

Antrag (Entschließung) der Fraktion der CDU

### **Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe mit Augenmaß umsetzen und anwenden**

In Deutschland existieren zurzeit etwa 100 von der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) erfasste Traditionsschiffe. Bei Traditionsschiffen handelt es sich um historische Wasserfahrzeuge bzw. um Nachbauten von historischen Wasserfahrzeugen, an deren Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht. Auch in Bremen und Bremerhaven trägt eine lebendige Traditionsschiffahrt zum maritimen Flair sowie zur Identifikationsstiftung bei und wirkt als touristischer Anziehungspunkt. Beispiele dafür sind die Bark „ALEXANDER von HUMBOLDT II“, der Dampf-Eisbrecher „Wal“ und die Hanse-Kogge „Ubena von Bremen“ mit Heimathafen Bremerhaven, der Segellogger „BV 2“, der Segelklipper „Verändering“ und der Weserkahn „Franzius“ mit Heimathafen Bremen-Vegesack sowie als Veranstaltungs-Highlight das aller zwei Jahre in Bremerhaven stattfindende Windjammer-Festival „Sail“. Traditionsschiffe werden mit oft unermüdlichem Einsatz von ehrenamtlichen Helfern und Skippern gepflegt und betrieben. Die Traditionsschiffahrt ist Teil des maritimen kulturellen Erbes und eine Bereicherung für unser Land, die es zu erhalten gilt.

Traditionsschiffe können die Sicherheitsanforderungen, die an Fahrgastschiffe gestellt werden, bauartbedingt häufig nicht einhalten. Basierend auf der seit 1998 bestehenden und seitdem mehrfach geänderten Schiffssicherheitsverordnung wurde daher im Jahr 2000 eine Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe erlassen. Folgende Probleme machen eine Neuregelung der Sicherheitsvorschriften notwendig: 1. Da nur wenige wirklich historische, original erhaltene Schiffe existieren, liegt ein häufiger Streitpunkt darin, inwiefern Traditionsschiffe als historisch zu gelten haben. 2. Nach der derzeit geltenden Sicherheitsrichtlinie dürfen Traditionsschiffe ausschließlich zu ideellen Zwecken betrieben werden, das heißt, mit ihnen darf kein Gewinn erzielt und es dürfen nach Auslegung durch die Rechtsprechung auch keine Entgelte für die Mitnahme erhoben werden. Dies erschwert die Erhaltung und den Betrieb von Traditionsschiffen erheblich. 3. Es ist unerlässlich, auch auf Traditionsschiffen ein angemessenes Sicherheitsniveau sicherzustellen, da häufig Fahrgäste, Schulklassen und Jugendliche befördert werden. Laut der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gab es seit 2002 insgesamt 222 Unfälle und Havarien mit Traditionsschiffen (Stand: 20.09.2016). In 13 Fällen waren die Havarien so gravierend, dass die betroffenen Schiffe gesunken sind.

Im August 2016 legte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen ersten Verordnungsentwurf zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften für Traditionsschiffe vor. Diese umfassen u.a. von der BSU empfohlene Vorgaben für die bauliche Beschaffenheit, den Brandschutz und die Ausrüstung mit Rettungsmitteln. Auch nicht originalgetreue Schiffe, die aber in ihrer Gesamterscheinung einem historischen Schiff entsprechen, können die Erleichterungen für Traditionsschiffe in Anspruch nehmen. Falls vorgeschriebene Anforderungen nicht erfüllt werden können, können gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen akzeptiert werden. Schiffen, die bis 2012 ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe erhalten haben, wird Bestandsschutz gewährt. Für neu hinzukommende historische Schiffe werden die Eingangsvoraussetzungen gegenüber der geltenden Sicherheitsrichtlinie erleichtert. Außerdem sollen mit dem Betrieb des Schiffes Gelder erwirtschaftet werden können, wenn sie für den Erhalt und Betrieb des Traditionsschiffes verwendet werden.

Länder und Verbände konnten bis zum 5. Oktober ihre Stellungnahmen zu dem Verordnungsentwurf abgeben. Von zahlreichen Traditionsschiffen und insbesondere der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. (GSHW) gingen dazu kritische Rückmeldungen ein. Häufig wurde die Befürchtung geäußert, dass die neuen Vorschriften für die betroffenen Traditionsschiffe und deren ehrenamtliche Besatzungen mit den vorhandenen Mitteln nicht umgesetzt werden könnten und daher vielen Traditionsschiffen das Aus drohe. Das BMVI hat den Verordnungsentwurf nach Sichtung und Auswertung der Stellungnahmen, wie in solchen Verfahren üblich, noch einmal überarbeitet. So wurden etwa die Brandschutzaufgaben erleichtert, die Übergangsfristen verlängert und die absolute Festlegung von Süllhöhen gestrichen. Bei Erneuerungsanträgen muss die Historizität nicht erneut belegt werden. Für denkmalgeschützte Schiffe sollen weitere Ausnahmen möglich sein. Damit scheint nun ein tragfähiger Kompromiss zwischen den Interessen der Traditionsschiffahrt und den Sicherheitserfordernissen für Besatzung und Passagieren gefunden. Anfang Januar will das BMVI die notwendige Notifizierung der neuen Sicherheitsvorschriften durch die EU-Kommission beantragen, so dass die Verordnung im Frühjahr 2017 in Kraft treten kann. Eine Zustimmungspflicht des Bundesrats besteht nicht.

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

1. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) bekennt sich zum langfristigen Erhalt der Traditionsschiffahrt im Land Bremen als Teil des maritimen kulturellen Erbes. Sie spricht allen in der Traditionsschiffahrt ehrenamtlich Tätigen ihre Wertschätzung für die geleistete Arbeit aus.
2. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) sieht den überarbeiteten Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften für Traditionsschiffe als tragfähigen Kompromiss an, um die Authentizität der historischen Schiffe zu erhalten und gleichzeitig die Sicherheit von Besatzung und Passagieren zu gewährleisten.
3. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) erwartet, dass die neuen Vorgaben für Traditionsschiffe von allen Beteiligten, insbesondere der Berufsgenossenschaft für

Transport und Verkehrswirtschaft, mit Augenmaß und unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände des Einzelfalls angewendet werden.

Susanne Grobien, Heiko Strohmann, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU