
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 21. JUNI 2022, 12:00 BIS 14:21 UHR

ORT: TOUR TOTALENERGIES, JEAN-MONNET-STRASSE
2, 10557 BERLIN

ANWESEND: VGL. TEILNEHMERLISTE

TOP 1 **Eröffnung der Sitzung und Begrüßung**
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt die Anwesenden herzlich und dankt der Firma TotalEnergies Marketing für die Gastfreundschaft im TourTotal. Er verweist auf die zweigeteilte Sitzung des PAK, die aus der regulären Sitzung sowie einer Ausfahrt am Nachmittag besteht. Als Besonderheit wurden am Vortag einige Fahrzeuge mit dem synthetischen E-Fuel der Firma P1 Performance Fuels betankt.

Der Parlamentarische Staatssekretär Oliver Luksic wird im Laufe der Sitzung eintreffen und die Tagesordnung entsprechend flexibel angepasst. Der TOP3 wird zunächst vorgezogen.

TOP 3 **Perspektive E-Fuels**
Benjamin Cuyt | P1 Performance Fuels GmbH
Sébastien Berthebaud | Président FORM/ULTING S.A.S.;
Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE)
Johann König | ADAC e.V.
Bert Pronk | Federation of Historic Automobile and
Motorcycle Clubs (FEHAC)

Zu Beginn dieses TOPs stellt Benjamin Cuyt das Unternehmen P1 vor. Die von ihm verwendete Präsentation liegt dem Protokoll bei. Skizziert werden zunächst die Rahmenbedingungen und Anforderungen zur Entwicklung des Kraftstoffs sowie zu den Unterschieden zwischen synthetischen Kraftstoffen und E-Fuels. Benjamin Cuyt führt ebenfalls zum Herstellungsprozess aus und betont, dass man bereits über die Entwicklungs- und Experimentierphase hinaus ist. In Belgien wird der Kraftstoff zu 100

Prozent CO₂-neutral und fossilfrei produziert. Das im Herstellungsprozess benötigte CO₂ wird aus der Luft gezogen, so dass während der Produktion und des Kraftstoffeinsatzes kein neues CO₂ freigesetzt wird. Daher verwendet P1 stets „carbon-neutral Fuels“ für die Bezeichnung des Kraftstoffs. Betont wird der effiziente Einsatz erneuerbarer Energien in der Produktion. Die carbon-neutral Fuels von P1 sind aktuell im internationalen Motorsport im Einsatz, z.B. in der FIA World Rallye Championship. Auch bei der PAK-Ausfahrt werden einige historische Fahrzeuge mit P1-Treibstoff betrieben. Dazu waren nach der Entnahme der fossilen Kraftstoffe keinerlei technische Anpassungen an den Fahrzeugen erforderlich. Erklärtes Ziel ist es, im Jahr 2035 großflächig am Tankstellennetz angeboten und im allgemeinen Straßenverkehrsalltag verfügbar zu sein. Carbon-neutral Fuels werden durch den Einsatz im Fahrzeugbestand einen wichtigen Teil zur Reduktion von CO₂ und zur Erreichung der Klimaziele beitragen.

