

Vorschläge für die Neuregelung der Zulassung von Traditionsschiffen

Vorbemerkung

Mit Inkrafttreten der "Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe" wurde im Jahre 1998 mit der Sammelbezeichnung „Traditionsschiff“ ein neuer Rechtsbegriff geschaffen. Unter dem Dach dieser damals bewusst so unscharf gewählten Gattungsbezeichnung haben mittlerweile über hundert Fahrzeuge eine Zulassung zur Personenbeförderung erhalten. Die dabei immer größer gewordene Diversität der Fahrzeuge hat zwangsläufig dazu geführt, dass es zu Auseinandersetzungen über Grenzfälle und damit über die bisherige Zulassungspraxis gekommen ist.

Dies wird u.a. dadurch begünstigt, dass die bisherige Legaldefinition den geschichtlichen Charakter des Traditionsschiffes nur vage umreißt, während die weichen Faktoren wie Gemeinnützigkeit, ideeller Zweckbetrieb, Vermittlung von traditioneller Seemannschaft etc. relativ konkret formuliert sind. Letzteres liefert vor allem für den Betrieb von Schulschiffen und Ausbildungsfahrzeugen den rechtlichen Rahmen, während sich die Betreiber historischer Schiffe eher einem kulturgeschichtlichen Schwerpunkt verpflichtet fühlen, der aber in der Richtlinie nicht explizit erwähnt wird.

Unser Verständnis, warum der Gesetzgeber gemeinnützige Organisation mit einer Personenbeförderung-Zulassung ihrer historischen Schiffe privilegiert hat, bestand immer in dem Grundkonsens, dass deren langfristiger Erhalt ohne die Erzielung entsprechender Einnahmen aus Gästefahrten nicht möglich ist. Erst die "Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe" hat die wirtschaftliche Grundlage für die heutige Vielfalt unterschiedlichster historischer Schiffe in Deutschland geschaffen, die Bestandserhaltung dieses besonderen Kulturguts wird nicht darstellbar sein ohne das Funktionieren eines entsprechenden rechtlichen Rahmens.

Eine entsprechende Ausformulierung dieses grundlegenden Aspekts sollte unseres Erachtens Eingang in die Neufassung der Richtlinie finden.

Viele Auseinandersetzungen sind geführt worden um Schiffe, von denen selbst für Laien erkennbar war, dass sie nicht als historisch anzusehen sind, und die trotzdem in den Genuss einer Zulassung gekommen sind. Aus diesem Grund haben wir Vorschläge zur Neugestaltung des Zulassungsverfahrens und insbesondere den Entwurf eines Kriterienkatalogs ausgearbeitet, mit dessen Hilfe eine Beurteilung der historischen Relevanz jedes einzelnen Fahrzeugs ermöglicht wird.

A) Vorschlag für die Einrichtung eines unabhängigen Entscheidungsgremiums zur Anerkennung von Traditionsschiffen

Die Anerkennung eines Schiffes als Traditionsschiff sollte verknüpft sein mit einer vorgeschalteten, kritischen Prüfung seiner historischen Relevanz einerseits und der Sinnhaftigkeit seines Betriebskonzepts andererseits. Diese Überprüfung sollte durch ein unabhängiges Gremium vorgenommen werden, bevor das Schiff die Sicherheitsabnahme durchlaufen kann.

Aufgabe dieses Gremiums sollte es u.a. sein, Entscheidungen grundsätzlicher Art im Zusammenhang mit der Umsetzung der neuen Richtlinie vorzunehmen, insbesondere

- das Zulassungsverfahren für neu aufzunehmende Fahrzeuge zu regeln,
- Beurteilungskriterien für Traditionsschiffe festzulegen,
- die Zulassung von Sachverständigen / Gutachtern zu regeln, die im Zulassungsverfahren für Traditionsschiffe tätig werden dürfen, und ihre Arbeit zu überwachen,
- finale Entscheidungen in Streitfällen zu treffen.

Dem Gremium sollten Vertreter der involvierten Institutionen bzw. Organe angehören, die Expertise in den grundlegenden Fragen des Seeverkehrs, der Schiffssicherheit, des Gemeinnützigkeits-Rechts, der Denkmalpflege und der Schifffahrtsgeschichte haben sollten.

