

Erhalt der Traditionsschifffahrt: Die Politik muss navigieren!

„Zukunft der Traditionsschifffahrt gesichert“ verkündete am 28. Juni 2013 das Bundesverkehrsministerium nach jahrelangen Auseinandersetzungen und sorgte damit für Erleichterung entlang der Küste.

Der zweijährige Bestandsschutz verschaffte den meisten Schiffen eine Atempause. Im Spätherbst verfestigte der Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD die Hoffnungen, dass die Flotte eine Zukunft hat: „Für den Erhalt der Traditionsschifffahrt werden wir dauerhafte Regelungen erarbeiten.“²

Derzeit ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr mit der Neufassung der Richtlinie beauftragt. Jedoch sind nach unserem Kenntnisstand zentrale politische Richtungsentscheidungen, die der Behörde als Grundlage für die Neuerarbeitung der Richtlinie dienen müssen, nicht verhandelt und beschlossen worden.

Wir brauchen eine politische und demokratische Intervention zum Erhalt des Kulturguts zivilgesellschaftlich betriebener Traditionsschiffe. Ohne eindeutige Vorgaben und behördliche Zuständigkeitsklärung werden auch die aktuellen Neuverhandlungen für eine vielfältige Traditionsschifffahrt, wie sie in Deutschland noch existiert, das Aus bedeuten!

Das Beispiel Lovis: Ein Modellprojekt mit Zukunftsängsten

Die Lovis wurde vor 15 Jahren von jungen Menschen in ehrenamtlicher Arbeit aus einem über 100 Jahre alten Rumpf aufgebaut – speziell für Fahrten mit Jugendgruppen. Seitdem sind wir über 60.000 Seemeilen unterwegs gewesen und arbeiten infolge unserer Bildungsarbeit mit Schulen, Freiwilligendiensten, Universitäten, vielen weiteren Organisationen und Einrichtungen zusammen, was die gesellschaftliche Vernetzung der Traditionsschifffahrt stärkt. Wir machen traditionelle Seefahrt erfahrbar, halten ihre Handwerks- und Kulturtechniken lebendig und verbinden so einen wichtigen Teil der

Schifffahrtsgeschichte mit aktuellen Themen. Beim Segeln mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen bieten wir einen Freiraum, in dem Ideen entwickelt und umgesetzt werden, in dem Menschen sich zu ökologischen und sozialen Fragen positionieren und motiviert werden, sich gesellschaftlich zu engagieren. Seit 2013 fürchten wir um unsere Existenz. Ende Juni 2015 wird unsere Betriebserlaubnis erneut auslaufen. Um unsere Arbeit zum Erhalt und Betrieb des Schiffes in der von unseren Partnern geschätzten Qualität leisten zu können, benötigen wir einen Vorlauf von eineinhalb Jahren. Bereits jetzt haben wir zum wiederholten Mal keine Planungssicherheit mehr.

Der Konflikt um die Traditionsschifffahrt: Im Kern keine Frage der Sicherheit!

Sowohl Schiffsbetreiber_innen als auch staatliche Stellen haben ein Interesse an höchstmöglicher Sicherheit an Bord der Schiffe. Die Politik hat vor mehr als 20 Jahren entschieden, für den Erhalt der Traditionsschiffe keine staatlichen Einrichtungen vorzusehen, sondern diese Aufgabe in die Verantwortung der Zivilgesellschaft zu legen. Daraus folgt, dass Aspekte des Erhalts der Schiffe in Fahrt mit ehrenamtlichen Betriebsstrukturen und mit Sicherheitsaspekten sachlich fundiert in Einklang gebracht werden müssen.

An die Erfordernisse von Traditionsschiffen angepasste Sicherheitsregelungen außerhalb der Berufsschifffahrt sind bewährt und aus zwei Gründen notwendig:

1. Zahlreiche heutige Traditionsschiffe können aufgrund ihrer historischen Substanz oder ihres Schiffstyps nicht die Standards von Schiffsneubauten erreichen und benötigen angepasste Regelungen, um ihren Bestand zu sichern.
2. Da die meisten Schiffe ehrenamtlich betrieben und gefahren werden, wird die Fahrbefähigung auf eigens dafür geschaffenen Ausbildungswegen und nicht durch eine berufliche Ausbildung erlangt. Der bisher erfolgreich beschrittene Weg des ehrenamtlichen Betriebs von Schiffen wäre verbaut, wenn Kapitänspatente der Berufsschifffahrt zur Voraussetzung für den Schiffsbetrieb würden.



