
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 21. OKTOBER 2022, 12:00 BIS 15:20 UHR

ORT: PAUL-LÖBE-HAUS DES DEUTSCHEN
BUNDESTAGES, SAAL E.400

ANWESEND: VGL. TEILNEHMERLISTE

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

Carsten Müller begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehr herzlich zur Parlamentskreissitzung und leitet direkt zum Tagesordnungspunkt 2 über.

TOP 2 **Bericht aus der EU**
Bernd Lange | MdEP

Bernd Lange führt aus, dass einige Themen die europäische Ebene derzeit besonders beschäftigen. Bei den Themen handelt es sich, um das Thema Blei, das nach wie vor von großer Bedeutung ist. Nach erfolgter Konsultation der Chemikalienbehörde wird diese bis April 2023 einen Vorschlag zum Umgang mit Blei vorlegen. In diesem Zusammenhang bleibt weiterhin auch REACH auf der Tagesordnung. Die Revision der Chemikalienverordnung wird erst zum Ende des Jahres 2023 erfolgen. Konkrete Vorschläge werden rechtzeitig eingebracht. Ein weiteres aktuelles Thema ist der Vorschlag zur „Nachhaltigen Mobilität“, der im Dezember 2020 eingebracht wurde. Auch hier gibt es Aspekte in den weiter laufenden Diskussionen, die die Szene betreffen. Erfolgreich ist es der European Parliament Historic Vehicles Group (HVG) nun gelungen, die Oldtimerdefinition in die Stellungnahme des Parlamentes zum Vorschlag einzubringen. Das war wichtig, weil die „Nachhaltige Mobilität“ eine künftige Leitlinie für europäische Mobilitätsthemen sein wird, etwa auch für die Definition der Umweltzonen. Weiterhin steht auf europäischer Ebene die Revision der 2014er-Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung an. Die Neuformulierung ist ebenfalls bis Ende 2023 geplant. Die Ausnahmeregelung für historische Fahrzeuge scheint weiterhin gesichert, aber verschärft

wird möglicherweise die Pflicht zur regelmäßigen Überwachung von Motorrädern. Diese ist zwar in Deutschland etabliert, aber nicht in allen anderen Mitgliedsstaaten der EU. Überarbeitet wird schließlich auch die 2000er-Altautorichtlinie. Ziel ist es, in diesem Revisionsprozess ebenfalls die Definition historischer Fahrzeuge einzubringen und die in der Richtlinie bislang enthaltene Oldtimerformulierungen damit zu ersetzen. Ein weiterer Themenkomplex umfasst die CO₂-Flottenregelung: Hier gab es eine erste Verhandlungsrunde zwischen dem Europäischen Parlament und dem Ministerrat. Es wird sehr wahrscheinlich ab dem Jahr 2035 ein CO₂-Flottenwert in Höhe von „Null“ gelten. Die Anrechnung synthetischer Kraftstoffe scheint ausgeschlossen. eFuels werden jedoch im Kontext der Erneuerbaren Energien anerkannt.

Carsten Müller berichtet, dass die Arbeitsgruppe „Blei“ das Thema REACH und Regelungen zum Einsatz und mit Blei sehr intensiv begleitet. Aktuelle Zwischenmeldungen lassen auf anwendbare Regelungen für die Szene hoffen.

