

## **Einschätzung des Entwurfs der neuen Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)**

Für die Ausarbeitung eines neuen Gesetzentwurfs seitens des BMVI bedanken wir uns und heißen die Bestrebung zu einer geänderten Verordnung, die den Erhalt der „alten Schiffe“ zum Ziel hat, für gut. Nach dem Erfassen der vorgelegten Seiten stellt sich für uns die Grundsatzfrage, weiterhin ein Traditionsschiff unter deutscher Flagge zu führen. Ein Erlass dieses Entwurfs hat unweigerlich zur Folge, dass sich die Traditionsschiffahrt aus der deutschen Kulturlandschaft verabschieden wird. Dies betrifft sowohl die bestehende Flotte als auch den Fortbestand durch erschwerte Zugangsbedingungen für neue Schiffe.

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. Seediensstauglichkeit, medizinische Lehrgänge) und auf den laufenden Betrieb an Bord (u.a. Schiffssicherheitssystem, div. Dokumentationen). Da die Arbeit ausschließlich ehrenamtlich ausgeführt werden darf, ist davon auszugehen, dass der Aufwand von 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 ein einvernehmliches Aufeinanderzugehen zwischen Gesetzgeber und Betreibern kann ein Weg gefunden werden, der zeitgemäß ist und für die nächsten Jahre gilt. Eine grundlegende Überarbeitung halten wir daher für notwendig.

## **Konkrete Anmerkungen und Vorschläge**

- Eine Aufrechterhaltung der Fahrzeuggruppen ist dringend erforderlich, um so der Individualität der Schiffe weiterhin gerecht zu werden. Der vorliegende Gesetzentwurf wird Rechtsstreitszenarien zur Folge haben, 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 unterzubringen, halten wir für nicht umsetzbar.
- Weiterhin unabhängige Gutachter zu beauftragen, ist für uns unverzichtbar. Bei kleinen Schiffen kommen ausschließlich Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit für diese Aufgabe in Frage. Dies fördert eine staatliche Lobby und ist nicht im Sinne der Demokratie.
- Das Sprachrohr mit dem Dachverband der GSHW gilt es zu erhalten. Ansonsten werden wir zu vielen kleinen Einzelfällen, die noch weniger ausrichten und verändern können. Unsere Belange haben mehr Gewicht, wenn wir in einer gemeinsamen Kommission auftreten und uns unter dem Dach eines Interessensverbands eine Stimme geben.
- Änderung des Terminus „Fahrgast“. Dieser trifft für die Berufsschiffahrt, jedoch nicht für das Segeln auf einem Traditionsschiff zu. Hier liegt ein Definitionsmissverständnis vor, das den Kernunterschied zur Fahrgastschiffahrt verdeutlicht. An Bord unserer Schiffe wird Mitsegeln jenseits von historischen Fakten sowie musealer Artefakte das Segeln auf alten Schiffen sowie das Handwerk der Seemannschaft erlebbar gemacht.

- 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 (siehe Seite 32, SchSVÄndV, Stand August 2016).
- Die Anforderung der Seediensttauglichkeit möchten wir an dieser Stelle in Frage stellen. Ständig wechselnde Crews auf den Schiffen machen dies zu einem teuren und finanziell nicht umsetzbaren Unterfangen. Auch erscheint diese Forderung nicht angemessen, da wir kein Rund-Um-Die-Uhr-Schichtsystem wie in der Berufsschiffahrt fahren. Die Intervalle, in denen gefahren wird, sind größer und die Auslastung geringer, so dass die Belastbarkeit der Besatzungen nicht mit denen in der Berufsschiffahrt gleichzusetzen ist.
- Medizinische Lehrgänge im geplanten Ausmaß stehen nicht im Verhältnis zum Einsatzgebiet der Schiffe. Ein Erste-Hilfe-Kurs mit 5-jährlicher Auffrischung trägt hierbei Genüge.
- Wie stehen bauliche Veränderungen nach den Anforderungen der neuen SchSV im Einklang mit der Originalität ergo Historizität der Schiffe, wenn neu gebaute Süllhöhen, umgebaute Reling und Schanzkleider, feste Aussetzvorrichtungen für motorisierte Bereitschaftsboote sowie veränderte Takelagen (siehe Kapitel 2, 14.2.c. Stabilitätskriterien, SchSVÄndV Stand August 2016) das äußere Erscheinungsbild deutlich verändern werden?
- Moderner Brandschutz nach DIN ist auf einem Holzschiff nicht realisierbar.
- Ein Wirtschaftsprüfer ist für einen kleinen Schiffsbetrieb nicht bezahlbar (siehe Zahlen unten stehend). Zudem agiert diese Bestimmung nicht im Sinne der Gemeinnützigkeit.
- Mit der neuen Verordnung müssen Schiffe, die mit mehr als 12 Personen reisen, mit einem AIS der Klasse A ausgestattet sein. Unklar bleibt, ob dies auch für Schiffe zutrifft, die eine Zulassung für max. 12 Personen haben, jedoch für einzelne Veranstaltungen im Jahr eine Ausnahmegenehmigung für mehr als 12 Personen haben. Hier wäre anzumerken, dass ein Gerät dieser Größe erheblich am Verbrauch der Batterien zieht, was sich wiederum negativ auf die Bordsicherheit auswirken kann.
- Ein 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 unverhältnismäßig.
- 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.

