

Dipl.-Ing. Bernhard Kotnig

allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für
Bootsport, Küsten- und Seeschifffahrt
St. Peter Hauptstraße 131
A-8042 Graz
Tel. +43 (0)676 790 20 75 - Fax +43 (0)316 46 17 38 12
kotnig@faro.at

Absender: B. Kotnig, St. Peter Hauptstr. 131, 8042 Graz

**An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
zu Händen Herrn Bundesminister Alois Stöger
Radetzkystraße 2
Postfach 201
1000 Wien
per eMail: w1@bmvit.gv.at**

Graz, 24.1.2015

Begutachtungsverfahren;
Seeschifffahrts-Verordnung (SeeSchFVO)
Prüfungsordnung Jachtführung (PrOJacht)

**Sehr geehrter Herr Bundesminister,
sehr geehrte Damen und Herren,**

in der Anlage erlaube ich mir, meine Stellungnahme zu den im Internet veröffentlichten Vorschlägen zur Änderung der Seeschifffahrts-Verordnung und zur neuen Prüfungsverordnung-Jachtführung zu übermitteln, zur der ich mich aufgrund der Einladung im Internet veranlasst und auch verpflichtet fühle.

Der Versuch einer Regulierung dieses Bereichs ist sehr zu begrüßen und ich freue mich, dass hier namhafte Anstrengung unternommen wurde, dieses „Randgebiet“ auf eine gesunde und vernünftige Basis zu stellen.

Eine wesentliche Problematik im österreichischen Ausbildungs- und Prüfungswesen im Bereich Jachtsport besteht in der Tatsache, dass es in Österreich keine anerkannte Autorität im Bereich Küsten- und Seeschifffahrt gibt, die letztgültig Entscheidungen zu diskutierten Themen trifft. Dies führt dazu, dass jedermann, der sich dazu berufen fühlt, zu derartigen Fachfragen Stellung nimmt. Diese Stellungnahmen werden dann ohne Ansehen der Person, ohne Bewertung einer Kompetenz zur Kenntnis genommen. Dies führt naturgemäß zu einem überaus großen Spektrum der Meinungsvielfalt, wobei aus technischer Sicht betrachtet viele dieser Äußerungen entbehrlich wären. Unter dieser Problematik leidet auch der vorliegende Vorschlag, insbesondere die Anlage 3

„LERNZIELKATALOG“.

Ein wesentlicher Mangel des Systems liegt meines Erachtens in der Tatsache, dass eine Berufung zum Prüfer ohne jegliche Kontrolle technischer Fähigkeiten erfolgt. Dies mag im allgemeinen in Ordnung sein, kann aber auch dazu führen, dass unter Umständen unterqualifizierte Personen zur Beurteilung von Fähigkeiten der Bewerberinnen und Bewerber herangezogen werden. Dass dieser Mangel erkannt wurde beweist die Tatsache, dass im gegenständlichen Vorschlag der Versuch gemacht wird, durch Erhöhung der nachzuweisenden praktischen Erfahrung eine Verbesserung der Beurteilungsqualität zu erreichen. Dieser Schritt ist absolut begrüßenswert. Allerdings sagt die allgemeine praktische Erfahrung meines Erachtens noch zu wenig über die speziell im Prüfungswesen notwendigen technischen Fähigkeiten aus. Es wäre jedenfalls eine Basisüberprüfung der prüfungstechnisch relevanten Fragestellungen empfehlenswert.

Eine weitere Problematik liegt in der Tatsache, dass Prüfungsorganisationen nach ihrer beliebigen Wahl Prüfer bestellen, was dazu führt, dass hier - abhängig von den Grundsatzentscheidungen der Prüfungsorganisation - völlig verschiedene Betrachtungsweisen des Prüfungswesens entstehen, die dann ein gleichmäßiges Prüfungsniveau über die verschiedenen Organisationen hinweg praktisch verunmöglichern. Auch dieser Mangel wurde erkannt: Der vorliegende Vorschlag zielt ja gerade darauf ab, den Prüfungsumfang zu standardisieren. Allerdings besteht die Befürchtung, dass ohne eine Vorgabe einheitlicher Standards ein gleichmäßiges Niveau nicht erreicht werden wird.

