

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gabriele Hiller-Ohm, Hans-Joachim Hacker, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Hubertus Heil (Peine), Ute Kumpf, Andrea Nahles, Thomas Oppermann, Heinz Paula, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Erhalt der Traditionsschifffahrt

Seit Mitte der 80er-Jahre hat sich die Traditionsschifffahrt in Deutschland und Europa zunehmend etabliert und wird immer populärer. In vielen Küstenstädten sind Museumshäfen und -werften – oft an industriell nicht mehr genutzten Hafen- und Werftstandorten – entstanden. Diese stellen heute lebendige Zentren für den Erhalt maritimen Kulturgutes und Schiffshandwerks dar. Sie fördern den Tourismus und die bauliche Vielfalt in Deutschland. Insbesondere die bekannten jährlichen maritimen Großveranstaltungen, wie die Kieler und Travemünder Woche, die Sail Bremerhaven oder die Hanse Sail, in deren Mittelpunkt Traditionsschiffe gerückt sind, sind wichtige Wirtschafts- und Imagefaktoren der deutschen Küstenländer.

Die für die Seesicherheit zuständige See-Berufsgenossenschaft (See-BG), die seit 1. Januar 2010 zur Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) fusionierte, verweigerte in den vergangenen Jahren vor allem Betreibern von Traditionsschiffen aufgrund von Gewerblichkeit, also der Nichteinhaltung eines ideellen Schiffsbetriebs, das Sicherheitszeugnis. In neueren Negativ-Bescheiden verwehrte die BG Verkehr die Ausstellung von Sicherheitszeugnissen mit der Begründung, dass die betreffenden Schiffe keine historischen Wasserfahrzeuge seien und keine maritime Traditionspflege betreiben könnten.

Die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe gibt vor, dass Traditionsschiffe historische Wasserfahrzeuge sind, die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind, deren Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient und die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken als Seeschiffe eingesetzt werden. Nicht vorgegeben ist allerdings, welche historisch-kulturellen Anforderungen Traditionsschiffe erfüllen müssen und wie die Inhalte maritimer Traditionspflege definiert sind. Laut Vereinbarung zwischen der damaligen See-BG und der Gemeinsamen Kommission für Historische Wasserfahrzeuge (GSHW) vom 4. Mai 2000 sollte ein Sachverständigengremium die Prüfung des historischen Wertes als Voraussetzung für die Erteilung des Sicherheitszeugnisses vornehmen. Die Arbeit der 2007 dafür eingerichteten Registerkommission wurde aber durch die übergeordnete Entscheidungsbefugnis der See-BG zunehmend in Frage gestellt.

Durch die rigide Praxis der BG Verkehr bei der Erteilung von Sicherheitszeugnissen und fehlenden eindeutigen Regelungen zu den Anforderungen an Traditionsschiffe droht eine zunehmende Aufgabe der Eigner von Traditionsschiffen.

Die deutsche Traditionsschifffahrt, die nur rund 120 bis 130 historische Schiffe für Gästefahrten umfasst, wäre dadurch insgesamt gefährdet und damit auch maritime Veranstaltungen sowie Museumshäfen. Dies wäre ein unwiederbringlicher Verlust maritimen Kulturgutes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung der Traditionsschifffahrt in Deutschland, insbesondere für die Bewahrung maritimen Kulturgutes und die Förderung des Tourismus, bei?
2. Welche maritimen Großveranstaltungen mit Traditionsschiffen sind der Bundesregierung bekannt, und welche Erkenntnisse hat sie über den wirtschaftlichen Nutzen dieser Veranstaltungen sowie die Effekte für den Tourismus?
3. Welche Anforderungen an Traditionsschiffe bestehen in Deutschland, insbesondere in Bezug auf die historisch-kulturellen Merkmale und die Inhalte maritimer Traditionspflege?
4. Welche Zuständigkeiten bzw. Funktionen ergaben sich für die GSHW aus der Vereinbarung zwischen See-BG und GSHW vom 4. Mai 2000 auch im Hinblick auf die Zuständigkeiten der 2007 eingerichteten Registerkommission?
5. In wie vielen Fällen lehnte die BG Verkehr bzw. die frühere See-BG die Ausstellung eines Sicherheitszeugnisses mit der Begründung ab, dass die betreffenden Schiffe keine historischen Wasserfahrzeuge seien und keine maritime Traditionspflege betreiben könnten?
6. Welche rechtliche Grundlage hat die BG Verkehr für die aus diesen Gründen erfolgten Ablehnungen von Sicherheitszeugnissen?
7. Aus welchen Gründen übt die BG Verkehr bei der Vergabe von Sicherheitszeugnissen seit dem vergangenen Jahr eine restriktivere Praxis aus, und welche Prüfkriterien wurden verändert bzw. verändert interpretiert?
8. Inwieweit wurden Vertreter der Eigner von Traditionsschiffen sowie Vertreter der Städte mit Museumshäfen, -werften und Ausrichter maritimer Großveranstaltungen in Änderungen der Auslegung bestehender Regelungen eingebunden und über die restriktivere Praxis informiert?
9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im Hinblick auf die restriktive Praxis der BG Verkehr ergreifen, um die Traditionsschifffahrt in Deutschland zu bewahren?
10. Welche alternativen Zulassungsmöglichkeiten für Traditionsschiffe, die kein Sicherheitszeugnis für den Schiffsbetrieb auf See erhalten, sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, und wird sich die Bundesregierung für die Schaffung entsprechender gesetzlicher Grundlagen einsetzen?
11. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung in Bezug auf den Verkehr ausländischer Traditionsschiffe in nationalen Hoheitsgewässern ein?
12. In wie vielen Fällen lehnte die BG Verkehr sowie die frühere See-BG die Anerkennung ausländischer Schiffe als Traditionsschiffe ab?
13. Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission in Bezug auf eine EU-weite Rechtsgrundlage für die Traditionsschifffahrt sowie in Bezug auf die Beziehung von Traditionsschiffen zur EU-Fahrgastsschiffsrichtlinie?
14. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung das Erfordernis, über die European Maritime Heritage (EMH) eine weitere Harmonisierung der Re-

gelingen zur Zertifizierung des Betriebs von Traditionsschiffen im EU-Gebiet?

15. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Regelung erforderlich, die den konkreten Umfang eines gewerblichen Betriebes von Traditionsschiffen festlegt?
16. Hat die Bundesregierung bereits Kontakt zu Küstenländern und Küstenstädten mit maritimen Großveranstaltungen in Deutschland aufgenommen, um die aktuellen Fragen des Betriebs von Traditionsschiffen zu erörtern, und wenn ja, welche Fragen wurden dabei erörtert?
17. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel der Schaffung eines umfassenden Regelwerkes für den Betrieb von Traditionsschiffen, und wenn ja, welche Bereiche sollen dabei erfasst werden?

Berlin, den 29. September 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

