



An
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Unterabteilung WS 2 Schifffahrt
Herrn Achim Wehrmann
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

nachrichtlich:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesminister Herr Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Minister Reinhard Meyer
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Minister Olaf Lies
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
Minister Christian Pegel
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Senator Frank Horch
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Senator/ Dr. Joachim Lohse
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Lübeck, den 4. Oktober 2016

Stellungnahme zum Entwurfs der neuen Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

Sehr geehrter Herr Wehrmann,

Nachdem im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode die Regierungsparteien die Erarbeitung einer dauerhaften Regelung für den Erhalt der Traditionsschifffahrt sowie die

AGDM – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen

Vorstand: Dr. Urs Vogler (Vorsitzender); Rieke Boomgaarden (2. Vorsitzender); Joachim Staugaard (Schatzmeister)

Modernisierung des Schifffahrtsrechts vereinbart hatten, freuen wir uns, dass nun ein erster Entwurf vorliegt. Im Namen Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen (AGDM) möchten wir Ihnen danken, dass wir die Gelegenheit erhalten, zum Entwurf der neuen Schiffssicherheitsverordnung (Stand: 16.08.2016, Entwurf: Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen, SchSV) eine Stellungnahme abzugeben. Auch danken wir Ihnen auch, dass Sie uns hierzu eine Fristverlängerung gewährt haben.

Nachdem wir mit Unterstützung von Fachleuten und Betreibern von Traditionsschiffen den Entwurf eingehend geprüft haben, stellt sich für uns als Dachorganisation der Museumshäfen die grundsätzliche Frage, ob private Eigner und Trägervereine von Traditionsschiffen in Zukunft in der Lage sein werden, ein Traditionsschiff zu unterhalten und zu betreiben. Sollte der Entwurf der SchSV in der vorgelegten Fassung erlassen werden, befürchten wir, dass die Traditionsschiffahrt der Norddeutschen Kulturlandschaft verloren geht. Durch die erschwerten Zulassungsbedingungen ist der Fortbestand der bestehenden Flotte als auch die Möglichkeit der Zulassung von weiteren Traditionsschiffen bedroht.

Die Inbetriebnahme bzw. Weiterführung existierender Schiffsbetriebe wird sowohl in baulicher Hinsicht erschwert als auch erheblich bürokratisiert. Die Besetzung der Schiffe, wird deutlich komplizierter in Bezug auf die Ausbildungsanforderungen der Schiffsbesatzungen (u.a. Seediensttauglichkeit, medizinische Lehrgänge) und auf den laufenden Betrieb an Bord (u.a. Schiffssicherheitsystem, div. Dokumentationen). Da der Schiffsbetrieb nicht erwerbsmäßig erfolgen darf, ist davon auszugehen, dass der Aufwand von ehrenamtlichen Freiwilligen, die über ihre Erwerbstätigkeit hinaus aktiv sind, zeitlich nicht mehr realisiert werden kann. Mit dem vorliegenden Entwurf ist eine sichere Zukunft der Traditionsschiffahrt in unserem Land nicht gewährleistet. Nur durch eine einvernehmliche Abstimmung zwischen Gesetzgeber und Betreibern kann ein Weg gefunden werden, der praktikabel ist und den Betreibern von Traditionsschiffen eine Planungssicherheit gibt. Eine grundlegende Überarbeitung des Entwurfes der SchSV halten wir daher für notwendig. Wir haben daher nachfolgend unsere wesentlichen Anmerkungen zusammengestellt, um die Notwendigkeit eines Dialoges zu verdeutlichen.