Benjamin Cuyt greift die Ausführungen zu synthetischen Kraftstoffen auf. Grundsätzlich ist nicht das System des Verbrenners per se das Problem im Klimakontext, sondern der Kraftstoff. Mit synthetischen Kraftstoffen sind auch Fahrzeuge mit Verbrennermotor klimaneutral unterwegs. Die häufig angeführte energetische Ineffizienz des Herstellungsprozesses sei zutreffend, wenn anderweitig verwendbarer grüne Energie für die Herstellung dieser Kraftstoffe verwendet würde. Das passiert bei der Produktion synthetischer Kraftstoffe aber gerade nicht, denn die industrielle Produktion wird extra dort stattfinden, an denen grüner Strom produziert aber nicht ohne enorme Aufwände abtransportiert werden kann, z.B. in der Sahara. Bernd Lange bekräftigt seine technologieoffene Position und den möglichen klimaneutralen Einsatz der Fahrzeuge mit Verbrennerantrieb. Problematisch sei die Überprüfung, ob fossiler oder synthetischer Kraftstoff genützt wird. Problematisch für den Mobilitätssektor wird auch der Gesamtbedarf an grüner Energie zur vollständigen Umstellung der Wirtschaft auf fossilfreie Energie. Dieser Bedarf ist absehbar außerordentlich hoch und mündet automatisch in einer Konkurrenzsituation zwischen den Sektoren. Es steht zu befürchten, dass der Verkehrssektor nicht prioritär behandelt werden wird und die für die Massenproduktion synthetischer Kraftstoffe aufzuwendende Energie an anderer Stelle benötigt werden wird.

TOP 3 Gewährleistungsrecht und Auswirkungen auf den Oldtimerhandel Michael Eckert | EDK Eckert & Kollegen

Michael Eckert trägt zu den zum 1. Januar 2022 in Kraft getretenen Änderungen im Gewährleistungsrecht und möglichen Auswirkungen beim Oldtimerkauf vor. Die verwendete Präsentation liegt dem Protokoll bei. Ausdrücklich nicht ausgeführt wird zum

ebenfalls sehr umfassenden Aspekt der Regeländerungen bei Gegenständen mit digitalen Elementen. Das kann auch ältere Fahrzeuge betreffen. Sollte es dazu Fragen geben, bittet Michael Eckert um gezielte Kontaktaufnahme. Betont wird, dass die Änderungen im Gewährleistungsrecht grundsätzlich weitreichende Folgen für den Oldtimerhandel haben. Die Regeländerungen im Verbraucherrecht erfordern einige Änderungen, etwa seit dem 1. Januar 2022 eine Anpassung der Kaufverträge, da objektive und subjektive Kriterien zu berücksichtigen sind. Als Fazit der dargestellten Änderungen wird es nach Einschätzung des Referenten zu mehr Vermittlungsgeschäften, möglicherweise steigenden Preisen, Rückgriffe auf Restaurierungsbetriebe und häufiger zum Verkauf von Fahrzeugen in besserem Zustand kommen. Zudem bleiben erste Rechtsprechungen abzuwarten, wie die Regelungen ausgelegt werden.

Helmut Horn berichtet von einem ausländischen Händler, der sich im häufiger auftretenden Mangelfall auf das nationale Gewährleistungsrecht seines Heimatlandes beruft. Michael Eckert stellt klar, dass bei einem Kauf in Deutschland auch deutsches Gewährleistungsrecht gilt. Carsten Müller ergänzt, dass die hier dargestellte Änderung des Gewährleistungsrechts auf einer Änderung der europäischen Warenkaufrichtlinie beruht, die Mindeststandards definiert und in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union gilt. Wolfgang Blaube fragt nach, ob diese Regelungen auch beim Fahrzeugverkauf zwischen zwei Privatpersonen angewendet werden. Carsten Müller greift den Punkt auf und führt aus, dass diese Regelungen im Privatbereich abdingbar sind. Michael Eckert fügt ergänzend hinzu, dass lediglich einige wenige Neuregelungen beim Privatverkauf gelten. Sie sind hierbei aber eher weniger gravierend. Grundsätzlich zu beachten bei einer Abdingbarkeit, dass dann das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen gilt. Insgesamt wird das Gewährleistungsrechts die Szene historischer Fahrzeuge weiter beschäftigen. Händler sollten sich mit den Änderungen vertraut machen. Wenn erste Urteile ergangen sind, werden der Einfluss und notwendigen Maßnahmen für die Szene noch deutlicher sichtbar werden.

