

Neues aus Brüssel und Bonn

I. Dänemarkfahrt

Faktisch hat die bekannte dänische Position, wonach jedes Fahrzeug mit mehr als zwölf Fahrgästen an Bord internationale Zeugnisse mitzuführen hat, den Verkehr mit Traditionsschiffen von und nach Dänemark zum Erliegen gebracht. Das im Sommer in Kraft getretene Flensburg Fjord Agreement, welches zumindest den kleinen Grenzverkehr ermöglichen soll, ist bislang ohne praktische Bedeutung geblieben.

Die Niederländer haben wegen der dänischen Position in Brüssel ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Dänemark eingeleitet. Die GSHW hat unlängst mit Vertretern der EU-Kommission über dieses Verfahren und Fragen der Traditionsschiffahrt allgemein beraten. Die GSHW unterstützt dabei die holländischen Anliegen.

Eine Richtungsentscheidung der Kommission soll noch im September 2010 fallen. Es ist zu erwarten, dass damit Bewegung in die Sache kommt; dies gilt auch für den Fall, dass der Antrag abgelehnt wird. Dann wird ein politischer Vorstoß der niederländischen Regierung zur gegenseitigen Anerkennung nationaler Zeugnisse erwartet. Wie auch immer die Kommission entscheidet: Bis zu einer Änderung der gegenwärtigen Praxis werden aber schon wegen der Verfahrensdauern und Rechtsmittelmöglichkeiten vermutlich Jahre vergehen.

II. Neue Entwicklungen in Europa

Die EU-Kommission beschäftigt sich seit kurzem mit einer Richtlinie für segelnde Fahrgastschiffe. Hierbei spielen nach derzeitigem Erkenntnisstand die Gesichtspunkte der Historizität bzw. Kommerzialität keine Rolle. Es ist aber zu erwarten, dass eine Verständigung auf die zentrale Frage, welche Sicherheitsanforderungen diese Schiffe zu erfüllen haben, schwierig wird. Wir wurden eingeladen, das Gesetzgebungsverfahren zu begleiten.

Eine explizite Richtlinie für Traditionsschiffe ist in Europa derzeit hingegen nicht in Arbeit. Allerdings zeigt sich die Kommission hierfür – ebenso wie auch für jede andere Liberalisierung der Rechtsvorschriften für Traditionsschiffe – offen. Dazu müssten aber entsprechende Vorstöße der Mitgliedstaaten erfolgen. Im Angesicht des bis heute ergebnislosen Tauziehens um das „Traditionsschiff binnen“ wäre aber wohl kaum mit raschen Ergebnissen zu rechnen.

Ausdrücklich bestätigt wurde die Rechtsauffassung, dass Fahrgastschiffe, die nach den Vorgaben der EU-Fahrgastschiffrichtlinie für die nationale Fahrt in einem europäischen Land zugelassen sind, ohne Weiteres auch in allen anderen Mitgliedsstaaten für die dortige nationale Fahrt qualifiziert sind. Diese Auffassung, die dezidiert auch vom Verkehrsministerium

(BMVBS) geteilt wird, ist insbesondere für die holländischen Fahrzeuge in Deutschland wichtig, aber demnächst auch für einige von uns (siehe unten).

Die Kommission legt die EU-Fahrgastschiffrichtlinie im Übrigen eng aus, nach ihrer Auffassung fallen z. B. jegliche Umbauten von Motor- zu Segelschiffen nicht mehr unter die dortige Ausnahmeregelung für historische Fahrgastschiffe. Dies würde bedeuten, dass viele der großen Sail-Training-Schiffe in Deutschland gar nicht mehr als Traditionsschiffe zulassungsfähig wären. Die von der Kommission vorgeschlagene Lösung, wegen der Einbindung der Trainees in das Bordgeschehen hier nicht von Fahrgästen, sondern von Besatzungsmitgliedern auszugehen, dürfte sich in der Praxis oftmals als nicht tragfähig erweisen. An dieser Stelle ist neuer Konfliktstoff zu erwarten.

III. Deutschland

Eine neue Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe wurde vom BMVBS für den Herbst 2010 im Entwurf angekündigt. Er liegt noch nicht vor.

Es ist noch unklar, welche Anforderungen dort an den Begriff des Traditionsschiffs gestellt werden, zu spekulieren ist jedoch, dass eine eigene Kategorie für Sail-Training-Schiffe enthalten sein wird, bei denen das Merkmal der Historizität zugunsten eines dezidierten Betreiberkonzeptes in den Hintergrund treten wird; für die anderen Fahrzeuge ist hingegen zu erwarten, dass die Anforderungen an Originalität und historisches Erscheinungsbild präzisiert werden. Unter dem Strich wird die Zulassung zukünftig wohl eher schwieriger als heute, so dass die Frage, was mit abgelehnten Schiffen passiert, immer drängender wird.

Die GSHW führt daher seit einigen Monaten Gespräche im Ausland, um Lösungen für deutsche Traditionsschiffe zu finden. Am weitesten fortgeschritten ist die Diskussion mit holländischen Partnern, die wegen der Ausstattung ihrer Fahrzeuge mit EU-Zeugnissen für die nationale Fahrt (siehe oben) oftmals eine recht gute Basis für Ausflagungen bieten. Historizität ist dort ebenso wenig Zulassungsvoraussetzung wie ein ideeller Schiffsbetrieb. Der damit gegebenen Möglichkeit zur intensiveren Nutzung stehen (kleine) Patentpflicht und Fahrtgebietseinschränkungen gegenüber.

Gleichwohl werden in absehbarer Zeit mehr Fahrzeuge die Flagge wechseln, einfach weil für sie Zulassungsalternativen in Deutschland fehlen. Die EU-Kommission begrüßt diese Entwicklung unter Hinweis auf den grenzüberschreitenden Wettbewerb der Systeme übrigens ausdrücklich.

Thomas Hoppe
hoppe@gshw.de