Johann König, Sébastien Berthebaud und Bert Pronk arbeiten in der Arbeitsgruppe E-Fuel der FIVA Legislation Commission zusammen. Sie präsentieren im zweiten Teil des Tagesordnungspunktes die deutschen, französischen und niederländischen Einsatzperspektiven von E-Fuels in historischen Fahrzeugen. Die verwendete Präsentation liegt dem Protokoll ebenfalls bei. Um zunächst die Bandbreite verwendeter Bezeichnungen für moderne Kraftstoffe aufzuzeigen, umreißt Johann König exemplarisch verschiedene Schlagwörter, die in dem Segment anzutreffend sind. Unabhängig von der Bezeichnung der Kraftstoffe ist jedoch signifikant, dass die Oldtimerszene – im Zuge der FIVA Oldtimerstudie 2020/2021 – die Kraftstofffrage bereits zu 24 Prozent als eines der zentralen künftigen Themenfelder erkannt haben. Die Problemlagen der Gegenwart werden diesen Wert und die Bedeutung noch einmal sehr deutlich erhöhen. Johann König führt zu den zentralen politischen Rahmenbedingungen aus, die den Einsatz fossilfreier Kraftstoffe im Bestand erfordern. Anschließend werden die unterschiedlichen Gewinnungsprozesse synthetischer Kraftstoffe dargestellt. Sébastien Berthebaud führt zu Planungen eines E-Fuel-Einsatzes zu Demonstrationszwecken in vier historischen Fahrzeugen in Frankreich aus. Damit soll im Nachbarland die problemlose und vorteilhafte Verwendbarkeit modernster synthetischer Kraftstoffe in Oldtimern belegt werden. Verwendet wird die Nutzung von ARAMCO Fuel bei Unterstützung von Bosch Classic Service. Bert Pronk berichtet von umfassenderen Erfahrungen eines niederländischen Praxistests mit Ecomaxx-Kraftstoff auf Rallyes und im Oldtimeralltag. Es wurden mehr als 10.000 km ohne jedes Problem zurückgelegt. Zusammenfassend wird ausgeführt, dass ein nachhaltiger, CO₂-neutraler und unproblematischer Einsatz von synthetischen Kraftstoffen im Bestand möglich ist. Als Drop-In Lösung können sie kontinuierlich über das Tankstellennetz eingeführt werden. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass keine Schwierigkeiten im Einsatz oder an den Fahrzeugen zu erwarten sind. Theoretisch könnte jedes der weltweit etwa 1,4 Milliarden Bestandsfahrzeuge diese Kraftstoffe einsetzen – zunächst auch anteilig – und unmittelbar zum Klimaschutz beitragen. Das gegenwärtig größte Problem seien fehlende

politische Rahmenbedingungen für eine industrielle Produktion der Kraftstoffe in Deutschland und Europa. Ohne diesen Rahmen werden die notwendigen Investitionen für die industrielle Herstellung nicht getätigt werden.

Carsten Müller erkundigt sich nach den Haltbarkeiten der synthetischen Kraftstoffe. Benjamin Cuyt bestätigt, dass E-Fuels mindestens die gleiche Haltbarkeit wie fossile Kraftstoffe aufweisen, eher aber länger einsetzbar sind. Johannes Götze fragt nach dem Vertrieb und dem Preis der Kraftstoffe. Ecomaxx kann gegenwärtig einzig in 20l-Kanistern erworben werden, aber Bert Pronk betont, dass der Vertrieb an Tankstellen das Ziel ist. Die Kleinmengenabgabe führt derzeit zu einem Preis von 3 bis 4 Euro je Liter Ecomaxx. Den Kontakt zum Bezug von Ecomaxx stellt Bert Pronk her. Benjamin Cuyt ergänzt, dass die carbon-neutral Fuels identisch, auch mit identischen Oktanzahlen, zu herkömmlichen, fossilen Kraftstoffen produziert werden können. Zugleich bestehen die Möglichkeiten, carbon-neutral Diesel oder fossilfreies Kerosin herzustellen. Von politischer Seite zu prüfen wäre die Frage der Besteuerung, da synthetische Kraftstoffe derzeit genau wie herkömmliche, fossile Kraftstoffe belastet werden, obwohl der E-Fuel carbon-neutral hergestellt wird. Derzeit läge der P1 Verkaufspreis für einen Liter seines carbon-neutral Fuels in etwa in der Größenordnung der gegenwärtigen Treibstoffe, wenn vermehrter Bezug möglich wäre. Daher ist P1 gegenwärtig auch bestrebt, eine Oldtimertankstelle zu finden, an der ihr E-Fuel regulär zu beziehen sein kann. Ulf Schulz fragt nach den Abgasen der E-Fuels und nach möglichen Bleizusätzen. Benjamin Cuyt hebt hervor, dass im Herstellungsprozess die Möglichkeit besteht, bestimmte Inhaltsstoffe wegzulassen oder sehr deutlich zu reduzieren. So wird etwa der Schwefelanteil im Produktionsprozess auf ein absolutes Minimum – sehr nah an Null – reduziert. Das wirkt sich auf den Verbrennungsprozess und entsprechend auf den viel geringeren Schadstoffausstoß insgesamt aus. Auch dort ist Schwefel entsprechend minimal enthalten.

