

SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 29. Juni 2018, 12:00 bis 15:00 Uhr

ORT: Deutschen Bundestag, Paul-Löbe-Haus, Raum E.400
Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin

ANWESEND: vgl. Teilnehmerliste

TOP 1 Eröffnung der Sitzung & Begrüßung
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle anwesenden Mitglieder aus allen Fraktionen des Hauses, bis auf die Grünen, sowie die anwesenden Gäste des Parlamentarischen Ausschusses Automobiles Kulturgut (PAK). Besonders begrüßt er den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Steffen Bilger, MdB, der erstmals in dieser Funktion am PAK teilnimmt. Zudem nimmt Gero Storjohann, MdB kurzfristig an der Sitzung teil, um über eine Petition im Petitionsausschuss des Bundestages zu berichten.

Vor Eintritt in die Tagesordnung berichtet der Vorsitzende von einem unmittelbar vor dem PAK stattgefundenen Gespräch mit Johannes Götze und den Vertretern der Prüforganisationen zum Thema Kennzeichen. Es wurde vereinbart, dass die Prüforganisationen ein Papier zum Thema technische Erfordernisse für Ausnahmegenehmigungen bei der Erteilung von Kennzeichen erarbeiten. Auf Grundlage dieses Papiers wird Carsten Müller das Gespräch mit der Leitung des Verkehrsministeriums suchen, um weiter an der Lösung dieser langwierigen Fragestellung zu arbeiten.

In diesem Kontext hat Carsten Müller den Kollegen Gero Storjohann eingeladen, da der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages eine Petition zum Thema Klebekennzeichen behandelt. Gero Storjohann berichtet, dass die Petition zum Klebekennzeichen zur Stellungnahme an das Bundesverkehrsministerium verwiesen wurde. Erwartungsgemäß wird darin auf die Zuständigkeit der Bundesländer in Zulassungsfragen verwiesen. Der Petitionsausschuss sieht die uneinheitliche bundesweite Regelung kritisch und sucht nach Lösungen einer einheitlichen Handhabung. Gero Storjohann

wird Carsten Müller über den Fortgang informieren. Der Vorsitzende bietet seinerseits die Unterstützung des PAK bei der Suche nach Lösungen an.

In diesem Zusammenhang bezieht sich Carsten Müller erneut auf das vorherige Gespräch mit den Prüforganisationen. Dort wurde berichtet, dass aufgeklebte Buchstaben auf Kennzeichenschildern zulässig sind. Gemeinsam mit Johannes Götze, der AG Kennzeichen sowie den Prüforganisationen wird der PAK das Thema weiter vorantreiben und Gespräche mit dem Bundes- und den Landesverkehrsministerien auf Grundlage der Vermerke anstreben.

TOP 2 Bericht der Bundesregierung

Steffen Bilger | BMVI

Steffen Bilger dankt dem Parlamentarischer Ausschuss für die Einladung und freut sich auf eine gute und konstruktive Zusammenarbeit. Das Thema automobiles Kulturgut nimmt im Bundesministerium einen hohen Stellenwert ein, ganz besonders durch den Bundesminister als einem der Mitbegründer des PAK. Vorab betont der Staatssekretär, dass sich der PAK oder die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jederzeit mit Anregungen und Fragen an ihn wenden können.

Unstrittiger Grundkonsens des BMVI ist es, das Anliegen des automobilen Kulturguts weiterhin zu unterstützen und bei der Entwicklung der Mobilität der Zukunft darauf zu achten, auch das historische Erbe auf den Straßen erlebbar zu halten. Das trifft beispielsweise auf Themen wie autonomes Fahren, sicherheitsrelevante Assistenzsysteme, Digitalisierung der Verkehre, alternative Kraftstoffe oder Fahrverbote zu. Das Bundesverkehrsministerium wird sich im Sinne eines guten Miteinanders für die Belange für historische Fahrzeuge einsetzen.

