

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller,
Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/30864 –**

Lage der Traditionsschifffahrt in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Traditionsschiffe, also historische Segelschiffe oder Dampfschiffe, gehören zum Bild vieler deutscher Häfen. Erhalt und Betrieb dieser kulturell bedeutenden Schiffe wird meist durch Vereine und deren Mitglieder erbracht. Viele dieser Schiffe sind auch in den Jahren vor der Corona-Pandemie regelmäßige Gäste auf Hafenfesten wie dem Hamburger Hafengeburtstag, der Kieler Woche, der Hanse Sail Rostock oder der SAiL Bremerhaven und begeistern die Besucher.

Doch verschiedene Unfälle hatten in der Vergangenheit eine Neuregelung der Sicherheitsregelungen für Traditionsschiffe erforderlich gemacht (<https://www.shz.de/deutschland-welt/sicherheitsrichtlinie-fuer-traditionsschiffe-tritt-ab-2018-in-kraft-id18319616.html>). Damit sind höhere Anforderungen für Nachrüstung sowie teilweise auch für den Schiffsbetrieb verbunden. Gerade sicherheitsrelevante Nachrüstmaßnahmen haben die Situation der Traditionsschiffbetreiber vor finanzielle Herausforderungen gestellt. Zum Ausgleich sind im Bundeshaushalt bis 2023 insgesamt 20 Mio. Euro bereitgestellt worden, um besondere Härten abzufedern. Neben den erhöhten Ausgaben kommen aktuell aufgrund des coronabedingten Stillstands der Schiffe auch noch Einnahmeausfälle hinzu, die die Lage für den Betrieb der Traditionsschiffe noch einmal verschlechtern.

Die sicherheitsrelevanten Nachrüstmaßnahmen zusammen mit Reise- und Veranstaltungsverböten während der Corona-Pandemie könnten die Betreibervereine der Traditionsschiffe vor solche Herausstellungen stellen, dass der dauerhafte Weiterbetrieb vieler Schiffe nicht mehr gewährleistet werden kann. Genaue Auswirkungen sind jedoch ggf. vom Handeln der Bundesregierung abhängig, also inwieweit Übergangsfristen für Baumaßnahmen gewährt bzw. Einnahmen über Hilfgelder kompensiert werden können.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die mit dem Gewerbe einvernehmlich ausgehandelten Vorschriften für Traditionsschiffe in der Schiffsicherheitsverordnung, die am 14. März 2018 in Kraft

traten, betreffen u. a. notwendige Vorgaben für die bauliche Beschaffenheit, den Brandschutz und die Ausrüstung mit Rettungsmitteln. Grundlage sind die Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung. Dadurch können historische Schiffe in Zukunft ihre Einstufung als „Traditionsschiff“ behalten, die auch die Mitnahme von Passagieren ermöglicht und gleichzeitig die erforderlichen Sicherheitsstandards für Passagiere und Besatzung bieten. Die Bundesregierung unterstützt die zeitnahe Umsetzung sicherheitsrelevanter Bau- und Ausrüstungsmaßnahmen an Traditionsschiffen mit einem eigenen Förderprogramm. Mit der Schaffung dieses einvernehmlich ausgehandelten Rahmens hat die Bundesregierung einen erheblichen Beitrag zum nachhaltigen Erhalt der Traditionsschiffahrt geleistet.

Dies gilt auch weiterhin während der Corona-Pandemie. Die Bundesregierung verfolgt aufmerksam die angemessene Umsetzung der 2018 eingeführten Vorschriften. Haben Betreiber von Traditionsschiffen aufgrund der Corona-Pandemie Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Sicherheitsvorschriften, besteht die Möglichkeit, im Einzelfall Ausnahmen von den Umsetzungsfristen zuzulassen.

Die Bundesregierung hat mehrere Maßnahmen eingeleitet, um den Bekanntheitsgrad der Förderrichtlinie zu steigern, das Antragsverfahren zu vereinfachen und die Antragsteller umfassend zu unterstützen.

