das Achterstag zu entlasten. Das richtige Maß ist gegeben, wenn die Lieken des Segels bei konstantem Zug gleichmäßig in den Mast rollen. Bei falschem Anstellwinkel des Baums oder plötzlichen Änderungen des Winddrucks vertwistet das Segel und kann bei mangelnder Aufmerksamkeit innerhalb eines Augenblicks den Rollmechanismus hoffnungslos blockieren.

Es sind jedoch nicht primär solche Risiken, die viele ältere Segler von der technischen Aufrüstung abhalten. In erster Linie sind es vielmehr die dabei entstehenden Kosten. 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.

Will man aus dem, was wir in Erfahrung bringen konnten einige Schlüsse ziehen, dann vielleicht diese:

– Hafengebühren können ältere Segler bei ihrem Sport unterstützen, indem sie einige einfach zu realisierende Erleichterungen einführen (Hinweise siehe oben). Es bedarf keiner (das war vor wenigen Jahren eine ernsthafte Anregung) Rollstuhllifte am Steg, sondern Maßnahmen, die berücksichtigen, dass ältere Menschen kleinere Kräfte und oft auch ein geringeres Koordinationsvermögen haben.



– Fahrtensegler können vorausblickend viel dazu beitragen, sich bis ins höhere Alter die Freude an ihrem Sport zu erhalten, indem sie sich für eine Yacht entscheiden, die seetüchtig und seefreundlich ist, die von einer schwachen Crew einfach und sicher gehandhabt werden kann und die schließlich besonders für das jeweilige Hausrevier geeignet ist. Eine solche Yacht wird für die Reviere der Ostsee vermutlich kein Entwurf eines „Yacht-Designers“ aus dem Niedrigpreissegment der Großserienhersteller sein, sondern eine Yacht, die aktuelle Bootsbautechnik mit Erfahrungen und Konstruktionsprinzipien verbindet, die sich über Jahrzehnte bei Fahrtenyachten auf See bewährt haben. Berücksichtigt man die natürlichen Gegebenheiten dieser Reviere und das Liegeplatzangebot, so werden eine Länge zwischen 33 und 38 Fuß sowie ein Tiefgang von nicht mehr als 1,7 Meter „vernünftig“ sein.

Die Segler, bei denen wir Informationen sammelten, sind durch die Bank Yachteigner, die seit vielen Jahren, wenn nicht seit Jahrzehnten segeln. Sie sprechen für ein bestimmtes Segment des Fahrtensegelsports, aber es gibt andere Gruppen, für die das Ausgeführte nicht 1:1 übernommen werden kann.

Am klarsten zeigt sich das bei den Charterern. Diese segeln mit dem Bootsmaterial, das ihnen der Chartermarkt gerade bietet. In der Regel sind das nur wenige Jahre alte Schiffe, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie in Ordnung sind und dass eine mehrköpfige Crew mit ihnen in einer

Zeitspanne von oft nur 14 Tagen die beabsichtigte Reise durchführen kann. Die dabei zurückgelegten Strecken sind oftmals eher klein, denn etliche Charterer segeln nur bei Tag in Gebieten, in denen landseitige Angebote einen sehr hohen Stellenwert haben. Rückgabetermin und Rückgabeort sind außerdem Fixpunkte einer jeden Planung. Anders als ein Eigner kann der Charterer das Schiff bei knapp werdender Zeit nicht einfach in einem Hafen liegenlassen, um es später zurückzusegeln.

Fahrzeuge, die aus dem Rahmen fallen, gibt es, aber wer mit ihnen segeln will, muss eventuell nach ihnen suchen. Wer daran Spaß hat, kann in der Ostsee auch ein Nordisches Folkeboot oder eine gut erhaltene Willing 31 bekommen. Wer Pech hat, kann sich allerdings auch auf einer abgeseelten Regattayacht wiederfinden, wie die drei Briten, die als zahlende Gäste zusammen mit ihrem 22jährigen Skipper im Atlantik ertranken, als die *Bénéteau First 40.7 „Cheeki Rafiki“* des windigen Charterunternehmers Douglas Innes den Kiel verlor.

Das Segment der Charterer wird vermutlich weiter wachsen. Einerseits ist das Chartern zwar kein billiges Vergnügen, aber es ist allemal preiswerter als der Erwerb und die Unterhaltung einer dann nur wenig genutzten Yacht. Chartern hat außerdem den wesentlichen Vorteil, weltweit in den unterschiedlichsten Revieren unterwegs sein zu können. Andererseits erwerben viele Charterer nur eine geringe Revierkenntnis und manche müssen sich nautische Fragestellungen und seemännische Verhaltensweisen,



Foto: Koutikov/Wikimedia

Schwieriger „Kurs“: Von der Opti-Gruppe auf ein Fahrtenschiff

mit denen Eigner im Lauf der Zeit mit Selbstverständlichkeit umgehen, immer wieder neu aneignen.

Um Charterern Sicherheit zu geben, sind deshalb Beratungsangebote sinnvoll, die Einsteigern vermitteln, wie das Chartern überhaupt funktioniert, auf welche Regelungen bei Vertragsabschlüssen geachtet werden sollte und worauf es bei Übernahme und Rückgabe der Yacht ankommt. Zu einem guten Beratungsangebot für Charterer gehört ebenfalls die Vermittlung von Kriterien für die Auswahl eines Bootes und eines Reviers, das den Wünschen und dem Können der Beteiligten entspricht.