Steffen Bilger verweist auf einige Beispiele der guten Zusammenarbeit zwischen dem Ministerium und dem PAK. So konnte durch eine Klarstellung im Regelwerk eine gute und praktikable Lösung beim Thema Sonn- und Feiertagsfahrverbote für den gewerblichen Güterkraftverkehr gefunden werden. Im Bezug auf die Mitnahme von erteilten Kennzeichen bei Umzug in einen anderen Landkreis könnte möglicherweise das gegenwärtige Modellprojekt „i-Kfz im Fahrzeugzulassungswesen“ auch den Fahrzeugbesitzern von Oldtimern helfen und regelmäßig wiederkehrenden Zulassungsproblemen mit lokalen Behörden entgegenwirken. Da die Sicherstellung der Verkehrssicherheit maßgebliche Priorität im Ministerium genießt, ist eine Verlängerung des Intervalls für die technische Untersuchung von Kraftfahrzeugen für Oldtimer gegenwärtig nicht denkbar. Die

Mangelquote an älteren Fahrzeugen ist hoch und zweijährige Untersuchungen haben sich bewährt. Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung ist für Lastkraftwagen die vom Bundesverkehrsminister initiierte "Aktion Abbiegeassistent", die Abbiegeunfälle reduzieren soll und sich auch auf historische Nutzfahrzeuge auswirken kann.

Stefan Röhrig regt eine Neubefassung des Ministeriums mit den Wechsel- sowie Kurzzeitkennzeichen an, denn die Wechselkennzeichen finden aufgrund der aktuellen Bestimmungen keine Verbreitung und sind auch für historische Fahrzeuge nicht interessant. Die Novelle der Fahrzeug-Zulassungsverordnung 2015 habe dazu geführt, dass die Kurzzeitkennzeichen für Oldtimer nicht mehr verwendbar sind.

Steffen Bilger stimmt den Ausführungen zum Thema Wechselkennzeichen zu, die bereits im Zuge der Novelle sehr kontrovers im Verkehrsausschuss des Bundestages debattiert wurden. Die gegenwärtige Nutzung ist nicht zufriedenstellend und daher sollte über eine Befassung mit dem Thema nachgedacht werden. Carsten Müller regt an, die Wechselkennzeichen mit in den Vermerk zum gemeinsamen Gespräch mit dem BMVI zu nehmen. Gleichzeitig schildert er noch einmal die Situation, die 2015 zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führte. Die Gründe, die damals zur Verschärfung führten, verhindern seiner Ansicht nach eine Änderung und erleichterte Zuteilung für historische Fahrzeuge zum jetzigen Zeitpunkt. Dennoch sollte das Thema weiter im Fokus bleiben.

Alexander Gregor bittet um eine Stellungnahme, ob die Gesetzgebung pro Fahrradverkehr im Land Berlin sich auf Überlegungen des Bundesverkehrsministeriums auswirkt oder sogar ähnliche Regelungen zur Privilegierung des Fahrrads im BMVI angedacht werden. Steffen Bilger betont, dass die Landesgesetzgebung Berlin keine Auswirkungen auf bundespolitische Überlegungen für den Fahrradverkehr hat. Der Bund ist mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 gut aufgestellt und hat damit Handlungsfelder mit wesentlichen Handlungserfordernissen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs benannt. Zentrales Anliegen des Ministeriums bleibt eine gemeinsame Entwicklung der Mobilität aller Verkehrsträger.

Stephan Joest bittet im Kontext der digitalisierten Verkehre der Zukunft frühzeitig zu bedenken, dass die dazu anstehenden Regelungen keinen Ausschluss historischer, analoger Fahrzeuge aus dem Straßenverkehr zur Folge haben dürfen. Steffen Bilger betont den Stellenwert, den das automobiler Kulturgut nicht nur auf der Leitungsebene des Ministeriums genießt. Er stimmt zu, dass die gesetzgeberischen Regelungen zur digitalen Transformationen der Verkehre frühzeitig und umfassend durchdacht werden müssen, auch wenn ein vollautonomer Straßenverkehr nicht absehbar ist. Realistischer sind derzeit

Konzepte zum automatisierten Fahren. Aber unabhängig von Automatisierungsgrad bleibt es Ziel des Bundesverkehrsministeriums, historische Fahrzeuge auf den Straßen erlebbar zu halten.

Carsten Müller dankt dem Staatssekretär für seine Ausführungen und freut sich auf die konstruktive Zusammenarbeit.

TOP 3 Bericht aus dem Europäischen Parlament

Bernd Lange | MdEP

Bernd Lange berichtet dem Parlamentskreis von den oldtimerspezifischen Themen im Europäischen Parlament sowie der Arbeit der European Parliament Historic Vehicles Group (HVG). Aufgrund der bevorstehenden gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen der Zukunft ist für den Herbst 2018 geplant, ein Positionspapier zum Thema „Historische Fahrzeuge im Jahr 2030“ zu präsentieren.

