



Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e.V.
c/o Dr. Urs Vogler
Fünfstück 1
22147 Hamburg
urs_vogler@gmx.de
Tel.: 040 - 63 67 62 70

An das
Bundesministerium für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Unterabteilung WS 2 Schifffahrt
Herrn Achim Wehrmann
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Hamburg, den 14. März 2013

Sehr geehrter Herr Wehrmann,

wir bedanken uns noch einmal für das freundliche Gespräch und für das Angebot, zum Entwurf des Erlasses Stellung zu nehmen. Dieses Angebot nehmen wir nachfolgend an.

Bitte erlauben Sie uns aber vorweg drei grundsätzliche Anmerkungen:

1. In der Sache geht es um die RICHTLINIE NACH § 6 ABS. 1 DER SCHIFFSSICHERHEITSVERORDNUNG ÜBER SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN BAU UND AUSRÜSTUNG VON TRADITIONSSCHIFFEN. Nach § 6 Abs. 1 SchSV kann das BMVBS derartige Richtlinien erlassen *zur Konkretisierung der Anforderungen an die Schifffsicherheit*. Es ist festzustellen, dass keine der Regelungen des Erlasses Fragen der Schifffsicherheit berührt.
2. Nach geltender Rechtsprechung muss ein Gesetz, das eine Bundesbehörde zum Erlass einer Verordnung ermächtigt, Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung genau festlegen. Ermächtigungsgrundlage der SchSV ist das *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt*. Demnach obliegt dem Bund aber nur die Überwachung der Vorschriften *für die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Wasserfahrzeuge*.
Ersichtlich wird dem Bund nicht die Aufgabe zugesprochen, Vorschriften über die historische und kulturelle Bewertung von Wasserfahrzeugen aufzustellen.
3. Der heute strittige unbestimmte Rechtsbegriff des „historischen Wasserfahrzeuges“ in der Sicherheitsrichtlinie ist aus diesem Grunde bewusst nicht als Eingangsvoraussetzung für die Anwendbarkeit ausformuliert, sondern als rein deskriptive Sammelbezeichnung für eine heterogene Gruppe von Wasserfahrzeugen eingeführt worden. Eine eindeutige Definition des Begriffes, die a. sachlich-historisch richtig wäre und b. hinreichend bestimmt, Verwaltungshandeln zu begründen, liegt auch mit dem Entwurf zum Erlass nicht vor. Letzteres wäre ohnehin nur durch den Gesetzgeber möglich.



Leider setzen uns die Verwaltungspraxis der jüngeren Zeit und die völlige Unsicherheit für die aktuell betroffenen Schiffe und Betreiber unter starken Druck. Die Saison 2013 steht unmittelbar bevor, sodass schnellstmöglich eine rechtssichere Zwischenlösung gefunden werden muss.

Aus Sicht der AGDM wäre der beste Weg ein zeitnaher Erlass, der den Fokus zunächst wieder auf Fragen der Sicherheit und der Betriebsform lenkt und die strittige Prüfung der Historizität bis zur Neuregelung der Sicherheitsrichtlinie aussetzt. Dies sollte zumindest für Schiffe gelten, die bereits einmal als Traditionsschiffe anerkannt waren.

Hilfsweise bitten wir mit der Anlage um einige Änderungen im Entwurfstext, die aus unserer Sicht sachlich dringend geboten sind (Abweichung vom Entwurfstext sind rot markiert, Begründungen und Anmerkungen kursiv).

