

Lieber Herr Wehrmann,

wie Sie wissen bin ich seit etlichen Jahren nicht mehr aktiv in der GSHW tätig, nachdem ich als deren Vorsitzender unmittelbar an der Abfassung der ersten Sicherheits-VO für Traditionsschiffe beteiligt war und danach lange Zeit die Angelegenheit Traditionsschiffs-VO mit dem Bundesverkehrsministerium begleitet und verhandelt habe. Zuletzt hatte ich im Januar 2011 in Hamburg ein Expertentreffen (Hintergrundgespräch) zum Thema organisiert, an dem Sie teilnahmen. Ich äußere mich hier also ohne Mandat und nur als interessierter und sachverständiger Bürger.

Als einer der „Veteranen“ der Traditionsschiffsvorschriften habe ich den VO-Entwurf aus Ihrem Hause mit Interesse gelesen. Nach Lektüre der Papiere möchte ich Ihnen heute mein Erstaunen und Befremden über den aktuellen Stand des Entwurfes mitteilen. Ich möchte dabei nicht auf technische oder organisatorische Einzelpunkte eingehen, das werden sicherlich die GSHW und die betroffenen Schiffsbetreiber machen. Mich hat vor allem der Geist hinter der gesamten Verordnung erschreckt. Seit Inkrafttreten der ersten VO im Jahre 1990 hat es jahrzehntelang gute vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen BVM und der Traditionsschiffsszene (vertreten durch die GSHW). Die Regelungen waren angemessen und praktikabel. Sie trugen der besonderen Situation der Traditionsschiffe an der Schnittstelle zwischen Nautik / Technik und Historie Rechnung, nach dem Grundsatz „es darf keine Kompromisse in der Sicherheit geben, aber es gibt verschiedene Wege die gleiche Sicherheit zu erreichen“ (nicht nur den der aktuell gültigen IMO/SOLAS-Rules, die den letzten Stand der Technik repräsentieren). Die Traditionsschiffsszene hatte in der Folge bei der überwiegenden Zahl der Betreiber / Schiffsführer ein gutes Eigenverantwortungsethos entwickelt, einschließlich der speziellen Gutachterszene. Diese in der Summe positive Erfahrung ist aus dem neuen Entwurf nicht mehr erkennbar, als ob sie nie stattgefunden hätte.

Diskussionen gab es in all den Jahren um den Begriff „Betrieb zu ideellen Zwecken“. Dabei war meiner Erinnerung nach eigentlich „common sense“, dass diese Unterteilung (nach „ideell“ und „kommerziell“ für die historische Erhaltenswürdigkeit eines Traditionsschiffs einerseits sowie den notwendigen Sicherheitslevel für dessen Betrieb („keine Kompromisse“) andererseits gar nicht relevant ist. Man könnte das moderne Prinzip des „Risk based“ Schiffsbetriebs (nichts anderes war die Essenz der früheren TradSchVO), das sich auf eine gutachterliche Beurteilung der Verhältnisse auf dem jeweiligen Schiff stützt, vielmehr auch auf kommerziell betriebene Traditionsschiffe anwenden. Nun finden sich im Entwurf sogar Anforderungen an die Buchführung und die Forderung nach Wirtschaftsprüfer-Gutachten zum Betriebskonzept (ich habe es beim ersten Lesen nicht glauben wollen), und die individuelle technische Schiffs-Beurteilung wird teilweise durch eine Menge technischer Vorschriften ersetzt (bei denen man bald feststellen wird, dass sie nicht zu allen Schiffen passen).

Nach meiner Beobachtung (und nach wiederholter Feststellung der jeweiligen BVM-Abteilungsleiter) gab es keine schwerwiegenden Anlässe (z.B. Unfälle), die so detaillierte Einzel-Vorschriften, wie dem neuen Entwurf zu entnehmen, zwingend erforderlich gemacht hätten. Etliche dieser jetzt vorgeschlagenen Vorschriften sind möglicherweise für kleinere Fahrzeuge gar nicht sinnvoll anwendbar bzw. überziehen diese ohne erkennbaren Sicherheitsgewinn mit Nachweispflichten und Kosten (nur 2 Beispiele: Stabilitätsbuch für kleinere Segelfahrzeuge ist weniger wichtig als gute Seemannschaft und Verschlusszustand, ein stählernes Kollisionsschott für kleinere Holzfahrzeuge ist und bleibt technischer Unsinn).

Der neue Entwurf gibt der BG Verkehr (ex SeeBG) die volle Hoheit über das Verfahren, alle Nachweise sind wesentlich bürokratischer und abhängig von der BG geworden, ohne dass dafür zwingende Gründe erkennbar sind. Diese Entwicklung und damit die Aufgabe der verantwortlichen Einbindung der GSHW als Vertreterin der Betroffenen in das Verfahren ist für mich eine große Enttäuschung und wird nicht zur Akzeptanz der neuen Regeln beitragen. Hier ist meiner Ansicht nach eine große Chance für moderne „Public-Private Partnership“ (oder auch „bürgernahe Verwaltung“)

verspielt worden. Man muss (auch in Deutschland) nicht jedes kleine Detail deskriptiv regeln, ohne die Angemessenheit des damit verbundenen Aufwands im Vergleich zur Zielsetzung (Sicherer Verkehr von in öffentlichem Interesse erhaltenswerten Traditionsschiffen bzw. traditioneller Seemannschaft) im Auge zu haben.

Ich möchte Ihnen eindringlich raten, vor weiterer Umsetzung der neuen Vorschriften eine intensive inhaltliche Diskussion mit den Betroffenen zu führen. Falls ich dabei mit meiner Erfahrung helfen kann, stehe ich Ihnen auf Wunsch gern dafür zur Verfügung (als Experte, Moderator, o.ä.).

Ich hoffe sehr, dass der vorliegende Entwurf in Geist und Buchstaben noch nicht das letzte Wort ist!

Beste Grüße

Ihr
Michael vom Baur
Dipl.-Ing. / Naval Architect
Managing Partner

MvB euroconsult