Der wesentliche Mangel unseres Prüfungssystems - und damit auch in weiten Bereichen des Ausbildungssystems - ist die Tatsache, dass die Unterscheidung zwischen den - völlig verschiedenen - Fahrtbereichen 2 (Küstenfahrt) und 3 (Navigation im küstennahen Bereich, bis etwa 200 Meilen von der Küste) schleichend aufgehoben wurde, obwohl ursprünglich vom Gesetzgeber so keinesfalls geplant. Seit etwa 2008 wurde diese Trennung aufgeweicht und dann 2012, durch den De-facto-Wegfall der praktischen Prüfung im Fahrtbereich 3 auch im Gesetz festgeschrieben. Dieser Wegfall der praktischen Prüfung wurde möglich, da eine damalige Prüfungsorganisation den Versuch unternahm, die praktische Prüfung für den Fahrtbereich 2 aufzuwerten und innerhalb eines Prüfungsablaufs für Fahrtbereich 2 eine praktische Prüfung für Fahrtbereich 3 abzuverlangen. Die kurzsichtige Argumentation lautete, dass die Hafenmanöver ja im

Fahrtbereich 2 ebenso verwendet werden wie im Fahrtbereich 3, und deshalb ja kein Unterschied zwischen den Prüfungen sein könnte.

Diese Fehlentscheidung wurde in verschiedenen Kreisen begeistert aufgenommen.

Im Fahrtbereich 2, definiert mit einer Distanz von etwa 20 Meilen von der Küste, ist unter normalen Bedingungen innerhalb von 3 bis 4 Stunden Schutz unter der Küste zu erreichen, innerhalb derselben Zeit Hilfe von anderen Schiffen und Booten zu erwarten, die Küste ist mit UKW-Funk und mit Mobiltelefon bequem zu erreichen. All dies gilt im Fahrtbereich 3 nicht: Hilfe kann im Falle des Falles weder über UKW-Sprechfunk noch über Mobiltelefon angefordert werden und bis zum Eintreffen fremder Hilfe bzw. bis zum Erreichen des Festlandes ist mit mindestens 1 bis 2 Tagen zu rechnen. All das führt dazu, dass im Fahrtbereich 3 erhöhte Anforderungen an Boote, Ausrüstung, Ausbildung und Erfahrung von Bootsführer und Mannschaft gestellt werden, eine selbstverständliche Tatsache, die in allen Marinen auch so gehandhabt wird.

Können und Erfahrung eines Bewerbers für einen Befähigungsausweis im Fahrtbereich 2, der in der Regel am Anfang seiner seemännischen Laufbahn steht, reichen hier normalerweise zu einer positiven Beurteilung nicht aus. Würden diese Bewerber ernst nach den Erfordernissen im Fahrtbereich 3 überprüft, so müsste im Großteil der Fälle negativ beschieden werden. Dies tritt nicht ein, und es wurde dann sogar von den Befürwortern dieser Regelung moniert, dass "zu wenige Bewerber negativ beurteilt würden". Allerdings - das System, einen Bewerber einer Prüfung zu unterziehen, auf die er nicht vorbereitet ist und für die ihm die notwendige Erfahrung fehlt, ist moralisch nicht vertretbar; dies wissen und spüren die Prüfer, kommen damit in ein Dilemma und entscheiden meist für den schuldlos in diese Situation gebrachten Bewerber. De facto wurde Prüfung und Beurteilung für FB3 ersetzt durch Prüfung und Beurteilung für FB2.

