

Die Lage ist ernst, aber keineswegs hoffnungslos!

Auf den nächsten Seiten folgen einige Texte zur „Lage“. Wir bitten Euch Leser, dass Ihr Euch wirklich die Zeit zum Lesen nehmt. Das lohnt nicht nur, es ist nötig. Zu den hier verhandelten Fragen gibt es einen gewissen „Sumpf“ von Gerüchten und Fehlinfos in der Szene.

Das PIEKFALL versucht, wie auch früher schon, durch Information mehr Transparenz zu schaffen. Aber wir Traditionsschiffer und Gaffelfreunde sind schließlich keine Analphabeten, so hofft die Redaktion, hier etwas Nützliches zu bieten.

- Eröffnet wird die Reihe durch einen juristisch-strategischen Kommentar zu den aufgetretenen Spannungen innerhalb der GSHW.
- Es folgt eine Gesamtbeurteilung der Situation durch den Vorsitzenden der GSHW, die diese Übersicht durch weitere Perspektiven ergänzt.
- Danach kommt ein Artikel des Vorsitzenden des AGDM e.V., der die Interessen seines Verbandes verdeutlicht, ergänzt durch eine Übersichtstabelle aus seiner Sicht.
Zur Erinnerung: Die AGDM ist einer der großen Mitgliedvereine der GSHW.
- Abschließend eine Antwort auf diesen Beitrag.

Was ist in Zukunft noch ein Traditionsschiff?

Vom Kampf der Kulturen

Der Autor ist Jurist und Mitglied des sogenannten erweiterten Vorstandes der GSHW. Dieser Artikel stellt seine persönliche Auffassung und nicht die des Vorstandes der GSHW dar.

Vor einigen Tagen spazierte ich mit einem Freund durch einen Museumshafen. Dort lag eines jener Schiffe, die in der Szene erbitterten Streit auslösen: Schöner alter Rumpf, komische nachträgliche Aufbauten, zusammengestoppeltes Rigg. Nun versteht mein Freund von Schiffen so viel wie Dieter Bohlen von Musik, eine prima Gelegenheit also, seine unbefangene Meinung zu erfragen. Natürlich sei das ein Traditionsschiff, was denn sonst? Er verstand die Frage gar nicht, immerhin war das Schiff erkennbar alt und halbwegs piratenfilmtauglich. Am Nachmittag dann das gleiche Manöver mit einem anderen Probanden, der etwas von Operettenkahn und sofort versenken nuschelte.

Auch in der Traditionsschifferszene sind die Auffassungen in Bezug auf das gleiche Schiff unversöhnlich, offenbar führt gesteigerte Sachkunde nicht weiter. Die nach dem jüngsten Wechsel im Vorsitz der Registerkommission frisch entbrannte Diskussion über richtige Tra-

ditionsschiffe scheint jetzt zu einem regelrechten Kampf der Kulturen auszuarten, in dessen Fokus GSHW und Registerkommission stehen, die sich nunmehr weit reichenden Forderungen ausgesetzt sehen, die nur eins gemeinsam haben: Man kann sie nicht erfüllen. Höchste Zeit also für ein paar erklärende Worte:

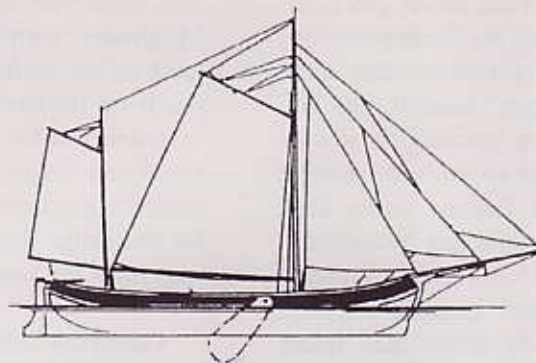
Nach deutschem Recht sind Traditionsschiffe bekanntlich nur solche, die ein Schiffssicherheitszeugnis nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe besitzen.¹ Der Status als Traditionsschiff bringt erhebliche Privilegien, insbesondere

¹ Richtlinie nach § 6 der Schiffsicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, sofern sie nicht internationalen Schiffsicherheitsrichtlinien und der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17.03.1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe unterliegen, vom 03.02.2000 in der Fassung vom 17.04.2003 (VkB1 2003, S. 205 ff)

erlaubt er unter bestimmten Voraussetzungen die entgeltliche Fahrgastbeförderung, ohne an die strengeren Vorschriften der beruflichen Fahrgast-schiffahrt gebunden zu sein. Die Zuerkennung dieses Status ist daher für viele Eigner traditioneller Schiffe von existentieller Bedeutung, zumal zulassungsrechtliche Alternativen meist fehlen.

Wer kommt nun in den Genuss dieser Privilegien? In der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe ist lapidar die Rede von „historischen Wasserfahrzeugen“.² Nicht jedes alte Schiff ist auch historisch, so viel ist klar. Der Begriff „historisch“ enthält qualifizierende, wertende Merkmale. Aber welche genau?