Zur Nachfrage, ob die Nutzung von carbon-neutral Kraftstoffen zu einer Befreiung von den Mautverpflichtungen in den einzelnen europäischen Staaten führen wird, verweist Benjamin Cuyt auf die Politik. Als Hersteller könne er diese regulatorische Fragen nicht beantworten. Carsten Müller greift den Punkt auf und führt kurz zur aktuellen „Fit for 55“-Entscheidung des Europäischen Parlaments aus, die die CO₂-Thematik scheinbar eher weniger in den Fokus der Entscheidung rückte. Daher wird er diesen Punkt zum Anlass nehmen und sich diesbezüglich mit der European Parliament Historic Vehicles Group (HVG) in Verbindung setzen.

Alexander Gregor hebt den wichtigen Ansatz hervor, bei der E-Fuel-Herstellung aus Biomasse auf die Verwendung des Ethanol₂ abzustellen. Die Wichtigkeit des Einsatzes von Ethanol 2 im Biomassebereich wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern geteilt. Benjamin Cuyt unterstreicht in diesem Kontext jedoch, dass der industrielle

Produktionsansatz auf der CO₂-Verwendung beruht. Er betont, dass es für die umfassende Markteinführung vor allem auf die politische Unterstützung und den politischen Willen zur Nutzung der E-Fuels-Potenziale ankommt. Gegenwärtig fehlt jedoch der Investitionsanreiz für die Produktion, da das Thema „Verbrennerverbot 2035“ Innovation unterbindet und die CO₂-Neutralität für fast 2 Milliarden Verbrennermotoren im Bestand aktuell nicht im Fokus stehen. Carsten Müller kündigt an, zu dem E-Fuel-Thema in intensiven Austausch zu bleiben, über Erkenntnisse der Nutzung zu berichten und den Dialog zwischen Herstellern und Nutzern über den PAK zu koordinieren. Grundsätzlich wird entschlossenes Handeln der Beteiligten erforderlich sein, um in naher und mittlerer Zukunft die noch vorhandenen Skeptiker und auch Gegner in Politik und Gesellschaft zu überzeugen. Auf die abschließende Frage von Frank B. Meyer nach den zu erwarteten Preisen für einen Liter E-Fuel im Jahr 2030 erklärt Benjamin Cuyt, dass er insgesamt von einem Kraftstoffpreis ausgeht, der in etwa die heutige Preiskategorie widerspiegelt.

TOP 2 Bericht der Bundesregierung

PSts Oliver Luksic | Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Oliver Luksic skizziert das Aufgabenportfolio seines Hauses, zeigt die Schnittpunkte mit und Erfolge für die historischen Fahrzeuge auf. Einige aktuell strittige Themen werden in seinem Ressort und innerhalb der Bundesregierung intensiv diskutiert. In diesem Kontext ist die Technologieoffenheit ein zentraler Punkt im Bundesministerium, so dass es keine Zustimmung zum Verbrennerverbot von deutscher Seite geben wird. Künftig wird die gesamte Bandbreite der Technik mit innovativen Klimaschutzlösungen, wie etwa E-Fuels, benötigt.

Der Parlamentarische Staatssekretär begrüßt die Bereicherung des Straßenverkehrs durch historische Fahrzeuge, die auch künftig sicht- und fahrbar bleiben sollen. Das Bundesministerium bietet weiterhin einen engen Austausch mit dem PAK zu allen relevanten Fragestellungen an.

Mario de Rosa fragt noch einmal zum Abstimmungsverhalten der Bundesregierung beim Thema Verbrennerverbot auf europäischer Ebene nach. Staatssekretär Luksic führt zu den verständigten Regelungen in der Bundesregierung aus, wonach unterschiedliche Positionierungen der Bundesministerien automatisch zu einer Enthaltung Deutschlands bei Abstimmungen auf europäischer Ebene führen. Die Herausforderungen der europäischen Debatte bleiben insgesamt hoch, da neben dem Verbrenner- auch ein Plug-In-Verbot Gegenstand ist. Anhand wesentlicher Debattenlinien und möglicher Kompromisslösungen umreißt Oliver Luksic die Sachlage.