TOP 4 Perspektive E-Fuels – ein Update

Roland Kayser | Atelier Automobile GmbH
Benjamin Cuyt | P1 Performance Fuels GmbH
Johann König | ADAC e.V.

Roland Kayser schildert die Wirkung der PAK-Ausfahrt mit eFuels-betankten Fahrzeugen, die diese im Nachgang entfaltet hat. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei. Die absolut problemlose Ausfahrt hat Aufmerksamkeit erregt. Roland Kayser berichtet, dass er die Erkenntnisse der PAK-Ausfahrt auch auf einer internationalen Konferenz zur Automobilgeschichte in Turin darstellte und auch dort auf sehr großes Interesse gestoßen ist.

Benjamin Cuyt knüpft an seine Ausführungen der letzten PAK-Sitzung am 21. Juni an. Seine Präsentation liegt ebenfalls bei. Der enorme künftige Stellenwert der E-Mobilität ist unstrittig, aber nichtfossile, CO₂-neutrale Kraftstoffe sind ein wichtiger Baustein, um die schätzungsweise noch 1,3 Milliarden Verbrennerfahrzeuge im Jahr 2035 CO₂-neutral zu betreiben. Grundsätzlich sei der Treibstoff so gut, weil viele Erfahrungen im Motorsport gesammelt und der Kraftstoff so stetig verbessert und weiterentwickelt werden konnte. Im Ergebnis führt das dazu, dass der Kraftstoff nach der offiziellen Kraftstoffnormen DIN EN 228 zertifiziert ist. Benjamin Cuyt berichtet, dass eFuels in den letzten Monaten weiter in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden konnten und bei allen Fahrzeugen, die den modernen, fossilfreien P1-Fuel einsetzen, keinerlei technische Probleme oder Schwierigkeiten auftraten. So fuhr der viermalige Formel1-Weltmeister Sebastian Vettel bei Show- und Repräsentationsveranstaltungen wiederholt mit historischen Fahrzeugen, beispielsweise einem 100jährigen Bentley oder einem historischen Formel1-Wagen von Nigel Mansell, und setzte CO₂-neutralem P1 eFuel ein. Das erzeugte viel Aufmerksamkeit. Auch der ADAC trat mit einem VW T1-Bus bei der Olympiarallye von Kiel nach München an und fuhr die gesamte Strecke mit diesem modernen Kraftstoff. Ergänzend unterstreicht Johann König die positiven Eindrücke des eFuels-Einsatzes. Der ADAC-T1 fährt jetzt seit sechs Monaten mit dem Kraftstoff und legte dabei eine Strecke vom 3.500 km zurück. All das war ohne jede Einschränkung oder Auffälligkeit möglich und wird jetzt weitere 2,5 Jahre fortgesetzt. Damit wird der ADAC den T1 drei Jahre mit dem modernen, fossilfreien und CO₂-neutralen Kraftstoff fahren. Johannes Götze führt zum absolut untadeligen Einsatz des Treibstoffs in seiner 1932er Hercules auf der PAK-Ausfahrt aus.

Angekündigt wird, dass der Tankstellen-Betreiber „Sprint“ Kooperationspartner von P1 werden wird. Künftig wird es den Kraftstoff für den Endverbraucher an der Zapfsäule in Berlin geben. Über eine App werden die Nutzerin und der Nutzer umgehend den Nachweis über den getankten, zertifizierten, uneingeschränkt nutz- und mischbaren sowie qualitativ hochwertig getankten Treibstoff erhalten – bei Bedarf auch in Papierform. Die Bundes- und Landesbehörden könnten hier in Berlin eine klimapolitische Vorbildrolle einnehmen und die Verbrennerfahrzeuge mit Benzinmotoren in ihren Flotten mit CO₂-neutralen Kraftstoff betreiben. Matthias W. Birkwald regt ein Schreiben des PAK an die Bundestagspräsidentin zur entsprechenden Betankung der Fahrbereitschaft des Deutschen Bundestages an.

