
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 11. JUNI 2021, 12:02 BIS 14:21 UHR

ORT: WEBEX-VIDEOKONFERENZ

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Begrüßung
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle Anwesenden herzlich zur virtuellen Sitzung des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK). Auch diese PAK-Sitzung wird als virtuelle Sitzung durchgeführt.

Carsten Müller schlägt vor, aufgrund der Aktualität der Tagesordnungspunkt „Bericht aus dem Bundestag und Verkehrsausschuss“ vorzuziehen. In der Woche vor der Parlamentskreissitzung wurde sehr intensiv der Gesetzentwurf der Bundesregierung „Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenrechtlicher Vorschriften“ diskutiert, der am 20. Mai 2021 verabschiedet wurde. Eine Petition vom 24. Mai 2021, die sich in den sozialen Medien wie ein Kettenbrief verbreitete, sah in dem Gesetz die Grundlage für bevorstehende Fahreinschränkungen und Fahrverbote für historische Fahrzeuge. Zur Aufklärung sich der zuständige Berichterstatter im federführenden Verkehrsausschuss, Gero Storjohann, MdB, sehr kurzfristig seine Teilnahme zugesagt und wird das Thema aufklären.

TOP 4.1. Bericht aus dem Bundestag und Verkehrsausschuss
Gero Storjohann | MdB

Gero Storjohann berichtet zum Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Hauptaugenmerk des Gesetzentwurfs waren die Änderungen zum Führerschein AM16 und die Absenkung des Alters auf 15 Jahre. Die Änderungen am Straßenverkehrsgesetz betreffen nicht die Oldtimer. Das Gesetz wurde lediglich sortiert, einfacher formuliert und Ausführungen zusammengefasst. Es kamen keine neuen Formulierungen in das Gesetz. Die Aufregung, dass Fahrverbote drohen, ist unbegründet. Dem Protokoll wird eine Positionierung beigelegt.

Mario De Rosa begrüßt die Ausführungen, da die Vereine und Verbände in der letzten Woche zahlreiche Anfragen bekommen haben. Er warnt, jedoch dass die vorhandenen

Formulierungen zum Umweltschutz auch gegen die historischen Fahrzeuge benutzt werden könnten. Gero Storjohann sieht diese prinzipielle Gefahr, die aber auch vor der diskutierten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bestand. Er betont, dass es für historische Fahrzeuge bislang stets Sonderregelungen gab, weil Oldtimer Kulturgut sind. Aber ganz grundsätzlich ist mit parlamentarischen Mehrheiten jedes Gesetz und jede Regelung zu ändern. In der gegenwärtigen Konstellation und dem dort vorhandenen Bewusstsein für das technische Kulturgut sieht er jedoch keine Gefahr.

Michael Eckert verweist auf mögliche Änderungen nach der Bundestagswahl und neue Konstellationen, die auf dieser Gesetzesgrundlage einschränkende Verordnungen erlassen könnten. Mit dem Verweis, dass beispielsweise Streckensperrungen bereits jetzt möglich sind und die hier diskutierten Formulierungen „nur“ ein Nebenzweck im Gesetz sind, hebt Gero Storjohann hervor, dass sich aus diesen Regelungen nicht allzu viel Verordnungsgebendes ableiten lässt. Wie Carsten Müller ergänzt, hat sich mit der Novelle materiell rechtlich nichts verändert. Stets zu betonen sei der ordnende Charakter. Was vorher bereits möglich war, wird weiterhin möglich sein. Die Szene muss sich dennoch stets der Verantwortung für das Hobby und einer rücksichtsvollen Ausübung bewusst sein. Bewusst sein muss man sich auch, dass historische Fahrzeuge einige Sonderregelungen bewilligt bekommen haben. Dazu zählen nicht nur H-Kennzeichen und dessen Vorteile, sondern auch jüngste Maßnahmen, wie die Zugeständnisse für historische Nutzfahrzeuge beim Sonn- und Feiertagsverbot oder für historische Motorräder bei Beleuchtung und Geschwindigkeitsmessenrichtungen. Man erkennt, dass Bewusstsein, um das historische Kulturgut auf unseren Straßen zu erhalten, ist ausgeprägt. Ausgeprägt im PAK, im Verkehrsausschuss und Parlament insgesamt, als insbesondere auch im verantwortlichen Bundesverkehrsministerium. Für alle Aktiven muss gelten: Maß und Mitte bewahren und die Folgen möglicher Aktionen stets umfassend zu bedenken – auch vom Ende her! Frank B. Meyer bitte um Erklärung, wer genau Verordnungsgeber nach dem Straßenverkehrsgesetz ist und Verordnungen erlassen kann. Gero Storjohann erklärt, dass nur die Exekutive der Länder oder des Bund Verordnungen erlassen können. Carsten Müller verweist, dass einzelne Kommunen auch Fahrverbote oder Geschwindigkeitsreduktionen erlassen haben. Diese beruhen jedoch vor allem auf sicherheitsrelevanten Aspekten, nicht auf Regelungen, die jetzt in den Paragraphen 6 Absatz 4 StVG sortiert wurden. Johann König bestätigt die Sicht des ADAC, dass die Gesetzesänderungen keine Verschärfung enthalten. Hingewiesen wird auf die Imagekampagne zur Bedeutung der historischen Fahrzeuge der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF) und den Flyer hin, um die Szene zu unterstützen.