Weiter bitten wir im Erlass um die explizite Nennung aller entscheidenden Gremien und ihrer konkreten Aufgaben, einer eindeutigen und rechtssicheren Beschreibung des Verwaltungsverfahrens und um Beachtung der Mitwirkung der GSHW im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Urs Vogler
für den Vorstand der AGDM

Anlage: Entwurf des BMVBS zur künftigen Auslegung der Eingangssätze in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe, mit Änderungsvorschlägen und Begründungen der AGDM
(15.03.2013)

**Anlage: Entwurf des BMVBS zur künftigen Auslegung der Eingangssätze in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe,
mit Änderungsvorschlägen und Begründungen der AGDM (15.03.2013)**

I. Historisches Wasserfahrzeug

1. "Historische Wasserfahrzeuge" im Sinne der Nummer 1. 1.1 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe sind hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebaute Schiffe, die aufgrund ihrer Bauart, ihrer Konstruktion, ihrem ehemaligen Nutzungszweck oder ihrer Seltenheit erhaltenswert sind, und die **in wesentlichen Teilen** dem Originalzustand zum Zeitpunkt ihres Baus oder einem späteren für das Fahrzeug **während seiner wirtschaftlichen Nutzungsperiode** bedeutsamen Bauzustand entsprechen. Umbauten oder Veränderungen, die der Erfüllung technischer Auflagen oder Vorschriften geschuldet sind, bleiben unberücksichtigt.

Begründung:

1. *Es gibt keine Schiffe, die dieses Kriterium in der Fassung des Entwurfstextes erfüllen. Eine zentrale Qualifizierung, die sämtliche Schiffe aus dem Geltungsbereich der Richtlinie ausschließt, führt die gesamte Regelung ad absurdum.*
2. *Es gibt keine historische-sachliche Begründung, die Historizität an wirtschaftliche Nutzung zu binden: Manche Schiffe wurden nie wirtschaftlich genutzt, andere sind schon seit Jahrzehnten nicht mehr in der Berufsschifffahrt.*
3. *Die AGDM denkt insbesondere auch an vorhandene Schiffe, die nach den Satzungen der Museumshäfen als erhaltenswert eingestuft sind. Die Museumshäfen Ihrerseits müssen sich gegenüber den Kommunen rechtfertigen können, welche Schiffe sie aufnehmen.*

2. Als "historische Wasserfahrzeuge" können auch Fahrzeuge anerkannt werden, die Ziffer 1 nicht entsprechen, **bei denen wesentliche Baumerkmale nicht Bestandteil der ursprünglichen Substanz oder Konstruktion des Wasserfahrzeuges sind, aber jeweils ein weitestgehend authentisches Bild eines historischen Ausrüstungsstandes oder eines bestimmten historischen Nutzungszweckes zeigen, und die aufgrund ihrer Bauart geeignet sind, maritime Tradition und traditionelle Seemannschaft erlebbar zu machen.** Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge, die **nach Beendigung der wirtschaftlichen Nutzungsperiode** von Motor- zu Segelschiffen umgebaut wurden.

Begründung:

Es ist nicht vorstellbar, dass ein Schiff, bei dem Baumerkmale nicht originalgetreu kombiniert sind, dennoch ein „authentisches Bild einer bestimmten historischen Schiffsgattung“ zeigt. Die hier vorgeschlagene Formulierung versucht, den Sinn dieses Satzes aufzunehmen und für die Traditionsschiffe anwendbar zu machen.

3. Schiffe, die keine historischen Wasserfahrzeuge im Sinne der Nummer 1. 1.1 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe sind, können **im Einzelfall** als Traditionsschiff anerkannt werden in Form von

a. Nachbauten eines dokumentierten, individuellen historischen Vorbildes (Einzelnachbildung) **oder einer Schiffsgattung sind** oder

Begründung:

Bei Nachbauten historischer Schiffstypen gibt es oft kein konkretes Vorbild; Grundlage von Nachbauten sind i.d.R. die Summe historischer Recherchen aus Plänen, Abbildungen, archäologischen Fundsachen verschiedener Quellen uvm.

b. Segelschulungsschiffen, die sich ~~durch Größe, Takelage, komplexen Schiffsbetrieb sowie ihre Besatzungsstärke~~ dazu eignen, eine fundierte Ausbildung in traditioneller Seemannschaft sicherzustellen.

