

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Gabriele Hiller-Ohm, Hans-Joachim Hacker, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13577 –**

Zukunft der Traditionsschifffahrt in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Traditionsschifffahrt leistet einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der maritimen Kultur und des Schiffshandwerks in Deutschland. Traditionsschiffe sind Mittelpunkt vieler Museumshäfen und -werften und tragen zum Erfolg von maritimen Großveranstaltungen wie der Kieler und Travemünder Woche, der Sail Bremerhaven oder der Hanse Sail bei. Damit fördern sie nicht nur den maritimen Tourismus, sondern sind auch ein wichtiger Teil der kulturellen Identität der Küstenregionen.

Der Status als Traditionsschiff begründet bestimmte Ausnahmen von den Bestimmungen der allgemeinen Passagierschifffahrt. So dürfen die Betreiber von Traditionsschiffen Gäste an Bord nehmen und Deckungsbeiträge erheben, um den Erhalt der Schiffe zu finanzieren. Die Anforderungen an Traditionsschiffe ergeben sich aus der im Jahr 2001 erlassenen Sicherheitsrichtlinie. Der darin enthaltene Begriff „historisches Wasserfahrzeug“ hat in der Vergangenheit wiederholt für Diskussionen gesorgt. Denn die Rechtsprechung hat die Grenzen für die Anerkennung als Traditionsschiff zuletzt sehr eng gefasst; gefordert wird, dass die Schiffe ihren ursprünglichen Zustand bewahrt haben müssen oder dieser wiederhergestellt wird. Diesen Vorgaben entsprechen viele Schiffe, die häufig im Laufe von Jahrzehnten wiederholt für unterschiedliche Zwecke umgebaut wurden und heute in der Regel in privatem Besitz sind oder von gemeinnützigen Vereinen betrieben werden, nicht.

Immer häufiger verweigert die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG-Verkehr/früher: See-Berufsgenossenschaft) Schiffen unter Hinweis auf den Rechtsbegriff der „historischen Wasserfahrzeuge“ in der Sicherheitsrichtlinie jedoch die Zulassung und verweist auf die Möglichkeit, diese künftig als gewerbliche Schiffe zu führen. Die Einstufung als Berufsschiff würde jedoch für viele der heutigen Traditionsschiffe das Aus bedeuten, da sie dann von einem Kapitän mit Patent geführt werden müssten und nur noch zwölf Personen mit auf Fahrt nehmen dürften.

Traditionsschiffe sind Kernstück vieler Museumshäfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste und tragen dazu bei, traditionelle Arbeiten und Techniken im Hafen und damit einen wichtigen Teil der maritimen Handwerks- und

Sozialgeschichte in Deutschland erlebbar zu machen. Die restriktive Zulassungspraxis für die Traditionsschiffe gefährdet daher auch die Zukunft der Museumshäfen und vieler weiterer Angebote des maritimen Tourismus in Deutschland.

1. Wie hat sich die Zahl der Traditionsschiffe in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 entwickelt, und wie viele dieser Schiffe sind in Museumshäfen beheimatet?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

2. Wie viele Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe, die in der Regel für die Dauer von fünf Jahren ausgestellt werden, laufen nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Jahr aus (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Insgesamt laufen im Jahr 2013 28 Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe aus. Das entspricht 27,45 Prozent aller Traditionsschiffe mit gültigen Sicherheitszeugnissen.

3. Wie viele Anträge auf Erneuerung der Zulassung als Traditionsschiff sind nach Informationen der Bundesregierung seit dem Jahr 2011 gestellt worden, und wie viele davon wurden von der BG-Verkehr negativ beschieden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Seit 2011 wurden 62 Erneuerungsanträge gestellt. Davon wurde kein Antrag ablehnend beschieden.

- a) In wie vielen Fällen erfolgte die Ablehnung unter Hinweis auf den Rechtsbegriff des „historischen Wasserfahrzeuges“ in der Sicherheitsrichtlinie?

Entfällt.

- b) Wie viele Anträge sind von den Eignern nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgezogen worden, weil sie den von der BG-Verkehr formulierten Anforderungen hinsichtlich eines originalgetreuen Bauzustandes der Fahrzeuge bzw. eines „authentischen Bildes einer bestimmten historischen Schiffsgattung“ nicht nachkommen konnten?

Es ist nicht bekannt, ob Anträge aus den in der Frage dargestellten Gründen zurückgezogen wurden.

4. Warum ist der bereits für Januar 2013 angekündigte Erlass, der bis zu einer Neufassung der Sicherheitsrichtlinie aus dem Jahr 2003 von der BG-Verkehr anzuwenden ist, bisher nicht veröffentlicht worden?

Der geplante Erlass befindet sich in der internen Abstimmung.

- a) Zu welchem Zeitpunkt ist dies nach den derzeitigen Plänen der Bundesregierung vorgesehen?

Ein genauer Zeitpunkt kann noch nicht benannt werden.

- b) Welche Inhalte soll dieser umfassen?

Der geplante Erlass soll u. a. Definitionen der Begriffe „historisches Wasserfahrzeug“, „ideeller Zweckbetrieb“ und „maritime Traditionspflege“ enthalten.

- c) Wie viele Zulassungen für Traditionsschiffe sind unter Hinweis auf den geplanten Erlass seit 2011 unter Vorbehalt und/oder befristet auf drei Monate vergeben worden?

Verfügbar sind nur aktuelle Zahlen. Derzeit sind vier Sicherheitszeugnisse im Hinblick auf den geplanten Erlass unter Vorbehalt erteilt und bis zum Jahresende 2013 befristet worden.

5. Welchen Inhalt hat die zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e. V. sowie der BG-Verkehr im März 2013 vereinbarte Übergangslösung für die Zulassung von Traditionsschiffen?
- a) In welchen Punkten unterscheidet sich die Neuregelung von den bisherigen Prüfkriterien?
- b) Wie soll insbesondere der Begriff „historisches Wasserfahrzeug“ definiert werden?
- c) Welches Ergebnis hatte in diesem Zusammenhang das Gespräch mit Vertretern der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e. V. (AGDM), und inwieweit wird das BMVBS die Hinweise der AGDM berücksichtigen?

Es gibt keine zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge sowie der BG-Verkehr vereinbarte Übergangslösung für die Zulassung von Traditionsschiffen.

6. Wie viele Schiffe werden nach Einschätzung der Bundesregierung die neuen Auflagen nicht erfüllen und somit den Status als Traditionsschiff verlieren, und wie hoch ist ihr Anteil in Prozent der deutschen Traditionsschiffe?
7. Welche Lösungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für die betroffenen Schiffe?
8. Erwägt die Bundesregierung, für diese Gruppe von Fahrzeugen einen Bestandsschutz zu gewähren, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Fragen 6, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Erlass befindet sich derzeit in der Abstimmung.

9. Zu welchem Zeitpunkt ist die angekündigte Änderung bzw. Neufassung der derzeitigen Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe geplant?

Ein genauer Zeitpunkt kann nicht genannt werden.

10. Zu welchen Ergebnissen ist die Expertenarbeitsgruppe des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltver-

schmutzung durch Schiffe (COSS) bei der Bearbeitung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in Bezug auf Traditionsschiffe gekommen?

Es liegen keine endgültigen Ergebnisse der Expertenarbeitsgruppe vor. Der Entwurf der überarbeiteten Richtlinie 2009/45/EG wurde für das Frühjahr 2013 erwartet, liegt aber bislang nicht vor.