
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT:	15. März 2019, 12:00 bis 15:00 Uhr
ORT:	Deutscher Bundestag, Paul-Löbe-Haus, Raum E.400 Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin
ANWESEND:	vgl. Teilnehmerliste

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Begrüßung Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle Anwesenden herzlich zur Sitzung des Parlamentarischen Ausschusses. Nach der Vorstellung der Tagesordnung begrüßt Carsten Müller besonders den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge im Europäischen Parlament (HVG), Bernd Lange, MdEP und steigt unmittelbar in die Tagesordnung ein.

TOP 2 Positionspapier der HVG zur Zukunft historischer Fahrzeuge Bernd Lange | MdEP

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge im Europäischen Parlament (HVG), Bernd Lange stellt noch einmal die Mitglieder und Arbeitsweise der HVG vor. Ende November 2018 veröffentlichte die HVG ihr Positionspapier zur Zukunft der historischen Fahrzeuge. Das Papier ist dem Protokoll beigelegt.

Bernd Lange berichtet zu den Hintergründen des Papiers. Klares Ziel ist die Bewahrung des historischen Kulturguts auf den Straßen – als „erlebbares, fahrendes Museum“. Auf Grundlage der Bedeutung von historischen Fahrzeugen sowie dem bisher Erreichten skizziert das HVG-Papier die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen für den europäischen Oldtimer, um im Jahr 2030 tatsächlich noch auf den Straßen erlebbar zu sein. Es werden absehbare Herausforderungen wie etwa die klimapolitische Gesetzgebung, technische Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität, Fortschritte im autonomen Fahren oder der demografische Wandel der europäischen Gesellschaften skizziert. Diese werden in den Kontext einer möglichen Abschwächung der gesellschaftlichen Begeisterung für historische Fahrzeuge sowie einer geänderten Einstellung zur Mobilität gestellt. Für beide Entwicklungen gibt es erste signifikante Anzeichen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang,

dass historische Fahrzeuge, neben ihrer außergewöhnlichen Bedeutung als Kulturgut für die Gesellschaft, einen wichtigen und stetig wachsenden wirtschaftlichen Faktor darstellen. Auf Grundlage dieser Gesamtsituation skizziert das HVG-Papier drei Kernforderungen:

1. Nicht jedes alte Auto ist ein historisches Fahrzeug, klare Kriterien sind nötig.
2. Es sind politische Interventionen erforderlich, um Rahmenbedingungen für das Funktionieren des automobilen Kulturgutes zu ermöglichen.
3. Die Oldtimerszene muss aktiv einen Beitrag zur Integration in gegenwärtige bzw. anstehende Transformationsprozesse leisten.

Bernd Lange betont, dass das Papier die Diskussion über die Oldtimerzukunft anregen soll. Die Initiatoren steigen gern in den Diskurs ein. Die Kontaktdaten sind im Papier vermerkt.

Bernd Lange betont darüber hinaus den Stellenwert der europäischen Oldtimer-Definition für zahlreiche politische Debatten und anstehende Entscheidungen. Es ist ein großer Erfolg, dass diese Definition bereits in verschiedenen Richtlinien Niederschlag gefunden hat und bei weiteren Debatten berücksichtigt wird.

Peter Diehl knüpft unmittelbar an die Entscheidungen auf europäischer Ebene an und fragt, ob im Kontext der EU-Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH) spezifische Ausnahmen im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen, beispielsweise bei der Verwendung „begrenzter Mengen“, denkbar sind. Bernd Lange führt aus, dass in diesem Zusammenhang der Versuch besteht, bei der Verwendung geringer Mengen ein vereinfachtes Verfahren im Zusammenhang mit dem Erhalt historischen Kulturguts zu ermöglichen. Es bedarf einer gesonderten Bewertung für jeden Stoff und jede Verbindung. Eine Entscheidung für Chrom sollte in diesem Kalenderjahr erfolgen. Für Blei besteht weiterer Handlungsbedarf, und Gespräche sind zu führen. Prof. Ruth Keller erkundigt sich nach einer Ausnahme bei der Verwendung und Verarbeitung von Asbest. Bernd Lange verweist auf die Arbeitsschutzgesetzgebung zum Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Fall der Asbestverwendung zu beachten ist.