Bitte haben Sie Verständnis, dass wir auf Grund der engen Zeitschiene, nicht sämtliche Punkte des Entwurfes bearbeiten konnten. Wir können hier nur versuchen die Problematik des Entwurfes für die Traditionsschiffahrt aufzuzeigen

Anmerkungen und Vorschläge zum Entwurf SchSV

1. Der „Bestandschutz“ in Bezug auf die Eingangsvoraussetzungen „Historizität“ und „Nutzungskonzept“ halten wir für sinnvoll, auch und grade um für den Betreiber die Rechtssicherheit zu erhöhen und Bürokratisierungsaufwand zu reduzieren. Dies sollte für alle Wiederholungsanträge für die „Historizität“ und die „Nutzungskonzepte“ gelten, soweit sie im Sinne der SchSV sind. Wir schlagen vor, in diesem Zusammenhang auf die Stichtagsregelung zu verzichten. Insbesondere Schiffe deren Zeugnisse schon im Jahr 2012 nicht verlängert wurden müssen weiterhin Bestandteil der Flotte bleiben.

2. Die Regelung der Übergangsfrist sollte zeitnah zur Diskussion freigegeben werden und in gemeinsamer Absprache auf einen Termin festgelegt werden, damit entsprechend der neuen Verordnung als auch im Sinne der Schiffe und ihrer Besatzungen agiert werden kann. Historische Wasserfahrzeuge sollten sich nicht auf Schiffe mit einer Kiellegung vor 1965 beschränken. Ein Alter von z.B. 40 Jahren, ähnlich wie im Straßenverkehr, halten wir für angemessen um die Traditionsschifffahrt zu erhalten.
3. Eine Aufrechterhaltung der Fahrzeuggruppen ist dringend erforderlich, um der Individualität der Schiffe gerecht zu werden. Der vorliegende Entwurf führt in der Auslegung zu Schwierigkeiten, da die Schiffe in ihrem Material und bis zu einer Länge von 55 m vereinheitlicht worden sind. Bestimmungen für ein Stahlschiff mit 54 m Länge in einem Gesetzentwurf mit den Anforderungen an ein Holzschiff von 16 m zu vereinheitlichen, halten wir für nicht umsetzbar. Neben einer baulichen Einteilung der Fahrzeuggruppen kann auch die Nutzung unterschiedliche Anforderungen an die Schiffssicherheit stellen. Beispielsweise sind bei einem küstennahen Tagestrip sicher andere bauliche Maßnahmen und Ausrüstungen erforderlich als bei mehrtägigen Ausbildungsfahrten.
4. Segelschulungsschiffe müssen gemäß dem Richtlinienentwurf größer 24 m sein. Dies ist inhaltlich nicht nachzuvollziehen.
5. Die Möglichkeit weiterhin unabhängige Gutachter zu beauftragen, ist für uns unverzichtbar. Bei kleinen Schiffen kommen gemäß des Entwurfes ausschließlich Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit für diese Aufgabe in Frage, da anerkannte Organisationen auch aus Kostengründen nicht praktikabel sind.
6. Unklar ist, wie bauliche Veränderungen nach den Anforderungen der neuen SchSV im Einklang mit der Originalität bzw. Historizität der Schiffe in Einklang gebracht werden, wenn neu gebaute Süllhöhen, umgebaute Reling und Schanzkleider, feste Aussetzvorrichtungen für motorisierte Bereitschaftsboote sowie stark veränderte Takelagen das äußere Erscheinungsbild deutlich verändern werden?
7. Des Weiteren stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit eines Stabilitätsgutachtens. Wir halten es für nicht notwendig, die Stabilität von Schiffen zu hinterfragen, die zum Teil seit über 100 Jahren sicher ihren Dienst tun. Für neue Schiffe mag dies ein sinnvoller Sicherheitsaspekt sein. Sollten die hier vorgeschlagenen Stabilitätskriterien wie metazentrische Anfangshöhe, die verschiedenen Neigungswinkel, Hebelarme auch bei bestehenden Schiffen nachzuweisen sein, so sollten diese Kriterien so gewählt werden, dass die bewährten historischen Vorbilder zulassungsfähig sind.
8. Die geforderten wasserdichten Unterteilungen sind teilweise technisch nicht oder nur mit sehr hohem finanziellen Aufwand und Nutzungseinschränkungen umsetzbar. Beispielsweise haben viele Holzschiffe eine der Festigkeit des Schiffes dienende Wegerung, die einen wasserdichten Anschluss eines Schotts nicht ermöglicht. Fraglich ist auch die Sinnhaftigkeit eines wasserdichten Schotts, wenn hölzerne Planken aus Gründen der Festigkeit des Schiffes über das Schott hinausgehen. Unterteilungen sollten nicht über die der historischen Vorbilder hinausgehen.
9. Wie im Entwurf der SchSV sollten baulichen Anforderungen an die Takelage bei Neubau