Im nächsten Schritt wird nun versucht, auch im Bereich der theoretischen Prüfung (und in Folge damit der Ausbildung) zu reduzieren. Dies hat seine Ursache darin, dass die Schifffahrt in „einfachen Meeren“, unter guten Bedingungen, meist nur geringe Anforderungen an Boot, Ausrüstung, Fähigkeiten von Bootsführer und Mannschaft gestellt werden. Das Adriatische Meer ist im Sommerhalbjahr in der Nähe der Küste meist nicht sehr anspruchsvoll; dies, und die Tatsache, dass der überwiegende Großteil der Bewerberinnen und Bewerber andere Küsten nicht zu befahren plant, führt nun dazu, dass Prüfungsziele - und damit auch Ausbildungsziele - auf diese stark beschränkten Anforderungen reduziert werden. Der Befähigungsausweis für Fahrtbereich 2 hat sich zu einem Befähigungsausweis für die Küsten des Adriatischen Meeres entwickelt. Dies ist

verständlich im Zusammenhang mit der hauptsächlichen Nutzung, ist aber bedenklich, da die Berechtigung natürlich auch in anspruchsvollen Seegebieten gültig ist.

Aus dieser reduzierten Anforderung aber nun einen Befähigungsausweis für den völlig anders gelagerten Fahrtbereich 3 zu konstruieren ist nicht mehr akzeptabel.

In der Anlage übergebe ich nunmehr meine detaillierten Kommentare zu den vorliegenden Vorschlägen und bitte höflichst um deren gefällige Kenntnisnahme. Dazu einige Vorbemerkungen zum Gesamtaufbau und zur Struktur.

In der begleitenden Motivationsdarstellung wird als wesentliches Ziel der neuen Prüfungsordnung vermerkt, dass vorbereitete Bewerberinnen und Bewerber von Fragestellungen im Rahmen einer Prüfung nicht überrascht werden sollen. Um dieses Ziel zu erreichen werden Lernzielkataloge vorgelegt, über die hinaus keine Aufgaben gestellt werden sollen, womit also eine Art „Stoffbeschränkung“ formuliert wird. Dieser Weg ist sehr begrüßenswert; allerdings werden an einen solchen Lernzielkatalog hohe Ansprüche zu stellen sein, damit einerseits das gewünschte Ziel der ausreichenden Stoffbeschreibung erreicht wird, andererseits der Stoff nicht unangemessen reduziert wird. Es gibt aber noch einen wesentlichen Aspekt: Ein solcher Lernzielkatalog darf eine einseitige Manipulation der Prüfungsaufgaben - sei es durch ausufernde Anforderungen oder auch durch Reduktion auf triviale Sachverhalte - nicht unterstützen. Bei dem in Anlage 3 vorgelegten Lernzielkatalog steht zu befürchten, dass er die wesentlichen Anforderungen nicht erfüllen wird.

Grundsätzlich ist die Idee, in gewissen Fachfragen zwischen einem notwendigen Basiswissen - in einem niedrigeren Fahrtbereich - und einem erweiterten Wissen - in einem höheren Fahrtbereich - zu unterscheiden, ausgezeichnet; dies entspricht ja gerade auch der Unterscheidung der Fahrtbereiche, mit im Prinzip gleichen, allerdings in Bedeutung und Intensität sich steigernden Aufgabenstellungen. Dies wird im Lernzielkatalog durch die Kennzeichnung „B“ (Basis) und „E“ (erweitert) nahegelegt. Allerdings wird davon in einer Art Gebrauch gemacht, die das gesamte System etwas ins Lächerliche zieht. Was ist das Basiswissen bei einer Deckpeilung, bei einer Sektorengrenze, was das „erweiterte“ Wissen; was sind die Unterschiede zwischen „B“ und „E“ bei „Fahrtbereichen“, bei „Mindestlängen“; was ist das „erweiterte“ Wissen beim

Eintragen einer Distanz in die Seekarte? Einen völlig trivialen Sachhalt in „Basis“ und „erweitert“ zu gliedern, hat einfach keinen Sinn und sollte in einem so wesentlichen Schriftstück jedenfalls strikt vermieden werden. Andererseits wird sich technisch schwer ein Argument finden lassen für die Forderung, dass ein Bootsführer, der einen Befähigungsausweis erwirbt, mit dem er sein Boot über einen Ozean in Gebiete mit technisch geringer Infrastruktur führt, im Lernzielkatalog in den Aufgabengebieten Antriebsanlage, Getriebe, Welle und Wellendichtung gleichen Prüfungsanforderungen unterliegt wie der Schlauchbootfahrer, der mit seinem Außenbordmotor in unmittelbarer Nähe der Küste navigiert.

