

Traditionsschifffahrt

Ein maritim kulturelles Phänomen in Schwierigkeiten

Was ist Traditionsschifffahrt

Eine große Bandbreite von alten Schiffen

- Originale Museumsschiffe (Dampfschiffe, Segelschiffe, Fischereifahrzeuge, Arbeitsfahrzeuge)
- Umbauten (z.B. zum Segler umgebaute alte Frachtschiffe, Schlepper, usw.)
- Replikas (z.B. Rekonstruktionen aus der Hanse-Zeit)
- Nachbauten / Nachempfingungen alter Schiffe (z.B. Klassische Segelschiffstypen wie Brigg, Bark, Schoner usw.)

Eine große Bandbreite beim Betrieb:

- Erhaltung und Präsentation historischer Schiffssubstanz und Betriebsweisen
- Tradierung traditioneller Seefahrtspraktiken (Dampftechnik, Sail Training, Seemannschaft)
- Soziale / kulturelle Projekte, Bildungsprojekte
- Belebung von Häfen und Gemeinden
- Beliebtheit beim Publikum (z.B. interaktive Kulisse bei Hafenveranstaltungen)
- Wiege für den Nachwuchs von professionellen Seeleuten
- Quelle von Lebensfreude, aktiver Freizeitgestaltung und Naturerlebnis

Problematik

Die Traditionsschifffahrt ist ein nicht leicht abgrenzbares Phänomen in der Schifffahrtswelt.

Sie erstreckt sich zwischen

- Freizeitgeschehen und Professionalität,
- Privateignern Vereinen und Institutionen,
- Ansprüchen als Kulturzeugen und der dynamischen Entwicklung als eigener Schifffahrtzweig,
- Originalzustand von Fahrzeugen und modernen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort.

Dies führt innerhalb der Komplexität heutiger Regelung zunehmend zu Rechtsunsicherheit und Spagatsituationen für die Betreiber dieser Schiffe.

Letztlich schlägt sich dies in kaum mehr tragbaren finanziellen und organisatorischen Belastungen nieder.

Die Einnahmen der Schiffe durch Gästefahrten decken meist gerade die Betriebskosten ab.

Traditionelle Schiffe können auf Grund ihres Alters, Ihrer Bauart oder ihrer Betriebsart bestimmte Standards heutiger Berufsschiffe nicht erfüllen.

Für sie sind deshalb in den verschiedenen Ländern im Laufe der Jahre jeweils maßgeschneiderte Sicherheitskonzepte erarbeitet worden, damit die Schiffssicherheit gewährleistet ist.

Das dies vom praktischen Gesichtspunkt her funktioniert, beweisen die niedrigen Zahlen der Unfallstatistiken.

Bei der gegenseitigen Anerkennung der Vorschriften herrscht jedoch zunehmend Uneinigkeit zwischen den europäischen Flaggenstaaten und erschwert damit die Fahrten zu ausländischen Häfen in den oft eng miteinander verflochtenen Seegebieten der jeweiligen Länder.

Dänemark hat seine Tore offiziell für die meisten Traditionsschiffe ganz geschlossen, Deutschland akzeptiert bei niederländischen Seglern ebenfalls keine nationalen Zertifikate mehr (<http://www.gshw.de/dk.html>).

Traditionsschiffahrt nur „vor der Haustüre“ in den jeweiligen nationalen Gewässern widerspricht aber den meisten Betreiberkonzepten und oft auch der Natur der Schiffe, welche in ihrem früheren Schifffahrtsleben selbstverständlich grenzüberschreitend gefahren sind.

Viele der Schiffe und Projekte können unter diesen Umständen bald nur noch aufgegeben werden.

Auch die beliebte Kulisse bei Hafenveranstaltungen wird es dann in dieser Form nicht mehr geben.

