

Mitschrift Interview Schmidt  
Ortszeit Vorpommernstudio 10.5.2013 Traditionsschiffe  
NDR 1 Radio MV - 10.05.2013 21:00 Uhr Autor/in: HAUFEMA

Sind die Museumshäfen in Zukunft leer? Ein Gespräch über die schönen und schwierigen Seiten der Traditionsschiffahrt, dazu ein Interview mit der Berufsgenossenschaft.

<http://www.ndr.de/radiomv/audio158651.html>

Mitschrift ab Minute  
20:17

M: ...Ulrich Schmidt leitet in der Hamburger Zentrale der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehr die Abteilung Schiffssicherheit, diese Abteilung erteilt auch die Zeugnisse für die Traditionsschiffe und ihn habe ich gefragt, was nach behördlicher Definition denn ein Traditionsschiff ist, es ist ja etwas anderes als nur eine Altersangabe

S: Ja, es reicht für ein Traditionsschiff nicht, dass es nur alt ist, sondern es muss auch in seinem ursprünglichen Zustand noch erhalten sein und es muss zusätzlich auch über eine nachverfolgbare Historie verfügen, so dass man also im Idealfall von der Kiellegung bis zum heutigen Tage zurückverfolgen kann, wie der Lebenslauf des Schiffes ist und was mit dem Schiff seinerzeit und auch heute noch für Verkehr oder Fahrten betrieben werden.

M: Also daraus ergibt sich der Begriff des Traditionsschiffes.

S: Richtig.

M: Ist also diese nachverfolgbare Historie der einzige Anhaltspunkt den Sie habe um zu bestimmen, was historisch ist

S: Das ist das eine Kriterium, die andere Möglichkeit besteht, das man ein Schiff Original nachbaut. Es gibt zum Beispiel Nachbauten von Hansekoggen, so was wäre auch als historisches Schiff noch zu betrachten, als Traditionsschiff.

M: Nun kann es ja den Fall geben, das da ein Schiff irgendwo gekauft wird, erworben wird, vielleicht weil es seit Jahrzehnten herrenlos herumsteht, Kenner aber sagen, dies ist doch ein alter Kutter mit dem dies oder jenes betrieben wurde, und da gibt es aber diesen Nachweis nicht, weil der Eigner seit 30 Jahren tot ist, das hat dann keine Chance mehr als Traditionsschiff?

S: ja, das ist dann schwieriger, aber wenn es zum Beispiel klassische Rümpfe sind zum Beispiel von denen es auch noch Beispiele gibt oder Pläne von anderen Schiffen, die genauso aussehen. Dann kann man auch noch gegebenenfalls eine Historie konstruieren., da bestehen die verschiedensten Möglichkeiten noch was zurückzuverfolgen.

M aber so eine dokumentierte Geschichte eines Schiffes müsste dann ihnen als Behörde vorgelegt werden, damit Sie dieses Zeugnis für ein Traditionsschiff ausstellen.

S: Richtig.

M: Herr Schmidt, es heißt schon seit längerem, die Traditionsschiffahrt sei in Gefahr, weil der Bund, speziell das Bundesverkehrsministerium harte Regeln beschlossen habe, die Sie dann als Berufsgenossenschaft durchsetzen müssen. Können Sie uns da Näher erklären, welche Regeln sind das?

S: Also wir haben eine Traditionsschiffsrichtlinie, die ist vom Verkehrsministerium erlassen worden, und die ist die Grundlage für uns auf die wir die Beurteilung der Traditionsschiffahrt vornehmen, und wo auch Sicherheitskriterien festgelegt sind, die zu erfüllen sind und eben auch die Anforderungen, die an ein Traditionsschiff zu stellen sind.

Wenn man diese Richtlinie buchstabengetreu im Lichte der dazu ergangenen Rechtsprechung anwendet, würden sehr, sehr viele Schiffe, die jetzt unter Traditionsschiffskriterien fahren, möglicherweise in ihrem Bestand gefährdet sein. Nun ist es so, dass ja auch ein gewisser Ermessensrahmen besteht, so dass wir es also nicht immer in allen Fällen so streng machen müssen wie es da wirklich auf dem Papier steht und den Spielraum nutzen wir auch zugunsten der Traditionsschiffe aus. Es ist jedoch so, wenn man jetzt mal von einem Bestand von ungefähr 110 Traditionsschiffen ausgeht, dass also selbst unter weitester Ausübung des Ermessensspielraumes so ca. 10 wirklich beim allerbesten Willen, 10 dieser Schiffe die Kriterien nicht erfüllen. Und nun kann man nicht sagen, bei dieser Relation, dass nun die gesamte Traditionsschiffahrt durch diese Regularien die der Bund da erlassen hat, in Gefahr wäre.

M: Welche Kriterien erfüllen diese Schiffe denn nicht, wo hapert es denn da aus Ihrer Sicht?

24:52

S: Da haperts, bei sehr vielen Schiffen haperts sowohl an der Historie als auch noch an einem weiteren, ganz entscheidenden Kriterium, nämlich dass sie mit diesen Traditionsschiffen keine gewerblichen Fahrten unternehmen dürfen. Sie dürfen mit Traditionsschiffen gegen Entgelt nur so viel einspielen, wie für den Erhalt dieser Schiffe nötig ist. Sie dürfen keine Überschüsse erwirtschaften, die sie dann zum Lebensunterhalt der Familie verwenden können.

