

Stellungnahme der Insel- und Halligkonferenz zum Entwurf der überarbeiteten nationalen Fahrgastschiff-Richtlinie

Die Insel- und Halligkonferenz (IHKo) ist ein Zusammenschluss aller Gemeinden und Städte der Inseln und Halligen in Nordfriesland, sowie der Hochseeinsel Helgoland.

Präambel

Unsere Gemeinden sind in großer Sorge um die Zukunft der Ausflugsschifffahrt im Wattenmeer sowie zur Insel Helgoland und damit um einen erheblichen wirtschaftlichen Baustein für unsere Region und zahlreiche persönliche Existenzen.

die Ausflugsschifffahrt im Bereich der deutschen Wattenmeere und zur Insel Helgoland hat eine lange Tradition und ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der gesamten europäischen Wattenmeer-Region. Gerade die Angebote der Fähr- und Ausflugsschifffahrt sind für Insel- und Hallig- als auch für Küstentouristen ein wichtiger Entscheidungsfaktor bei der Wahl ihrer der Urlaubsregion.

Die herausragende Landschaft der Wattenmeer-Nationalparke und nun auch des Weltnaturerbes Wattenmeer, sowie die Naturschutzgebiete um und auf der Insel Helgoland werden durch die Schiffsfahrten erlebbar gemacht und sorgen für eine steigende Besucherzahl und damit auch Wirtschaftskraft für die Menschen die hier vom Tourismusgeschäft leben.

Selbstverständlich ist es auch unser Anliegen, das die Einwohner und Gäste unserer Region sicher befördert werden, erwarten jedoch auch, dass dies im Rahmen europäischer Sicherheitsbestimmungen stattfindet und unsere Region nicht mit zusätzlichen deutschen Bestimmungen belastet wird.

Sachstand:

Die EU-weit geltende „Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und –Norm für Fahrgastschiffe“ (kurz EG Fahrgastschiffsrichtlinie 98/18), wird seit dem 15.7.2009 ersetzt durch die EG Fahrgastrichtlinie 2009/45 und sieht Anpassungen im Sicherheitsstandard gestaffelt nach Fahrtgebieten und nach Baujahr der Fahrgastschiffe vor.

Innerhalb der Zone D (vergleichbar mit Wattfahrt) oder Zone C (vergleichbar mit Küstenfahrt) sind für bestehende Schiffe nach europäischem Recht geringfügige und erfüllbare Änderungen europaweit vorgesehen. Darüber hinaus gibt es für verschiedene Sachverhalte einen Ermessensspielraum für die jeweiligen nationalen Verwaltungen. In Deutschland ist das BMVBS (Referat WS 23) dafür zuständig. Die fachliche Zuarbeit hierfür liefert die Schiffssicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg

Das BMVBS ist nun der Auffassung, dass auch auf bestehenden Schiffen in der Zone C und D **zusätzlich** die sog. „Internationale Freibordverordnung“ (LLC 66/88) zur Anwendung kommen muss.



Hierbei handelt es sich jedoch um ein internationales Abkommen, das ausschließlich für Schiffe in der Auslandsfahrt angewendet wird.

Während der Übergangszeit bis 2018 sind die betroffenen Fahrgastschiffe nach dieser Verordnung im Wattenmeer bereits jetzt aufgefordert ab Windstärke 6 die Fenster durch metallene Seeschlagblenden zu sichern. Windstärke 6 stellt jedoch die Schiffe im Wattenmeer vor keine außergewöhnliche oder bedenkliche Situation. Bei Anwendung dieser Vorschrift heißt es, dass die Salons völlig abgedunkelt werden, so dass die touristische Personenbeförderung ab Windstärke 6 praktisch nicht mehr stattfinden wird ist.

Es besteht nach unserer Ansicht **keine rechtliche Notwendigkeit** aufgrund der EU-Vorschriften das „Internationale Freibordabkommen“ auf Schiffe anzuwenden, die in der nationalen/ regionalen Watt- oder Küstenfahrt eingesetzt sind.