1. Wie ist nach Kenntnissen der Bundesregierung der aktuelle Stand der Umsetzung der Schiffssicherheitsverordnung für Traditionsschiffe (bitte jeweils auch Anzahl der zur Nachrüstung hinsichtlich Sicherheitsanforderungen identifizierte Traditionsschiffe sowie Anzahl der bereits hinsichtlich dieser Maßnahmen offiziell abgenommenen Traditionsschiffe nennen)?

Mit Stand 24. Juni 2021 wurden von 107 bisher zugelassenen Traditionsschiffen 58 nach der neuen Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) besichtigt. Bis auf ein Traditionsschiff, welches bereits alle Anforderungen erfüllte, sind bei den bisher besichtigten Fahrzeugen Nachrüstungen erforderlich. Bei diesen Traditionsschiffen wurden entsprechend der laufenden Übergangsfristen befristete Sicherheitszeugnisse ausgestellt.

2. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, dass die Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe umfänglich umgesetzt ist?

Kapitel 1 SchSV). Während bestimmte Anforderungen an die Besetzung und zum Brandschutz auf allen Traditionsschiffen bis spätestens den 13. März 2023 zu erfüllen sind, ist die Fälligkeit von weiteren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf Ausrüstung, Betriebssicherheitssystem, Bau an die Gültigkeit der Sicherheitszeugnisse geknüpft. Da die höchstens fünf Jahre gültigen Sicherheitszeugnisse zu unterschiedlichen Daten ausgestellt wurden, erfolgt die Einführung der Anforderungen zeitlich gestaffelt. Nach Erneuerung des Zeugnisses durch Erneuerungsbesichtigung ab dem Stichtag 14. März 2018 müssen innerhalb eines Jahres die neuen Anforderungen an Ausrüstung und Betriebssicherheitssystem erfüllt werden; zwischen dem zweiten und dritten Jahr sind die übrigen baulichen Anforderungen fällig. Da einige Traditionsschiffe kurz vor dem Stichtag ihr Sicherheitszeugnis erneuert haben, werden alle Traditionsschiffe erst 2025/2026 alle Anforderungen zu erfüllen haben.

3. Sofern sich Verzögerungen bei der Umsetzung der Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe ergeben haben bzw. weiterhin abzusehen sind, bis wann sollen die Maßnahmen aus der Schiffssicherheitsverordnung bei den bestehenden Traditionsschiffen unter deutscher Flagge umgesetzt werden?
4. Inwieweit hat die Bundesregierung Ausnahmen oder Übergangsregelungen seit Inkrafttreten der Schiffssicherheitsverordnung für Traditionsschiffe gewährt bzw. bis wann sind diese jeweils in Kraft (bitte jeweilige Daten nennen)?
5. Sofern solche Ausnahmen bzw. Übergangsregelungen zeitlich befristet waren, aus welchen Gründen wurden diese nicht verlängert?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzungsfristen nach der SchSV sind weiterhin gültig. Die nicht rechtzeitige Umsetzung der Vorschriften führt zur Ungültigkeit des Sicherheitszeugnisses. Mit einem Erlass wurde klargestellt, dass diejenigen Sicherheitszeugnisse verlängert werden können, bei denen Umsetzungsfristen für die 2018 eingeführten Sicherheitsvorschriften in den Jahren 2021 und 2022 ablaufen. Dies betrifft die Maßnahmen nach der Regel 13.3. der Anlage 1a Teil 3 Kapitel 1 SchSV, die derzeit fällig werden. Hier kann die zuständige Behörde eine angemessene Nachfrist setzen. Diese Nachfrist darf bis zum nächsten Termin der Erneuerungsbesichtigung dauern.

Hierzu muss durch den Betreiber zumindest glaubhaft gemacht werden, dass die nichtrechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsvorschriften etwa durch die Corona-Pandemie bedingt oder aus anderen Gründen nicht zumutbar gewesen ist. Die Verlängerung des Zeugnisses kann mit zumutbaren Sicherheitsauflagen im Hinblick auf die Ausrüstung einhergehen. In jedem Fall muss aber ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen implementiert werden. Dies dient der Sicherstellung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung der seit 2018 geltenden Ziele der SchSV.