Das Ziel der Ausbildung auf solchen Schiffen besteht darin, alle Fähigkeiten zu vermitteln, die zum sicheren Führen eines Schiffes notwendig sind und die handwerklichen Fähigkeiten zu vermitteln, die notwendig sind, um Schiffe dieser Art zu warten und instand zu setzen. Zu diesem Zweck muss das Fahrzeug eine gewisse Komplexität besitzen, die sich aus ~~der Art des Schiffsbetriebes (ab 24 Meter Rumpflänge)~~ und der Takelage erschließt. In diesem Kontext geht traditionelle Seemannschaft über die klassischen Seemannsarbeiten wie Spleißen und Labsalen hinaus; sämtliche Manöver auf einem ~~Segelschulungsschiff~~ erfordern ein ganz besonderes Zusammenspiel vieler Personen unter erfahrener Leitung und erfolgen grundsätzlich anders als auf Segelyachten ~~und kleineren Traditionsschiffen~~.

Begründung:

Die Voraussetzungen des Betriebes als Segelschulungsschiff obliegen eigener Regelungen (siehe unter IV) und sollten an dieser Stelle nicht abschließend definiert werden. Zu bedenken ist, dass die Fähigkeiten zum Umgang mit und Erhalt von hölzernen Traditionsschiffen nur auf kleineren Fahrzeugen erworben werden können.

Das Ausbildungskonzept ist Teil des schriftlichen Betreiberkonzeptes, das zusammen mit dem Zulassungsantrag einzureichen ist. Hier ist dezidiert darzulegen, in welchen Bereichen und mit welchen Zielen ausgebildet werden soll und wie die Ausbildung organisiert werden soll.

II. Ideeller Zweckbetrieb

Das Tatbestandsmerkmal der Nummer 1 1.1. der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe "und deren Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient" ist grundsätzlich erfüllt, wenn die folgenden Voraussetzungen vorliegen:

1. Alle Einnahmen aus dem Schiffsbetrieb sind grundsätzlich für den Erhalt und Betrieb des Fahrzeugs zu verwenden.
2. Die Betreiber sind verpflichtet, die gesamten Einnahmen und Ausgaben der kaufmännischen Buchführung separat zu erfassen und nachzuweisen. Im Zuge des Antragsverfahrens, sofern nicht die erstmalige Zulassung beantragt wird, sind diese Unterlagen für die letzten fünf Jahre vorzulegen und bei Bedarf glaubhaft zu machen, ~~sofern nicht entsprechende Bescheide der zuständigen Finanzbehörden (Freistellungsbescheid) vorliegen~~.

Begründung:

Wenn diese Arbeit bereits von einer zuständigen Behörde geleistet worden ist, muss sie nicht wiederholt werden.

3. Sofern der Betreiber nicht Eigentümer des Fahrzeugs ist, können aus den Einnahmen marktübliche Überlassungsentgelte (Chartergebühren, Mieten, Leasing etc.) an den Eigentümer gezahlt werden. Das gilt jedoch nicht, wenn zwischen Eigentümer und Betreiber eine qualifizierte Nähe festzustellen ist. Das ist z.B. der Fall, wenn der Eigentümer Mitglied der Betreibergesellschaft ist oder ihm nahe stehende Personen das Fahrzeug direkt oder indirekt betreiben. Im Einzelfall kommt es auf die Würdigung der Gesamtumstände an. Im Fall der qualifizierten Nähe kann an den Eigentümer nur ein Überlassungsentgelt gezahlt werden, das sich an der Kapitalverzinsung gemäß dem Euribor-Index (Refinanzierungszins) orientiert. Das gilt auch dann, wenn der Kaufpreis zu höheren Zinsen finanziert ist. Der Wert des Fahrzeugs bemisst sich hierbei nach dem Wert der Kaskoversicherung. Unterhält der Eigner keine Kaskoversicherung, **ist der anzusetzende Wert auf andere angemessene Weise zu belegen.**

Begründung:

Gemeint ist: z.B. durch ein Gutachten; die vorgeschlagene Schätzung durch die Verwaltung ist dagegen kein praktikabler Weg.

