

Protokoll der Sitzung am 05.05.2014 von 14:00 Uhr – 17:30 Uhr

TOP 1 Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

Thomas Jarzombek | MdB und Martin Halder | Meilenwerk AG

Vorstellung und Übergabe des Vorsitzes an Carsten Müller | MdB

Carsten Müller bedankt sich für das große Vertrauen, nimmt die Wahl an und stellt sich dem Kreis vor. Da historische Fahrzeuge schon immer sein Interesse wecken, war er 2009 Mitbegründer des Parlamentarischen Arbeitskreises. Er freue sich, nunmehr dessen Vorsitzender zu sein. Dies sei eine tolle, spannende Aufgabe.

Ansprechpartner im Büro Müller für die Belange des PAK sind Alexander Dorner und Ronny Richter. Koordinator des Arbeitskreises ist wie bisher Martin Halder, unterstützt von seiner Assistentin Isabell Plachta.

Carsten Müller würdigt ausdrücklich die Rolle des PAK, der über Fraktionsgrenzen und fachlichen Zuständigkeiten hinweg aktiv ist und regt an, verstärkt über eigene Aktivitäten nachzudenken.

Carsten Müller wird sich zudem an Kulturstaatsministerin Prof. Monika Grütters (u.a. ehem. zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit beim Berliner Museum für Verkehr und Technik und dem Thema Oldtimer gegenüber sehr aufgeschlossen) und PSts. Katharina Reiche (BMVI) wenden, um die Kolleginnen zu einem der nächsten Treffen einzuladen.

TOP 2 Branchenstudie BBE AUTOMOTIVE | Gerd Heinemann | BBE Automotive GmbH

Die Präsentation (Top 2) befindet sich im Anhang.

Die Runde beglückwünscht Herrn Heinemann zu dieser umfangreichen Studie, der darüber informiert, dass diese zwar nicht jährlich, jedoch in regelmäßigen Abständen wiederholt werden sollte.

Die in dieser Erststudie definierte Zielgruppe „Youngtimer Daily Use“, die eine Gesamtinterpretation eher schwierig macht, wird sich bei einer zukünftigen, rein oldtimerbezogenen Erhebung wahrscheinlich nicht wiederfinden.

Begrüßt wurde zudem die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte für Fahrzeugerhaltung sowie periphere Bereiche wie Events, Tourismus, Garagen etc..

Peter Schneider zweifelt den prognostizierten Youngtimer Zuwachs bis 2020 an, da er den demographischen Aspekt nicht berücksichtigt sieht. Ein Großteil der jungen Menschen sei nicht mehr an Autos interessiert. Auch Hermann Grewer vermutet, dass die Attraktivität des H-Kennzeichens zukünftig eher abnehmen wird.

Martin Halder weist auf ein Paradoxon bei H-Kennzeichen hin: Das Wachstum der Zahlen findet sich nicht bei den 30-40jährigen Fahrzeugen, die nun die 30-Jahres-Grenze überschritten haben, sondern bei den 40-50jährigen Fahrzeugen. Matthias Gerst erklärt dies damit, dass jährlich 15.000 – 18.000 Oldtimer nach Deutschland importiert werden.

Stefan Röhrig rät, ausschließlich die niedrigeren Zahlen der H-Kennzeichen zu kommunizieren, um weniger Angriffsfläche zu bieten. Eine Meinung, die Martin Halder teilt, da Themen wie Umweltzonen, Feinstaub, etc. immer wieder in der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Thomas Jarzombek informiert in diesem Zusammenhang darüber, dass in der Politik über ein eigenes Kennzeichen für Elektro-Fahrzeuge – ähnlich der H-Kennzeichen – nachgedacht werde und regt ein eigenes Kennzeichen für Youngtimer an, um zukünftige Klassiker zu adeln. Stefan Röhrig stellt die Frage, mit welchen Privilegien so ein Kennzeichen verbunden sein sollte.

TOP 3 Thema Elektronik im Oldtimer | Stephan Joest | Amicale Citroën Deutschland

Die Präsentation (TOP 3) befindet sich im Anhang.

Die Präsentation von Stephan Joest ruft allgemeine Betroffenheit hervor.

