

GSHW – Meldungen

Im Frühjahr 2010 beschloss die GSHW-Mitgliederversammlung die Gründung eines Solidarfonds, der betroffenen Schiffseignern unter die Arme greifen soll, wenn das Fortbestehen eines Traditionsschiffprojektes gefährdet ist.

Im Speziellen ist der Fond auf Fälle ausgerichtet, bei denen die BG-Verkehr die Ausstellung eines Sicherheitszeugnis aus nicht nachvollziehbaren Gründen verweigert und der Eigner oder Betreiber durch manchmal über Jahre sich hinziehende Antragsverfahren finanziell ausgetrocknet ist.

Dies ist nun bei einem Fall zum Tragen gekommen, über den wir weiter unten berichten möchten.

Die Problematik rigider Auslegungen des rechtlichen Spielraumes von Traditionsschiffen beschäftigt nach und nach die verschiedensten Gremien auch außerhalb unseres Dachverbandes. So haben wir in der letzten Ausgabe über eine von mehreren politischen Initiativen berichtet und wollen in diesem Piekfall mit einem Auszug aus dem Jahresbericht des Deutschen Nautischen Vereines dessen Position dazu abdrucken.

Der Fall HEIKE:

„Das Totenschiff“ oder „In Schönheit sterben?“

Von Thomas Hoppe

Derzeit läuft vor dem Verwaltungsgericht Hamburg ein Verfahren, das aus verschiedenen Gründen Signalwirkung haben kann. Es geht um den Ditzumer Kutter HEIKE, dessen Sicherheitszeugnis als Traditionsschiff von der BG Verkehr nicht wieder erteilt wurde, obgleich sich weder Schiff noch Betreiber oder gar das Konzept geändert haben. Das klingt in der heutigen Zeit, in der viele Traditionsschiffe hierzulande begründete

Existenzangst haben, nicht besonders spannend. Gleichwohl ist der Rechtsstreit um die HEIKE möglicherweise in mehrfacher Hinsicht über den Einzelfall hinaus bedeutsam.

Das beginnt ganz prosaisch damit, dass an der HEIKE die Arbeit der gemeinsamen Registerkommission aus BGVerkehr und GSHW gescheitert ist. Jeder Beteiligte erinnert sich noch gut an jene Nachtsitzung in Hamburg, bei der am Ende nur noch um die HEIKE gerungen wurde. Das eigentlich zuversichtlich stimmende Resultat wurde am nächsten Morgen durch eine knappe Mail der Behörde konterkariert. Und der GSHW war recht schnell klar: Wenn man über ein Schiff wie die HEIKE keine Verständigung mehr findet, dann würde dies noch viel weniger bei anderen Sachverhalten gelingen.

Bei der HEIKE handelt es sich um einen hölzernen Bültjer-Kutter aus den 1960er Jahren, der ursprünglich zum Fischfang eingesetzt wurde. Nach Ende der aktiven Dienstzeit wurde das Fahrzeug nur behutsam umgebaut - im Wesentlichen Schaffung von Schutzraum unter Deck, ein zwingender Sicherheitsaspekt - und jahrelang als zugelassenes Traditionsschiff auf der Ems eingesetzt. Es existiert kaum ein vom äußeren Erscheinungsbild authentischerer Kutter als die HEIKE - die wenigen anderen, die als Traditionsschiffe genutzt werden, wurden meist zu Seglern umgebaut - gleichwohl war die Behörde plötzlich der Auffassung, dass es sich hier nun doch nicht mehr um ein historisches Wasserfahrzeug handelt.

Die Begründung ist zwar - weil mittlerweile Standard - sattem bekannt, aber gleichwohl nicht ohne Pikanterie: Die HEIKE repräsentiere äußerlich nicht mehr vollständig einen der früheren Bauzustände aus der Zeit der kommerziellen Nutzung. Wer die Szene kennt, weiß, dass das seit Jeher nur bei einem Teil der zugelassenen Traditionsschiffe der Fall ist. Diesen offenkundigen - und eingestandenen! - Widerspruch zur früheren Praxis hat die BGVerkehr gegenüber den Gerichten erfolgreich damit aushebeln können, dass

