

Yacht

Hanse 360 ST

Wie gut ist der Bestseller in der Sport-Touring-Version?

Ausbildung

- Per Webinar zum SSS
- Umschreibung britischer Scheine
- Deutschlands älteste Segelschule

Ostsee

Helsinki und Tallinn:
Fantastische Törnziele am
Finnischen Meerbusen

Trailern mit E-Autos

Reichweite, Zuglast,
Fahrkomfort – der
große YACHT-
Praxistest

Boris Herrmann

Abschied von „Malizia“:
So lief das letzte Rennen

Abenteurer

Mit dem selbst gebauten
Auslegerboot durch die
Inselwelt der Philippinen

Segel-Spezial

- Vorsegel-Garderobe: Welche Kombination ist ideal für Ihr Schiff?
- Wie Sie Blöcke und Leinen optimal aufeinander abstimmen
- Taschen und Säcke: So lagern Sie Segel komfortabel an Deck



EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

Deutschland 8,50 € · Österreich 9,40 € · Schweiz 13,50 SFR

BeNeLux 9,80 € · Italien 11,50 € · Spanien 11,50 € · Frankreich 11,50 € **Nr. 22 · 15.10.2025**
Slowenien 11,50 € · Dänemark 96,95 DKK · Portugal (cont.) 11,50 €

H 074 40



Sportliches Spektakel

Sieben Imoca-Teams lieferten beim 4.500 Seemeilen langen Ocean Race Europe Segelsport vom Feinsten. Die Dominanz von Paul Meilhats Team Biotherm verblüffte nicht nur die Konkurrenz. Nachbericht ab S. 28.



Perfekt kombiniert

Warum sich Fock und Code Zero gut ergänzen, verraten wir in unserem Segelspezial ab S. 76. Passend dazu gibt es Infos zu Deck Bags, jenen großen Taschen, die auf dem Vorschiff die Segellast ersetzen. Höchst praktisch! Die neuesten E-Furler und Tauwerks-Tuning runden das Themenangebot ab.



Entscheidung mit Folgen

Ein Vorwort von **MARTIN HAGER**



Durchhaltevermögen zahlt sich aus, wie die Geschichte von YACHT-Leser Roland Thiemann eindrucksvoll zeigt. Nachdem er die Ausbildung der Royal Yachting Association (RYA) zum Yachtmaster Coastal, Offshore und Ocean erfolgreich im Ausland absolviert hatte, wollte er sich die Scheine in Deutschland anerkennen und umschreiben lassen. Was wenig kompliziert klingt, wurde zu einem langwierigen bürokratischen und juristischen Marathon, der nach über zwei Jahren endete. Ergebnis: Der Yachtmaster Ocean ist laut Bundesverkehrsministerium dem Sporthochseeschifferschein gleichwertig.

Dieser Fall dürfte Bewegung ins deutsche Scheinwesen bringen, auch wenn das EU-weit geltende Wohnsitzprinzip den Führerscheintourismus verhindern soll. Ob es den Umschreibungen entgegensteht, wird sich noch zeigen. Die fachliche Gleichwertigkeit des Yachtmaster Ocean gibt Seglern die Chance, sich zwischen

zwei sehr unterschiedlichen Ausbildungssystemen zu entscheiden. Wer sein Segelkönnen international und gewerblich einsetzen möchte, kommt um die RYA-Scheine ohnehin kaum herum. Die britischen Zertifikate genießen weltweit einen guten Ruf, besonders wegen ihres hohen Praxisanteils während der anspruchsvollen Ausbildung. Ab Seite 36 beleuchten wir den spannenden Fall und zeigen zudem auf, welche deutschen Segelscheine es gibt und für wen sie geeignet sind.

Der Sportseeschifferschein, kurz SSS, ist der zweithöchste Befähigungsnachweis, den deutsche Skipper ablegen können. Es gibt unzählige Segelschulen, bei denen sich die Ausbildung im Präsenzunterricht buchen lässt. Wer auf die damit verbundene Pendelei verzichten möchte, wählt das Webinar-Format. Unser Redakteur Morten Strauch hat es ausprobiert und verrät, wo die Vor- und Nachteile liegen. Der Winter ist die perfekte Jahreszeit, um real oder digital die Segelschulbank zu drücken. Viel Vergnügen mit dieser lehrreichen YACHT-Ausgabe!