Vertreter könnten z.B. ernannt bzw. entsandt werden vom

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Gesetzgebung Seeverkehr)
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (Seeverkehr)
- Berufsgenossenschaft Verkehr (Schiffssicherheit)
- Staatsministerium für Kultur und Medien (Denkmalpflege, Kulturgut)
- einer Dachorganisation der Traditionsschifffahrt (GSHW oder AGDM).

Vorstellbar wäre auch die Berufung eines „Maritimen Koordinators“ in dieses Gremium, um den Bundestag mit einbezogen zu halten.

Aus inhaltlicher Sicht wäre die Teilnahme eines Juristen begrüßenswert mit Schwerpunkt Gemeinnützigkeitsrecht (Betreibermodelle, Betriebskonzepte), sowie eines Experten für historische Schiffe. Im Interesse von eindeutigen Abstimmungsergebnissen wird eine ungerade Zahl von Vertretern vorgeschlagen (besser 5 als 7).

Die Federführung sollte beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur liegen, das die vorgeschlagenen Vertreter beruft / abberuft.

Die Mitglieder des Gremiums arbeiten ehrenamtlich. Es sollte lediglich eine Auftaktveranstaltung geben, die weitere Zusammenarbeit sollte auf dem Wege der digitalen Kommunikation erfolgen.

Neuanträge werden von den Eigentümern der jeweiligen Traditionsschiffe selbst oder in ihrem Auftrag von einem zugelassenen Sachverständigen gestellt werden. Jeder Eigentümer / Betreiber eines solchen historischen Schiffes steht in der Pflicht, selbst für eine detaillierte Dokumentation über Herkunft, Bau, Lebenslauf und die geschichtlich verbürgten Bauzustände seines Schiffes zu sorgen oder einen Sachverständigen hiermit zu beauftragen. Entsprechend muss ein aussagefähiges Konzept zum geplanten Betreibermodell eingereicht werden.

Jeder Neuantrag wird allen Mitgliedern des Gremiums in digitaler Form zugestellt. Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, in der Außendarstellung wird nur der Beschlusstext und nicht das Abstimmungsverhalten der Mitglieder öffentlich gemacht. Vor dem eigentlichen Neuantrag kann der Eigentümer eine Voranfrage an das Gremium stellen.

Beschlüsse über die Zulassung von Traditionsschiffen werden dem Antragsteller und der BG Verkehr in Schriftform zugestellt und im Ablehnungsfall begründet. Die Ablehnung ist nicht anfechtbar.

Erst nach erfolgtem Beschluss über seine Zulassung kann ein Schiff die Sicherheitsabnahme zum Traditionsschiff durchlaufen.

Verändert ein Traditionsschiff-Betreiber nachträglich die geschichtliche Gestalt seines Fahrzeugs derart, dass es seinen geschichtlichen Charakter verliert, oder verstößt er in erheblichem Maße gegen die Selbstverpflichtung zum ideellen Betrieb, kann das Gremium dem Eigentümer die Zulassung wieder entziehen.

B) Vorschlag für eine Kategorisierung von Traditionsschiffen

I. Historische Schiffe

Die hier beschriebenen Schiffe sind als schützenswertes Kulturgut (oder Maritimes Erbe) anzusehen. Sie haben Denkmal-Charakter, auch wenn sie nicht formal unter Denkmalschutz stehen. Hier handelt es sich um Fahrzeuge, die aufgrund ihres Alters, ihrer technischen oder konstruktiven Eigenart, ihrer Seltenheit und ihrer geschichtlichen Aussagekraft wert sind, langfristig erhalten und insbesondere in Fahrt gehalten zu werden. Sie sollten weitgehend in ihrer geschichtlich verbürgten Gestalt erhalten geblieben oder wieder entsprechend restauriert / rekonstruiert worden, mindestens 50 Jahre alt und für die Schifffahrt an den deutschen Küsten typisch gewesen sein.

- A) Historische Schiffe, deren Rumpf und Hauptantrieb entweder weitgehend im Original erhalten geblieben oder originalgetreu rekonstruiert worden sind, und auf denen maschinelle und / oder bauliche Hilfseinrichtungen, Einbauten bzw. Aufbauten, die Zeugnis ablegen von ursprünglichen Nutzungszwecken, in signifikantem Umfang erhalten geblieben sind.
- B) Historische Schiffe, deren Rumpf und Hauptantrieb entweder weitgehend im Original erhalten geblieben oder originalgetreu rekonstruiert worden sind, jedoch ohne die unter I A) genannten historischen Komponenten.
- C) Historische Schiffe, deren Rumpf und Hauptantrieb nur teilweise im Original erhalten geblieben bzw. vom Original abweichend rekonstruiert worden sind, die aber durch geeignete bauliche Maßnahmen später den Status I B) erreichen könnten.