6. Wie viele Traditionsschiffe bzw. Betreiber von Traditionsschiffen waren nach Kenntnis der Bundesregierung von der Inanspruchnahme solcher Ausnahmen bzw. Übergangsregelungen betroffen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Im Jahr 2021 laufen bei 19 Traditionsschiffen Umsetzungsfristen ab, im Jahr 2022 werden es neun Traditionsschiffe sein.

Auflistung nach Bundesländern:

Jahr	Anzahl der Traditionsschiffe nach Land			
	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Mecklenburg-Vorpommern	Hamburg
2021	10	7	2	-
2022	4	1	2	2

7. Sofern Ausnahmen bzw. Übergangsregelungen für sicherheitsrelevante Nachrüstungen von Traditionsschiffen nicht verlängert wurden, wie viele Traditionsschiffe sind demnach nach Kenntnis der Bundesregierung im Bestand gefährdet (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Es ist davon auszugehen, dass die oben genannten Traditionsschiffe von den Nachfristen profitieren können und daher keine Bestandsgefährdung aufgrund von fälligen Sicherheitsvorschriften eintreten wird.

8. Für welche konkreten Maßnahmen konnten bzw. können Traditionsschiffbetreiber Hilfen im Rahmen des Haushaltstitels „Förderung des Sicherheitsstandards auf Traditionsschiffen entsprechend der Schiffssicherheitsverordnung“ beantragen (bitte förderfähige Maßnahmen nennen)?

Traditionsschiffbetreiber können u. a. für folgende konkrete Maßnahmen finanzielle Förderungen beantragen:

- Mindestfreibord;
- Wasserdichte Unterteilung (Kollisionsschott, ggf. Achterpiekschott, bei weltweiter Fahrt 1-Abteilungsstatus);
- Schanzkleid, Relingshöhe 1m;
- Anker (vorgeschriebenes Gewicht, Kettenlänge und -durchmesser);
- (durch die Klasse) geprüftes Stabilitätshandbuch;
- Anlassvorrichtung durch Druckluft – zwei Anlassluftflaschen und zwei Kompressoren;
- Überwachungsanlagen am Steuerstand: Kühlwasser, Schmieröl, Bilgenalarm;
- Bilgenalarm in allen Abteilungen (außer vor dem Kollisionsschott);
- Stahlunterkonstruktion für Treppen;
- Fest eingebaute Feuerlöschanlage im Maschinenraum;
- Zugelassene Brandmeldeanlage (nur in bestimmten Fällen förderfähig);
- Bergeeinrichtung;
- Bereitschaftsboot nach life-saving appliance-Code für Traditionsschiffe außerhalb küstennaher Seegewässer;
- Überlebensanzüge für Besatzung des Bereitschaftsboots;
- Überlebensanzüge für Segelschulungsschiffe;
- Echolotanlage;
- Automatic Identification System -Klasse A.

9. Mittel in welcher Höhe wurden in den jeweiligen Haushaltsjahren 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 aus dem Haushaltstitel aus Frage 8 abgerufen?

Im Jahr 2017 waren im Kapitel 1210 683 14 des Bundeshaushalts noch keine Haushaltsmittel eingestellt. Haushaltsmittel sind dort ab dem Jahr 2018 eingestellt und bis zum Jahr 2023 in Höhe von insgesamt 20 Mio. Euro bewilligt. Die „Förderrichtlinie über Zuwendungen für den Erhalt und sicheren Weiterbetrieb der Traditionsschiffahrt“ ist am 18. September 2019 in Kraft getreten. In den Jahren 2018 und 2019 wurden noch keine Anträge gestellt, im Jahr 2020 wurden 194 854,73 Euro beantragt; hiervon wurden 129 356,66 Euro bewilligt

und 8 423,36 Euro wurden abgerufen. Im Jahr 2021 wurden zusätzlich 167 141,80 Euro beantragt.

10. Mittel in welcher Höhe sollen in den folgenden Haushaltsjahren 2022, 2023, 2024 aus dem Haushaltstitel aus Frage 8 zur Verfügung gestellt werden?

Im Einzelplan 12 sind für die Jahre 2022 und 2023 jeweils 3 528 000 Euro vorgesehen.