Johannes Hübner gibt zu bedenken, dass die Herausforderung nicht nur die Elektronik betrifft, sondern auch das Thema Verbundkunststoffe, Armaturenbretter, Innenausstattung, etc.

Stephan Joest macht zudem deutlich, dass selbst Reservegeräte nicht problemlos lagerbar seien. Diese müssten mindestens alle vier Jahre aus dem Karton, in Betrieb genommen und anschließend unter Stickstoff erneut eingelagert werden.

Der Antrag an Fahrzeughersteller, Nachbildungen durch Veröffentlichungen der Quellcodes zu ermöglichen, wird meist abgelehnt (International Property Rights). Die Hersteller und Zulieferer befürchten, dass ihnen aus der Offenlegung Haftungsrisiken erwachsen. Zwar produziert Microbox laut Johannes Hübner einen gelaserten Film, der - entsprechend gelagert - eine Mindestlebensdauer von 100 Jahren haben soll, jedoch sind auch hierfür die oben erwähnten Quellcodes zwingend.

Stefan Röhrig berichtet von einem Konsens, dass Fahrzeuge 15 Jahre nach Herstellung versorgt werden, jedoch hätten Unternehmen bestätigt, dass bereits diese Zeitspanne problematisch sei. Aus diesem Grund wurde ein Antrag beim VDA-Ausschuss „Aftermarket“ gestellt, sodass eine Nachserienversorgung der Elektronik gesichert ist. Der Ausschuss tritt im Herbst erneut zusammen.

Laut Thomas Lundt gab es ab dem Jahr 2000 einen deutlichen Schnitt in der Fahrzeugproduktion, da seitdem ausschließlich untereinander kommunizierende Steuergeräte verwendet werden.

Es habe sich in den letzten Jahren eine professionelle „Schrauber-Szene“ gebildet, die in der Lage ist, einzelne Komponenten zu reparieren.

Wolfgang Blaube und Peter Schneider warnen vor Panikmache und sind verhalten optimistisch, dass sich aufgrund der Nachfrage eine entsprechende Nerd-Szene entwickeln wird.

TOP 4 Aktuelles vom Oldtimer-Weltverband FIVA | Tiddo Bresters | FIVA

Sowohl der vollständige Vortrag (Top 4a) als auch die dazugehörige Präsentation (TOP 4b) befinden sich im Anhang.

Im Zuge des Vortrags von Tiddo Bresters werden die ADAC Repräsentanten Dr. Mario Theissen, Frank Reichert, Johannes König und Olaf Zinne begrüßt.

Die aktuell durchgeführte Studie stößt auf breite Zustimmung, da es in der Szene einen großen Nachholbedarf an verlässlichen Zahlen gibt. Martin Halder betont, dass diese Studie, zusammen mit der Allensbach und der BBE Automotive Studie, ein wichtiges Fundament bildet.

Weniger positiv fiel die Meinung zur EU-Definition für historische Fahrzeuge aus. Einige Teilnehmer äußerten deutlich ihre Enttäuschung, vor allem über die fehlerhafte, nachteilige deutsche Übersetzung, die nun Anwendung findet. Eine Korrektur der Übersetzung wurde bis dato von EU-Seite abgelehnt.

Andere zeigten Verständnis, da der Einfluss der FIVA ihrer Meinung nach bei der Entschlussfassung begrenzt gewesen und die FIVA selbst von der Rigorosität der Definition überrascht worden sei.

Nach Ansicht von Carsten Müller besteht dringender Handlungsbedarf. In einem kleineren Kreis wird ein Formulierungsvorschlag erarbeitet, der der Präzisierung der vorliegenden, verabschiedeten Definition dienen soll.

Die Gruppe bestehend aus den Teilnehmern

Mario De Rosa, Michael Eckert, Matthias Gerst, Martin Halder, Johannes Hübner, Stephan Joest, Alf Menzel, Carsten Müller, Franz Graf zu Ortenburg, Peter Schneider, Dr. Mario Theissen, Thomas Wirth

kommt am 05.06.2014 ab 14:00 Uhr in den Räumen des ADAC in Berlin zusammen.

Dazu gebeten wird auch der MdB Manfred Behrens, der die neu geschaffene Funktion eines Berichterstatters für Oldtimer im Verkehrsausschuss bekleidet.