II. Nachbauten

Nachbauten von historischen Wasserfahrzeugen können als Traditionsschiffe anerkannt werden, wenn sie als weitgehend originalgetreue Repliken eines konkreten, durch geschichtliche Quellen hinreichend genau dokumentierten Schiffs oder Typschiffs ausgeführt wurden. Sie müssen hauptsächlich aus den ursprünglichen Werkstoffen und als Einzelbauten gefertigt worden sein. Für ihre Bauausführung gelten die klassischen Anforderungen der Denkmalpflege an Rekonstruktionen.

- A) Weitgehend originalgetreue Repliken gem. Kategorie II
- B) Nachbauten, die nicht den strengen Kriterien gem. II A) entsprechen.

III. Traditionelle Schiffe

Als „Traditionelle Schiffe“ werden hier Fahrzeuge mit traditionell anmutender Gesamterscheinung bezeichnet, die nicht den strengen Kriterien der Ersten Kategorie entsprechen, die aber von ihrer baulichen Beschaffenheit her zur Vermittlung von traditioneller Seemannschaft geeignet sind und vor allem hierfür, aber auch für andere gemeinnützige Zwecke in Fahrt gehalten werden.

Unterschieden werden die folgenden Untergruppen:

- A) Schiffsrümpfe mit traditionell anmutender Gesamterscheinung, die ihrem Ursprung nach als historisch relevant anzusehen sind wie unter I., deren Charakter aber durch Umbauten erheblichen Umfangs stark überformt worden sind. Sind solche Umbauten nicht reversibel, kann das Fahrzeug auch zukünftig nur als „Traditionelles Schiff“ gelten. Sollten die genannten Umbauten später rückgängig gemacht, so bestünde die Möglichkeit, das Fahrzeug später der Kategorie „Historische Schiffe“ zuzuordnen.
- B) Schiffe unterschiedlichsten Ursprungs, deren geschichtliche Relevanz nicht den Voraussetzungen der Kategorie III A) entspricht, und die erst durch nachträgliche Umbauten jüngeren Datums dem Erscheinungsbild eines traditionellen Schiffstyps angenähert worden sind.

IV. Schulschiffe

Die GSHW charakterisiert diese Fahrzeuggruppe in ihren Zulassungskriterien von 2009 wie folgt:

„Segelschulungsschiffe (Sail Training Ships), die hauptsächlich durch Segel angetrieben werden und deren Bauart und Ausrüstung es erlaubt, Ausbildung zur Vermittlung traditioneller Seemannschaft auf grundsätzlich mehrtägigen Fahrten durchzuführen.“

Bei Schulschiffen stehen Nutzungskonzept und Schiffssicherheit stärker im Vordergrund als ihr Ursprung, ihre geschichtliche Relevanz und ihr gegenwärtiges Erscheinungsbild. Auch Schulschiffe moderneren Typs und Neubauten können als Traditionsschiffe betrieben werden. Werden geschichtlich relevante Objekte als Schulschiffe betrieben, und davon gibt es einige, sollte zumindest ihre erhaltene Originalsubstanz gemäß Kategorie I gepflegt werden und von unnötigen Eingriffen verschont bleiben, damit eine spätere Umgruppierung in die Kategorie „Historische Schiffe“ möglich bleibt.

- A) Schulschiffe mit Originalsubstanz gem. Kategorie I oder III
- B) Schulschiff-Neubauten

C) Bewertung und Empfehlung

Die oben vorgeschlagene Kategorisierung soll eine sinnfällige und nachvollziehbare Zuordnung aller als „Traditionsschiffe“ abgenommenen Fahrzeuge ermöglichen.

Bei genauer Befassung wird deutlich, dass die Mehrzahl der historischen Schiffe in den höheren Kategorien wirtschaftlich benachteiligt sind gegenüber Fahrzeugen, bei deren Restaurierung man weniger Rücksicht auf historische Substanz genommen, sondern praktische und ökonomische Betriebskonzepte umgesetzt hat. Die Benachteiligung wirkt doppelt: Zum einen wegen des erheblich höheren Instandhaltungsbedarfs einer historischen Bausubstanz, zum anderen wegen des Mangels an nutzbarem Raum und der damit geringeren zulässigen Personenzahl.

