

## Das „neue“ Prüfungswesen - ein Absturz

Einige Gedanken zum „neuen“ Prüfungswesens auf Basis der Seeschiffahrtsnovelle 2012 - nach ein paar Monaten Erfahrung; Überlegungen zur Prüfung von Seglern und von Jachttouristen  
September 2012, B. Kotnig, Graz

2012 hat zwei wesentliche Änderungen gebracht - erstens kann jede Personengruppe Prüfungsorganisation werden und nach Gutdünken „Prüfer“ bestellen und Lernziele nach eigenem Ermessen definieren, und zweitens, die praktische Prüfung für FB3 ist gestrichen, FB2 ist FB3. Dieser Zustand ist objektiv untragbar und für mich unakzeptabel - und alle Scheine sind entwertet.

Das „neue Prüfungswesen“ hat leider die von mir gewünschten und erwarteten Veränderungen und Verbesserungen nicht gebracht. Im Gegenteil, es wurden mE einige Probleme eingebaut, die die Position aller Betroffenen - Kandidat, Prüfer, Prüfungsorganisation - verschlechtern.

Zentrales Problem aus der Sicht des Prüfers ist die „Verordnung“, eigentlich ein Dogma, dass die praktische Prüfung in den Fahrtbereichen 2 und 3 die „gleiche“ sein soll.

Was heißt das nun: „gleich sein“?

Die Schwierigkeit beginnt hier schon bei der Bewertung der „Fahrtbereiche“. Historisch gesehen war in Österreich der Fahrtbereich 2 die ehemalige „heimische“ Küste, etwa von Grado bis Dubrovnik (Ragusa), vielleicht noch bis Albanien. Der Fahrtbereich 3 erlaubte dann das Verlassen der heimischen Gewässer, die Überquerung der Adria, den Besuch von Italienischen und Ionischen Häfen.

- Schon hier wird der Unterschied - für Fachleute - klar:
- Entfernung von der Küste nicht 10, 20 Meilen, sondern 50 oder mehr;
- Konfrontation mit anderen, unvertrauten Wind-, Wetter- und Seeverhältnissen;
- Entfernung von nächster Hilfe nicht 3, 4 Stunden, sondern ein Tag oder mehr;
- Navigation in der Nacht;
- Verwendung von fremdländischen Unterlagen, ev. in fremden Sprachen.

Der damals relevante Unterschied, nämlich das Erreichen fremder Küsten nach einer „längeren“ Überfahrt ist in diesem Sinn heute nicht mehr gegeben. Heute ist es normal, dass der Jachttourist per Land- oder Luftverkehrsmittel die fremde Küste erreicht und dann dort im Küstenbereich navigiert. Er erreicht die fremdländische Küste ohne die „Anforderung“, die „Prüfung“ der Überfahrt, der Entfernung vom Land, ohne den Bereich direkter und unmittelbarer Hilfsmöglichkeit zu verlassen, ohne den „Fahrtbereich 3“.

Damit wird die alte Definition, die Bedeutung der Fahrtbereiche wesentlich verändert: Auch heute ist der FB2 dadurch gekennzeichnet, dass technisch und navigatorisch nur geringste Anforderungen gestellt werden, dass nur elementarste Kenntnisse und wenig Praxis notwendig sind, um den Anforderungen an „Jachttouristen“, an „Wassercamper“ zu genügen. Aber diese minderen Voraussetzungen waren ja ursprünglich auch daran gebunden, dass man damit nur „vertraute“ Gewässer befährt.

Daraus ergibt sich auch - was die Praxis ja seit Jahren zeigt - dass hier mit ganz geringer praktischer Erfahrung, mit ganz geringem theoretischen Wissen, ja eigentlich ohne Seemannschaft das Auslangen gefunden wird. Aber - Gezeitengebiete und stürmische Küsten werden heute eben auch ohne „FB3“ erreicht und befahren.

Aber die Anforderung an "Segler" ist nur scheinbar geringer geworden. Weitere Entfernung von der Küste, längeres „auf sich allein gestellt Sein“ bedarf nach wie vor tieferen Wissens, längerer Praxis, umfangreicherer Erfahrung. Die Beschäftigung mit dem Segeln muss viel intensiver sein; dieses Segeln ist eben nicht eine weitere Freizeitbeschäftigung neben Tennis, Golf, Schifahren. Es ist eine Lebenseinstellung, eine Verbundenheit mit Boot, Meer und Wind, es ist „Seemannschaft im Blut“.

Im Zuge einer praktischen Prüfung soll der Prüfer nun beurteilen, ob ein Kandidat die Fähigkeit hat, ein Boot sicher zu führen, ob er die Übersicht über die möglicherweise entstehenden Probleme hat, ob er in kritischen Momenten richtig entscheiden kann.

Was ist nun die Basis dieses Beurteilungsverfahrens?

Die Vorgabe von vorzuführen Manövern - wie sie von all den Checklisten nahegelegt wird - die Kontrolle der "Dressur der Kandidaten", hat mehrere Defizite:

- Die Auswahl der Manöver ist willkürlich;
- die Beurteilung des Ergebnisses ist subjektiv;
- die Überprüfung betrifft einen Spezialfall, der keineswegs repräsentativ sein muss;
- die Überprüfung findet unter Umgebungsbedingungen statt, die von Kandidat zu Kandidat völlig unterschiedlich sein können.
- Und: Eine unmittelbare Überprüfung der im Fahrtbereich 3 geforderten Fähigkeiten ist gar nicht möglich.

Die normale - und zum Teil früher auch angewandte - Praxis ist die - selbstverständlich auch subjektive - Beurteilung der Erfahrung des Kandidaten und seines "Seemännischen Potentials" im Verlauf der Prüfung aufgrund seines Verhaltens und seiner Entscheidungen an Bord.