Der Grundkonflikt in der Auseinandersetzung liegt darin, dass nicht eindeutig geregelt ist, welches Schiff als „Traditionsschiff“ gelten kann. Der Gesetzgeber hatte die Kategorie „Traditionsschiff“ bewusst unbestimmt gelassen, um der großen Heterogenität der bereits existierenden Traditionsschiffe mit vielfältigen baulichen Zuständen, Betriebsformen und inhaltlichen Nutzungen gerecht zu werden. Während die Sicherheitsrichtlinie seit 14 Jahren gleich geblieben ist, wendet die Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr seit ca. sechs Jahren eine enge und teilweise für die Betroffenen nicht nachvollziehbare Definition der Kategorie „historisches Wasserfahrzeug“ an. Die gesetzlich verankerte Nutzungsmöglichkeit der Schiffe für soziale Zwecke wird zunehmend auf bloße „maritime Traditionspflege“ verengt. Zum „ideellen Betrieb“ reicht nicht die Gemeinnützigkeitsbestätigung durch ein Finanzamt, sondern sind umfangreiche Nachweise auf unklarer Basis erforderlich. Die Behörde sieht ihr Vorgehen durch Urteile des VG und OVG Hamburg bestätigt. Woher die BG Verkehr die ursächliche Motivation für ihre zunehmend restriktive und oft intransparente Prüfung nimmt, ist ungeklärt. Die langjährige Verwaltungspraxis hat zu einem massiven Vertrauensverlust geführt und bietet eine schwierige Basis für die Ausarbeitung der neuen Richtlinie.

Gleichzeitig ist eine Nachjustierung der deutschen Rechtslage dringend erforderlich, da sie nicht mit der EU-Regelung der Fahrgastschiffahrt harmonisiert. Zentral ist dabei die Frage, ob Mitreisende auf Traditionsschiffen durch ihre aktive Einbeziehung in den Schiffsbetrieb zur Crew zählen oder wegen ihres finanziellen Beitrags zum Schiffsunterhalt als klassische Fahrgäste gewertet werden sollen. Ohne solche Fahrtkostenbeiträge wäre der zwar ideellen Zwecken dienende, aber trotzdem teure Betrieb der Schiffe in Zukunft unmöglich. Zukunftsweisend wäre die Überlegung, eine eigene Regelung für gemeinnützige Schifffahrt zu entwickeln. Deutschland kann festlegen, welche Schiffe außerhalb der Berufsschiffahrt und mit welchen Auflagen erhalten werden sollen. Diese Festlegung ist eine politische Richtungsentscheidung und keine verwaltungstechnische Frage.

Folgen fehlenden Teamworks zwischen den Beteiligten: Schiffbruch

Die Politik hat es weitestgehend der Verwaltung überlassen, einen konstruktiven Umgang mit der komplexen Situation zu finden. Das ist bislang nicht gelungen. Seit fast einem Jahrzehnt klagen Eigner_innen und Betreiber_innen von Traditionsschiffen über fehlende Wertschätzung und Planungssicherheit für ihre Arbeit. Viele haben zermüht aufgegeben, ihr Schiff ins Ausland verkauft oder verschrottet. Die Zahl der Traditionsschiffe unter deutscher Flagge ist nach Erkenntnis der GSHW ausgehend von einem Bestand von ca. 150 Fahrzeugen im Jahr 2000 um ein Drittel bis 2011 gesunken.³ Investitionen in Schiffe unterbleiben, weil niemand weiß, worauf es künftig beim Betrieb ankommt. Die verbandliche Vertretung leidet unter Mitgliederschwund und mangelnder Perspektive. Es handelt sich nicht nur um den Verlust von Schiffen, die derzeit noch das Aussehen von Häfen und Küstenstrichen prägen. Verloren gehen auch soziale Netzwerke und Initiativen, die sich mit dem Betrieb der Schiffe identifizieren. Verloren gehen Angebote der Sozialarbeit, handwerkliche Traditionen beim Erhalt der Schiffe, Möglichkeiten des Teamtrainings, maritim historische, ökologische oder gesellschaftliche Inhalte und vieles mehr. Soziale oder vergleichbare Zwecke sind sowohl in der ersten Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe aus dem Jahr 1991 als auch in der derzeit gültigen Fassung ausdrücklich als gewollt erwähnt.⁴

Warum sollte diese Zielsetzung heute nicht mehr gelten? Zumindest ist es aus demokratischer und rechtsstaatlicher Sicht fragwürdig, wenn über den Umweg einer seit Jahren schwelenden Sicherheitsfrage auf Verwaltungsebene über die Daseinsberechtigung jahrelangen zivilgesellschaftlichen Engagements oder von Bildungsinhalten an Bord von Traditionsschiffen entschieden wird.