Beim Betrieb eines historischen Schiffes steht dessen langfristiger Erhalt im Mittelpunkt der Bemühungen, beim traditionellen Schiff und bei Nachbauten eher die Vermittlung von traditioneller Seemannschaft, bei Schulschiffen ist dies der Hauptzweck. Entsprechend sind die Betriebskonzepte zu differenzieren. Diese sollten bei Neuanträgen sicher einmal auf ihre Gemeinnützigkeit geprüft werden, die laufende Überwachung ist aus unserer Sicht die alleinige Aufgabe der einschlägigen Aufsichtsbehörden und der Finanzämter für Körperschaften.

Kulturgeschichtlich wertvolle Schiffe hohen Alters bedürfen einer gewissen Schonung im praktischen Betrieb, sie eignen sich in der Regel weniger gut zur Durchführung intensiver Ausbildungsprogramme, weiter Reisen und zur Unterbringung von Übernachtungsgästen, als dies bei speziell hierfür konzipierte Schiffe der Kategorien II – IV der Fall ist. Folglich brauchen sie Erleichterungen beim Betriebskonzept, denn wegen ihres höheren Instandhaltungsaufwands sind ihre Betreiber – gemeinnützige Vereine, Stiftungen oder private Eigner - elementar auf die Erzielung entsprechender Einnahmen aus Tagesfahrten mit Gästen angewiesen, denn für nichts anderes kann man sie sinnvoll einsetzen. Sie nur auf eine Nischentätigkeit reduzieren zu wollen, in der sie der gewerblichen Personenschiffahrt keine Konkurrenz machen („Vermittlung von maritim-historischen Kenntnissen“), würde die Möglichkeiten der Betreiber, die erforderlichen Einnahmen zum Erhalt des historischen Objekts zu erzielen, in existenzgefährdendem Maße beschneiden - und in letzter Konsequenz zur Stilllegung von geschichtlich wertvollen Schiffen führen.

Damit steht die gegenwärtig geübte Regelungspraxis faktisch im Widerspruch zu der im Koalitionsvertrag getroffenen Aussage: „Für den Erhalt der Traditionsschiffahrt werden wir dauerhafte Regelungen erarbeiten.“

Förderverein RIGMOR von Glückstadt e.V.

Dampfer STETTIN e.V.

Historischer Hafen Flensburg gGmbH

Museumshafen Oevelgönne e.V.

Schiffahrts Compagnie Bremerhaven e.V.

Schleppdampfer WOLTMAN e.V.

Stiftung Hamburg Maritim

Hamburg, im Januar 2014

A) Präzisierung der verwendeten Begriffe

Unter der *geschichtlichen Gestalt* wird nicht allein der ursprünglich vorhandene, sondern kann auch der Bauzustand einer späteren Nutzungsperiode angesehen werden, nicht aber unhistorische (nicht verbürgte) Vermischungen verschiedener Bauzustände.

Unter der *Gestalt* wird nicht nur das äußere Erscheinungsbild, sondern auch das authentische Baumaterial verstanden.

Bei *Restaurierungen und Rekonstruktionen* gelten die klassischen Anforderungen der Denkmalpflege, nämlich form-, material- und handwerksgerechte Ausführung.

Der *Denkmalwert* eines Objekts definiert sich über dessen original erhaltene Substanz, seine geschichtliche Relevanz, seine Seltenheit sowie das öffentliche Interesse an seiner langfristigen Erhaltung. Aus dem nominellen Alter allein ist noch kein Denkmalwert abzuleiten.

Jeder Eigentümer / Betreiber eines solchen historischen Schiffes steht in der Pflicht, selbst für eine detaillierte Dokumentation über Herkunft, Bau, Lebenslauf und die geschichtlich verbürgten Bauzustände seines Schiffes zu sorgen. Aus dieser Dokumentation sollte auch hervorgehen, welche Teile des Schiffes sich noch im Originalzustand befinden und welche später erneuert oder ergänzt worden sind.

Maschinelle und / oder bauliche Hilfseinrichtungen, Einbauten bzw. Aufbauten, die Zeugnis ablegen von ursprünglichen Nutzungszwecken: Dies können sein

- bei Fischereifahrzeugen: die Bünne, Netzwinden,
- bei Frachtschiffen: Ladewinden, Ladeluken, Ladegeschrir,
- bei allen Schiffen und Yachten: historische Inneneinrichtungen etc.