Dr. Gundula Tutt unterstützt die technologieoffene Positionierung des Bundesverkehrsministeriums anhand der historischen Erfahrungen im Mobilitätssektor und warnt vor der Wiederholung der früheren einseitigen Ausrichtung. Der Staatssekretär

bekräftigt diesbezüglich noch einmal seine technologieoffene Positionierung, muss aber zugestehen, dass leider die frühere europäische Regelung und Ausgestaltung zu Flottengrenzwerten sehr viele Folgeentscheidungen manifestiert und die technologische Entwicklung bei Herstellern und Zulieferindustrie einseitig forcierte.

Carsten Müller spricht die Thematik des 07er-Kennzeichens und speziell die Nutzung im europäischen Ausland an. Christian Theis verweist auf die einschränkenden Regelungen zum 07er-Kennzeichen und der fehlenden gesamteuropäischen Regelung. Da das Thema in der Szene stets von Bedeutung ist, wird der PAK dem Büro des Staatssekretärs dazu gebündelt Informationen zur Verfügung stellen, um diesen Kennzeichenaspekt auf europäischer Ebene ggf. noch einmal anzustoßen. Peter Schneider führt aus, dass das Thema bereits wiederholt aufgegriffen wurde, auch über Bernd Lange und die HVG. Ohne eine umfassende Änderung der Regelungen zum 07er-Kennzeichen sieht er keine Chance und regt im europäischen Ausland ohne 07er-Anerkennung die Nutzung des H-Kennzeichens an. Johannes Götze berichtet, dass die 07er-Kennzeichen in einigen Zulassungsstellen zeitlich befristet werden und kritisiert die bekannte uneinheitliche Handhabung der verschiedenen Zulassungsstellen. Oliver Luksic bestätigt, dass das Kernproblem aller Zulassungsfragen die regelmäßig unterschiedliche Handhabung ist. Er wird die Themen im zuständigen Fachausschuss adressieren. Der PAK wird dem Staatssekretär eine Zusammenstellung erarbeiten und zur Verfügung stellen. Der PAK dankt dem Parlamentarischen Staatssekretär für die Positionierung und wird gern in einem engen Austausch bleiben.

TOP 4 Regulierung von metallischem Blei durch die European Chemicals Agency (ECHA)
Fritz Cirener | Leiter Fachbereich Historische Fahrzeuge
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Fritz Cirener stellt das Thema „Regulierung von metallischem Blei“ auf europäischer Ebene und die Arbeit der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA) umfassend dar. Die ECHA schlug vor, Blei in den Anhang XIV der REACH-Verordnung aufzunehmen, somit die Nutzung von Blei nur für bestimmte Anwendungsprozesse auf Grundlage einer festgelegten Liste zuzulassen. Diese Liste wird nach einem umfassenden Verfahren mit expliziter Begründung jeder Nutzungsnotwendigkeit erstellt. Das dreimonatige Konsultationsverfahren zur entsprechenden Aufnahme auf die Liste endete am 2. Mai 2022 und über die mögliche Aufnahme der verschiedenen Anwendungen auf diese Liste wird wahrscheinlich 2023 entschieden. Für weitergehende Details verweist der Referent auf einen umfassenden und gut darstellenden Beitrag von Peter Diehl in einer Fachzeitschrift. Insgesamt konnten nach persönlicher Initiative noch einige Stellungnahmen an die ECHA versendet werden. Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Fritz Cirener regt in diesem Kontext an, diesen Vorgang zum Anlass zu nehmen, um Verfahrensprozesse künftig zu verbessern.