4. Anschaffungskosten für das Schiff dürfen nicht aus Einnahmen durch den Schiffsbetrieb erwirtschaftet werden. Für Kapitalverzinsung gilt Ziffer 3 entsprechend. Ausgenommen sind als gemeinnützig anerkannte Körperschaften, unter der Voraussetzung, dass der Satzungszweck den Schiffsbetrieb erfasst und das Fahrzeug im uneingeschränkten Eigentum der Körperschaft steht.

5. Zahlungen aus Einnahmen des Schiffsbetriebes an den Eigner oder ihm nahestehende Personen sind nicht zulässig. Dies gilt auch für Arbeitsentgelte oder sonstige Vergütungen für Tätigkeiten, bei denen üblicherweise eine Gegenleistung erwartet werden kann. In jedem Fall müssen Zahlungen für den Schiffsbetrieb erforderlich und angemessen sein. (vgl. § 55 Absatz 1 Nummer 3 AO)

6. Aufwandsentschädigungen dürfen nicht zu verdeckten Entnahmen oder Entgeltzahlungen führen. Tatsächlich entstandene Aufwendungen, die für Zwecke der Körperschaft erforderlich sind, wie z. B. Reisekosten, dürfen nur in Höhe der für gemeinnützige Körperschaften nach den Vorschriften der AO zulässigen Grenzen und gegen Einzelnachweis gezahlt werden. Entscheidend ist eine Würdigung der Gesamtumstände

7. Fahrzeugkosten sind grundsätzlich nicht absatzfähig, es sei denn, das Fahrzeug wird nachweislich zu 100% für Zwecke des Schiffsbetriebs eingesetzt.

8. Wenn der Betreiber den Wert des Fahrzeugs abschreibt, ist für die Bewertung des ideellen Zweckbetriebs das Ergebnis vor Abschreibung maßgeblich.

III. Maritime Traditionspflege

Anmerkung

Grundsätzlich ist schon allein das Vorhandensein von Traditionsschiffen in den Häfen, insbesondere Museumshäfen, maritime Traditionspflege. Der Begriff ist unbestimmt und unbestimmbar. Wichtig für die authentische Vermittlung von traditioneller Schifffahrt und Seemannschaft sind tatsächlich fahrende Schiffe, für die Mitsegler an Bord wie für die „Seh-Leute“ an Land. An dieser Form der maritimen Traditionspflege besteht ohne jeden Zweifel ein öffentliches kulturelles Interesse, wie eindrucksvoll der Besucherzahlen der vielen Hafenfeste belegen. Und es gibt keine trennscharfe Grenze zu touristischen Angeboten.

Das **Merkmal** der Nummer 1 1.1 . der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe "zur maritimen Traditionspflege als Seeschiff eingesetzt" ist grundsätzlich erfüllt, wenn die folgenden Voraussetzungen vorliegen:

Im Regelfall muss bei jeder Fahrt eines Traditionsschiffes die Vermittlung maritim- oder kultur-historischer Kenntnisse im Vordergrund stehen. Gäste sollen animiert werden, am Bordbetrieb teilzunehmen und die Besonderheiten des Betriebs- und / oder der Konstruktion und Bauweise des historischen Fahrzeugs zu erleben.

Dieser Grundsatz muss sich in allen Belangen, insbesondere aber auch in der gesamten Außendarstellung für das Fahrzeug deutlich widerspiegeln.