Die jetzigen Vorgaben zielen darauf, dass vom Kandidaten einige Manöver, speziell im Hafen, vorgeführt werden sollen, in der Regel sogar noch genau adressierte Manöver. Gerade hier geht es seemännisch eigentlich um sehr wenig. Ob dieses An- oder Ablegemanöver etwas besser oder schlechter abläuft, hat weder sicherheitstechnisch noch didaktisch noch seemännisch Bedeutung.

Sehr wohl lassen sich aber von einem ERFAHRENEN Prüfer im Ablauf der Manöver Routine des Kandidaten und „Seemännisches Potential“ beurteilen. Es wird einfach offensichtlich, ob ein Kandidat das Boot „mit Ach und Krach“ anlegt, von jeder Bootsbewegung überrascht wird, auf potentielle Gefahren nur „reagiert“ (und oft nicht einmal das), oder ob er souverän Entscheidungen trifft, Bewegungen antizipiert, Risiken absieht, Ruder legt, bevor sich das Boot bewegt.

Das Dogma der „gleichen Prüfung“ soll jetzt wohl bedingen, dass Prüfungen gleich abzuhalten sind, dass Kandidaten in den Fahrtbereichen 2 und 3 gleich zu bewerten sind.

Wie, was soll jetzt aber bewertet werden?

Da jetzt ein „Upgrade“ von FB2 auf FB3 ohne weitere praktische Beurteilung möglich sein soll, ist wohl die rechtlich eindeutige Forderung, den Kandidaten auf einen notwendigen Mindeststandard FB3 zu prüfen. Das wird für einen Großteil der FB2-Kandidaten nicht möglich sein. Die jahrelange Praxis hat ganz eindeutig gezeigt, dass die Routine, die Seemannschaft nach 500 oder 1.000 Meilen in fast allen Fällen bei weitem nicht für eine Qualifikation im FB3 ausreicht. Dies wird sich nicht ändern, weshalb hier nur eine Konsequenz möglich ist: Der Großteil der Kandidaten MUSS negativ beurteilt werden, MUSS an der Prüfung FB3 scheitern.

Moralisch gesehen ist es ein Betrug am Kandidaten, am unroutinierten Einsteiger. Der Prüfer spürt dies, reagiert - moralisch vollkommen richtig - mit einer rechtlich nicht gedeckten Nachsicht, lässt Kandidaten bestehen, die bei einigermaßen vernünftiger Beurteilung vom FB3-Standard weit entfernt sind.

Jedenfalls ist - so oder so - der Kandidat betrogen: sei es, dass er als reiner Jachttourist übertrieben auf FB3 geprüft wird und durchfällt, sei es, dass er als FB2-Kandidat ohne wirkliche Erfahrung, ohne Können, ohne Routine, ohne „potentielle Seemannschaft“ und möglicherweise auch völlig ohne das

Interesse, sich weiter mit der Materie zu befassen, eine Befähigung bezeugt bekommt, die er einfach nicht hat und auch nie haben wird.

Weiter verschärft wird diese absurde Situation durch den Zwang der „Skippermeilen“. Völlig außer Zweifel steht, dass die Übernahme „persönlicher Verantwortung“ den jungen Skipper „wachsen“ lässt. Allerdings ist diese Verantwortung, dieses Wachstum, auch für FB2-Skipper wünschenswert.

Wie soll er dazu kommen?

Ist es nicht gerade der essentielle Bestandteil einer praktischen Prüfung zu beurteilen, ob der Kandidat als Bootsführer geeignet ist? Zweifellos erhöhen 250 Adria-Küstenmeilen die Routine, aber ob damit Entscheidungsfähigkeit für typische Probleme im FB3 bewiesen sind bleibt zumindest fragwürdig.

Jedenfalls wird hier implizit der Weg zum FB3 über den FB2 erzwungen, ohne dass dies ehrlich gesagt wird. Und hier legt die Prüfungsvorschrift nahe, dass mit der „Adria-Jachttouristen-Ausbildung“ die Erfahrung gesammelt werden soll und kann, die den jungen Skipper zu größeren Fahrten befähigt.

Die Ausbildung auf den FB2-Mindeststandard reicht für richtiges Segeln nicht aus; sie genügt allenfalls dem Jachttourismus in der Adria. Natürlich steht es dem Schulbetrieb frei, über diesen Standard hinaus zu lehren, aber methodisch gesehen ist diese Situation sehr unerquicklich:

Der Kandidat wird vorbereitet auf einen Standard FB3, darf dann aber diese Prüfung eigentlich nicht machen. Macht er sie doch, wird er damit bestraft, dass er das Modul FB3 ein weiteres Mal überprüfen lassen muss, weitere Zeit, weitere Kosten, aber OHNE segeln.

Der richtige, vernünftige Weg einer gemeinsamen soliden und umfangreichen theoretischen Ausbildung und die Trennung der Fahrtbereiche abhängig von praktischen Fähigkeiten ist ins Gegenteil verändert, ja geradezu pervertiert.

Nicht besser als früher, aber einfacher, naheliegender, ökonomischer, aber vor allem ehrlicher und fairer wäre eine Praxisprüfung FB2, die dann - im Falle einer positiven FB3-Theorie - nach dem Nachweis der weiteren praktischen Erfahrung auf FB3 aufgestockt wird. Dieses vor Jahren schon angewandte System hat zwar wie damals Nachteile, ist aber allemal besser als die jetzige Situation.

Die Frage an die Väter des Dogmas „Prüfung FB2 = FB3“ lautet jetzt:

Wie soll der - erfahrene - Prüfer den Kandidaten beurteilen?