oder Austausch dem anerkannten Schiffbaustandart entsprechen. Bestehende Schiffe sollten allerdings, soweit sie dem Stand der Technik entsprechen, Bestandschutz genießen.

10. Maschinenanlagen: Es sollte grundsätzlich berücksichtigt werden dass viele Segelschiffe eine Hilfsmaschine nur zur besseren Manövrierbarkeit und bei wenig Wind benötigen, Anforderungen an die Redundanz oder die mögliche Wartung im Betrieb der Maschine erscheinen überzogen (z.B. Schmierölfilterwechsel an Bord eines 16 m Segelschiffes muss nicht unbedingt bei laufender Maschine erfolgen, dazu kommt es sich hier zumeist um Nebenstromfilter handelt).
11. Die Anforderungen an die Schiffsbesetzung sind in der Sportseeschifferscheinverordnung geregelt. Die Anforderung der Seediensttauglichkeit für die gesamte Besatzung halten wir nicht machbar. Ständig wechselnde Crews auf den Schiffen macht dies zu einer teuren und zeitlich nicht umsetzbaren Auflage, insbesondere da sich die Crews selten aus Berufsseeleuten zusammensetzen. Auch erscheint diese Forderung nicht angemessen, da die Belastung der Besatzung auf Traditionsschiffen nicht mit denen in der Berufsschiffahrt vergleichbar ist.
12. Medizinische Lehrgänge im geplanten Ausmaß stehen nicht im Verhältnis zum Einsatzgebiet der Schiffe. Ein Erste-Hilfe-Kurs mit 5-jährlicher Auffrischung trägt hierbei Genüge.
13. Unklar ist, in welcher Form ein Wirtschaftsprüfer bzw. ein Steuerberater eine Bestätigung zum ideellen Zweck ausstellen soll. Hier sollte präzisiert werden.
14. Ein Betriebssicherheitssystem gemäß ISM-Code mag für größere Schiffe mit häufig wechselnden Crews durchaus sinnvoll sein. Für kleine Schiffe mit maximal zwei Personen Besatzung (Schipper und Bootsmann), die seit vielen Jahren auf dem gleichen Schiff fahren, ist diese Forderung übertrieben.
15. Ganz grundlegend ist zu sagen, dass viele Anforderungen, wie sie in der Fahrgastschiffahrt gelten, zum Beispiel: Fluchtwege, Brandschutz, Lüftungssysteme, Hauptmaschinenräume auf einem Holzschiff mit 16 m Rumpflänge nicht anwendbar sind. Eine Einteilung der Schiffe nach Größe und Fahrtgebiet erscheint daher sinnvoller (siehe oben).
16. Die in vielen Punkten zitierten Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung oder der Berufsgenossenschaften stehen im Widerspruch zur ideellen Nutzung der Schiffe.

Die folgende beispielhafte Kostenschätzung für ein segelndes Traditionsschiff mittlerer Größe (ca.20 m) mit Holzrumpf soll den finanziellen Umfang, der sich aus dem Entwurf der SchSV ergibt, deutlich machen.