Benjamin Cuyt hebt hervor, dass der gegenwärtig höhere Preis, derzeit noch zwischen 5 und 6 Euro, sinken wird. Möglich wird das etwa durch eine Produktion des grünen Stroms in Gegenden, in denen er günstiger erzeugt werden kann, wie etwa in beständig sonnen- oder windreichen Regionen der Erde. Erforderlich ist auch eine Anpassung der Besteuerung der eFuels, denn der Steuersatz für Treibstoff basiert auf der Grundannahme der Herstellung aus Erdöl. Matthias W. Birkwald regt eine Steuerbefreiung für

klimatechnische eFuels an, die mit einer Verteuerung der klimabelastenden fossilen Treibstoffe einhergehen könnte, so dass moderne Kraftstoffe zusätzlich angereizt würden. Christian Sauter erkundigt sich zu den gegenwärtigen Produktionskapazitäten der Branche und der prognostizierten Wirkung auf den Preis durch die steigende Produktion. Benjamin Cuyt berichtet von gegenwärtig bestehenden Kapazitäten, die eine Herstellung von 20 Millionen Liter Kraftstoff, etwa 20.000 t ermöglichen [zum Vergleich: 2021 wurden 35,2 Millionen t Dieselkraftstoff, 16,5 Millionen t Ottokraftstoff und 3,57 Millionen t Biokraftstoffe in Deutschland abgesetzt, Quelle Statista]. Im Wissen um diese geringe Menge ergänzt Benjamin Cuyt, dass mit angepassten Rahmenbedingungen und steigendem Bedarf ein Standort in der Sahara zeitnah errichtet werden kann und so die steigende Nachfrage abbildbar ist. Entsprechende Planungen und Zahlen sind vorhanden und könnten bei Wunsch präsentiert werden. Allein die Sahararegion bietet hier enormes Potenzial, aber auch weitere Produktionsstätten sind möglich. Wichtig ist in diesem Kontext auch: P1 Performance Fuels ist nicht der einzige Anbieter derartiger Kraftstoffe. Weitere Hersteller gibt es beispielsweise in Chemnitz und andere Projekte, etwa von Porsche, werden derzeit in Chile geplant. Daran anknüpfend führt Benjamin Cuyt zu den Herausforderungen an die Produktion der synthetischen Treibstoffe aus, da keinerlei Strom oder Biomasse verwendet werden soll, die für andere Zwecke genutzt werden könnten. Als Biomasse nutzt die P1 Performance Fuels am Produktionsstandort in Belgien prinzipiell biologische Abfallstoffe, die nicht anders einsetzbar sind. Auch der aufgewendete Strom ist zu 100 Prozent grün. Die Produktion kann an sonnen- oder windreichen Standorten noch effizienter als in Belgien oder Mitteleuropa erfolgen. Gleichzeitig hätte sie gegenüber der Herstellung von grünem Wasserstoff dort den großen Vorteil der leichteren Nutzbarkeit des Produkts. Es wäre keine weitere Nachbehandlung für den Transport nötig, wie etwa der energieintensive Kühlvorgang zur Verflüssigung bei Wasserstoff. Das eFuel-Endprodukt kann entweder direkt vor Ort eingesetzt oder vergleichsweise einfach transportiert werden.

Andreas Keßler verweist auf den enormen Nutzen flächendeckend verfügbarer eFuels, die umgehend einen CO₂-neutralen Betrieb der Verbrennerfahrzeuge ermöglichen würden. Diese gewünschte Wirksamkeit wird aber aus mehreren Richtungen auch einen Gegenwind für das Unternehmen mit sich bringen. Benjamin Cuyt bekräftigt im Wissen um vorhandene und denkbare Schwierigkeiten die unerschütterliche Überzeugung des Unternehmens, weiterhin ein unabhängiger Produzent von CO₂-neutralem Treibstoff für Verbrennermotoren sein zu wollen.