Zwei weitere Gruppen sollen hier noch kurz erwähnt werden. Zum einen Interessenten im Alter von 15 bis 25 Jahren

und zum anderen Menschen, die Freizeit und Ferien am Wasser verbringen und die neugierig sind, wie es sich anfühlt, einmal mit einer der Yachten unterwegs zu sein, die sonst nur als Bestandteil einer maritimen Kulisse am Horizont erscheinen.

Für junge Menschen ist es zum Teil schwierig, Zugang zum Fahrtensegeln zu bekommen. In der Vergangenheit waren Angebote für Jugendliche und für junge Erwachsene mehrheitlich in den Vereinen angesiedelt. Für die Kinder der Opti-Gruppe, für die Jugendlichen der Kutter und dann die vereinseigene Ausbildungsjacht. Die Teilnehmer waren in erster Linie Kinder der schon vorhandenen Vereinsmitglieder. Die Erneuerung der Mitgliedschaft war ein interner Vorgang, durch den auch sichergestellt



Foto: DZfC

Nur wenige Vereine können ihrem Nachwuchs eine hochseetaugliche Ausbildungsyacht bieten.
Hier die „Sigrun IV“ vom Yacht-Club Gode Wind, Kiel.

wurde, dass der Nachwuchs sich an den Stil des Vereins hielt, dass er – das ländliche Bild sei gestattet – den „richtigen Stallgeruch“ hatte. Das Verfahren funktioniert in manchen Vereinen noch heute, und es ist gar nicht selten, dass Familien einem Verein inzwischen in dritter Generation angehören. Das Verfahren funktioniert jedoch in vielen anderen Fällen nicht mehr. Es sind nicht nur die Anforderungen von Ausbildung, Beruf und Partnerschaften, die dazu führen, dass mit dem Wassersport aufgehört wird, sondern viele junge Menschen fühlen sich von der starken Binnenorientierung der Vereinswelt nicht mehr angesprochen. Das ist nicht neu,

wurde aber lange ignoriert. Das besonders hohe Durchschnittsalter der organisierten Wassersportler, auf das wir im Club-Magazin 2/2019 eingingen, ist nicht nur dadurch bedingt, dass die Anschaffung einer Yacht Finanzmittel voraussetzt, die viele erst im mittleren Alter haben, sondern es ist auch dadurch bedingt, dass von ihrer Grundeinstellung her konservative Vereine den Wandel des gesellschaftlichen Klimas von sich fernhalten wollten. In der Folge gibt es mittlerweile Segelvereine, denen nicht nur die Heranwachsenden fehlen, sondern in denen auch deren Elterngeneration spärlich vertreten ist.

Für die Förderung des Nachwuchses kann der organisierte Wassersport deshalb vor allem dann einen Beitrag leisten, wenn er offene Angebote gestaltet, die nicht primär den Beitritt zum eigenen Verein als Ziel haben, sondern die vor allem die Begeisterung für ein faszinierendes Hobby wecken. Entwicklung und Durchführung solcher offenen Angebote sind auch nicht an die Trägerschaft eines einzelnen Vereins gebunden. Sie bieten vielmehr Kooperationsmöglichkeiten von Vereinen untereinander sowie von Vereinen, Hafenbetreibern, Tourismusorganisationen und Unternehmen der Wassersportbranche.

Denn das gemeinsame Interesse aller dieser Akteure müsste darin bestehen, die in Jahrzehnten gewachsene maritime Infrastruktur zu erhalten und weiter mit Leben zu füllen. Auch wenn es bei ihm nicht in erster Linie um das Fahrtensegeln geht, so ist das in Kiel jede Saison wieder stattfindende Camp 24/7 in dieser Hinsicht ein herausragendes Beispiel. Die von Mai bis September unter dem Motto „Segeln für jedermann!“ durchgeführten Veranstaltungen für einzelne, für Gruppen und Schulklassen sind von einem ursprünglich nur für einen Sommer geplanten Vorhaben zu einem festen Gemeinschaftsprojekt der Landeshauptstadt Kiel geworden, bei dem die Stadtwerke Kiel AG und die Kiel-Marketing GmbH mit inzwischen rund 90 Partnern zusammenarbeiten.

Was eben über offene Angebote für junge Menschen gesagt wurde, gilt ganz ähnlich für Menschen, die als Touristen Freizeit und Ferien am Wasser verbringen.

Marktanalysen der Tourismusorganisationen belegen, dass Regionen an Gewässern aller Art als Reiseziele so beliebt sind wie nie zuvor. Und es ist ebenfalls bekannt, dass Möglichkeiten, sich auf dem Wasser aktiv zu betätigen, von vielen Touristen gerne genutzt werden. Gerade an den Küsten fehlen solche Möglichkeiten aber weitgehend. Anstatt Berührungspunkte zu schaffen und das Interesse an unserem Sport praktisch zu wecken, indem zum Beispiel „Schnuppernachmittage“ an Bord angeboten werden, bleiben Yachten Schauobjekte einer maritimen Kulisse. Wenn Menschen für unseren Sport gewonnen werden sollen, dann müssen sie die Chance haben ihn kennenzulernen, ohne erst Voraussetzungen erfüllen zu müssen und ohne gleich Verpflichtungen einzugehen.

Über den Tellerrand der Wassersportszene zu blicken und zum Kennenlernen einzuladen, sollte auch zu den Vorhaben des KYCD zählen, damit der Fahrtenwassersport einen neuen Aufschwung erlebt. Auch unser Club braucht eine stärkere Außenorientierung als bisher.