Paukenschlag im Scheine-Streit

Erstmals wird eine britische Yachtmaster-Lizenz in einen deutschen Segelführerschein umgeschrieben. Ein YACHT-Leser hat eineinhalb Jahre mit dem DSV gerungen – und nun einen Präzedenzfall geschaffen.

Eigentlich wäre Roland Thiemanns Geschichte schnell erzählt: Während er beruflich eine Zeit lang in Australien lebt, will er sein seglerisches Können ausbauen. Den Sportbootführerschein See (SBF) sowie den Sportküstenschifferschein besitzt er bereits. In Down

Under ist jedoch das britische Segelscheinwesen verbreitet. Daher geht Thiemann nun nach und nach die Ausbildung der Royal Yachting Association (RYA) zum Yachtmaster Coastal, Offshore und Ocean an. Zurück in der Heimat will er sich die Qualifikationen anerkennen und in einen deutschen

Schein umschreiben lassen. Da er im Ausland lebte, als er die RYA-Scheine machte, kann der DSV die Umschreibung jedenfalls nicht aufgrund des sogenannten Wohnsitzprinzips verweigern, eine EU-Regelung, die Führerscheintourismus verhindern soll. Dennoch bleibt sein Antrag unbearbeitet.



Eine Segelscheinausbildung in England ist auch für viele deutsche Segler interessant.



Während eines Auslandsaufenthalts baut Roland Thiemann, 47, sein Wissen im RYA-System aus. Zurück in Deutschland will er das anerkennen lassen – stößt jedoch auf Widerstand.

Nach Monaten des Wartens hätte Thiemann die Sache auf sich beruhen lassen können. Bislang wurde noch nie ein britisches Yachtmaster-Zertifikat in einen deutschen Schein umgeschrieben. Doch er bohrt nach, arbeitet sich tief in die Materie ein und kämpft gegen bürokratische Windmühlen. Erst ein Gerichtsverfahren bringt Bewegung in die Sache, und die Geschichte von Roland Thiemann endet mit einer überraschenden Entscheidung von höchster Stelle. Doch der Reihe nach.

Wer in Deutschland einen ausländischen Bootsführerschein umschreiben lassen möchte, muss darlegen, warum dieser gleichwertig mit einem hiesigen Schein ist. Zuständig für die Prüfung der Gleichwertigkeit ist die Zentrale Verwaltungsstelle des Deutschen Segler-Verbands (DSV), und zwar im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV).

Der DSV erstellt ein entsprechendes Gutachten und leitet es anschließend an das BMV weiter. Dort wird dann die endgültige Entscheidung getroffen. So ist es in der Sportseeschifferscheinverordnung (SportSeeSchV) geregelt, die für den Sportküsten-, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein gilt, abgekürzt SKS, SSS und SHS.

Am 30. Juni 2023 reicht Thiemann den Antrag samt seinen britischen Scheinen ein. Darin enthalten ist auch eine spezielle Befugnis für kommerzielle Fahrt, die seinen Yachtmaster Ocean ergänzt. „Ich wollte in Deutschland nicht alle Scheine noch einmal neu machen müssen“, sagt er. Zudem hoffe er, dass sich das deutsche Scheinwesen in Zukunft mehr an internationalen Standards orientiere. „Wer als Skipper beispielsweise in der Karibik arbeiten möchte, kann mit deutschen Scheinen kaum etwas anfangen. Gefragt wird dort fast immer nach dem Yachtmaster Offshore oder Ocean“, so Thiemann.

Laut der RYA werden jährlich rund 3.500 Yachtmaster absolviert, verteilt auf Coastal, Offshore und Ocean. Tendenz steigend. Sie gelten weltweit in Seglerkreisen als Ausdruck von Kompetenz, nicht zuletzt wegen ihres hohen Praxisanteils. Die Prüfungen sind um-

fangreich und legen mehr Wert auf praktische Erfahrung als auf theoretisches Wissen. So dauert die Prüfungsfahrt zwei volle Tage. Navigiert wird ohne elektronische Hilfsmittel und unter herausfordernden Bedingungen – etwa aufgrund von starkem Schiffsverkehr, starken Gezeitenströmen und einem mit Untiefen gespickten Revier.