Eine Anwendung dieser Vorschrift würde dazu führen, dass insbesondere die, für die Wattenfahrt erforderlichen flachgehenden Schiffe mit einem sog. „versenkten Hauptdeck“ ab 2018 „ausgephast“ werden, d.h. nicht mehr eingesetzt werden dürfen.

Für andere Fahrgastschiffe die weitgehend in den 1970-er oder 1980-er Jahren gebaut worden sind, ergeben sich Änderungen in der Konstruktion in der Art und Weise, dass z.B. rechteckige Fenster durch runde Bullaugen ersetzt werden müssen. Es erscheint uns schwer möglich, für Sightseeingtouristen im Wattenmeer Fahrgastschiffe mit Bullaugen einzusetzen, kein Fahrgast wird das akzeptieren!

Damit bedeutet diese Regelung eine „Ausphasung“ des gesamten Ausflugsverkehrs mit katastrophalen Folgen für die Tourismuswirtschaft der Region und die Erlebnismöglichkeiten für das UNESCO Weltnaturerbe „Wattenmeer“ und die Insel Helgoland.

Bedeutend ist auch der Umstand, dass in der Bauphase der betroffenen Schiffe das „Internationale Freibordübereinkommen“ bereits bestand, jedoch die entsprechenden Bauvorgaben vom BMVBS bzw. der SeeBG explizit auf diese Schiffe nicht angewendet wurden. Eine konstruktive Anpassung ist somit nicht mehr möglich.

Konsequenz für die Region

Die Umsetzung dieser neuen nationalen deutschen Fahrgastschiffsrichtlinie wird massive Spuren hinterlassen, ein bedeutender Wettbewerbsnachteil zu anderen Regionen, wie z.B. dem holländischen Wattenmeer ist zu erwarten. Die Wetter- und Wellenverhältnisse sind im holländischen Wattenmeer identisch zu denen in Nord- und Ostfriesland. Dennoch betrachtet die holländische Behörde deren Wattenmeer als Binnengewässer u.a. mit der Folge, dass die EU-Fahrgastrichtlinie hier überhaupt nicht zur Anwendung kommt, ebenso wie das Internationalen Freibordübereinkommen.

Die kleine, küstennahe Ausflugsschiffahrt steht seit Mitte der 1990-er Jahre ähnlich wie die Helgolandfahrt unter erheblichem wirtschaftlichen Druck. Steigende Betriebskosten und rückläufige Umsätze haben dazu geführt, dass kaum noch die Betriebskosten verdient werden können. Wenn wir nun erste, positive Signale für einen gestärkten Deutschlandtourismus erleben wäre es fatal dieses durch den Wegfall des attraktiven Ausflugsverkehrs zu gefährden.



Von besonderer Bedeutung ist die Ausflugschifffahrt während der Sommermonate für Helgoland und die Halligen. Eine Ausphasung der Ausflugschiffe ab 2018 würde die wirtschaftliche Grundlage der Halligen und der Insel Helgoland, den Tourismus, in seinem Bestand gefährden.

Aus unserer Sicht besteht kein Bedarf für die vom BMVBS vorgesehene Sonderregelung innerhalb Deutschlands, vielmehr entsteht hierdurch ein Wettbewerbsnachteil im gemeinsamen europäischen Binnenmarkt.

Wenn das „Internationale Freibordabkommen“ und weitere Regelungen zusätzlich zur EU-Fahrgastschifffahrtsrichtlinie in Deutschland Anwendung finden sollen, weil die Gefährdungslage in den Zonen C und D vom BMVBS als so erheblich eingeschätzt wird, dann sollte dies zunächst auf europäischer Ebene eingebracht und diskutiert und nicht als nationale Vorleistungen erbracht werden.

Unsere Forderung ist daher, zunächst die Änderung der EU Fahrgastrichtlinie in Bezug auf ältere, bestehende Schiffe abzuwarten, bevor dann immer noch eventuell erforderliche nationale Regelungen nachfolgen und notifiziert werden können.

Midlum am 25. September 2009

gez. Jürgen Jungclaus
Vorsitzender