Lösungswege:

Leinen los für einen zukunftsfähigen Aufbruch

Ist Traditionsschiffahrt gewollt, braucht sie auch ausreichende Perspektiven einer stetigen Weiterentwicklung. Entscheidend dafür ist, dass Traditionsschiffahrt mit aktuellen gesellschaftlichen Zwecken in Verbindung gebracht und so immer neu mit Leben gefüllt werden kann.

Notwendig ist jetzt:

- **Politische Grundsatzentscheidung:** Eine klare Vorgabe der Politik, für welche gesellschaftlichen und kulturpolitischen Zwecke die Traditionsschiffe erhalten werden sollen.
- **Erhalt von Kulturgütern:** Neben dem materiellen Erhalt der Schiffe gilt es gleichberechtigt den immateriellen Wert als maritimes Kulturgut (Erfahrung traditioneller Navigations- und Handwerkstechniken, Einbeziehung erlebnis- und museums-pädagogischer Aspekte, etc.) zu sichern.
- **Verlässlichkeit staatlichen Handelns:** Die getroffene Entscheidung darf weder schleichend ausgehöhlt werden, noch beispielsweise mit jeder Verlängerung der Betriebslaubnis komplett in Frage gestellt werden. Wie etwa beim Denkmalschutz hat zu gelten: Einmal Kulturgut, immer Kulturgut.
- **Klärung fachlicher Zuständigkeit:** Soll Traditionsschiffahrt tatsächlich langfristig erhalten werden, ist zu prüfen, ob dafür weiterhin allein die Verkehrspolitik zuständig sein kann. Die Fachexpertise öffentlicher Einrichtungen und staatlicher Stellen bleibt bei der Statusentscheidung bisher außen vor. Dies betrifft insbesondere Kulturbehörden und Historiker_innen für das historische Erscheinungsbild der Schiffe; Bildungsministerien der Länder, Jugendämter etc. für die Bildungs- und Betreiberkonzepte an Bord sowie Finanzämter bei der Beurteilung des ideellen Betriebs. Traditionsschiffahrt konsequent als schützenswertes Kulturgut zu behandeln, benötigt möglicherweise grundsätzliche politische Neuregelungen.
- **Ehrenamtliches Engagement:** Solange der Staat den Erhalt der Traditionsschiffahrt in die Hände der Zivilgesellschaft legt, ist sicher zu stellen, dass dies im Rahmen gemeinnützigen ehrenamtlichen Engagements auch leistbar bleibt.
- **Qualität des Beteiligungsprozesses:** Eine zukunftsfähige Lösung der seit Jahren verfahrenen Situation wird nur erreichbar sein, wenn konsequent der Erhalt aller noch vorhandenen Traditionsschiffe angestrebt wird. Für den Besitz und Betrieb eines Traditionsschiffes müssen praktikable und attraktive Rahmenbedingungen geschaffen werden, will man ernsthaft sicherstellen, dass die Schiffe auch von der kommenden Generation noch unterhalten und betrieben werden. Für die Qualität und Akzeptanz des Ergebnisses ist die aktive Einbeziehung engagierter Eigner_innen und Betreiber_innen von Traditionsschiffen entscheidend.
- **Handeln:** Die politischen Richtungsvorgaben sind unmittelbar jetzt erforderlich, wenn nicht weitere Schiffe in intransparenten Auseinandersetzungen ohne klare Zukunftsperspektive verloren gehen sollen.

1
Pressemitteilung Nr. 137/2013 des
BMVBS vom 28. Juni 2013.

2
„Deutschlands Zukunft gestalten“,
Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU
und SPD, 18. Legislaturperiode, S. 47.

3
Gemeinsame Kommission für histo-
rische Wasserfahrzeuge e.V. (GSHW),
Mitgliederinformation vom 29. Mai
2013.

4
„Richtlinien im Sinne des
§ 6 der Schiffssicherheitsverordnung
zur Verbesserung der Sicherheit von
Traditionsschiffen“ vom 14. September
1991, Verkehrsblatt - Dokument Nr. B
8135.
und
„Richtlinie nach § 6 Abs. 1 der Schiffssi-
cherheitsverordnung über Sicherheits-
anforderungen an Bau und Ausrüstung
von Traditionsschiffen [...] (Sicherheits-
richtlinie für Traditionsschiffe)“ vom
03.02.2000 (VkB1. S. 57, DokNr. B 8135),
zuletzt geändert am 12.03.2003 (VkB1
2003, S. 205)

Kontakt:
Bildungslogger Lovis
BÖE e.V. · Lange Str. 60
17489 Greifswald
03834-776846
campaign@lovis.de

