



Neues von der GSHW

Deutschland

Die langwierigen Verhandlungen zwischen dem Bundesverkehrsministerium, der Dienststelle Schiffssicherheit und der GSHW über eine Interimsregelung der Zulassung von Traditionsschiffen bis zum Erlass einer neuen Sicherheitsrichtlinie sind nach einem letzten Verhandlungstermin am 31.10.12 nunmehr abgeschlossen. Dabei wurde letztlich in allen Punkten Einvernehmen erzielt.

Die Verhandlungen wurden erforderlich, nachdem die Umsetzung der jüngeren, mittlerweile ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte zwangsläufig dazu geführt hätte, dass der überwiegende Teil der Traditionsschiffe stillgelegt worden wäre. Ein Fahrzeug soll danach nur historisch und original im Sinne der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe sein, wenn es optisch unverändert einem seiner früheren Bauzustände aus der gewerblichen Nutzungszeit entspricht, was besonders bei unseren Segelfahrzeugen nur ausnahmsweise der Fall ist. Darüber hinaus wurde ein Vertrauensschutz auf Grund früherer Zulassungen oder behördlicher Einschätzungen (die ausdrücklich als rechtswidrig eingestuft wurden) kategorisch abgelehnt.

Die nunmehr zwischen BMVBS, BGV und GSHW gefundene Regelung, die noch der Genehmigung der Leitung des BMVBS bedarf, gilt bis zum Erlass einer neuen Sicherheitsrichtlinie und soll im Januar 2013 gemeinsam in Berlin vorgestellt werden.

Angesichts der sehr schwierigen Ausgangslage ist die GSHW mit den erzielten Kompromissen im Wesentlichen zufrieden. Sie sorgen

dafür, dass für die große Mehrheit der Fahrzeuge eine Weiterfahrt möglich ist und demnächst auch die unbefriedigende, aber in der Verhandlungsphase unabänderliche Praxis der Kurzzeitzeugnisse endet. Speziell für umgebaute Fahrzeuge und Sail Training Schiffe wurden Lösungen gefunden, die weit über den Rahmen hinausgehen, den die Verwaltungsgerichte derzeit vorgeben. Leider konnte nicht für jedes Fahrzeug eine befriedigende Lösung gefunden werden, das muss auch klar gesagt werden.

Die GSHW wird in einer Informationsveranstaltung (aller Voraussicht nach am 12. Januar 2012 in Hamburg) über Details informieren. Bis zum Ministerialerlass (voraussichtlich ebenfalls im Januar) bleibt es noch bei dem vereinbarten Bestandsschutz für alle zugelassenen Fahrzeuge.

Die Arbeiten an einer neuen Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe werden unverzüglich aufgenommen, angesichts der bevorstehenden Bundestagswahl ist mit einer Umsetzung aber nicht vor 2014 zu rechnen.

EU/International

Die EU-Kommission hat nunmehr angekündigt, anstelle des zurückgezogenen Vorschlages den neuen Entwurf einer Richtlinie für Segelschiffe/Traditionsschiffe im Januar 2013 zu präsentieren.

Ebenfalls im Januar soll auf Initiative der EMH (European Maritime Heritage) ein Treffen des MoU-Komitees bei der IMO in London stattfinden, um zu prüfen, ob das MoU (Memorandum of Understanding), das früher ja

recht erfolgreich die gegenseitige Anerkennung von nationalen Zeugnissen in der EU regelte, wieder belebt werden kann.

Thomas Hoppe, GSHW

Ein Kommentar

Was auf dem Verhandlungswege erreichbar war, scheint nach jahrelangen Bemühungen endlich erreicht zu sein. Nach einer heillos verfahrenen Geschichte wirkt das erstmal erleichternd. Dafür kann man allen Beteiligten Dank sagen. Vergessen darf man freilich nicht: Nicht alle Betroffenen können diese Erleichterung teilen, nicht alle Schiffe haben eine Überlebenschance bekommen. Immer noch gibt es Schiffe, die jahrelang Sicherheitszeugnisse hatten und nun wegen einer unverständlichen Rechtsprechung die Zulassungsbedingungen plötzlich nicht mehr erfüllen sollen.