Johannes Hübner erkundigt sich nach einer Einschätzung zur europaweiten, alle Ebenen umfassenden Anerkennung der Oldtimerdefinition. Bernd Lange verweist darauf, dass die Definition in den einzelnen Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich verwendet und ausgelegt wird. Dennoch zeichnet sich auch in verschiedenen Mitgliedsstaaten eine positive Entwicklung ab, die auch auf der zunehmenden Einbindung der Oldtimerdefinition auf europäischer Ebene zurückzuführen ist. Zugleich appelliert er, keine neue Debatte um die Oldtimerdefinition oder einzelne Kriterien zu führen. Exemplarisch werden einzelne Aussagen zur 30-Jahre-Altersgrenze angeführt. Franz Graf zu Ortenburg unterstützt den Erhalt der gegenwärtigen Altersgrenze und setzt sich für einen stärkeren Fokus auf die Nachwuchsgewinnung für die Szene ein.

Carsten Müller führt aus, dass es in der jüngsten Vergangenheit wohl kaum ein Quartal gab, in dem das Oldtimerthema medial derart präsent war. Wichtig ist ihm, das bisher Erreichte nicht zu gefährden und sehr sensibel und bewusst mit der Thematik Oldtimer umzugehen. Zudem unterstützt er die Forderung zur Jugendarbeit. Ulf Schulz unterstreicht deren Bedeutung. Sie muss vor allem offen und im gesellschaftlichen Umfeld erfolgen. Alle Beteiligten sollten der Jugend und ihren Vorstellungen unvoreingenommen gegenüber treten. Es sollten die übergeordneten Themen der Szene aufgegriffen und Werte transportiert werden. In Gesprächen und auf Veranstaltungen muss die Oldtimerszene auf die gesellschaftlichen Diskussionen und Argumentationen vorbereitet sein. Der Erhalt des historischen Kulturerbes sollte klar im Zentrum der Diskussionen und Handlungen stehen. Mario De Rosa sieht ein Problem darin, dass in den meisten nicht Fachmedien, Oldtimer fast ausschließlich bei höchstpreisigen Verkäufen Berücksichtigung finden und die überwiegende Masse der Szene nicht abgebildet wird. Johannes Götze betont, dass nach seinem Eindruck die Jugendarbeit bei allen Verbänden und Institutionen bereits an erster Stelle der Arbeit steht oder zumindest einen hohen Stellenwert einnimmt. Reinhard Sachse berichtet aus seiner täglichen Oldtimererfahrung, wonach gegenwärtig vor allem Fahrzeuge aus den 60er bis 90er Jahren des letzten Jahrhunderts verkauft werden. Die Hauptfrage von potenziellen Oldtimerkäufern und -fahrern sei dabei fast immer, ob das historische Fahrzeug in zehn Jahren überhaupt noch auf öffentlichen Straßen gefahren werden dürfte.

Stephan Joest schildert im Kontext der Jugendarbeit von Erfahrungen an französischen Schulen. Im Zuge kombinierter Projekte wurden historische Fahrzeuge von früheren Kämpferinnen und Kämpfern der Résistance restauriert, wodurch die Schülerinnen und Schüler einerseits etwas über die Résistance erfahren und andererseits die Freude an Handwerkskunst und historischen Fahrzeugen erleben können. Er regt derartige Projekte an, möglicherweise in Deutschland zu initiieren und somit Anknüpfungspunkte an die Szene zu schaffen.

TOP 3 Register für gestohlene Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge

Ralf Stumpfarnagel

Ralf Stumpfarnagel stellt dem Parlamentarischen Ausschuss seinen Vorschlag für ein Register für gestohlene Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge „MICARE“ vor. Die ausführliche Präsentation mit Hintergrundinformationen und Kontaktdaten liegt dem Protokoll bei.

Ulf Schulz bittet um Auskunft zur Zielgruppe der Datenbank. Ralf Stumpfarnagel führt aus, dass prinzipiell alle Beteiligten auf die Daten zugreifen können sollen und verweist auf die beigefügte Präsentation, die dazu ausführlich Auskunft gibt.

TOP 5 **Verschiedenes**

Carsten Müller schlägt einen Tausch der Tagesordnungspunkte 4 und 5 vor, da einige Teilnehmer die Sitzung eher verlassen müssen.