Michael Eckert fragt nach Langzeitfolgen des P1-eFuels bei monatelanger Standzeit, auch über den Winter, Folgen für Dichtungen, Einspritzanlagen, Tankablagerungen usw. Benjamin Cuyt berichtet von ausführlichen Tests, auch in Zusammenarbeit mit Fahrzeugherstellern und der Zulieferindustrie, die keinerlei Probleme aufzeigten. Diese Testergebnisse sind öffentlich zugänglich. Roland Kayser berichtet ergänzend von Tests,

die von der Oldtimerszene durchgeführt wurden, z.B. dem Schnauferl-Club in Italien, die gezielt und über Monate alte Dichtungen in diesem Treibstoff einlegten und dabei keinerlei Materialveränderungen festgestellt haben. Carsten Müller verweist noch einmal auf den ADAC Test mit dem VW T1. Ganz bewusst wurde der Motor des Fahrzeugs vollständig überholt und wird seither ausschließlich mit eFuels und ganz klassikertypisch gefahren, d.h. intensive Nutzung auf Rallyes mit anschließenden längeren, oldtimertypischen Standzeiten. Thomas Rossnagel erkundigt sich, ob der Treibstoff auch problemlos in Wankelmotoren, in denen zusätzlich Öl verbrannt wird, einsetzbar ist. Benjamin Cuyt bestätigt den uneingeschränkten Einsatz auch in diesen Motoren und berichtet von eigenen Nutzererfahrungen mit seinem Trabant. Leider ist nach wie vor die Zugabe von Ölen erforderlich, aber auch hier stehen bereits fossilfreie Alternativen zur Verfügung. Holger Hahn fragt nach verfügbaren technischen Daten der Fahrzeuge vor und nach dem Einsatz des modernen Kraftstoffs. Ergänzend interessiert ihn, ob P1 Performance Fuel auch moderne Kraftstoffe für Nutzfahrzeuge plant. P1 hat sich, wie Benjamin Cuyt ausführt, mit der Konzentration auf den Motorsport als Projektträger zunächst auf Benzinkraftstoffe fokussiert. Er betont jedoch, dass der Herstellungsprozess auch eines Dieselmotors nach vergleichbaren Prinzipien abläuft und entsprechend ein CO₂-neutraler Dieselmotor grundsätzlich herstellbar wäre. Verweisen wird hier auch auf den HVO100-Dieselmotor, der für Nutzfahrzeuge bereits alternativ für herkömmlichen Diesel existiert. Dieser ist in den Nachbarländern auch verfügbar, nur leider ist Deutschland bei der Zulassung in Verzug. Zu den technischen Vergleichsdaten des eFuels sind deutschlandweit verschiedene Hochschulen an Studien beteiligt. Die bisherigen Daten ermöglichen einen sehr optimistischen Ausblick auf die guten Studienergebnisse, die zeitnah – wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit des Treibstoffs an der Berliner Tankstelle – öffentlich gemacht werden.

TOP 5 Kombination von H- und E-Kennzeichen
Alex Piatscheck | Oldtimertankstelle Hamburg

Alex Piatscheck führt zur Kombinationsmöglichkeiten von H- und E-Kennzeichen aus. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei. Da es bereits in den 70er, 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts einige Projektträger der Hersteller für E-Fahrzeuge gab und diese Fahrzeuge die Anforderungen für ein H-Kennzeichen erfüllen könnten, stellt sich die Frage der Kombinierbarkeit von H- und E-Kennzeichen. Auf eine entsprechende Anfrage an das zuständige Bundesverkehrsministerium wurde geantwortet, dass diese Kombination nicht vorgesehen ist und möglicherweise auch Steuer- und Versicherungsfragen vorab zu klären wären. Alex Piatscheck regt dennoch eine Diskussion über die H- und E-Kombination an, auch wenn es sich um eine geringe Anzahl von Vorkriegsfahrzeugen und Projektträgern handelt. Er betont, dass es einfacher ist, ein Fahrzeug als Liebhaberfahrzeug zu versichern,