Bisheriger Arbeitsschwerpunkt der HVG war eine europaweit gültige Definition historischer Fahrzeuge, da der Begriff in den Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich ausgelegt wurde. Auf Grundlage der deutschen Regelung zu H-Kennzeichnung wurde diese erarbeitet und bereits in die 2014'er Richtlinie zur regelmäßigen technischen Überwachung, die ab 20. Mai 2018 zur europaweiten Anwendung kommt, berücksichtigt. Diese Definition soll sukzessive in die europäische Gesetzgebung einfließen. Die Wichtigkeit einheitlicher Regelungen wird durch den europaweiten Flickenteppich bei Umweltzonen deutlich. Selbst innerhalb einzelner Mitgliedsstaaten gelten unterschiedliche Ausnahmebestimmungen für historische Fahrzeuge.

Martin Stromberg führt aus, dass die Oldtimerdefinition der Richtlinie zur regelmäßigen technischen Überwachung im Widerspruch zum § 23 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) stehen könnte. Bernd Lange sieht diesen Widerspruch nicht, da die Ausführungen der Richtlinie sehr präzise die Oldtimerregelungen darstellen und auf den deutschen Bestimmungen zum H-Kennzeichen basieren. Matthias Gerst ergänzt, dass die Folgeabsätze der Richtlinie die ersten Ausführungen sehr gut dahingehend ergänzen, was genau einen Oldtimer ausmacht und auf Seiten der Prüforganisation keine Probleme resultieren.

Der weitere Fokus der Arbeit, führte Bernd Lange aus, liegt auf dem europaweiten Zollkodex sowie der bekannten Thematik „REACH“. Vor allem für den Erhalt von historischen Fahrzeugen kommt es bei REACH darauf an, Ausnahmen bzw. vereinfachte

Zulassungsverfahren für Hersteller von benötigten Ersatzteilen zu ermöglichen, da sie auf bestimmte Chromverbindungen nicht verzichten können. Er und die HVG werden sich dahingehend weiter einbringen.

Der Zollkodex wird europaweit von einzelnen Zollbehörden leider ebenfalls sehr unterschiedlich ausgelegt. Auf europäischer Ebene geht es darum, im Zollkodex die Definition historischer Fahrzeuge zu verankern, um vor allem im Hinblick auf Instandsetzung und Wiederaufbau Rechtssicherheit zu gewährleisten. Matthias Gerst unterstreicht die Wichtigkeit. Denn beispielsweise muss im Zollamt Bremerhaven aus jeder Fahrzeug-Klimaanlage das Kältemittel R134a komplett abgelassen werden, bevor ein Fahrzeug den Hafen und das Zollamt verlassen darf. Über andere europäische Zollämter kann eine Einfuhr des gleichen Fahrzeugs völlig problemlos vorgenommen werden. Bernd Lange wird den Sachverhalt auf europäischer Ebene prüfen. Grundlage für die Anweisung des Zollamtes ist die Richtlinie über Emissionen aus Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen aus dem Jahr 2006 und dem seit dem Januar 2017 resultierendem Verbot. Stefan Röhrig verweist in diesem Kontext auf das Hauptzollamt Hannover, dass bei strittigen Fragen Auskunft geben kann. Aufgrund der Komplexität regt er an, die Thematik Kältemittel auf die PAK-Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen. Carsten Müller hat zum Thema Kältemittel bereits Gespräche mit einem Hersteller geführt und verweist auf die besondere Bedeutung der Thematik im Bereich Oldtimer. Während bei Neufahrzeugen Klimaanlagen auf CO₂-Basis verwendet werden, bieten sich für historische Fahrzeuge kaum Alternativen. Peter Diehl ergänzt, dass das Umweltbundesamt vor dem alternativ angebotenen Kältemittel R1234yf wegen Toxizität und Feuergefahr warnt. Auch das Europäische Parlament wird sich weiter mit den Kältemitteln befassen.