Kennzeichenthematik

Christian Theis | BMVI

Christian Theis versichert dem PAK, dass das Bundesverkehrsministerium in den wichtigen Fragen der kleinen Kennzeichen für Motorräder und Klebekennzeichen weiterhin die Anliegen der historischen Fahrzeuge unterstützt. So tagt am 2. April 2019 eine neu gegründete Arbeitsgruppe zu diesem Thema in Düsseldorf. An der AG beteiligen sich auch acht Bundesländer. Aus dem PAK werden Johannes Götze und Peter Schneider teilnehmen, um die Position der Szene bezüglich der kleinen Motorradkennzeichen zu vertreten und auf Änderungs- und Anpassungsbedarf zu verweisen. Es wird angeboten, einen weiteren Sachverständigen aus dem Kreis der Prüforganisationen zum Thema Klebekennzeichen einzubinden. Matthias Gerst erklärt sich bereit. Ziel des Treffens sollte es sein, die verantwortlichen Bundesländer zu überzeugen, dass es Maßnahmen bezüglich der Anerkennung von erstellten Sachverständigengutachten für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen im Zuge der Fahrzeugzulassung bedarf. Gegenwärtig verweigerten deutschlandweit Zulassungsstellen mehrfach eine Zulassung trotz bestehender Ausnahmeregelung und vorliegendem Gutachten.

Erforschung des Automobilen Kulturguts in Deutschland

Prof. Ruth Keller | HTW Berlin

Prof. Ruth Keller berichtet über den Stand der wissenschaftlichen Kulturgutforschung in Deutschland und Europa. Es ist festzustellen: Die historisch, technische Kulturgutforschung in Deutschland ist ausbaufähig. Sie verweist auf eine Initiative zur institutionellen Förderung dieses Forschungsbereichs. Expertinnen und Experten dieser Fachrichtung haben ein gemeinsames Schreiben an den Bundespräsidenten gerichtet, der seinerseits die Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM), Monika Grütters eingebunden hat. Prof. Ruth Keller führt zur europäischen Kulturgutforschung aus, die bis dato nicht optimal vernetzt sei. Für eine bessere Anerkennung muss die Forschungsleistung dem Menschen näher gebracht werden, das technische Kulturerbe und die Industriekultur müssen erlebbarer sein. Dringend appelliert Prof. Ruth Keller zu einer verstärkten Initiative, denn bereits heute seien große Teile unseres Industrieerbes verloren. Es bedarf großer Anstrengungen und intensiver Forschung, um noch vorhandenes Zeugnis vergangener Zeiten für kommende Generationen zu sichern.

Stephan Joest betont die Bedeutung des Erhalts unseres Industrieerbes und regt eine unmittelbare Einbindung des digitalen Erbes an. Gegenwärtig werden die bereits stattfindenden Verlust digitaler Daten sowie die Folgen daraus nicht ausreichend gewürdigt. Die bisherigen Verluste könnten nicht mehr umgekehrt, Datensätze nicht einfach ergänzt oder neu programmiert werden. Der bestehende Handlungsbedarf in diesem Kontext ist umfassend. Johannes Hübner regt an, auch das Design historischer Fahrzeuge in den Forschungsgegenstand mit aufzunehmen. Zahlreiche Zeitbestimmungen zu Epochen lassen sich beispielsweise auf Fotos über zufällig im Bild befindliche Fahrzeuge und deren besonderes Designmerkmale vornehmen. Carsten Müller wird die Thematik aufgreifen und ein Gespräch mit der Kulturstaatsministerin zur industriegeschichtlichen Forschungsförderung führen.

TOP 4 Bericht der Arbeitsgruppe Zustandsnoten

Norbert Schroeder | TÜV Rheinland Schaden- und Wertgutachten GmbH

Peter Diehl | Aioi Nissay Dowa Insurance Company of Europe Ltd.

Norbert Schroeder und Peter Diehl präsentieren die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Zustandsnoten. Die Präsentation dieses finalen Vorschlags liegt dem Protokoll bei. Zum Einstieg fasst Norbert Schroeder zunächst die komplexe Ausgangslage sowie den umfassenden Arbeitsprozess, mit zahlreichen Zusendungen, Gesprächen, Vorschlägen und Neubewertungen einzelner Punkte zusammen. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe bedanken sich ausdrücklich bei allen, die sich eingebracht und beteiligt haben.