Wo immer die Vorschriften unklar sind, spielen sie in die Hand desjenigen, der sie anzuwenden hat. Das Sicherheitszeugnis für ein Traditionsschiff wird von der See-Berufsgenossenschaft erteilt.³ Also hat diese darüber zu entscheiden, was ein „historisches Wasserfahrzeug“ ausmacht. Hierzu fehlt ihr die Sachkunde, weshalb diese Entscheidungsfindung zwingend in Zusammenarbeit mit der GSHW erfolgt.⁴ Zur Institutionalisierung dieser Zusammenarbeit wurde die so genannte Registerkommission ins Leben gerufen. Diese basiert auf einer Vereinbarung der See-Berufsgenossenschaft mit der GSHW und hat sich offenkundig so gut bewährt, dass sie in der für 2008 zu erwartenden Neufassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe als institutionelles Organ der Entscheidungsfindung festgeschrieben wird. In begrün-



deten Zweifelsfällen kann die See-Berufsgenossenschaft jedoch von der Empfehlung der Registerkommission abweichen.⁵

Die Arbeit dieser Registerkommission war unter anderem davon geprägt, in Zusammenarbeit mit der See-Berufsgenossenschaft auszuloten, welche Schiffe historisch im Sinne der Sicherheitsrichtlinie sind; sie mündete in den Entwurf des hinlänglich bekannten sog. „Kriterienkataloges“.⁶ Dabei war klar, dass der alte Grundsatz „alles, was braune Segel hat, ist ein Traditionsschiff“ nicht zu halten sein würde. Dieser Ansatz hatte in der Vergangenheit zur Einstellung der Zusammenarbeit von See-Berufsgenossenschaft und GSHW geführt. Die See-Berufsgenossenschaft hat immer wieder unmissverständlich klargestellt, dass eine solche Politik mit ihr nicht mehr zu machen sei.

Hinzu kamen schwere Seeunfälle mit umgebauten ehemaligen Berufsschiffen, die bei den Behörden erhebliche Zweifel an der Sicherheit solcher gegenüber dem Ursprungszustand modifizierter Fahrzeuge weckten.⁷ Von daher war allen seit langem bewusst, dass es in „alten Zeiten“ zugelassene Traditionsschiffe geben würde, denen man zukünftig die Anerkennung als Traditionsschiff würde verweigern müssen.

Diesen ganz wenigen (!) Schiffen galten in den letzten Monaten umfangreiche Bemühungen von GSHW und Registerkommission, nachdem sich herauskristallisierte, dass die See-Berufsgenossenschaft diesen Fahrzeugen unverzüglich nach Ablauf des al-

² Ziff. 1.1 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe

³ Ziff. 1.4 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe

⁴ Ziff. 1.4 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe, bei der GSHW e.V. handelt es sich um einen Verband im Rahmen der „Zusammenarbeit und maritimen Sicherheitspartnerschaft“ nach § 3 Abs. 1 Ziff. 1 der SchiffSV 98

⁵ Ziff. 1.6.6 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe; allerdings ist die Registerkommission nicht befugt, Sicherheitszeugnisse zu erteilen oder abzulehnen. Dies ist Angelegenheit der See-Berufsgenossenschaft, die daher auch alleine rechtsmittelfähige Bescheide erteilen kann.

⁶ http://www.gshw.de/pdf/aktuelles/September%202006/Kriterienkatalog_web.pdf

⁷ etwa der Untergang der GOTLAND 2002 infolge mangelhafter Stabilität wegen nachgerüstetem Rigg (lt. BSU); vgl. http://www.bsu-bund.de/cIn_007/nn_100874/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2003/Bericht_49_02.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Bericht_49_02.pdf

⁸ Diese gilt für Schiffe, die bereits über ein Sicherheitszeugnis als Traditionsschiff verfügen und die im Wesentlichen baulich seit der letzten Zeugniserteilung unverändert sind und bei denen ein Rückbau zu einem historischen Wasserfahrzeug möglich ist. Natürlich müssen die weiteren Voraussetzungen für die Zulassung als Traditionsschiff, z.B. das sog. „Betreiberkonzept“ vorliegen.

ten Zeugnisses die Weiterfahrt verweigern wollte. Das war aus Sicht von GSHW und Registerkommission unverhältnismäßig und Gegenstand umfassender Nachverhandlungen, die letztlich in eine fünfjährige Vertrauensschutzregelung mündete.⁸ Wer sich ein wenig mit der Juristerei und dem allgemeinen verwaltungsrechtlichen Vertrauensschutztatbestand auskennt, mag erlauben, wie erfolgreich hier für diese angeblich so ungeliebten Schiffe gekämpft wurde.

Vor dem geschilderten Hintergrund erscheint dieser Kompromiss auch akzeptabel, denn innerhalb von fünf Jahren werden solche Schiffe entweder auf ihren historischen Kern zurückgebaut werden können oder aber es werden sich bis dahin neue Betriebsformen für nicht historische ehemalige Berufsfahrzeuge finden, die vom Bund bereits in der Sache beschlossen wurden und mit deren Umsetzung demnächst zu rechnen ist.

