

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gabriele Hiller-Ohm, Hans-Joachim Hacker, Petra Ernstberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/3101 –**

Erhalt der Traditionsschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Traditionsschiffahrt, 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.

1. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung der Traditionsschiffahrt in Deutschland, insbesondere für die Bewahrung maritimen Kulturgutes und die Förderung des Tourismus, bei?

Die Bundesregierung misst der Traditionsschiffahrt einen hohen Stellenwert bei. Historische Wasserfahrzeuge sind aufgrund ihrer Bauart, ihrer Konstruktion, ihrem ehemaligen Nutzungszweck und ihrer Seltenheit besonders erhaltenswert, wenn sie im Wesentlichen dem Originalzustand zum Zeitpunkt ihres Baus oder einem späteren für das Fahrzeug während seiner wirtschaftlichen Nutzungsperiode historisch bedeutsamen Bauzustand entsprechen und deshalb authentische Zeugen der Schiffahrtsgeschichte einer bestimmten Epoche sind.

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?

Zu den maritimen Großveranstaltungen können die Kieler und Trarermündener Woche, die Hansesail und die Sail in Bremerhaven, Jade Weser Cup und Delf Sail gerechnet werden. Wirtschaftlicher und touristischer Nutzen solcher Veranstaltungen sind augenscheinlich für die jeweiligen Regionen und Betreiber sehr hoch.

3. Welche Anforderungen an Traditionsschiffe bestehen in Deutschland, insbesondere in Bezug auf die historisch-kulturellen Merkmale und die Inhalte maritimer Traditionspflege?

Die Anforderungen an die historisch-kulturellen Merkmale von Traditionsschiffen und die Inhalte maritimer Traditionspflege ergeben sich unmittelbar aus der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe, die durch Rechtsprechung konkretisiert worden sind.

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?

Aus der Vereinbarung vom 4. Mai 2000 ergeben sich für die GSHW keine Zuständigkeiten. Auch wird darin nicht die Prüfung des historischen Wertes eines Fahrzeuges einem Sachverständigenrat übertragen.

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?

Seit 2009 wurde in sechs Fällen ein Ablehnungsbescheid erteilt, der ganz oder teilweise auch mit der mangelnden historischen Qualität des Fahrzeuges begründet wurde.

6. Welche rechtliche Grundlage hat die BG Verkehr für die aus diesen Gründen erfolgten Ablehnungen von Sicherheitszeugnissen?

Rechtsgrundlage für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe ist § 9 Absatz 3 der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung – SchSV) vom 18. September 1998.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe ist so konzipiert, dass die Verwaltung Anträgen, die bei der GSHW gestellt wurden, grundsätzlich ohne eigene Feststellungen stattgeben soll, wenn (neben einem Sicherheitsgutachten) eine befürwortende Stellungnahme der GSHW vorliegt.

Die GSHW bewertet die bei ihr gestellten Anträge aus eigener Sicht und gibt eine befürwortende Stellungnahme ab, wenn sie dies für richtig hält. Anders als früher macht die Verwaltung jetzt aber von ihrem eingeräumten Recht Gebrauch, in Zweifelsfällen eigene Feststellungen zu treffen. Die von der Richtlinie vorgegebenen Prüfkriterien wurden also nicht verändert, sondern werden nunmehr konsequent angewandt.

Eine Unterrichtung hierüber erfolgte nicht.

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im Hinblick auf die restriktive Praxis der BG Verkehr ergreifen, um die Traditionsschiffahrt in Deutschland zu bewahren?

Die Frage unterstellt, dass die Traditionsschiffahrt durch die restriktivere Entscheidungspraxis gefährdet ist. Das ist nicht der Fall.

Vielmehr wird dafür Sorge getragen, dass die mit der Anerkennung als Traditionsschiff verbundene ordnungsrechtliche Privilegierung gegenüber allen anderen zur Fahrgastbeförderung eingesetzten Schiffen tatsächlich nur solchen Fahrzeugen zugute kommt, an deren Erhaltung und Präsentation in Fahrt tatsächlich ein maritim-kulturelles Interesse besteht.

Das schützt zum einen die zu regulären Bedingungen fahrenden Fahrgastschiffe, zum anderen aber auch die Traditionsschiffahrt selbst.

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?

