

Bildungssegler in Not

Weil eine Berufsgenossenschaft strenger geworden ist, droht etlichen historischen Schiffen das Aus. Dachverband hofft auf das Bundesverkehrsministerium

VON NADINE RÖSCH



Verdammt nochmal handeln soll, wenns nach den Eignern geht, auch der Gesetzgeber: der Bildungssegler "Lovis" Bild: Promo

Authentizität ist Auslegungssache – was dem Bildungsschiff „Lovis“, zuhause im Museumshafen Greifswald, zum Verhängnis werden könnte. Ihrem 100 Jahre alten Rumpf zum Trotz: Erbaut wurde die „Lovis“ von ihrem Trägerverein selbst, wenn auch nach dem Vorbild des Frachtlogger „Wilhelm Lühring“. 13 Jahre ist das her, seitdem segelt die „Lovis“ mit Schulklassen und Jugendgruppen über Nord- und Ostsee. Zum 30. Juni droht ihr nun die Stilllegung: Die Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr verwehrt der „Lovis“ die Einstufung als „historisches Wasserfahrzeug“. Denn das Schiff habe es ja so nie gegeben.

Auf ihre missliche Lage machte die „Lovis“ jüngst auch im Kieler Hafen aufmerksam. So wie sie kämpfen fast 30 weitere Schiffe um die Anerkennung ihres historischen Werts durch die BG. Für die alten Koggen, Segler oder Fischkutter geht es dabei nicht nur um die Ehre: Der Status „historisches Wasserfahrzeug“ ist Voraussetzung für die Anerkennung als Traditionsschiff.

Anzeige

Für Traditionsschiffe wiederum gelten seit 1998 angepasste Kriterien, damit auch Vereine, die einen großen Anteil der alten Schiffe in deutschen Museumshäfen ausmachen, sich ihre schwimmenden Schätze überhaupt leisten können: Solange das Schiff als historisch gilt und gemeinnützig geführt wird, sind Sportführerschein, Hobby-Crew und angepasste Sicherheitsauflagen ausreichend. Und das spart den Eignern Geld.

Die Zulassung als „historisch“ müssen sie alle fünf Jahre erneuern lassen – durch die BG Verkehr. Was genau unter einem historischen Wasserfahrzeug aber zu verstehen ist, hat das Bundesverkehrsministerium 1998 nicht mit festgelegt.

Und da liegt das Problem: Vielen Eignern von Schiffen wie der „Lovis“ werde „zunehmend die Zulassung als Traditionsschiff versagt“, sagt Volker Pesch, der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen. Sie vertritt als Dachverband die Interessen vieler Traditionsschiffeigner.

Der Justiziar der BG Verkehr, Kai Krüger, verweist auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Hamburg: Demnach müssten Traditionsschiffe „dem historischen Originalzustand entsprechen“, sagt er. „Das kann die 'Lovis' nicht belegen – nur eine Schiffsgattung zu repräsentieren, ist zu wenig.“ Aus Sicht der BG bestätigt das Gericht damit ihre Handhabe. Geklagt hatte 2009 ein Schiffseigner, der die Anerkennung als Traditionsschiff vom Gericht erzwingen lassen wollte.

„Es gibt aber kein Urteil darüber, ob eine Behörde, die Schiffssicherheit beurteilt, überhaupt berechtigt ist, zu entscheiden, welche Schiffe historisch sind“, sagt Volker Pesch vom Museumshafen-Verband. Überhaupt, bemängelt er, habe die Abteilung für Schiffssicherheit der BG die Definition für historische Schiffe ja selbst aufgestellt. Der Verband dagegen fordert, die Definition müsse vom Gesetzgeber spezifiziert werden. Deshalb hat

er sich an das Bundesverkehrsministerium gewandt, um eine passende Interpretation des Begriffs „historisch“ auszuarbeiten (*taz berichtete*).

Ein Treffen im März, an dem neben dem Ministerium auch die BG Verkehr teilnahm, verlief Pesch zufolge allerdings frustrierend: Man habe diskutiert, das Ministerium habe zugehört und schließlich einen Erlass ausgearbeitet, der an den Wünschen der Traditionsschiffer vorbeigehe. Veröffentlicht wurde er allerdings bisher auch nicht. Ein gutes Zeichen für den Verbandsvorsitzenden: „Unsere Argumente“, sagt Pesch, „sind dann wohl nicht völlig verkehrt.“

Das Papier befinde sich noch in der Abstimmung, ließ die Bundesregierung zu Wochenbeginn verlauten: Am Montag legte sie einen Bericht zur „Zukunft der Traditionsschifffahrt“ vor, am Mittwoch wurde über das Thema im Verkehrsausschuss beraten. Was am Ende herauskommt, wird sich zeigen.