Ein weiterer Fokus der Arbeit waren die sogenannten SAIL TRAINING SHIPS. Auch davon gibt es einige mit auslaufender Zulassung als Traditionsschiff, bei denen es sich aber völlig unbestreitbar nicht um „historische Wasserfahrzeuge“ handelt. Die geltende Sicherheitsrichtlinie setzt bekanntlich sowohl das historische Erscheinungsbild als auch das positive Betreiberkonzept, z.B. eben Sail Training voraus. „Sail Training“ auf einem nicht historischen Wasserfahrzeug ist entgegen einem weit verbreiteten Vorurteil nicht von der Sicherheitsrichtlinie gedeckt. Die See-Berufsgenossenschaft war nicht bereit, das früher praktizierte rechtswidrige Augenzudrücken zu wiederholen. Auch hier hat es daher umfangreiche Gespräche und Eingaben von GSHW und Registerkommission gegeben, die letztlich dazu führten, dass in der kommenden Neufassung der Sicherheitsrichtlinie eine Ausnahmeregelung für Ausbildungsschiffe für traditionelle Seemannschaft aufgenommen wird. Diese müssen dann erstmals nicht mehr die Qualifikation als historisches Wasserfahrzeug nachweisen. Im Vorgriff auf diese zu erwartende Regelung wurde vereinbart, laufende Anträge von Schiffen, die zukünftig unter diese Regelung fallen werden, wohlwollend zu prüfen. Auch dies wird man bei aller gebotenen Bescheidenheit als großen Erfolg von GSHW und Registerkommission werten können.

Wenn nun im Zuge der Diskussion um die Personalie des Leiters der Registerkommission hoffnungsvoll die Forderung erhoben wird, man müsse ab sofort wieder zu den alten paradiesischen Zuständen zurückkehren und unterschiedslos jedes Schiff – Hauptsache alt - mit einem Sicherheitszeugnis versehen, so ignoriert dies vollständig die tatsächlichen Rahmenbedingungen

und den Wortlaut der Sicherheitsrichtlinie. Hierzu kann man nur sagen: Weiterträumen, das wird nichts. Dazu müsste man nicht die Registerkommission abschaffen, sondern die Sicherheitsrichtlinie, die See-Berufsgenossenschaft, den Bund und anschließend sicherheitshalber noch die EU.

Aber auch die energisch vorgetragene Forderung, die Kommission möge sich doch bitte endlich als Hüterin der reinen Lehre erweisen und nur noch traditionellen Schiffen mit makelloser Historie und Erscheinungsbild zum Zeugnis verhelfen, geht in die Irre. Weder GSHW noch Registerkommission haben einen Auftrag, für eine Reinhaltung der Szene zu sorgen. Der in der Richtlinie formulierte Auftrag beschränkt sich auf die Zusammenarbeit mit der See-Berufsgenossenschaft bei der Erteilung von Sicherheitszeugnissen, der satzungsgemäße auf die Interessenvertretung der traditionellen Schifffahrt in Deutschland. Diese Interessen sind breit gestreut, wie bereits ein Blick auf die Mitgliederliste der GSHW zeigt. Dort sind auch Mitglieder vertreten, die Schiffe betreiben, die ganz sicher nicht der „reinen Lehre“ entsprechen. Auch sie müssen von ihrem Dachverband GSHW vertreten werden. Im Übrigen müssen sich die Traditionalisten fragen lassen, was mit den abgelehnten Schiffen geschehen soll. Alternative Betriebsformen für ehemalige Berufsschiffe gibt es noch nicht. Nein, man muss die Szene so nehmen, wie sie ist.

Genau das haben GSHW und Registerkommission getan, weshalb der Wechsel an der Spitze der Registerkommission auch nichts Wesentliches verändern wird. Wer damit Hoffnungen auf eine liberalere oder gar eine härtere Gangart verbindet, wird zwangsläufig enttäuscht werden. Die Rahmenbedingungen sind eng und wo immer Spielraum ist, wurde und wird er zugunsten der Schiffe genutzt. Zu glauben, dieser Rahmen sei nach Belieben erweiterbar, ist ein Irrtum.

GSHW und Registerkommission haben in zäher und aufwendiger Arbeit erreicht, dass kein zugelassenes Schiff in den kommenden Jahren wegen der engeren Definition des „historischen Wasserfahrzeugs“ den Betrieb einstellen muss, natürlich nur, sofern die sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung des Sicherheitszeugnisses vorliegen. Wer den Verlauf der Diskussionen mit den Behörden kennt, kann erlauben, wie zufrieden stellend dieses Ergebnis ist, an dem die jetzt viel gescholtene Registerkommission und ihr ehemaliger Leiter einen maßgeblichen Anteil haben.

*Thomas Hoppe
Halenbeckstraße 19
D-23757 Lübeck*