Ein weiterer Mangel des Lernzielkatalogs laut Anlage 3 besteht darin, dass manche, wiederum oft völlig triviale Aufgabenstellungen in einem übertriebenen Detaillierungsgrad aufgeführt werden, während andere, komplexe Bereiche mit einem oder wenigen Schlagwörtern gestreift werden. Hier entsteht beim Laien ein völlig falscher Eindruck von der Bedeutung der einzelnen Aufgaben und Bereiche.

Ein weiterer wesentlicher Mangel des Lernzielkatalogs besteht darin, dass bestimmte Aufgabenstellungen, die - aus welchen Gründen immer - von den Autoren nicht als notwendig erachtet werden, und die aufgrund ihrer elementaren Bedeutung in Navigation und Seemannschaft nicht einfach fallen gelassen wurden, einfach in einen höheren Fahrtbereich verschoben wurden, wo sie aufgrund ihrer Besonderheiten nicht eingesetzt werden können. Wenn diese Technik - obwohl auch bei der Verschiebung von FB2 in FB3 fragwürdig - bei der Betrachtungsweise eines „Adria-Scheins“ gerade noch akzeptabel erscheint, so ist es bei der Verlagerung von einfachen terrestrischen Methoden in den Fahrtbereich 4 gänzlich abzulehnen. Terrestrische Navigationsverfahren, die nur innerhalb von vielleicht 5 Meilen von Küsten und von Seezeichen angewendet werden können, in den Fahrtbereich 4 zu verlegen, wo der Schwerpunkt auf Ozeanüberquerungen liegt, auf Klimanavigation, Orkanavigation, astronomischer Navigation, wirkt einfach lächerlich. Auch die Gängelung, sowohl des Prüfers als auch der Bewerberin oder des Bewerbers, durch das Vorschreiben von 7 Hafenmanövern und 2 Nachteinsteuern bei Prüfungen zum Fahrtbereich 4, wird die Ernsthaftigkeit und Akzeptanz der Verordnung nicht nicht fördern.

Der Lernzielkatalog ist nicht geeignet, „Überraschungen“ bei der Bewerberin oder dem Bewerber zu verhindern; im Gegenteil, er öffnet völlig verschiedenen Lesarten Tür und Tor. Besonders aber ist er geeignet, Prüfungsaufgaben zu reduzieren und zu simplifizieren. Es lässt sich technisch nicht vernünftig argumentieren, dass der primitive Sachverhalt, eine Position einer Seekarte zu entnehmen bzw. sie einzutragen, eine Aufgabenstellung, die dem Auszubildenden in 30 Sekunden erklärt, vom ihm in einer Minute nachvollzogen werden kann, im Lernzielkatalog 4 (bzw. 5) Zeilen beansprucht, ein Kapitel Gezeitennavigation, das vernünftigerweise eines Vortrags von etwa 5 Stunden bedarf, die Ermittlung einer Tiefe beim Einsteiger vielleicht eine halbe Stunde, 2 (bzw. 3) Zeilen. Solche Widersprüche gegen das intuitive „Verstehen“ einer Lernzielliste fördern die Transparenz vermutlich nicht. Auch die Auswahl von 2 oder 3 Fachwörtern oder Abkürzungen aus einer größeren Liste gleichwertiger Ausdrücke fördert das Verständnis nicht.

Die - nur in geringem Maße auftretende - falsche Verwendung von Termini technici sollte jedenfalls behoben werden.

Insgesamt besteht die Befürchtung, dass der Lernzielkatalog laut Anlage 3 eher geeignet ist, das Prüfungswesen zu verflachen und Ungleichheit zu fördern, als einen einheitlichen und technisch sinnvollen Standard herzustellen.

Bernhard Kotnig

Anlagen

PRO-Kommentar_Kotnig.pdf

Kommentar zum Vorschlag PrO-Jacht

PRO-Anlagen_Kommentar_Kotnig.pdf

Kommentar zum Vorschlag PrO-Jacht Anlage 3

SeeSchFVO-Novelle_Kommentar_Kotnig.pdf

Kommentar zur SeeSchFVO-Novelle