~~Fahrten mit vornehmlich touristischem Hintergrund sind nicht zulässig. Gleiches gilt für Fahrten zu Zwecken, die nicht primär der Vermittlung von maritim-historischen Kenntnissen dienen (z.B. Hochzeiten und Familienfeiern, Seebestattungen, Incentive-Reisen etc.).~~

~~Hierfür hat der Betreiber sicherzustellen, dass in jedem Fall qualifizierte Mitreisende der Stammbesatzung in ausreichender Anzahl an Bord sind. Ausgenommen ist die Teilnahme an maritimen Großveranstaltungen, die allerdings nicht den wesentlichen Teil des Schiffsbetriebes ausmachen darf.~~

Begründung:

Der ideelle Schiffsbetrieb kann objektiv nur am Betreiber und seiner Buchführung festgemacht werden, nicht am vermeintlichen Charakter einzelner Fahrten oder der vermuteten Motivationslage von Mitseglern. Wann ein „vornehmlich touristischer Hintergrund“ gegeben ist, wird sich objektiv nicht überprüfen lassen:

- 1. Es ist den Betreibern und Mannschaften nicht möglich, im Vorfeld oder während einer Fahrt sicherzustellen, dass alle Mitsegler schiffszulassungsgemäße Zwecke und Ziele verfolgen*
- 2. Es ist hingegen möglich, im Rahmen touristischer Angebote Fahrten durchzuführen, bei denen die Vermittlung maritim-historischer Kenntnisse im Vordergrund steht*

Für Fahrzeuge, auf denen bauart- und ausstattungsbedingt die Vermittlung maritim-historischer Kenntnisse nur eingeschränkt möglich ist, können die Anforderungen entsprechend reduziert werden, wenn sie **in wesentlichen Teilen dem Originalzustand zum Zeitpunkt ihres Baus oder einem späteren für das Fahrzeug bedeutsamen Bauzustand entsprechen oder aufgrund ihrer Bauart, ihrer Konstruktion, ihrem ehemaligen Nutzungszweck oder ihrer Seltenheit erhaltenswert sind.** Dies betrifft in erster Linie Maschinenfahrzeuge. Darüber hinaus können solchen Fahrzeugen Ein-

schränkungen im konkreten Schiffsbetrieb auferlegt werden, um sicherzustellen, dass der Betrieb unbedingt ideellen Zwecken dient.

Begründung:

Vereinheitlichung des Sprachgebrauchs; Schiffe mit „musealem Charakter“ dürfen mehr nicht in Fahrt sein.

IV. Betriebliche Anforderungen für Segelschulungsschiffe

Für Fahrzeuge, die als Segelschulungsschiff eingesetzt werden, gelten die nachfolgenden betrieblichen Anforderungen:

1. Ausreichende Unterbringungs- und Schulungsmöglichkeiten müssen vorhanden sein.
2. Der überwiegende Teil der Reisen muss Ausbildungszwecken dienen und einen 24 Stunden Wachbetrieb ermöglichen.
3. Die Besatzung orientiert sich am Standard für Traditionsschiffe ab 25m in der weltweiten Fahrt.
4. Personen, die für die Ausbildung verantwortlich sind, müssen in regelmäßigen Abständen interne und externe Schulungen besuchen, die sowohl Medizinische Erste Hilfe, als auch eine Sicherheitsgrundausbildung (in vereinfachter Form) beinhalten.
5. Jeder Betreiber eines Segelschulungsschiffes verpflichtet sich ein Ausbildungshandbuch zu erstellen, welches Informationen über die vermittelten Lerninhalte, die vorgesehene Form der Ausbildung, die dafür notwendige Besatzung, die Form des Ausbildungsnachweises sowie interne wie externe Weiterbildungsmaßnahmen enthält. Das Handbuch ist Bestandteil der Zeugniserteilung und wird durch die Dienststelle geprüft.
6. Segelschulungsschiffe werden im Rahmen des geltenden ISM für Traditionsschiffe zertifiziert. (vgl. ISM Leitfaden für Traditionsschiffe).