



Zahlreiche Traditionsschiffe stehen unter Denkmalschutz und werden ehrenamtlich betrieben. Das stellt **Skipper** vor Probleme, sollte der Gesetzgeber seine Pläne umsetzen.

Foto Archiv

Sorgen auf den Traditionsschiffen

Warten auf überarbeiteten Entwurf des Bundesverkehrsministeriums für neue Sicherheitsverordnung – Gespräch auf der „Lissy“

Von Ursel Kikker

ELSFLETH. Es hat Gegenwind für die Schiffssicherheitsverordnung gegeben. Die Betreiber historischer Segler und Dampfer befürchten das Aus der Traditionsschiffahrt wegen zu hoher Auflagen. Doch die meisten brauchen zahlende Gäste an Bord für den Unterhalt der Oldtimer. Johannes Reifig schüttelt auf dem Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“ den Kopf, wenn er den ersten Entwurf durchgeht.

Johannes Reifig, der Präsident des Schulschiffsvereins, und Professor Werner von Unruh, Vorsitzender der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW), haben aufmerksame Zuhörer. Die CDU-Bundestagsabgeordnete Astrid Grotelüschen und Björn Thümler, Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion, sind da. Beide haben sich schon dafür eingesetzt, dass die angedachten Vorschriften abgespeckt werden. „Wir brauchen praktikable Regelungen“, sagt Astrid Grotelüschen, „die Traditionsschiffahrt muss erhalten bleiben.“ Björn Thümler fügt hinzu, dass Schiffe wie die

„Lissy“ der Ausbildung des nautischen Nachwuchses dienen. Das dürfe nicht wegbrechen. Die Absicht sei gut gewesen, meint Björn Thümler, doch das Ganze habe sich zu einem „bürokratischen Monster“ entwickelt.

Werner von Unruh kritisiert, dass Regelungen aus der Berufsschiffahrt übernommen würden. Was das für die „Lissy“ bedeuten würde, erläutert Johannes Reifig: unter anderem das Führen aufwendiger Nachweise, beispielsweise zum Freibord, einige bauliche Veränderungen, aber auch Gesundheitszeugnis und Zusatzqualifikationen für die ehrenamtliche Mannschaft. Für Johannes



Diskutierten über die neuen Sicherheitsrichtlinien für Traditionsschiffe: (von links) Björn Thümler, Astrid Grotelüschen, Johannes Reifig und Werner von Unruh. Foto Kikker

Reifig stellt sich die Frage, „ob man das den Ehrenamtlichen zumuten kann“. Die „Lissy“ wird mit einer 25-köpfigen Besatzung gefahren. Die Mannschaften wechseln. Johannes Reifig: „Die sind dann alle zu schulen.“ Hinzu kämen die Kosten für die Ausbil-

dung.

Ähnliche Befürchtungen hört man auch anderswo. Rund 100 Traditionsschiffe sind betroffen, in Bremerhaven beispielsweise der Kutter „Astarte“ und der Dampfeisbrecher „Wal“.

Astrid Grotelüschen berichtet, dass Änderungen aufgenommen seien. Als Beispiele nannte sie Gesundheits- und Erste-Hilfe-Nachweise, Ausnahmen bei Umbauten für denkmalgeschützte Schiffe und die Vereinfachung des erneuten Historizitätsnachweises. Doch der überarbeitete Entwurf liegt auch der Politikerin noch nicht vor. Die Bundestagsabgeordnete will helfen, den ins Stocken geratenen Dialog wieder in Gang zu bringen: „Wir brauchen den Dialog, damit wir die Praxis mitnehmen.“

Zum 1. Januar 2017, wie ursprünglich vorgesehen, wird die Schiffssicherheitsverordnung nicht in Kraft treten können. Björn Thümler schätzt frühestens zum Sommer. Hinzu kommt, dass

derzeit die EU-Fahrgastschiffsrichtlinie überarbeitet wird. Sie ist der Verordnung des Bundesverkehrsministers übergeordnet. Deshalb hatte der GSHW vorgeschlagen, die EU-Vorgaben erst abzuwarten. Doch im Koalitionsvertrag steht: „Für den Erhalt der Traditionsschiffahrt werden wir

» Die gewerbliche Fahrgastschiffahrt sieht uns nicht mehr als Konkurrenz an. «

Werner von Unruh, Vorsitzender des deutschen Dachverbands der Traditionsschiffe

dauerhafte Regelungen erarbeiten.“ Darum, vermutet Werner von Unruh, sei der Druck da.

Er kann die Begründung für höhere Sicherheitsbestimmungen nicht nachvollziehen. „Die Sicherheit hat für alle die höchste Priorität“, sagt er. Die Zahl der Unfälle mit deutschen Traditionsschiffen sei relativ gering.