Die vergleichbaren deutschen Segelscheine sind zahlenmäßig gleichauf. Laut DSV wurden im vergangenen Jahr 3.522 ausgestellt. Davon entfallen etwa 90 Prozent auf den SKS. Den kleinsten Anteil hatte der SHS mit 53 Absolventen (1,5 Prozent). Letztgenannter ist das deutsche Pendant zum Yachtmaster Ocean. Für private Fahrten auf hoher See ist der Schein freiwillig. Wer jedoch gewerblich auf einer unter deutscher Flagge fahrenden Yacht unterwegs ist, beispielsweise bei Charter- oder Ausbildungstörns oder aber mit einem Traditionsschiff bis 25 Meter Länge, benötigt den SHS verpflichtend.

Im Vergleich zum britischen Yachtmaster Ocean ist der deutsche SHS eher theoretisch ausgerichtet. Eine praktische Prüfung gibt es nicht.

Zurück zu Roland Thiemanns Antrag. Nachdem er diesen an die Zentrale Verwaltungsstelle des DSV geschickt hat, erhält er wenig später eine Eingangsbestätigung. Der Lenkungsausschuss, der den Antrag prüft, werde sich auf der nächsten Sitzung damit befassen, heißt es. Dann hört er lange Zeit nichts mehr.

In den darauffolgenden 16 Monaten hakt er achtmal nach (Schriftwechsel liegt der YACHT vor). Immer wieder wird er vertröstet. Die Begründungen reichen von verschobenen Ausschusssitzungen bis hin zu verzögerten Rückmeldungen vonseiten des Ministeriums. Kurzum: Nach 17 Monaten fehlt noch immer das Gutachten und damit auch eine Antwort, ob sein Schein anerkannt wird.

Im November 2024 fordert Thiemann den DSV ein letztes Mal auf, sich seiner Sache anzunehmen, doch erneut ohne Erfolg. Daraufhin klagt er wegen Untätigkeit vor dem Verwaltungsgericht in Köln. Das zeigt Wirkung. Die „Ver- ➤





Verkehr, Strömung und viele Flachs: Der Solent als Übungsrevier hat es in sich.

waltungsstreitsache Roland Thiemann gegen Deutscher Segler-Verband“ kommt ins Rollen. Es folgt ein schriftlicher Schlagabtausch: Der DSV bittet um Fristverlängerung; die wird gewährt. Wenig später dann widerspricht der Verband der Klage. Begründung: Thiemann habe den Antrag falsch ad-

ressiert. Statt „Deutscher Segler-Verband (Zentrale Verwaltungsstelle)“ hätte es korrekt „Zentrale Verwaltungsstelle für Sportsee- und Sporthochseeschifferschein im DSV“ heißen müssen, so der DSV. Außerdem sei der Arbeitsaufwand sehr hoch, da die eingereichten Dokumente nur in englischer Sprache

vorlägen und die Prüfer zudem ehrenamtlich tätig seien und unregelmäßig tagen würden.

Thiemann widerspricht seinerseits. Er hält die Argumente des DSV für substanzlos. „Vielmehr entsteht der Eindruck, dass einer inhaltlichen Auseinandersetzung seit nunmehr fast 20 Monaten durch die Geltendmachung unterschiedlicher Verzögerungsgründe gezielt ausgewichen wird“, schreibt er.

Das Verwaltungsgericht gibt Thiemann schließlich recht. Doch bevor ein Urteil gesprochen wird, regt sich der DSV: Ende Juli 2025, zwei Jahre nach Antragsstellung, legt der Verband dann doch ein Gutachten vor: „Keine Gleichwertigkeit im konkreten Antragsfall.“ Neben dem Verwaltungsgericht bekommt auch das Bundesverkehrsministerium das Ergebnis vorgelegt.

Thiemann gibt sich nicht geschlagen. Erneut legt er Einspruch ein, nun beim BMV, und widerspricht dem Gutachten in den meisten Punkten. So wird unter anderem beanstandet, dass keine deutschen nautischen Fachbegriffe gelehrt würden. Doch die habe er schon mit dem SBF und SKS nachgewiesen. Diese Scheine, die er ja schon vor seiner Zeit

„Eine kleine Sensation!“

Profiskipper Leon Schulz über die Tragweite und langfristige Auswirkungen des Falls.