Dem manchmal geäußerten Vorwurf der potentiellen Konkurrenz von Traditionsschiffen zur gewerblichen Kleinschiffahrt an der Küste ist entgegenzuhalten, dass diese in vielen Fällen von der Belebung der Häfen und Gemeinden durch Traditionsschiffahrt durchaus profitiert.

Bei den mehrtägigen Fahrten über See ist das Interesse der teilnehmenden Gäste darüber hinaus völlig verschieden von den Erwartungen der Menschen an die Passagierschiffahrt.

Wird die internationale Fahrt für Traditionsschiffe unterbunden, entsteht die Problematik einer Konkurrenzsituation womöglich tatsächlich, da all den Betreibern nichts übrigbliebe, als zu versuchen ihre Schiffe durch Kurzfahrten an der Küste zu erhalten.

Die Tradierung traditioneller Seefahrtpraktiken auf längeren Fahrten über See würde damit ebenfalls der Vergangenheit angehören.

Es ist daher dringend geboten, sich mit dem Problem der Anerkennung von Traditionsschiffen im internationalen Kontext zu befassen.

Ziele und Lösungsansätze

Traditionsschiffe benötigen eine verlässliche Rechtsgrundlage für ihren Betrieb.

Es bedarf eines aktiven neuen Bekenntnisses der Politik zur internationalen Traditionsschifffahrt um den Verwaltungsbehörden für die Lösung der anstehenden Probleme den Rücken zu stärken.

Ein kompetentes Gremium aus Politik, Verwaltung und Betroffenen, das sich wohlwollend und kreativ für die Belange der Traditionsschifffahrt einsetzt, sollte eingesetzt werden.

Deutschland:

Ein klareres Bekenntnis zur notwendigen wirtschaftlichen Tätigkeit von Traditionsschiffen in einem rechtssicheren Rahmen ist überfällig.

Die lebendige Weiterentwicklung traditioneller Schifffahrt und ihrer vielfältigen Konzepte sollte eine positive Wertung erfahren und nicht einseitig mit der Vorstellung verknüpft werden es handele sich ausschließlich um museale Originalfahrzeuge.

Die hierfür notwendigen Sicherheitskonzepte sollten wie vorgesehen weiterentwickelt werden und nicht durch formaljuristische Fragestellungen blockiert werden. (<http://www.gshw.de/richtlinie.html>)

Europa / International:

Das Faktum, dass Regeln der modernen Fahrgastschifffahrt nicht eins zu eins auf Traditionsschiffe und Segelschiffe übertragen werden können ist anzuerkennen. Die jeweils vorhandenen nationalen Konzepte hierzu sollten ernst genommen und gegenseitig anerkannt werden.

Die Recommendation 1486 des Council of Europe zu Traditionsschiffen in Fahrt sollte umgesetzt werden. Dort wird adäquate Regelgebung und gegenseitige Anerkennung nationaler Konzepte empfohlen.

Als Sofortmaßnahme sollte unverzüglich die Gesprächsebene des London Memorandums¹ wiederbelebt werden. Seit der letzten Unterzeichnung dieser Vereinbarung von neun europäischen Ländern in 2005 hat es keine Versammlung mehr gegeben um sich der aufgetretenen Probleme anzunehmen.

Langfristig gesehen sollten Segelschiffe und Traditionsschiffe eine eigene Kategorie im Rahmen internationaler Schifffahrtsregeln erhalten. Die nötige Souveränität für die Umsetzung nationaler und regionaler Eigenheiten von Traditionsschifffahrt sollte dabei mit der Verbindlichkeit einer international anerkannten Zertifizierungsmöglichkeit kombiniert sein.

Weitere Informationen: www.gshw.de

¹ Memorandum of Understanding on the mutual Recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships. – Dies ist ein vorhandenes Instrument um die Problematik der internationalen Anerkennung innerhalb Europas zu bearbeiten, liegt aber seit 2005 brach und wird nicht angewendet. (<http://www.european-maritime-heritage.org/mou.aspx>)