Der Rahmen für die Zulassung von Schiffen zur Fahrgastbeförderung ist gemeinschaftsrechtlich durch die Richtlinie 2009/45/EG vorgegeben. Soweit den Mitgliedstaaten noch ein Regelungsspielraum verbleibt, ist dieser in Deutschland durch die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe und die nationale Fahrgastschiffsrichtlinie bereits ausgeschöpft.

11. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung in Bezug auf den Verkehr ausländischer Traditionsschiffe in nationalen Hoheitsgewässern ein?

Die Bundesregierung achtet beim Verkehr ausländischer Traditionsschiffe in nationalen Gewässern vor allem darauf, dass die auf vergleichbare nationale Verkehre anzuwendenden Bestimmungen nicht umgangen werden (siehe Antwort zu Frage 13).

12. In wie vielen Fällen lehnte die BG Verkehr sowie die frühere See-BG die Anerkennung ausländischer Schiffe als Traditionsschiffe ab?

Die BG Verkehr ist für die Anerkennung ausländischer Schiffe als Traditionsschiff nicht zuständig. Sie kann daher auch keine Ablehnungen aussprechen.

13. Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission in Bezug auf eine EU-weite Rechtsgrundlage für die Traditionsschiffahrt sowie in Bezug auf die Beziehung von Traditionsschiffen zur EU-Fahrgastschiffsrichtlinie?

Der Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr (COSS) bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaft (KOM) hat sich im Juli 2009 erstmals des Themas Segelschiffe und Traditionsschiffe angenommen. Ergebnisse hierzu sind jedoch gegenwärtig nicht zu erwarten, da die KOM auf Antrag der Niederlande derzeit die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens wegen Wettbewerbsverstoßes gegen Dänemark und möglicherweise auch gegen Deutschland prüft. Allerdings ist die KOM derzeit bemüht, die unterschiedlichen Auffassungen in den Niederlanden, Dänemark und Deutschland zumindest für den Bereich der Inlandfahrt dadurch zu entschärfen, dass die europäische Fahrgastschiffs-Richtlinie entsprechend modifiziert werden soll. Erste Ansätze hierzu sind in einer Experten-Arbeitsgruppe von COSS Ende Juni 2010 sichtbar geworden. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass weder die Mitgliedstaaten (bis auf Niederlande) noch die KOM ein Interesse daran haben, den Sektor Traditionsschiffahrt/Segelschiffe zu erweitern. Es ist eher daran gedacht, den jetzigen Status quo im Interesse des in den letzten Jahren gewachsenen „Marktes“ zu legalisieren, jedoch künftig höhere Anforderungen an die Ausnahmekriterien für die Einstufung als „echtes“ Traditionsschiff zu stellen, um eine ansonsten drohende Umgehung der Fahrgastschiffs-Richtlinie zu unterbinden.

14. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung das Erfordernis, über die European Maritime Heritage (EMH) eine weitere Harmonisierung der Regelungen zur Zertifizierung des Betriebs von Traditionsschiffen im EU-Gebiet?

Die KOM hat den Vorschlag unterbreitet, eine neue Kategorie für „Segelschiffe“ zu schaffen. Dies wurde von den Mitgliedstaaten positiv aufgenommen. Diese Kategorie soll unter den Anwendungsbereich der Fahrgastschiffs-Richtlinie fallen. Der Vorteil dieser Lösung, wäre eine einheitliche europäische Regelung. Einer weiteren Harmonisierung über die European Maritime Heritage (EMH) bedürfte es dann nicht mehr.

15. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Regelung erforderlich, die den konkreten Umfang eines gewerblichen Betriebes von Traditionsschiffen festlegt?

Sofern die europäische Fahrgastschiffs-Richtlinie wie oben beschrieben modifiziert werden sollte, erscheint es vertretbar, deutschen Traditionsschiffen einen gewerblichen Betrieb zu ermöglichen, da ein Verbot der gewerblichen Tätigkeit nicht ausdrücklich in der Fahrgastschiffs-Richtlinie enthalten ist.

Bei Zulassung eines gewerblichen Schiffsbetriebes müssen die Anforderungen an die Besetzung und Qualifikation der Besatzung und die Sicherheitsmaßnahmen zur baulichen Beschaffenheit überarbeitet werden.

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?

Nein.

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?

Ein Bedarf für die Schaffung eines umfassenden Regelwerkes für den Betrieb von Traditionsschiffen wird derzeit nicht gesehen.