Carsten Müller hebt die resultierende Preisexplosion bei R134a hervor, ebenso die in der Gesamtbetrachtung stärker zu gewichtenden Faktoren Lebenszeit, Verflüchtigung und Produktion außerhalb Europas. Das Thema wird in der nächsten Sitzung mit eigenem Tagesordnungspunkt aufrufen. Carsten Müller schlägt vor, die beiden Hersteller von R134a einzuladen.

Peter Schneider bittet um Einschätzung, ob Deutschland sich für eine Ausnahme historischer Fahrzeuge von Eurovignetten-Richtlinie einsetzen kann. Christian Theis wird das Thema im Bundesverkehrsministerium einbringen.

Der Vorsitzende verweist in diesem Zusammenhang auf die rechtssichere Verwendung der 07er-Kennzeichen im europäischen Ausland. Bernd Lange führt aus, dass rein formal nur zugelassene Fahrzeuge die Grenzen passieren dürfen. Mit dem 07er-Kennzeichen fehlen die EU-Zulassung sowie die technische Überwachung und daher sind die 07er-Fahrten

streng begrenzt und reglementiert. Da diese Regelungen auch die Teilnahme an Oldtimertreffen, Ausfahrten und Rallyes umfassen und diese in einem gemeinsamen Europa in andere EU-Länder führen könnten, wird für diese Zwecke ein klares Papier benötigt. Bernd Lange wird sich auf europäischer Ebene weiter aktiv für eine rechtssichere Regelung einsetzen ist bereits im Gespräch mit der Europäischen Kommission. Carsten Müller sichert die Unterstützung des PAK zu.

TOP 4 Bericht zur IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018

Michael Kaiser | Oldtimer Markt

Michael Kaiser stellt umfangreich die erarbeitete Studie vor und leitet Thesen zur Zukunft des Oldtimersektors ab. Einen Auszug der Studie wird dem Protokoll erneut beigelegt.

Die IfD-Allensbach Oldtimer-Studie ist die größte und umfangreichste Untersuchung zum Thema Oldtimer im deutschsprachigen Raum. Michael Kaiser führt zur Methodik der Studie aus und leitet aus den Ergebnissen verschiedene Trends ab. Zwar ist das Oldtimerinteresse in der Gesellschaft weiterhin beachtlich, aber insgesamt rückläufig. Die Kernzielgruppe für Besitzer und Besitzerinnen von historischen Fahrzeugen nimmt ab. Auch die Youngtimer finden immer weniger begeisterungsfähige Interessierte. Insgesamt belegt die Studie eine Abnahme der Bedeutung des Oldtimers in der Gesellschaft, aber auch des allgemeinen Interesses am Auto insgesamt. In den Ergebnissen ist der demografische Wandel ablesbar, etwa fehlt bei steigendem Altersdurchschnitt der zu begeisternde Nachwuchs.

Michael Kaiser sieht in den Ergebnissen der Studie aber noch keinen allgemeingültigen Beleg einer grundlegenden Trendwende, da die Befragung im Herbst 2017 erfolgte. Zu diesem Zeitpunkt war die allgemeine Nachrichtenlage bestimmt von negativ besetzten Themen Abgasskandal und Fahrverbot. Dieses kritische Umfeld muss bei der Bewertung berücksichtigt werden. Die Studie muss für endgültige Schlüsse mit der nächsten Studie ins Verhältnis gesetzt werden. Zentrales Anliegen kann es dennoch nur sein, sich mit den Trends und deren Folgen zu befassen sowie Antworten auf diese Fragen zu finden.

In der Diskussion im PAK ergänzt Michael Kaiser die Ergebnisse noch mit Erkenntnissen, die sich bei der Erhebung der Daten zur Studie oder aus Datenbanken des Verlages ergeben. So nimmt die Zahl der in der Onlinedatenbank gelisteten Oldtimerveranstaltungen, entgegen der allgemeinen Wahrnehmung, ab. Die Datenerhebung belegt zudem, dass sich das Einstiegsalter in den Oldtimerbereich in den letzten 20 Jahren deutlich verschoben hat. Ende der 90er Jahre lag das durchschnittliche

Einstiegsalter in den Oldtimerbereich mit 30 Jahren noch zehn Jahre unter dem heutigen Alter.

Der Parlamentskreis dankt Michael Kaiser für die ausführliche und sehr kompetente Darstellung der Studienergebnisse und vor allem der VF Verlagsgesellschaft mbH für den Einsatz sowie die außergewöhnliche Bereitschaft, diese Studie regelmäßig zu erstellen.