Insgesamt sollten dieser Vorgang und das Verfahren kritisch bewertet werden, um künftig die Chancen und Potenziale der Szene besser zu nutzen und zu bündeln. Nur so kann die Bandbreite auch im PAK ausgeschöpft werden, um geschlossener und möglicherweise auch proaktiver agieren zu können. Carsten Müller betont an dieser Stelle noch einmal das persönliche Engagement von Dr. Gundula Tutt und Peter Diehl, so dass eine schnelle Reaktion der Szene in Richtung ECHA überhaupt noch möglich war. Peter Diehl und Dr. Gundula Tutt führen noch einmal die Hintergründe aus und unterstützen die Ausführungen von Fritz Cirener, hier Erkenntnisse zu gewinnen und künftig aktiver agieren zu können. Bereits jetzt sei absehbar, dass die nächsten Regulierungsprozesse in naher Zukunft folgen werden, beispielsweise für Nickel. Gleichzeitig wird betont, dass es im Kreis des PAK immer einige Akteure gibt, die intensiv und unterstützend tätig sind, um derartige Themen überhaupt erfolgreich begleiten zu können. Aus der PAK-Runde heraus wird in diesem Kontext auch das Verhalten des DEUVET kritisiert. Um im Sinne der Oldtimerszene erfolgreich sein zu können, sei es wichtig, gemeinsam und geschlossen die relevanten Institutionen und Einrichtungen auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Informationen gezielt anzusprechen und auf die Problemlage aufmerksam zu machen. Wenig entscheidend sei dabei eine mediale Außendarstellung einzelner Verbände.

Mario De Rosa berichtet von einer Antwort der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) auf sein Anschreiben zum Thema Bleiverbot. Darin betont die BKM die Bedeutung des Erhalts des technischen Kulturguts und betont die Wichtigkeit des Einsatzes.

Carsten Müller regt die Einsetzung einer „Facharbeitsgruppe ECHA“ des PAK mit Dr. Gundula Tutt, Fritz Cirener, Mario De Rosa und Peter Diehl an, die von den MdB-Büros unterstützt wird.

TOP 5 **Verschiedenes**

Metternich-Büste und Maybach-Büste: neue Auszeichnungen für besondere Leistungen der Automobilgeschichte

Wolfgang Blaube | Automobilhistorische Gesellschaft e.V.
(AHG)

Wolfgang Blaube berichtet von zwei, im vergangenen Jahr erstmals gestifteten und fortan jährlich zu vergebenden Preisen der AHG. Diese Preise werden besondere Leistungen der automobilhistorischen Szene würdigen. Mit der Metternich-Büste wird eine, von einer Jury als außergewöhnlich eingestufte, publizistische Leistung im Bereich der Oldtimer ausgezeichnet. Die Maybach-Büste wird eine besondere Leistung oder Geste im automobilhistorischen Zusammenhang außerhalb der Publizistik hervorheben. Vorschläge aus dem PAK zu möglichen Preisträgern für besonderes Engagement oder Gesten können

Seite 7 von 7

direkt an Wolfgang Blaube oder auch über das Büro von Carsten Müller an ihn gerichtet werden. Erster Preisträger der Maybach-Büste ist PAK-Mitglied Ulf Schulz für sein unglaubliches und beispielgebendes Engagement zum 100. Geburtstag der AVUS.

Gespräch DUK Carsten Müller | MdB

Carsten Müller berichtet von einem geführten Gespräch mit der Präsidentin der Deutschen UNESCO-Kommission, Prof. Dr. Maria Böhmer zum Thema IAK. Teilgenommen haben neben ihm Claus Müller, Franz Graf zu Ortenburg und Dr. Henning Rauls. Es wurden noch einmal einige maßgebliche Aspekte vertieft, um erfolgreich auf die Liste des immateriellen Kulturgutes aufgenommen zu werden. Ergebnisse dieses Gesprächs werden auf einer der nächsten Sitzungen diskutiert.

Zum Ende dankt Carsten Müller im Namen des PAK noch einmal den Gastgebern von TotalEnergies. Er dankt auch allen Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Beteiligung.

Abschließend verweist Carsten Müller auf das verschobene Thema „Gewährleistungsrecht“, das in der kommenden Sitzung aufgerufen werden wird.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet statt am

Freitag, 21. Oktober 2022 um 12:00 Uhr im
Sitzungssaal E.400
im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages,
Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden hierzu rechtzeitig eingeladen.

Die Sitzung wird um 14:21 Uhr geschlossen.