Alle oben genannten Ausführungen erschweren ein reibungsloses und somit sicheres Gelingen des Schiffsbetriebs. Aus finanzieller Sicht sowie dem geforderten ehrenamtlichen 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.

## Folgende Zahlen am Beispiel Ernestine sollen dies verdeutlichen

Die Zahlen aus der SchSVÄndV sind vorläufige Näherungswerte seitens des BMVI. Wie hoch der tatsächliche Aufwand in der Praxis sein wird, wird uns die Realität lehren.

### Kosten Ernestine jährlicher Aufwand:

• Bisher:	
12.000 Euro	anfallende jährliche Kosten in der Wartung von Takelage, Rumpf, Maschine, Rettungsmittel und Sicherheit bei ehrenamtlicher Tätigkeit
8000 Euro	Handwerker- und Fachbetriebsdienstleistungen

• Zukünftig:	
4000 Euro	anteilig für das Wirtschaftsgutachten (12.000 Euro alle 3 Jahre)
1100 Euro	Wartungskosten & Fracht Rettungsinself (bisher alle 4 Jahre)
900 Euro	Antragstellung/Ausstellung Sicherheitszeugnis
500 Euro	veränderte Besichtigungsmodalitäten (2500 Euro für Erneuerungs,- Zwischen,- und Bodenbesichtigung alle 5 Jahre)
300 Euro	Erfüllungsaufwand Betriebssicherheitssystem (1500 Euro 5-jährlich, SchSVÄndV Begründung, Stand August 2016, Seite 15)
300 Euro	Seediensttauglichkeit (100 Euro pro Besatzungsmitglied, Summe bei 6 Besatzungsmitgliedern 600 Euro alle 2 Jahre)
250 Euro	Sachkosten, Höhe errechnet nach SchSVÄndV Begründung, Stand August 2016, Seite 11
240 Euro	sonstiger Verwaltungsaufwand (Erfüllungsaufwand Verwaltung, 48 Euro/h, SchSVÄndV Begründung, Stand August 2016, Seite 16)
130 Euro	kleiner medizinischer Lehrgang für zwei Personen sowie Fahrtkostenpauschale (650 Euro alle 5 Jahre)

## **Kosten Ernestine einmaliger Umbau:**

9500 Euro	Stabilitätshandbuch (Ausführung & Prüfung)
2000 Euro	maschinell angetriebene Feuerlöschpumpe
2000 Euro	Stahltreppenunterkonstruktionen für 3 Niedergänge
1600 Euro	Überlebensanzüge Besatzung Bereitschaftsboot
1500 Euro	Umbau elektrische Anlage
1500 Euro	Feuermeldeanlage mit Anzeigesystem & Einbau
800 Euro	selbstschließende Absperrvorrichtungen Tanks
500 Euro	Umbau Schmierölsystem
240 Euro	Auditierung Betriebssicherheitssystem von der BG Verkehr
100 Euro	Gaswarner

Die Summe aus den oben stehenden Belastungen liegt bei mehr als 45.000 Euro für das kommende Wirtschaftsjahr. Dies steht im Vergleich zu unseren jährlichen Einnahmen in keinem Verhältnis. Das Traditionsschiff Ernestine wird mit Inkrafttreten der neuen Verordnung seinen Betrieb aufgrund finanzieller Unzulänglichkeiten aufgeben müssen.

## **Zusammenfassung**

Ziel der neuen Verordnung sollte sein, den Neu- und Fortbestand der Flotte in allen Gesichtspunkten wie Sicherheit und Individualität zu stärken. Nur so kann ein nachhaltiges Fortbestehen des gewünschten Kulturerbes gesichert werden. Über die Historizität und den Anspruch auf Sicherheit der Schiffe hinaus sollten wir uns an dieser Stelle bewusst machen, dass wir mit unserer Arbeit eine soziale Verantwortung für die Gesellschaft tragen. Eine Legislatur des genannten Gesetzentwurfs impliziert die Dezimierung der Schiffe und bedeutet, sich bewusst dieser Verantwortung zu entziehen. Wer mit drogenabhängigen Jugendlichen gesegelt ist, die zum ersten Mal in ihrem Leben das Meer gesehen haben – weiß wofür. Wer die stille Freude von schwerbehinderten Menschen erlebt hat, die erstmalig das Zusammenspiel aus Wind und Welle gespürt haben – weiß wofür.

Sollte es das Ansinnen sein, die deutsche Traditionsschiffahrt schrittweise an die Fahrgastschiffahrt anzupassen, darf dies nicht nur mit den daraus resultierenden Pflichten geschehen, sondern muss genauso mit deren Rechten einhergehen. Das würde bedeuten, dass Traditionsschiffe sowohl von Betreibervereinen als auch -firmen unterhalten werden können und hierfür Besatzung und Verwaltungspersonal nach herkömmlichen Löhnen angestellt werden dürfen. Das Modell hat sich im europäischen Ausland wie Holland bereits bewährt.

Des Weiteren erscheint es nicht zeitgemäß, Vorgänge in der Verwaltung erheblich zu bürokratisieren und Anforderungen an die Besatzungen unter Betrachtung der Freiwilligkeit zu erschweren. Flexibilität und der konstruktive Austausch zwischen Gesetzgeber und den Gesetzesausführenden sind die Grundvoraussetzung für eine auf lange Sicht funktionierende Lösung, die dem gemeinsamem Bestreben nach einem gelebten Erbe Sorge trägt.