TOP 5 Bericht zu Oldtimer Themen in der EU | Stefan Röhrig | VDA e.V.

Seit dem 03. Juni 2013 (letztes Treffen des PAK) ist die Arbeitsgruppe Historische Fahrzeuge (HVG) im Europaparlament zweimal zusammengekommen:

Themen vom 16.10.2013:

- REACH hat mehr und mehr erhebliche Auswirkungen auf die Ersatzteilversorgung von älteren Fahrzeugen. Einige Hersteller halten Ersatzteile nur befristet vor. In der Regel endet die freiwillige Lieferverpflichtung bei 15 Jahren nach Serienauslauf. Eine korrekte Endbevorratung und die damit zusammenhängende Lagerhaltung sind nicht immer möglich. Teilweise liegt das schon an den Haltbarkeitsdaten, insbesondere für Kunststoff und Gummiteile sowie Elektronikelemente. Sollte aufgrund von Verboten in REACH eine chemische Substanz nicht mehr einsetzbar sein, müsste die Produktionsmethode oder das Material geändert

werden, was eine Revalidierung des gesamten Teils nach sich ziehen würde. Im Ergebnis würden solche Teile nicht mehr produziert, eventuell in Ländern außerhalb der EU. Erfahrungsgemäß ist die Qualität eines solchen Teils deutlich schlechter. Um dies zu verhindern, schlägt die Automobilindustrie vor, den Anhang XIV durch einen Satz zu ergänzen:

Ersatzteile, die nach der Auslaufzeit einer Substanz hergestellt wurden und die für Fahrzeuge bestimmt sind, die vor diesem Datum in Verkehr gebracht wurden, sind von den Vorschriften des Artikels 56 REACH ausgenommen.

Eine solche Klausel ist sowohl in der Altfahrzeug- als auch in der Pyrotechnik-Richtlinie enthalten.

Die Arbeitsgruppe Historische Fahrzeuge (AVG) versucht daher, bezüglich REACH zu intervenieren; Bernd Lange sieht die Erfolgsaussichten jedoch kritisch.

- Definition Historisches Fahrzeug (Roadworthiness)
In Ländern, in denen es bisher keinerlei Definitionen hinsichtlich klassischer Fahrzeuge gab, wird die neue Regelung einhellig begrüßt.
- Die Neuformulierung des Custom Code 9705, die den Import vereinfacht, ist erfolgt.

Themen vom 05.03.2014:

- Deutsche Studien zum Thema Oldtimer

Die Studien von BBE und Allensbach wurden vorgestellt. Neben dem wirtschaftlichen Potential wurden vor allem die Meinungsforschungsergebnisse bezüglich der Akzeptanz von Oldtimern mit großem Interesse aufgenommen. Bernd Lange wird die Studien an Antonio Tajani - Vizepräsident der Kommission für Industrie und Unternehmertum - weiterleiten.

Tiddo Bresters verweist auf die FIVA Studie, die bis zum Sommer d. J. in 16 EU-Staaten durchgeführt wird. (siehe auch TOP 4). Innerhalb der EP HVG wird diskutiert, ob man die Ergebnisse im Rahmen einer größeren Veranstaltung in Brüssel präsentieren kann.

- Rückblick und Ausblick

Die Europaabgeordneten, die sich nicht mehr zur Wahl stellen, wurden verabschiedet. Bernd Lange, der sich erneut zur Wahl stellt, gibt einen Rückblick auf das bisher erreichte. Besonders die Definition von HV, das Thema Zoll sowie der gute Kontakt zu den Kommissionen bestärken die Arbeitsgruppe in ihrer bisherigen Arbeit. Schwerpunkt für die nächste Legislaturperiode sollen Aktivitäten hinsichtlich der Akzeptanz von HV als technisches Kulturgut darstellen.

TOP 6a Sonn-|Feiertagsfahrverbot & Sicherheitsprüfung f. historische LKW | Peter Schneider | DEUVET e.V.