wenn es mit H-Kennzeichen zugelassen ist. Auch weitere Verfahrensfragen lassen sich mit einem H-Kennzeichen erleichtern. Verwiesen wird auf die vergleichbare Situation bei H- und Saisonkennzeichen vor 2017. Diese Kombination war ebenfalls erst nach Diskussionen, einer Sensibilisierung der Entscheidungsträger und einer offiziellen Klarstellung zum 1. Oktober 2017 möglich.

Matthias W. Birkwald verweist auf ein Schreiben des PAK zur Zulassung der Kombination von H- und E-Kennzeichen an den Parlamentarischen Staatssekretär beim BMDV, Oliver Luksic, MdB. Die Antwort liegt bislang nicht vor und wird dem Protokoll beigelegt.

Johann König berichtet von früheren Diskussionen. Seine gezeigte Präsentation liegt dem Protokoll ebenfalls bei. Bestehende Unterschiede in den Regularien zur Nutzung des E- und des H-Kennzeichens ergeben notwendige Entscheidung über Vorrang oder notwendige Anpassungen. Michael Eckert sieht in den bestehenden Regelungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung keine Bestimmungen, die eine Kombination von H- und E-Kennzeichen explizit ausschließen. Gleichzeitig bittet er, in der Diskussion den erreichten Status des H-Kennzeichens und der Oldtimerfahrzeuge in Deutschland insgesamt zu berücksichtigen und bei der überschaubaren Anzahl möglicher Kombinationen auch die Chancen und Risiken dieser Diskussionen zu bedenken. Johannes Götze pflichtet dem Vorredner beim Thema zurückhaltende Diskussion nachdrücklich bei und verweist auf die Erkenntnisse und Absprachen bei vorherigen Kennzeichendiskussionen im PAK.

TOP 6 Das Auto und das Klima Johannes Hübner | Johannes Hübner Autoconsult

Johannes Hübner berichtet von zahlreichen Diskussionen zum Thema Klimaschutzziele und dem Anteil des Straßenverkehrs. Daher führt er zu einigen relevanten Zahlen und Fakten in der Runde aus. Die verwendete Denkschrift liegt dem Protokoll bei.

Andres Keßler ergänzt, dass 80 Prozent der CO₂-Emissionen in der öffentlichen Debatte nicht oder kaum zur Diskussion stehen, sondern stets vorrangig der Anteil des Straßenverkehrs. Dieser Fokus lässt sich nach seinem Verständnis mit einem sinngemäßen Zitat des ehemaligen Bundesumweltministers Jürgen Trittin erklären, wonach es sich um kein Emissions- sondern eher um ein Raumproblem handelt. Diese ursächliche Kernfrage individueller Mobilität, der Flächenverbrauch von Fahrzeugen in verdichteten Siedlungsräumen, sollte die wirklich prioritäre Frage sein. Dennoch ist auch die Frage der Emissionen, selbst bei den in der Gesamtsumme betrachteten marginalen Anteilen, die die Menschen verursachen, sehr relevant. Relevant, weil die Wirkung von selbst geringsten Veränderungen auf das ausgewogene und sehr fragile Ökosystem nicht sicher und