11. Welche Hilfen konnten bzw. können Traditionsschiffbetreiber aufgrund coronabedingter Einnahmeausfälle aus Betriebseinschränkungen im Jahr 2020 bzw. 2021 jeweils beantragen (bitte jeweilige Förderprogramme nennen), und welche Kenntnis hat die Bundesregierung über tatsächlich beantragte entsprechende Förderungen?

Beim Vorliegen der entsprechenden Antragsvoraussetzungen konnten Traditionsschiffbetreiber aufgrund coronabedingter Einnahmeausfälle aus Betriebseinschränkungen im Jahr 2020 für folgende Corona-Hilfsprogramme der Bundesregierung Anträge stellen: Soforthilfe, Überbrückungshilfe I, II, III und Außerordentliche Wirtschaftshilfe (sogenannte November- bzw. Dezemberhilfe). Für coronabedingte Einnahmeausfälle im Jahr 2021 konnten bisher Anträge für die Überbrückungshilfe III gestellt werden.

Anträge werden unter Angabe der Gruppe, Klasse oder Unterklasse gemäß Klassifikation der Wirtschaftszweige eingereicht. Weitere spezifische Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor, so dass lediglich Auswertungen zum Gesamtbereich Schifffahrt vorgenommen werden können. Zur Soforthilfe liegen der Bundesregierung keine detaillierten Daten vor.

Überbrückungshilfe I* Stand 23. Juni 2021	Anzahl Anträge	beantragte Fördersumme in Euro	ausgezählte Fördersumme in Euro
H50 Schifffahrt	4	34.281	35.281
H50.1/H50.10.0 Personenbeförderung in der See- und Küsten- schifffahrt	23	678.390	524.602
H50.2/H50.20.0 Güterbeförderung in der See- und Küstenschiff- fahrt	12	375.002	258.480
H50.3/H50.30/H50.30.0 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	128	3.470.785	2.919.785
H50.40.0 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	4	15.088	15.088
Gesamtergebnis	171	4.573.546	3.753.237

Überbrückungshilfe II* Stand 23. Juni 2021	Anzahl Anträge	beantragte Fördersumme in Euro	ausgezahlte Fördersumme in Euro
H50.10.0 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	31	975.075	901.875
H50.20.0 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	6	247.820	247.820
H50.30.0 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	112	3.875.395	3.584.416
H50.40.0 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	5	118.012	118.012
Gesamtergebnis	154	5.216.302	4.852.122

Novemberhilfe Stand 23. Juni 2021	Anzahl Anträge	beantragte Fördersumme in Euro	ausgezahlte Fördersumme in Euro
H50.10.0 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	40	18.553.118	597.263
H50.30.0 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	108	6.497.033	6.206.804
H50.40.0 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	1	5.288	5.288
Gesamtergebnis	149	25.055.439,06	6.809.355

Dezemberhilfe Stand 23. Juni 2021	Anzahl Anträge	beantragte Fördersumme in Euro	ausgezahlte Fördersumme in Euro
H50.10.0 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	30	31.715.293,21	263.014
H50.20.0 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	1	1.608,16	1.608
H50.30.0 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	102	8.334.628,22	7.256.254
H50.40.0 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	2	96.983,68	51.318
Gesamtergebnis	135	40.148.513,26	7.572.194

Überbrückungshilfe III Stand 23. Juni 2021	Anzahl Anträge	beantragte Fördersumme in Euro	ausgezahlte Fördersumme in Euro
H50.10.0 Personenbeförderung in der See- und Küsten- schifffahrt	48	8.130.299	3.478.724
H50.20.0 Güterbeförderung in der See- und Küstenschiff- fahrt	2	4.226.752	2.596.389
H50.30.0 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	120	41.915.917	31.722.435
H50.40.0 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	23	3.083.760	1.896.214
Gesamtergebnis	193	57.356.727	39.693.762

*Da Baden-Württemberg in der Überbrückungshilfe I und II nicht am gemeinsamen digitalen Fachverfahren teilnimmt, sondern eine eigene Anwendung für die Antragsbearbeitung entwickelt hat, können bei Auswertungen aus dem Reportingsystem keine Zahlen aus Baden-Württemberg verarbeitet werden.