Das grundlegende Problem der Zustandsbewertung liegt in der Diskrepanz zwischen dem allgemeinen Wunsch eines klar definierten und leicht verständlichen Systems einerseits und andererseits der Tatsache, dass sich die komplexe und mitunter vielschichtige Historie eines Fahrzeug nicht ausschließlich anhand eines minimalistischen Bewertungsschlüssels beschreiben lässt. Dieses Problem wird auch der präsentierte Vorschlag der AG Zustandsnoten nicht einfach lösen können. Gleichzeitig haben die Diskussionen im PAK sowie der umfassende Bearbeitungsprozess der AG bereits in die Fachszene ausgestrahlt. Anhand der Präsentation führen die Referenten umfassend aus und erklären ebenso umfassend den Entstehungs- und Findungsprozess der einzelnen Aspekte des vorgestellten Systems. Ein klassisches Schulnotensystem von 1 bis 5 beschreibt den technischen Zustand. Ein Ausrufezeichen als sichtbarer Hinweis einer besonderen historischen Bedeutung ergänzt die Zustandsnote. Die ausführliche Darstellung der Besonderheiten des bewerteten Fahrzeugs erfolgt anschließend in einem separaten Teil des Gutachtens. Wichtig ist: Das System ist und kann „nur“ eine Tatsachenbeschreibung sein. Eine Darstellung des materiellen Wertes kann damit nicht erfolgen.

Johann König regt an, eine Alternative für das gewählte Ausrufezeichen als Verweis auf die Besonderheit zu wählen, denn ein „!“ kann auch als Bekräftigung der vorangestellten Note aufgefasst werden. Ulf Schulz schlägt die Verwendung des Buchstaben „S“ als Hinweis auf die besondere Bedeutung vor, da er in vielen Sprachen für „Sonder“ oder „Spezial“ steht. Peter Diehl spricht sich für die Beibehaltung des Ausrufezeichens aus. Das „!“ ist einfach, verständlich und weckt Aufmerksamkeit. Innerhalb der AG wurde lange nach „dem Zeichen“ als Ausdruck der Besonderheit gesucht und die gängigsten Alphabete und Zeichentabellen durchsucht. Beispielsweise wurde von dem „S“ als Hinweisgeber abgesehen, da es Assoziationen zu bestimmten Modellreihen von mehreren Fahrzeugherstellern wecken kann.

Die AG-Mitglieder betonen die Wichtigkeit, den Gutachtern vor Ort ganz klare Anhaltspunkte für die Bewertung eines historischen Fahrzeugs an die Hand zu geben. Norbert Schroeder schlägt daher vor, dass Bewertungssystem in der nächsten Sitzung anhand von Beispielfotos darzustellen und das Konzept auf diese Weise noch einmal zu verdeutlichen. Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Roland Kayser dankt im Namen der Verfasser der berücksichtigten Bachelorarbeiten für die Auseinandersetzung mit den Arbeiten und dankt den AG-Mitgliedern für deren eindrucksvolles Engagement. Johannes Hübner unterstreicht die Wichtigkeit einer Kompatibilität dieses Bewertungssystems mit den gängigen FIVA-Regelungen, -Pässen und -Gutachten. Peter Diehl betont, dass diese berücksichtigt wurden und das System mit FIVA-Regelungen vereinbar ist. Abschließend bietet Norbert Schroeder allen Interessierten an, Rückmeldungen und Vorschläge an seine bekannte E-Mail-Adresse (classicars@de.tuv.com) zu schicken und in der nächsten Sitzung darüber noch einmal zu sprechen.

TOP 5 Verschiedenes

Termine

Carsten Müller verweist auf bevorstehende Abstimmungen im Plenarsaal. Da die anwesenden Abgeordneten noch im PAK sein sollten, werden die Termine vorgezogen. Der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut wurde im Mai 2009 gegründet und begeht somit sein zehnjähriges Jubiläum. Dieser Anlass sollte genutzt werden, um uns fern dieses Sitzungssaals in lockerer Atmosphäre über Erreichtes und Ausstehendes auszutauschen. Dazu bietet sich am Freitag, 3. Mai 2019 eine besondere Gelegenheit. Im Zentrum Berlins startet die „14. AvD Rund um Berlin Classic“. Mit den Organisatoren ist abgesprochen, dass in diesem Rahmen das Jubiläum begangen werden kann. Nach einem gemeinsamen

Frühstückskaffee um 09:30 Uhr können Interessierte anschließend den 1. Rallyetag in historischen Fahrzeugen erleben. Ein Anschreiben mit weiterführenden Informationen wird versendet.