Michael Eckert gibt zu bedenken, dass die Bedeutung einer individuellen Motorisierung nicht mehr den Stellenwert in der Gesellschaft hat wie noch eine Generation zuvor. Anstelle des Führerschein oder Fahrzeugs ist heute eher ein Smartphone relevant. Darüber hinaus erschweren einige Hindernisse jede aufkommende Fahrbegeisterung, wie etwa das Fehlen einer Versicherung für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen für unter 25-Jährige. Michael Eckert appelliert an die Versicherungswirtschaft diese Altersgrenzen zu überdenken und neu zu bewerten. Wolfgang Blaube bekräftigt die Forderung an die Versicherungswirtschaft. Immer weniger Jugendliche machen einen Führerschein und sehen sich anschließend der Versicherungsthematik für Fahranfänger konfrontiert. Ulf Schulz verweist auf die Notwendigkeit neuer Konzepte und Angebote, um Jugendliche für historische Fahrzeuge sowie die Clubszene zu begeistern. Das durchschnittliche Alter zur Erlangung des Führerscheins ist gegenwärtig schon bei 28 Jahren und belegt die Veränderungen in der Gesellschaft. Achim Gandras regt als Einstieg die Kriterien der Führerscheinklasse A1 – Zweiräder 125 ccm - erneut zu diskutieren. In seinem Umfeld ist das Interesse der Jugend für Zweiradführerscheinen unverändert hoch, auch in jungen Jahren. Martin Stromberg gibt zu bedenken, dass es aktuell nicht die Clubkultur ist, die die Jugend anspricht. Winfried Seidel geht davon aus, dass sich viele Veranstaltungen von der Szene gar nicht abbilden lassen, beispielsweise das Treffen und die Ausfahrt mit Freunden – ohne Club und großer Organisation. Carl Christian Jancke unterstützt die Vorredner und setzt sich für neue Ideen und Angebote ein, die die jungen Leute abholen und für die Themen interessieren.

Stephan Joest ergänzt, dass diese gesellschaftliche Entwicklung nicht nur in Deutschland und auch in anderen Bereichen zu beobachten ist. Die Medien haben umfangreiche Erfahrungen mit den geänderten Nutzerverhalten im Kontext der Digitalisierung gesammelt und mussten neue Geschäftsmodelle entwickeln. Auch scheint die Bedeutung von Blogger und Influencer der Oldtimerszene noch nicht gänzlich bewusst.

Carsten Müller schlägt dem PAK vor, in eine der nächsten Sitzungen sowohl Vertreter der Versicherungswirtschaft als auch mögliche Influencer einzuladen, um die Zukunftsthemen mit Ihnen zu diskutieren.

TOP 5 Austausch zum Thema Zustandsnoten

Carsten Müller | MdB

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit sowie der terminbedingten Abwesenheit von mehreren Arbeitsgruppenmitgliedern wird der TOP in die nächste Sitzung verschoben.

TOP 6 Verschiedenes

Aktuelle Entwicklungen IAK – Initiative Automobile Kultur e.V.

Carsten Müller | MdB

Georg Sewe bittet um einen aktuellen Sachstand zum IAK Initiative Automobile Kultur e.V. Carsten Müller berichtet von seinen mehrfachen Versuchen, eine Vorstandssitzung zu organisieren. Unabhängig davon laufen die Gespräche mit der UNESCO weiter, um die verbrieften Schwächen des ersten Antrags zu beseitigen. Die Gespräche bestätigen, dass das innerhalb der verfügbaren Zeit noch erreichbar sein kann.

Stephan Joest berichtet dem PAK über seine Teilnahme an der FIA-Frühjahrs-Sitzung Ende April 2018. Den FIA-Mitgliedern der internationalen historischen Kommission (CHI, Commission Historique Internationale) trug er u.a. über den Erhalt des "digitalen Kulturguts Automobil" sowie zu der notwendigen Integration historischer Fahrzeuge in Mobilitätskonzepte der Zukunft vor, um fahrendes Kulturgut weiter im Straßenbild erlebbar zu halten. Die FIA wird das Thema weiter verfolgen.

Termine

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet

Freitag, 19. Oktober 2018, 12:00 Uhr
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin,
Saal PLH E.400.

Carsten Müller schließt die Sitzung um 15:00 Uhr.