Rumpf und Hauptantrieb: Zum Rumpf zählen auch Ruder, Deck und Schanzkleid, nicht aber die Aufbauten. Hauptantrieb sind im Regelfall entweder Segel, Dampfmaschine oder ein historischer Schiffsdiesel. Ein vor mehr als 50 Jahren eingebauter Schiffsdiesel beispielsweise gehört zur historischen Substanz eines Seglerrumpfes.

B) Eine Auswahl relevanter Zitate zur Begriffsbestimmung:

1.1 „Traditionsschiffe sind historische Wasserfahrzeuge, welche die Bundesflagge führen,

- und die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind,
- und deren Rumpflänge 55 Meter nicht übersteigt,
- und deren Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient,
- und die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken, zum Beispiel von der Sail Training Association.“

Wortlaut von § 1 der Sicherheitsrichtlinie in ihrer seit 1998 gültigen Fassung

„...Die Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge dient der Wahrung des maritimen kulturellen Erbes und dessen Präsentation in Fahrt. Dieses maritime Kulturgut wird in aller Regel nur durch die Erhaltung vorhandener Schiffe in ihrer ursprünglichen Gestalt oder deren Einzelnachbau gewahrt...“

Aus dem Beschluss des Obergerichtes Hamburg (8. 10. 2009, 1 Bs 174/09)

„Historische Wasserfahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind vor 1965 entworfene und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebaute Schiffe, die aufgrund ihrer Bauart, ihrer Konstruktion ihrem ehemaligen Nutzungszweck und ihrer Seltenheit besonders erhaltenswert sind, und die im Wesentlichen dem Originalzustand zum Zeitpunkt ihres Baus oder einem späteren für das Fahrzeug während seiner wirtschaftlichen Nutzungsperiode historisch bedeutsamen Bauzustand entsprechen, und die deshalb authentische Zeugen der Schifffahrtsgeschichte einer bestimmten Epoche sind.“

Versuch einer Begriffsbestimmung „Historisches Wasserfahrzeug“, Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr (12.6.2013)

„Traditionsschiffe unter deutscher Flagge, die mit deutschen Schiffssicherheitszeugnissen ausgestattet sind, dürfen in Deutschland nur zu ideellen Zwecken betrieben werden. Nicht der kommerzielle Einsatz als Fahrgastschiff, sondern der Erhalt des Schiffes als historisch wertvoller Zeuge der maritimen Seeschifffahrtsgeschichte steht im Vordergrund. Dies schließt die entgeltliche Beförderung von Fahrgästen im Rahmen des zuvor genehmigten Betreiberkonzeptes nicht aus, sofern kommerzielle Aktivitäten nur einen untergeordneten Anteil an der Schiffsnutzung ausmachen...“

Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 12.6.2013

„Für den Erhalt der Traditionsschifffahrt werden wir dauerhafte Regelungen erarbeiten.“

Aus dem am 27. November 2013 von CDU/CSU und SPD unterzeichneten Koalitionsvertrag

C) Fall-Beispiele zu den einzelnen Untergruppen:

I Historische Schiffe

- I A) Lotsenschoner ELBE, Dampfer SCHAARHÖRN, STETTIN, WAL, ALEXANDRA, Hochseekutter LANDRATH KÜSTER, Ewer MOEWE
- I B) Hochseekutter ASTARTE, Ewer HEINRICH, PETRINE
- I C) Hochseekutter PRÄSIDENT FREIHERR v. MALTZAN, Logger VEGESACK

II Nachbauten

- II A) Fischewer-Nachbau MARIA af von Hoff, div. Koggen, LISA von Lübeck
- II B) sog. Weserkahn FRANZIUS

III Traditionelle Schiffe

- II A) ehem. Brixham-Trawler ETHEL von BRIXHAM, ehem. Heckschiff SIGANDOR, Ewer WILHELMINE, WINDSBRAUT, Haikutter CARMELAN etc.
- II B) Ehem. Motorlogger PIPPILOTTA, ehem. Passagierdampfer LOVIS etc.

IV Schulschiffe

- IV A) Mit historischer Substanz: AMPHRITITE, DEUTE DEERN, ALBATROSS
- IV B) Neubauten: ALEXANDER VON HUMBOLDT II, THOR HEYERDAHL