Leon Schulz ist sowohl RYA Yachtmaster Ocean Instructor als auch Examiner.

YACHT: Warum ist dieser Präzedenzfall so bedeutsam?

Leon Schulz: Schon lange erkennen viele Länder die Segelausbildung der RYA als gleichwertige Alternative zu einheimischen Scheinen an. Nun wurde erstmals nicht irgendein Segelschein, sondern der höchste im britischen System, der Yachtmaster Ocean, offiziell als gleich-

wertig anerkannt. Das ist eine kleine Sensation, denn alle anderen, niedrigeren RYA-Scheine wurden bei diesem Beschluss übersprungen. So liegt es auf der Hand, dass zukünftig auch diese Scheine als gleichwertig anerkannt werden.

Was bedeutet das für deutsche Segler?

Ihnen eröffnet sich jetzt eine größere Auswahl. Die RYA-Scheine sind weltweit anerkannt und werden an Tausenden streng kontrollierten Trainingszentren angeboten.

Dort kann man als Alternative zum deutschen System die Ausbildung durchlaufen und am Ende den Yachtmaster Ocean erwerben, der dann in einen SHS umgeschrieben werden kann. Einzelne Module des deutschen Systems lassen sich sogar mit dem britischen kombinieren. So erkennt die RYA mittlerweile den hiesigen SKS an. Das macht Sinn, denn während in Deutschland großer Wert auf fundiertes theoretisches Wissen gelegt wird, ist das britische System stärker

im Ausland gemacht hatte, waren seinem Antrag beigelegt. Zum Verständnis: Der Sportbootführerschein See ist für eine Umschreibung höherer Scheine zwingend erforderlich.

Einer anderen Kritik des DSV, wonach theoretische Prüfungen fehlten, widerspricht er mit Verweis auf britische Zertifikate, die das Gegenteil belegen und die dem Antrag ebenfalls beigelegt waren. Auch der Behauptung, die praktische Prüfung sei unvollständig, weil Kompetenzen in der Radarnavigation fehlen würden, tritt er entgegen. Laut Thiemann sei die geforderte Radarnavigation bereits Bestandteil der Ausbildung und Prüfung zum Yachtmaster Offshore gewesen.

Nun liegt der Ball im Feld des Bundesverkehrsministeriums – und das entscheidet sich gegen das Votum des DSV. Es sei zu der Überzeugung gelangt, schreibt ein Sprecher auf YACHT-Anfrage, dass die eingereichte Yachtmaster-Lizenz dem deutschen SHS gleichwertig sei. Wenige Tage später hat Thiemann seinen Sporthochseeschifferschein im Briefkasten.

Es ist ein Paukenschlag, denn zum ersten Mal wird ein RYA-Yachtmaster Ocean in einen SHS umgeschrieben. Noch bedeutender: Es ist ein Präze-

denzfall, auf den sich andere Segler mit dem Yachtmaster Ocean, wenn er eine kommerzielle Befugnis enthält, berufen können. Ein neues Gutachten zur Gleichwertigkeit ist dann nicht mehr erforderlich, wie der Sprecher des Ministeriums bestätigt.

Der DSV wollte sich auf Anfrage der YACHT zu dem Fall nicht äußern. Man verweist auf die Zuständigkeit des BMV. Ein schon vereinbarter Interviewtermin mit der Redaktion wurde kurzfristig vom Verband abgesagt.



Lehrmaterial für die in vielen Ländern angesehene britische Yachtmaster-Ausbildung.

In Großbritannien treffe die Nachricht aus Deutschland auf offene Ohren, sagt Richard Falk. Er ist bei der Royal Yachting Association für Ausbildung und Qualifikation verantwortlich. Falk findet, dass es allen, die mit Segeln Geld verdienen wollen, das Leben um ein Vielfaches leichter macht, wenn die dazu erforderlichen Qualifikationen international übertragbar sind. Inzwischen erkennen mehr als 20 Länder die Yachtmaster-Scheine als Nachweis für kommerzielle Fahrten an.

Ein wichtiger Punkt, denn laut RYA planen rund 80 Prozent der RYA-Absolventen, im maritimen Bereich zu arbeiten. Für Richard Falk ist die Entscheidung des deutschen Ministeriums deshalb ein Schritt in die richtige Richtung.

Auch Bernd Reese verfolgt den Fall mit Interesse. Er ist Inhaber der Yacht-Skipper Akademie mit Sitz in Essen und bereitet seit über 20 Jahren deutsche Segler auf Yachtmaster-Prüfungen vor. Reese sagt, dass der Fall natürlich wichtig für all jene Skipper sei, die gewerblich unterwegs sind. Im Gegensatz zu Falk habe er aber die Erfahrung gemacht, dass rund 90 Prozent seiner Schüler den Yachtmaster vor allem wegen der praktischen Fähigkeiten machen wollen – speziell fürs Segeln ➤

praxisorientiert. Mit anderen Worten: Jeder Segler kann sich frei entscheiden, welchen Kurs er macht, und von der Anerkennung der jeweiligen Scheine profitieren. Am Ende geht es doch darum, eine bestimmte Kompetenz nachzuweisen – gegenüber Yachtversicherungen oder Vercharterern. Das wird besonders wichtig, wenn mit internationaler Crew oder bei internationalen Regatten gesegelt wird. Es wäre ärgerlich, wenn erfahrene deutsche Segler Scheine besitzen, die international unbekannt sind.

Oder wenn einem englische Segelbegriffe nicht flüssig über die Lippen kommen.

Warum tun sich die Verantwortlichen schwer, andere Scheine umzuschreiben?

Es ist müßig, darüber nachzudenken – sicherlich spielt Lobbyismus eine Rolle. Viel wichtiger ist es jedoch, nach vorne zu schauen und Möglichkeiten statt Einschränkungen zu sehen. Deshalb sollte die nun erfolgte Öffnung zur Gleichstellung beider Systeme als große Chance für die Segelausbildung insgesamt gesehen werden –

mit weltweit anerkannten und einsetzbaren Scheinen. Letztlich profitieren davon alle Segler, die ernsthaft an Ausbildung und Führerscheinen interessiert sind.

Mit welchen Folgen rechnen Sie konkret?

Es wird sicher ein Ruck durch die deutsche Segelszene gehen, weil angehende Segler nun neben den deutschen Scheinen auch die praxisorientierten Yachtmaster-Scheine erwerben und in Deutschland als gleichwertig anerkennen lassen können. Ich kann mir

gut vorstellen, dass die Zahl der RYA-Ausbildungen und der Trainingszentren nun auch in Deutschland stark steigen wird. Das Interesse ist bereits hoch, vor allem bei jungen Menschen, die es zudem spannend finden, die Ausbildung in englischer Sprache zu absolvieren. Diese Entwicklung ist eine große Chance: Der Fokus liegt nicht mehr auf Konkurrenz, sondern auf der Öffnung und der Verbindung der Stärken beider Systeme. Das ist eine Bereicherung für die Segelausbildung insgesamt.

Interview: Fabian Boerger

unter Gezeitenbedingungen. Der Schein als Berechtigung, um kommerziell zu skippern, stehe nicht so sehr im Mittelpunkt.

„Eine Umschreibung in die andere Richtung, also vom SHS zum Yachtmaster Ocean, sehe ich zudem eher kritisch“, fügt Reese hinzu. „Da könnte jemand eine praktische Ausbildung vorgeben, die er im Zuge einer reinen Umschreibung gar nicht erhalten hat.“

Für Roland Thiemann ist die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums ein Erfolg. Er sagt: „Es war ein Ungerechtigkeitsgefühl, das mich motiviert hat.“ Der DSV vertrete die wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder, wie zum Beispiel die der Segelschulen. Gleichzeitig spiele der Verband eine wichtige Rolle bei der Anerkennung alternativer Scheine. „Das kann nur schwer funktionieren – ein Interessenkonflikt“, wie er findet.

Darüber hinaus wirft der Fall weitere Fragen auf: Zum einen warum das Ministerium gegen die Einschätzung des DSV entschieden hat. Aber auch welche Auswirkungen das nun auf die Umschreibung vergleichbarer Scheine haben wird.

