

Deutsche Traditionsschiffe in Gefahr

Das Bundesministerium hat einen neuen Entwurf für die Sicherheitsrichtlinie auf Traditionsschiffen vorgelegt, die noch dieses Jahr in Kraft treten soll. Darin enthalten sind Forderungen über Bau und Betrieb von Traditionsschiffen, die nicht, oder wenn überhaupt, nur mit erheblichem Aufwand umgesetzt werden können.

Status Quo

Seit mehr als 40 Jahren haben sich überwiegend ehrenamtlich tätige Freunde alter Schiffe darum bemüht, diese durch Erhalt und Pflege für die Gemeinschaft zu erhalten. Neben dem Gedanken des Maritimen Erbes sind es vor allem Jugendliche, die auf diesen Schiffen Erfahrungen sammeln können, zum Beispiel bei Klassenfahrten oder europäischen Treffen von Traditionsschiffen.

Traditionsschiffe unterliegen besonderen Richtlinien, die oberhalb der Sportschiffahrt und unterhalb der Berufsschiffahrt liegen. Der Betrieb der Schiffe geschieht ehrenamtlich durch (zumeist ehemalige) Seeleute mit entsprechenden Patenten oder Inhaber spezieller Führerscheine für Traditionsschiffe.

Bewertung des Entwurfs

Zielstellung der Neufassung war die **Behebung der Rechtsunsicherheit** bzgl. der Anerkennung als Traditionsschiff (Historizität) und Einordnung in die Systematik der Seeschiffssicherheitsverordnung. In der nun vorliegenden Fassung, die den Erhalt der Traditionsschiffe bewirken soll, wird durch zahlreiche Verschärfungen der **Bestand der Traditionsschiffe gefährdet**. Neben einigen sinnvollen Konkretisierungen und Vorgaben (z.B. AIS-Pflicht) stellt der Entwurf insgesamt eine unverhältnismäßige Verschärfung vor allem in den folgenden Punkten dar.

1. Betrieb und Besatzung

- Die geplante Übertragung des **Schiffsbesatzungszeugnis** der Berufsschiffahrt auf ehrenamtlich betriebene Traditionsschiffe ist nicht möglich, da zumeist mit wöchentlich wechselnder Besatzung und keiner festen Crew gefahren wird. Außerdem ist die Mindestbesatzung bereits in der SportSeeSchV eindeutig geregelt.
- Die geplante Pflicht zur Durchführung der zweijährlichen **Seediensttauglichkeit**-Untersuchung für ehrenamtliche Besatzungsmitglieder, die zumeist nur für eine Woche pro Jahr an Bord sind, stellt organisatorisch und finanziell eine unzumutbare Hürde dar.
- Die geplante Pflicht für Teile der Besatzung zur **Ausbildung für das Tragen von Pressluftatmern** ist mit wöchentlichen wechselnden ehrenamtlichen Crews nicht umsetzbar, da dies neben der einmaligen Schulung (25h) voraussetzt: jährliche Belastungsübung, jährliche praktische Einsatzübung, jährliche theoretische Einweisung sowie jährliche bis dreijährliche ärztliche Vorsorge-Untersuchungen.
- Die geplante Pflicht für Teile der Besatzung zur regelmäßigen Teilnahme an **Lehrgängen gemäß der Maritime-Medizin-Verordnung** ist mit wöchentlichen wechselnden ehrenamtlichen Crews nicht umsetzbar.

2. Bauliche Anforderungen

Die baulichen Anforderungen wurden bisher allgemein gefasst und dadurch schiffs-spezifisch bestimmt. Die neue Richtlinie stellt hohe Anforderungen, die für viele Schiffe technisch oder finanziell nicht umsetzbar sind. Dies sind konkret:

- Absolute Festlegung der **Süllhöhen**
- Absolute Festlegung der **Relingshöhe**
- Absolute Festlegung der **wasserdichten Unterteilungen**
- Absolute Festlegung der **Anker- und Kettendimension**
- Erstellung eines **Stabilitätshandbuchs**
- Absolute Festlegung der **Stabilitätskriterien**
- Pflicht von **Stahlunterkonstruktionen für Holztreppe**

3. Sicherheit

- Die Forderung nach **festen Ausstattungsmaßnahmen** oder das einfache Ausbringen des **Bereitschaftsbootes** durch nur **zwei Personen** ist auf vielen Schiffen nicht umsetzbar.
- Die geplante Übertragung des **Betriebssicherheitssystems** aus der Berufsschifffahrt auf ehrenamtlich betriebene Traditionsschiffe ist nur mit sehr hohen zeitlichen und finanziellen Aufwänden möglich und für viele Betreiber nicht umsetzbar.

4. Anerkennung als Traditionsschiff / Historizität / Bestandsschutz

- **Der formale Bestandsschutz** der bisherigen Schiffe wird nur in Hinblick auf die Historizität gewährt, die Verschärfung aller anderen Punkte hebt ihn jedoch praktisch auf.
- Die Formulierung für die ideale Nutzung ist unscharf und lässt z.B. offen, ob auch in Zukunft **bezahlte Mitarbeiter** (z.B. zur Verwaltung) eingesetzt werden dürfen.
- Die Möglichkeit der Vorlage von **Prüfberichten von Steuerberatern und Wirtschaftsprüfern** ist zwar zweckmäßig, es sollte jedoch auch die Vorlage des **Gemeinnützigkeitsbescheids** des Finanzamtes ausreichen, um nicht unnötige Kosten zu produzieren.
- Die vorgesehene Stärkung der BG Verkehr gefährdet die Existenz der **freiberuflichen Gutachter**.
- Die Abschaffung der GSHW als **vorgeschaltete Stelle** bedeutet den Verlust jahrelanger Erfahrung.

Zusammenfassung

Der jetzt vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Entwurf sieht Änderungen und Vorschriften vor, die zur Folge haben, dass

1. die Schiffe in ihrem Aussehen so nachhaltig verändert werden müssen, dass sie ihren ursprünglichen Charakter verlieren könnten,
2. der Betrieb hinsichtlich der Anforderungen an die Besatzung nicht mehr, oder nur noch eingeschränkt möglich sein wird,
3. der finanzielle Aufwand zur Umsetzung der Forderungen die monetären Möglichkeiten der Betreiber übersteigt und der weitere Betrieb gefährdet ist.

Wird der Entwurf unverändert umgesetzt, steht zu befürchten, dass an den Paraden auf den maritimen Veranstaltungen wie Kieler Woche, Hansesail, Dampfgrundum, Travemüder Woche, Sail Bremerhaven, Hamburger Hafengeburtstag usw. deutlich weniger Schiffe teilnehmen werden.

Darüber hinaus dürften Jugendreisen, die Teamfähigkeit und Selbstbewusstsein der Jugendlichen fördern, kaum mehr angeboten werden können. Die Schiffe dafür fehlen.

Das Maritime Erbe unseres Landes wird nur noch in Museen besichtigt werden können, nicht jedoch in der Praxis erlebt.

Zeitliche Schiene

- Am 26.08.2016 wurde der "Entwurf der Änderungen der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffsicherheitsregeln unterliegen" (Stand 16.08.2016) bekanntgegeben
- Bis zum 5. Oktober werden Stellungnahmen eingeholt.
- Erlass soll dieses Jahr erfolgen.
- Neue Richtlinie soll ab 01.01.2017 gelten.

Zusammenstellung: Clipper Deutsches Jugendwerk zur See e.V. – Stand: 10.09.2016

Ansprechpartner: Nikolaus Kern (Vorsitzender), Tel. 0151 / 64 95 91 86