Also Erleichterung? Ja, vielleicht. Aber Zufriedenheit? Nein, zufrieden können wir nicht sein. Wie viele werden nicht mehr dabei sein? Das wissen wir noch nicht. Aber auch wenn es nur wenige Schiffe sein sollten, die immer noch durch den Rost fallen, jedes davon ist eins zu viel. Dazu hängt an solchen Projekten zu viel Herzblut, gegebenenfalls eine ganze Existenz. Das ist keine unangebrachte Sentimentalität. Da gehen Werte zugrunde. Und dass die Erhaltung maritimer Kultur einem rechtlichen Lineal unterworfen werden soll, das wenig Sachkenntnis verrät und in jedem einzelnen Fall auch noch die Gefahr der Zerstörung bewährter Praxis beinhalten wird, das ist hochproblematisch und kann wirklich nicht zufrieden stellen. Kultur braucht das Recht, aber sie geht nicht auf in viereckigen, formallogisch angewandten Rechtssätzen, so gültig die im Moment auch sein mögen. Unveränderbar ist Rechtsprechung aber nicht, sie gibt sich nur leider manchmal den Anschein, dass sie es sei. Das ist auch eine politische Frage. Vielleicht wächst diese Einsicht allmählich.

Hier ist auch daran zu erinnern, dass gelebte Kultur, gelebtes Leben nie ganz frei von Unzulänglichkeiten und Unebenheiten sein kann – symbolisch gesprochen: Ein bisschen Schmutz

bleibt, das gehört leider - oder gottlob - dazu. Bei aller rechtlichen Ordnung braucht es Toleranz, Ermessen mit Augenmaß sagen andere dazu, also Verständnis. Vernunft. Oder gar: Menschlichkeit. Man muss es vielleicht nicht so hoch hinauftreiben. Aber gnadenlos Prinzipien reitende Perfektions-Apostel, welcher Couleur auch immer, können auf vielen Gebieten zerstören, was lebendiges Dasein erst ermöglicht und erfreulich bereichert. Kultur gehört zum Menschsein und ist menschlich. Zu viel Reinheit zerstört und macht giftig.

Wir hoffen jetzt auf einen Erlass, mit dem wirklich zu leben ist. Und später auf eine neue Sicherheitsrichtlinie. Wir müssen erwarten, dass die neue Rechtslage Raum lässt für sinnvolle Variationsbreiten. Der Weg dahin wird vielleicht nicht einfach, und es könnte wieder lange dauern. Aber muss das sein? Es scheinen unterschiedliche Interessen im Spiel zu sein. Sinnvolle, Leben ermöglichende Kompromisse sind also gefragt - und dass die Hoffnung darauf und die Arbeit daran nicht aufgegeben wird.

Wolfgang Wiedenmann

Ein weiterer Kommentar

Traditionsschiffahrt- wohin gehst Du? Oder sollten wir besser fragen, wohin will man dich verbannen! Die BG-Verkehr will mit den Entscheidungen, Schiffen das so genannte Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe abzuerkennen, offensichtlich die deutsche Traditionsschiffahrt unter Berufung auf ein Gerichtsurteil ad acta legen. Wieso und warum? Keiner versteht diesen Bürokratenakt. Historizität und Betreiberkonzept werden nun nach 12 Jahren der Anerkennung angezweifelt.

Anfang des Jahrtausends beurteilte die so genannte Registerkommission (Fachleute aus See-BG und der GSHW), als fachkompetentes Gremium, ob ein Traditionsschiff als erhaltenswertes Kulturgut einzustufen ist. Und sie belegte damit das öffentliche, insbesondere kulturelle Interesse an der Erhaltung und Präsentation des Schiffes in Fahrt. Die Registerkommission hatte es sich nicht leicht gemacht

mit der Beurteilung und mit Sachverstand die geschichtliche Entwicklung der Traditionsschiffahrt stets mit bedacht. Die Unterstellung einer laxen Auslegung der Beurteilungskriterien seitens der Registerkommission ist schlichtweg Unsinn und zeugt nur von Unkenntnis der Geschichte. Die Bewertungskriterien, die vom Gericht herangezogen wurden und nun von der BGV als Richtwert angewandt werden, sind für Traditionsschiffe nicht oder nur sehr bedingt anwendbar!