verlässlich vorhergesagt werden kann. Carsten Müller bittet in dieser Diskussion stets auch die gesellschaftlichen Entwicklungen und Emotionalitäten zu berücksichtigen. Diesen Punkt aufgreifend ergänzt Johannes Hübner, dass er sich der Tragweite der Debatten, die weltweit geführt werden, sehr bewusst ist. Sein Ziel war es, noch einmal einige Fakten zu erwähnen. Matthias W. Birkwald dankt für die Zahlen, denn Fakten, die eine gegenteilige Position zu einer herrschenden Stimmung darstellen, sind nicht immer leicht zu vertreten und müssen regelmäßig wiederholt werden. Das ist auch von großer Bedeutung, weil in unserer Gesellschaft Entwicklungen zu beobachten sind, die sich gegen Meinungsfreiheit und offene Diskussionen wenden. In diesem Kontext ist es auch zutreffend, dass der Wechsel des Antriebssystems von Verbrenner auf Elektroantrieb das ursächliche Flächenproblem der Fahrzeuge nicht löst. Johannes Hübner führt diesen Punkt aufgreifend aus, dass in Großbritannien 1956 die Kfz-Steuer auf den Grundflächenverbrauch der Fahrzeuge umgestellt wurde. Das Resultat war unter anderem die Entwicklung des Minis 1959. Letztendlich wurde die Steuergrundlage in GB aber nicht umgestellt.

TOP 7 **Verschiedenes**

Carsten Müller berichtet von Beobachtungen, bei denen historische Fahrzeuge auf Oldtimerveranstaltungen ausgeschlossen wurden. Wenn der Ausschluss sich auf die Verwendung oder Nutzung von Kennzeichen verfassungswidriger und terroristischer Organisationen bergründet wird, ist das selbstverständlich richtig. Leider muss jedoch festgestellt werden, dass der Ausschluss in jüngster Vergangenheit nicht mit der klar definierten Verfassungswidrigkeit begründet war, sondern eher in den Bereich der „Political Correctness“ fiel. Erlebt wurde, wie ein Dodge Charger von 1969, der dem Filmfahrzeug der Fernsehserie „The Dukes of Hazzard“ nachempfunden war, aus der Ausstellung genommen wurde. Auf dem Dach war, wie beim Originalfahrzeug auch, eine Flagge der Konföderierten Staaten lackiert. Diese wurde zunächst abgeklebt und anschließend das gesamte Fahrzeug entfernt. Nicht entfernt wurde ein Hongqi CA72, ein Fahrzeug, das die Funktionäre der Kommunistischen Partei Chinas nutzen, mit all der Interpretationsfähigkeit zu diesem Fahrzeug. Das Beispiel dieser zwei Fahrzeuge auf einer Ausstellung und deren Ungleichbehandlung verdeutlicht die Schwierigkeiten, die sich ergeben. Zu dieser Frage sollte sensibilisiert werden, um möglichst klare und nachvollziehbare Regelungen zu finden. Andreas Hornig erklärt den Sachverhalt, der zum Ausschluss des Dodge Charger führte. Zu Beginn der Präsentation des Fahrzeugs bekundete ein für die Ausstellung tätiger US-amerikanischer Angestellter, dass er diese Flagge aus verschiedenen Gründen als problematisch erachtet. Die Verantwortlichen diskutierten und bewerteten dieses Statement im Kontext der im öffentlichen Raum stattfindenden Ausstellung und entschieden sich für die Entfernung des Wagens. Michael Eckert betont den zu berücksichtigenden Unterschied zwischen der bewussten Nutzung

Seite 9 von 9

und Präsentation der Flagge oder eines Symbols in der Gegenwart und der Fahrt in einem originalen oder exakt nachgebildeten historischen Fahrzeug, das aus der Historie hinaus mit der Flagge oder dem Symbol dekoriert ist. Eindeutig und unstrittig ist die Einhaltung der im Strafgesetzbuch und weiteren Gesetzen gezogenen Grenzen. Wird gegen diese Regelungen nicht verstoßen, werden die Diskussionen im gesellschaftlichen Umfeld geführt. Die Schwierigkeit dieser Debatten ist, wie im Tagesordnungspunkt zuvor, der Einfluss von gesellschaftlichen Stimmungen und Emotionen. Hier sind die Debatten umsichtig zu führen.

Die Sitzung wird um 15:20 Uhr geschlossen.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet statt am

Freitag, 3. März 2023 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.