Die Besitzer von Lastkraftwagen mit H-Kennzeichen und 07-Nummer müssen für Fahrten an Sonn- und Feiertagen derzeit immer noch aufwändig Ausnahmen beantragen. Das wird in den Bundesländern unterschiedlich durchgeführt. Es ist teilweise für mehrere Veranstaltungen für ein ganzes Jahr möglich, meist jedoch nur für einzelne Termine. Dazu wird der Gebührenrahmen unterschiedlich ausgenutzt. Im günstigsten Fall zu Kosten im zweistelligen Bereich, im ungünstigsten Fall im hohen dreistelligen Bereich für nur eine Veranstaltung. Da es sich hierbei um weniger als 3000 Fahrzeuge handelt und diese nicht regelmäßig bewegt werden, ist die Nutzung überschaubar. Bisher sind Besitzer dieser Fahrzeuge bei der An- und Abreise von Wochenendveranstaltungen gezwungen, am Freitag anzureisen und am Montag abzureisen, um diese Bürokratie zu vermeiden. Das führt mit Sicherheit zu einer stärkeren Belastung des Verkehrs, als wenn diese Fahrten von wenigen Lastkraftwagen am Wochenende erfolgen würden. Zudem ist kaum eines dieser historischen Fahrzeuge regelmäßig an mehreren Wochenenden auf der Straße. Durch generelle Ausnahmen kann eine erhebliche Bürokratie vermieden und die Besitzer von unnötigen Kosten und Zeitaufwand befreit werden.

TOP 6b Ausnahme von der Sicherheitsprüfung § 29 StVZO Anlage VIII Abs. 1.3.

Diese zusätzliche Prüfung ist für gewerbliche Fahrzeuge alle drei Monate vorgeschrieben. Aus den vorgenannten Gründen könnte diese ebenfalls generell für historische Nutzfahrzeuge mit H-Kennzeichen und 07-Nummer entfallen.

TOP 7 Kulturgut Automobil am Beispiel des „Nutzfahrzeug Veteranen Museum Sittensen“ | Stefan Röhrig | VDA e.V.

Die Frage von Thomas Jarzombek in einer der letzten Zusammenkünfte, was der Parlamentskreis - neben dem Informationsaustausch zwischen Politik und Szene - für den Erhalt des automobilen Kulturguts beitragen kann, nimmt Stefan Röhrig zum Anlass, über das Museum in Sittensen zu berichten:

In Deutschland gibt es nur wenige Museen, die sich mit dem Thema „Historische Nutzfahrzeuge“ beschäftigen. Bei dem einzigen Museum, in dem eine große Sammlung historischer Nutzfahrzeuge öffentlich zugänglich ist, handelt es sich um das Alga-Nutzfahrzeugmuseum in Sittensen. Diese markenübergreifende Sammlung von ca. 115 LKW, Baumaschinen und Landmaschinen der verschiedenen Epochen wird von Emil Bölling betreut, der das Museum auch leitet. Die Sammlung gehört dem Bauunternehmen Horst Gaßmann. Herr Gaßmann möchte die Sammlung auflösen. Herr Bölling – bereits im hohen Alter von über 80 Jahren - versucht nun seit geraumer Zeit, ein Auseinanderreißen seines Lebenswerks zu verhindern. Er hat dazu zahlreiche Kontakte zum Land Niedersachsen, aber auch zu politischen Stellen in Berlin geknüpft – bisher erfolglos.

Johannes Hübner fügt hinzu, dass alle Fahrzeuge der Sammlung fahrbereit sind.

Die „thematisch passenden Museen“ in München (Deutsches Museum) und Berlin (Deutsches Technikmuseum) sind an einer Übernahme nicht interessiert.

Laut Peter Steckel von der Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft ist die Problematik in der Szene bekannt, eine Lösung sei jedoch nicht in Sicht.

Winfried A. Seidel stellt die Frage, wie sich der aktuelle Besitzer eine mögliche Lösung vorstellt. Ist er Idealist genug, sodass die Sammlung eventuell in eine Stiftung überführt werden könnte oder liegt das Haupt-Interesse von Herrn Gaßmann darin, die Sammlung zu kapitalisieren?

Konkrete Lösungsmöglichkeiten können nicht aufgezeigt werden, jedoch nimmt sich Carsten Müller des Falles an.

TOP 8 Terminplanung

Der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut tritt erneut am 06.10.2014 von 14:00 bis 17:30 Uhr zusammen.