So schrieben die Richter, ohne wirkliche Sachkenntnis, die folgende Begründung in ihr Urteil: „Die Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge dient der Wahrung des maritimen kulturellen Erbes und dessen Präsentation in Fahrt. Dieses maritime Kulturgut wird in aller Regel nur durch die Erhaltung vorhandener Schiffe in ihrer ursprünglichen Gestalt oder deren Einzelnachbau gewahrt.“

Das ist grundsätzlich ein Widerspruch in sich. Denn wenn die Schiffe in ihrer ursprünglichen Gestalt vorhanden sind, dürften sie heute nicht mehr mit Gästen fahren, weil sie die vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften nicht erfüllen könnten! Und wir sprechen hier von Traditionsschiffen – nicht von historischen Museumsschiffen.

Was sind eigentlich Traditionsschiffe? Um das korrekt zu beurteilen, muss man deren geschichtliche Entwicklung betrachten. Als vor ca. 40 Jahren Privatleute, Vereine und Organisationen in Deutschland anfangen sich dessen zu besinnen, dass wir auch eine große Seefahrtshistorie mit kleinen Schiffen haben, war es bereits zu spät. Es gab die kleinen Arbeitsschiffe nicht mehr! Diese vielen kleinen Kutter und Jagten, ohne die eine Versorgung der Bevölkerung bis Mitte des letzten Jahrhunderts nicht möglich gewesen wäre! Die Schiffe, die es hätte geben können, wurden bei uns zersägt oder verschrottet. So ist die deutsche Besanener-Nordseeflotte, soweit sie nicht untergegangen ist, der Kettensäge zum Opfer gefallen! Bis auf MARIA - die kann man aufgesägt im Deutschen Museum in München betrachten - aber bloß nicht anfassen!

Die gnadenlose Überfischung der Nord- und Ostsee durch die großen Fabrikschiffe hatte dazu geführt, dass in den Anrainerländern und speziell in Dänemark sehr viele der kleinen Seeschiffe (15-25 m Rumpflänge) aufla-

gen. Meist waren sie als reine Segelschiffe gebaut und später umgerüstet worden! Und wenn nicht, so war doch die Rumpfform kaum verändert als Segelschiffsrumpf ausgelegt.

Man schaute also nach erhaltenswürdigen Schiffsrümpfen, die man zum Segler zurückbauen konnte. Das Ziel waren Segelschiffe, auf und mit denen praktische Seemannschaft und Seefahrtskultur (z.T. mit sozial-erzieherischem Hintergrund) vermittelt und gelebt werden konnte. Wichtig war, dass das Schiff einen schlüssigen Aufbau aufwies, der den Erfordernissen und Notwendigkeiten der neuen Verwendung, der Seemannschaft und der Schiffssicherheit Rechnung trug. Das klassische Gaffelrigg musste gut händelbar sein und der Aufbau von Deckshäusern war meist den notwendigen Erfordernissen angepasst! Ich möchte gern ein Schiff als Beispiel anführen, um die Problematik zu verdeutlichen: Ein Schoner mit absolut korrektem Schonerrigg (30 m Lúa) hat in 36 Jahren Fahrzeit knapp 56.000 Menschen zwischen 5 und 95 Jahren Seemannschaft und Seefahrtskultur in allen Facetten erleben lassen. Der Schoner ist beim Umbau so ausgelegt worden, dass auch Behinderte Seefahrt und Seemannschaft erleben können! Das gilt für Rigg, Deckshaus und Niedergang. Nun wird die Historizität angezweifelt, weil Deckshaus, Niedergang und Schonerrigg nicht historisch korrekt sind! Das Schiff hatte früher nämlich kein Schonerrigg, aber einen Seglerrumpf, der schonergetakelt am besten händelbar war!

Mit gleichen Argumenten sind wohl auch noch weitere Traditionsschiffe auf die Ablehnungsliste der BGV gelangt.