M: Weil damit so eine Art Konkurrenz zur kommerziellen Fahrgastschiffahrt.

S Ja, die Traditionsschiffe dürfen unter erleichterten Bedingungen Fahrgäste befördern, und müssen sich nicht an die strengen Kriterien halten, die für die Fahrgastschiffahrt gelten und in sofern wäre, wenn man die gewerbliche Fahrt mit diesen Fahrzeugen zuließe, ein Fahrgastschiffahrt, eine Konkurrenz zur Fahrgastschiffahrt unter erleichterten und geringeren Sicherheitsanforderungen möglich und das soll auf jeden Fall verhindert werden.

26:02

M Herr Schmidt, gestatten Sie, dass ich jetzt noch mal was wiederhole, es ist ja ein schwieriges Thema: Es ist also einerseits die nicht immer nachweisbare Historie bei einem Schiff ein Grund warum eventuell von Ihnen ein solches Zeugnis zum Traditionsschiff nicht mehr ausgestellt werden kann und zum anderen, dass sie nicht sicher sein können, dass damit nicht sozusagen gewerbliche Einnahmen entstehen, also Geld eingesammelt wird, was gar nicht für die Nutzung des Schiffes unbedingt gebraucht wird?

S. Richtig

M Es hat einen Kompromiss gegeben, zwischen der Gesellschaft für historische Wasserfahrzeuge und dem Bundesverkehrsministerium, der die, ja ich sage mal empfundene Bedrohung für die Traditionsschiffahrt minimieren sollte, und nun ist es offensichtlich so, dieser Erlass kommt nicht. Können Sie erklären, warum?

26:46

S: Das liegt daran, dass das Ministerium zu Zeit zögert, den Erlass herauszugeben, weil einige der Eigner von den Schiffen, die voraussichtlich kein Zeugnis erhalten können, mehr auch unter diesen erleichterten Bedingungen und bei weitester Auslegung des Ermessensspielraumes, die machen zur Zeit Stimmung gegen diesen Erlass, und behaupten, der Erlass sei mit Vertretern zustande gekommen, die nicht die gesamte Szene abdecken und deswegen versucht das Ministerium jetzt erstmal einen Gesamtkonsens herzustellen und das verzögert den Erlass.

M Wir reden jetzt über einen Erlass, den es nicht gibt, das ist natürlich auch etwas kurios, aber Sie haben von erleichterten Bedingungen gesprochen, was hätte das denn konkret bedeutet?

27:43

S: Also, der.. innerhalb des Erlasses wird unter anderem auch geregelt, dass die Dienststelle Schiffssicherheit nach bestimmten Definitionen einen größeren Ermessensspielraum hat, eben mit dem Ziel, diesen Schiffen die Möglichkeit zu geben, doch noch solche Zeugnisse zu bekommen.

M Es gibt jetzt keinen Erlass; was bedeutet das eigentlich für die Rechtslage, Herr Schmidt?

S: Das bedeutet im Moment, das wir übergangsweise, denke ich mal, bis dieser Erlass dann kommen wird, versuchen müssen im Sinne des Erlasses zu handeln, was natürlich deutlich schwieriger ist und die Sache verkompliziert, aber ich denke mal, für diese Saison, bis wir Klarheit haben, ob das kommt oder nicht, werden wir den meisten Betreibern auch ohne diesen Erlass auch das Zeugnis zumindest befristet erteilen können.

M: Den meisten Betreibern, das heißt also auch denjenigen die diese Kriterien, Nachweis der Historie des Schiffes, und das vielleicht dass mit den gewerblichen Einnahmen nicht so 100% geregelt ist, die das nicht so richtig nachweisen können?

S: Wenn die Aussicht besteht, dass sie es möglicherweise noch erfüllen können, nach einer gewissen Zeit, dann ja; wenn feststeht, dass es nicht funktioniert, werden diese Schiffe dann kein Zeugnis kommen und das sind eben um und bei 10 Fahrzeuge, von denen ich eingangs auch schon gesprochen habe. Ja – vielleicht noch einen Aspekt: bei manchen Schiffen ist es möglich einen Zustand zu erreichen um ein Zeugnis zu bekommen in dem sie Umbauten machen um den Originalzustand wieder herzustellen, im Laufe der Zeit sind ja bei manchen Schiffen Umbauten gemacht worden, es sind Aufbauten dazugekommen, die den historischen Zustand beeinträchtigen oder dem historischen Zustand nicht entsprechen; wenn man da rückbaut, kann man auch dahin kommen, Kriterien zu erfüllen.

29:59

M: Aber dieses Zeugnis für Traditionsschiffe und damit die Traditionsschiffahrt an sich ist offensichtlich auch der Berufsgenossenschaft weiterhin wertvoll und wichtig?

S: Auf jeden Fall, auch uns liegt daran, unter geregelten Bedingungen die Traditionsschiffahrt unbedingt zu erhalten und denen nicht unnötig das Leben schwer zu machen

30: 22