Das Ministerium erklärt dazu, dass es bisher nur wenige entsprechende Anträge gegeben habe. Deshalb habe sich zwischen Ministerium und Verband noch keine feste Verwaltungspraxis etabliert. „Vor diesem Hintergrund ist es nicht ungewöhnlich, dass bei der internen Abstimmung unterschiedliche Rechtsauffassungen aufeinandertreffen.“ Für andere Scheine müsse das Verfahren jeweils erneut durchlaufen werden, so der BMV-Sprecher.

Roland Thiemann geht davon aus, dass dies aber nun kein Problem mehr sein werde – beispielsweise wenn ein Yachtmaster Offshore in einen SSS umgeschrieben werden soll. „Der höhere Yachtmaster Ocean setzt ja zwingend den Offshore und dessen Prüfungsbestandteile voraus. Da der Ocean nun anerkannt worden ist, wäre es seitens des Ministeriums inkonsequent, einer Umschreibung niedrigerer Scheine nicht zuzustimmen.“ Allerdings müsste sich erst wieder jemand finden, der das

aufwendige Verfahren freiwillig durchläuft. Heißt: Antrag stellen, die Gleichwertigkeit prüfen lassen, ein DSV-Gutachten abwarten und schließlich auf die Entscheidung des BMV hoffen.

Falls sich niemand findet, sagt Roland Thiemann, überlege er bereits, es

noch einmal selbst zu versuchen und sich auch seine anderen RYA-Scheine umschreiben zu lassen. In jedem Fall wäre es ein weiterer Schritt, das deutsche Segelscheinwesen an die weltweit anerkannten britischen Standards heranzuführen.

Fabian Boerger

Welcher Schein wofür?



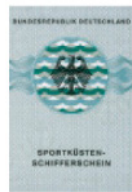
Sportbootführerschein (SBF)

Bedeutung Seit 2018 gibt es einen einheitlichen Führerschein im Kartenformat, der für Binnen und See gilt. Er wird für Sportboote benötigt, die mit mehr als 15 PS motorisiert sind. Der SBF Binnen

kann unter Motor, unter Segel oder mit beidem erworben werden. In Berlin und Brandenburg ist er auch für reine Segelboote vorgeschrieben.

Voraussetzung Mindestalter 16 Jahre; ärztliches Zeugnis; Kfz-Führerschein oder Führungszeugnis (bei Personen über 18 Jahre).

Ablauf Schriftliche und praktische Prüfung.



Sportküstenschifferschein (SKS)

Bedeutung Der SKS weist die Fähigkeit zum Führen von Segelyachten in Küstengewässern nach (bis zwölf Seemeilen von der Küstenlinie). Für Freizeitsegler ist er freiwillig, bei gewerblicher Fahrt ist er vorgeschrieben.

Voraussetzung Mindestalter 16 Jahre; Besitz SBF See; Nachweis von 300 Seemeilen in Küstengewässern (als Crewmitglied).

Ablauf Schriftliche Prüfung (Fragebogen und Navigationsaufgabe); praktische Prüfung auf einer Segelyacht.



Sportseeschifferschein (SSS)

Bedeutung Befähigt zum Führen von Yachten in küstennahen Gewässern bis 30 Seemeilen Abstand von der Küste. Im privaten Bereich ist er freiwillig. Für das gewerbliche Führen von Sportbooten in diesem Bereich ist der SSS zwingend vorgeschrieben (z. B. Charter, Ausbildung).

Voraussetzung Mindestalter 18 Jahre; Besitz SBF See; 1.000 Seemeilen als Crewmitglied im Küstenbereich, 700 Seemeilen für SKS-Inhaber.

Ablauf Schriftliche Prüfung in Navigation, Seemannschaft, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde; Praxisprüfung auf einer Segelyacht.



Sporthochseeschifferschein (SHS)

Bedeutung Zum Führen von Yachten oder Traditionsschiffen, die gewerblich für Ausbildungsfahrten oder Hochseetörns eingesetzt werden – weltweit, auch in Revieren jenseits des SSS-Bereichs.

Voraussetzung Mindestalter 18 Jahre; Besitz des Sportseeschifferscheins (SSS); Nachweis von 1.000 Seemeilen im Seebereich nach Erwerb des SSS als Wachführer.

Ablauf Schriftliche Prüfung in Navigation, Schifffahrtsrecht, Wetterkunde und astronomischer Navigation; keine praktische Prüfung.