Traditionsschiffe stellen nicht unbedingt den Anspruch historisch korrekte Museumsschiffe zu sein. Diese dürften mit historisch korrekten Materialien aus Sicherheitsgründen heute auch nicht mehr betrieben werden! Sie haben aber immer eine historische Substanz und wurden immer den sicherheitstechnischen Erfordernissen angepasst. Und nur darüber hat die BGV zu entscheiden! Die kulturgeschichtliche Bedeutung festzustellen, obliegt auch nicht dem Verkehrsministerium, denn Kultur ist immer noch eine Ländersache.

Als man mit der Traditionsschiffahrt begann, lag der Erhalt von Schiffen, Seefahrts-

kultur und Seemannschaft und die damit verbundenen Kosten in privater Hand! Daran hat sich bis heute nichts geändert! Und wenn wir von Kosten reden, dann sprechen wir hier nicht über einen Eimer Farbe, sondern von monetären Größenordnungen zwischen 30 bis 80 tausend Euro pro Jahr! Ein Traditionsschiff, das von Privateignern und vielen Helfern mit riesigem Aufwand an Zeit und privaten Geldmitteln in seinem Zustand erhalten wird, ist darauf angewiesen, dass der Besitzer auch mit der Verlässlichkeit des Bestandschutzes rechnen kann! Ein Schiff, auf dem seit vielen Jahren an viele tausend Menschen jeden Alters Seefahrtskultur und Seemannschaft weitergegeben wurde, soll nun nach dem Willen der BGV kein Kulturgut mehr sein, weil es an Historizität mangelt!? Das Handeln der BGV muss hier als reiner Bürokratenakt verstanden werden. Und der Begriff der Historizität ist hier auch schnell überstrapaziert.

Ein weiterer kulturhistorischer Aspekt ist die Erhaltung von alten Handwerken mit allen Kenntnissen und dem Wissen, das zum Erhalt von z.B. alten Holzschiffen notwendig ist.

Es kann bei der ganzen derzeit geführten Diskussion nur um die Beurteilung gehen, ob das Schiff als Vermittlungswerkzeug für Seefahrtskultur und Seemannschaft geeignet ist. Ein gaffelgerigtes Schiff kann immer nur nach den Regeln der traditionellen Seemannschaft betrieben werden, und Tradition ist immer nur so gut, wie sie auch aktiv gelebt werden kann! Seemannschaft und Seefahrtskultur kann man nur aktiv vermitteln und es ist dabei unwichtig, ob dies Schiff exakt einem historischen Vorbild entspricht.

Auf und mit diesen – jetzt zum Teil auf der schwarzen Liste stehenden – Traditionsschiffen wurden Seemannschaft und Seefahrtskultur gelebt und an eine Vielzahl von Menschen weitergegeben. Die meisten der reklamierten Traditionsschiffe sind für sich schon wieder

ein Stück Seefahrtskultur geworden. Sie fahren nämlich schon wieder ein komplettes Schiffsleben lang auf Nord- und Ostsee.

Die Verantwortlichen, die diesen Entstehungsprozess und die geleistete Kulturarbeit nicht in die Kernüberlegung über Traditionsschiffe und Traditionsschiffahrt mit einbeziehen und Schiffe wegen mangelnder Historizität aus dem Verkehr ziehen wollen, vernichten erhaltenswertes, nicht wiederbringbares Kulturgut!

Denn nicht die Anbetung der Asche, sondern nur das Weitertragen des Feuers (Ausspruch von Thomas Morus 1508) kann uns auch morgen noch die Möglichkeit geben, wunderbare, unter deutscher Flagge fahrende, Traditionsschiffe zu erleben!

Voraussetzung ist hier, dass Gesetzgeber und die Bürokratie dies berücksichtigen und eine entsprechende Basis schaffen und die Schiffe nach gleichen Voraussetzungen und Kriterien beurteilt werden! Sonst wird es bald keine deutsche Traditionsschiffahrt mehr geben!

Joachim Staugaard

Wäre doch schade, wenn die Zukunft der deutschen Traditionsschiffahrt so aussehen sollte!?

Fotos Achim Staugaard