Carsten Müller dankt im Namen des gesamten PAK Matthias Gerst für seine langjährige, engagierte Mitarbeit im Parlamentsskreis. Bereits Ende Mai geht Matthias Gerst in den wohlverdienten Ruhestand, kann aber bei Wunsch gern an den zukünftig stattfindenden PAK-Sitzungen teilnehmen. Der Abschied von Herrn Gerst macht eine Neuregelung zur Koordinierung der Arbeitsgruppe Kennzeichen erforderlich. Carsten Müller bittet zu prüfen, ob es in der Runde eine Interessierte/einen Interessierten gibt, der die Leitung der AG übernehmen will. Alf Menzel erklärt sich umgehend dazu bereit und wird zukünftig die Kennzeichenthematik federführend begleiten.

Carsten Müller verweist auf eine parallele Entwicklung rund um den DUK-Antrag zur Anerkennung der automobilen Kultur als immaterielles Kulturerbe. Die Entwicklung wird unterstützt. Carsten Müller hat ein Gespräch mit der Präsidentin der Deutschen UNESCO-Kommission geführt und das Anliegen umfassend dargestellt. Der Parlamentsskreis wird über aktuelle Entwicklungen umgehend informiert.

Christian Sauter berichtet dem PAK von dem in der letzten Sitzung angekündigten Gespräch auf Leitungsebene im Bundesverkehrsministerium. Es fand am 13. Dezember 2018 im Verkehrsministerium statt. Teilgenommen haben Christian Sauter, Carsten Müller und PStS Steffen Bilger. Inhaltlich ging es um PAK-Themen. Es wurde Regelungs- und Gesprächsbedarf aufgezeigt zu Kennzeichenthemen, zur geplanten Änderung der EU-Richtlinie über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, zur rechtsicheren Nutzung der roten 07er-Kennzeichen im EU-Ausland, zur Fahrverbotssituation. Der Staatssekretär versichert im Gespräch, dass die Anliegen der Oldtimerszene für das BMVI weiterhin relevant sind und das Haus nach Möglichkeit entsprechende Unterstützung leisten wird.

Die die Abgeordneten zu Abstimmungen in den Plenarsaal müssen, übernimmt Mario De Rosa die Leitung der Sitzung.

FIVA Guide - For responsible use of historic vehicles on today's road

Johann König | ADAC e.V.

Johann König informiert den PAK über den „FIVA Guide for responsible use of historic vehicles on today's roads“. Die FIVA bietet damit ein Tool für Oldtimerbesitzer und -fahrer an. Zusammengetragen sind wesentliche Informationen für deren Beitrag, um spezifischen Verantwortung für Verkehrssicherheit und zum Schutz der Umwelt gerecht zu werden.

Weiterführende Informationen sowie der FIVA Guide selbst sind unter <https://www.fiva.org/?p=8820> verfügbar.

Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge

Johann König | ADAC e.V.

Johann König berichtet über die Hintergründe zur Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ am 15. Januar 2019. Mit dem Ziel, historische Fahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut zu schützen und zu erhalten, haben Vertreterinnen und Vertreter der maßgebenden deutschen Oldtimerverbände und Klassikressorts der Automobilclubs gemeinsam die Arbeitsgemeinschaft ins Leben gerufen. Es werden regelmäßige Treffen stattfinden, um einen stetigen Austausch über die relevanten Themen zu ermöglichen. An der konstituierenden Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge haben teilgenommen: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Allgemeiner-Schnaufferl-Club e. V. (ASC), Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD), Bundesverband Historische Landtechnik e. V. (BHLD), Deutscher Automobil-Veteranen-Club e. V. (DAVC), Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e. V. (DEUVET), Initiative Kulturgut Mobilität e. V. (IKM) und der Veteranen-Fahrzeug-Verband e. V. (VFV). Der Verband der Automobilindustrie (VDA) war als Gast vor Ort und auch die Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG) trägt die AG Historische Fahrzeuge mit. Die entsprechende Pressemitteilung ist unter https://www.adac-motorsport.de/media/index.php?ID_dir=459,462,1849,1853&fID=42798 abrufbar. Johann König wird den PAK über weiteren Entwicklung informieren.

Carsten Müller übernimmt erneut die Leitung und schließt die Sitzung.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet statt am

Freitag, 25. Oktober 2019, 12:00 Uhr
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin,
Saal PLH E.400.