Kosten bisher € p.a.:	
20.000	anfallende jährliche Kosten für Wartung und Instandhaltung von Rumpf und Takelage. Erfahrungswerte: 1.000 € bis 1.500 € p.m. Rumpflänge p.a.
8.000	Handwerker- und Fachbetriebsdienstleistungen (Maschine, Rettungsmittel, Technik)
5.000	Versicherung, Liegegebühren etc. p.a.
33.000	gesamt

Zukünftige zusätzliche Kosten €p.a.:	
4.000	anteilig für das Wirtschaftsgutachten (12.000 Euro alle 3 Jahre)
900	Antragstellung/ Ausstellung Sicherheitszeugnis
500	veränderte Besichtigungsmodalitäten (2500 Euro für Erneuerungs-, Zwischen-, und Bodenbesichtigung alle 5 Jahre)
300	Erfüllungsaufwand Betriebssicherheitssystem (1500 Euro 5-jährlich,)
300	Seediensttauglichkeit (100 Euro pro Besatzungsmitglied, Summe bei 6 Besatzungsmitgliedern 600 Euro alle 2 Jahre)
250	Sachkosten, Höhe errechnet nach SchSVÄndV Begründung,
240	sonstiger Verwaltungsaufwand (Erfüllungsaufwand Verwaltung),
130	kleiner medizinischer Lehrgang für zwei Personen sowie Fahrtkostenpauschale (650 Euro alle 5 Jahre)
6.620	gesamt

Geschätzte Kosten für einmaligen Umbau €	
n.a.	Der Einbau eines Kollisionsschotts ist technisch nicht umsetzbar (s. Ziffer 8), die Kosten sind nicht abschätzbar
15.000	Stabilitätshandbuch (Ausführung & Prüfung)
4.000	Anschaffung und Installation AIS
2.000	Stahltreppenunterkonstruktionen für 3 Niedergänge
1.600	Überlebensanzüge für Besatzung Bereitschaftsboot
n.n.	Modifikation Brennstofftanks
1.500	Umbau elektrische Anlage (komplette Umrüstung über 10.000,-)
1.500	Brandmeldeanlage mit Anzeigesystem & Einbau
500	Umbau Schmierölsystem
240	Auditierung Betriebssicherheitssystem von der BG Verkehr
100	Gaswarner
26.440	gesamt

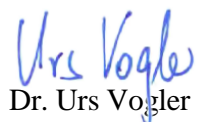
Die Summe aus den oben stehenden Belastungen liegt bei ca. 65.000 Euro für das kommende Wirtschaftsjahr. Dieser Aufwand steht im Vergleich zu den jährlichen Einnahmen der Traditionsschiffe in keinem Verhältnis.

Die oben genannten Ausführungen erschweren den Fortbestand der Traditionsschiffahrt, sollte die SchSV in der vorgelegten Form in Kraft treten. Aus finanzieller Hinsicht sowie dem Aufwand an Bürokratie, Ausrüstung, Instandhaltung und wiederkehrenden Schulungen der freiwilligen Crews ist das Betreiben eines Traditionsschiffes unter deutscher Flagge im Laufe einer Saison mit Inkrafttreten dieser Verordnung nicht zu erwirtschaften.

Bitte erlauben Sie uns noch den Hinweis, dass Kommunen und Städte ein großes Interesse an dem Erhalt der Traditionsschiffe und damit der Museumshäfen haben, da sie letztendlich eine kostenlose touristische Attraktion darstellen.

Sehr geehrter Herr Wehrmann, die AGDM möchte Sie daher bitten, den Entwurf der SchSV im Sinne des Koalitionsvertrages noch einmal zu überarbeiten, um den Erhalt der Traditionsschiffahrt zu gewährleisten und unser kulturelles maritimes Erbe zu erhalten. Um unser gemeinsames Ziel, den Erhalt einer sicheren Traditionsschiffahrt, zu erreichen, steht die AGDM gern für einen Dialog zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Urs Vogler (AGDM, Vorsitzender)



Rieke Boomgaard (AGDM, 2. Vorsitzender)