TOP 2 **Aktuelles aus Europa** Bernd Lange | MdEP

Bernd Lange führt zu vier Punkten aus, die derzeit auf europäischer Ebene eine große Rolle spielen. Die von ihm im Vorfeld zur Verfügung gestellten Unterlagen werden dem Protokoll beigelegt. Bernd Lange betont, dass es in den letzten Jahren zwar gut gelungen ist, die historischen Fahrzeuge in die europäische Gesetzgebung zu integrieren, die Szene aber weiter proaktiv und umsichtig agieren sollte. Die Diskussion zur Veränderungen der Mobilität ist umfassend und weitreichend. Die Kommission hat das beigelegte Strategiepapier zur intelligenten Mobilität bis 2050 mit zehn Leitlinien vorgelegt. Ziel ist der Wandel hin zur elektrobetriebenen, intelligenten Mobilität. Damit verknüpft sind die ebenfalls dem Protokoll beigelegten 80 konkreten Gesetzgebungsinitiativen. In dieser politischen Realität muss sich die Szene der historischen Fahrzeuge einbringen, so dass die Oldtimer nicht herausfallen.

Damit verbunden ist ebenfalls die Frage der Kraftstoffe. Eine große Rolle spielen hier die synthetischen Kraftstoffe, die für einen Weiterbetrieb der Verbrenner relevant werden. Die Kraftstoffdebatten sind gegenwärtig kritisch, aber die Oldtimerszene sollte hier unterstützend aktiv werden. Auf europäischer Ebene hat Bernd Lange den ebenfalls beigelegten Änderungsantrag zur Wahrung des Kulturguts auf der Straße und unter Nutzung der entsprechenden Kraftstoffe bereits eingebracht.

In der Frage der intelligenten Mobilität besteht Handlungsbedarf, um Antworten für die Integration historischer Fahrzeuge in intelligente Mobilitätssysteme liefern zu können. Notwendig werden Optionen für möglichst einheitliche und klare Nachrüstungen für Fahrzeug-zu-Fahrzeug sowie Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation. Hier sind eine proaktive Diskussion und Engagement erforderlich, um die Option für den Fahrbetrieb auf künftigen öffentlichen Straßen zu behalten. Bernd Lange und die European Parliament Historic Vehicle Group sind hier bereits aktiv.

Starken Einfluss werden die Klima- und CO₂-Gesetzgebungen und die verbundenen Auswirkungen auf die Verschärfung der Emissionswerte, ganz besonders im NO_x-Bereich, haben. In der Gesamtheit drohen möglicherweise Betriebseinschränkungen und Verbote von Verbrennermotoren, so dass frühzeitig der Erhalt des historischen Kulturguts zu adressieren ist.

Die Gruppe setzt sich auf europäischer Ebene sehr für einheitliche Kriterien der zahlreichen Umweltzonen ein, die nicht nur zwischen den Mitgliedsstaaten unterschiedlich definiert werden, sondern teilweise sogar innerhalb der Mitgliedsstaaten selbst.

Eine gegenwärtig wieder sehr aktuelle Frage ist das Thema REACH, welches das Parlament lange beschäftigt. Während die Grundannahmen der Gesetzgebung zum Chemikalieneinsatz unstrittig ist, ist das entwickelte bürokratische Verfahren in diesem Zusammenhang zu überarbeiten. Die im kommenden Jahr anstehende Revision der

REACH-Verordnung ist hier zu nutzen und wird bereits vorbereitet. Zentraler Aspekt ist die Zulassung von Ausnahmen, die in einem deutlich verschlankten Verfahren stärker durch Konsortien möglich werden soll. Entscheidungen sollen künftig mit längeren Übergangsfristen ausgestaltet werden.

Zum Verchromen ist festzustellen, dass eine Ausnahmeregelung für Chromtrioxid für sechs Anwendungsbereiche auch mit Unterstützung der FIVA gestellt und für fünf von sechs Bereichen von der Kommission bis 2024 genehmigt wurden. Oberflächenbehandlungen sind möglich. Das ist ein Erfolg. Ausgenommen wurden funktionelle Beschichtungen mit dekorativen Charakter. Hier wird gegenwärtig ein Substitut geprüft, aber der Entscheidungsprozess wird erst nächstes Jahr anstehen. Bernd Lange wird diesen Prozess begleiten.

Carsten Müller fragt nach, ob der dekorative Charakter sich auf das Bauteil bezieht, das zur Dekoration angebracht wurde und verchromt werden soll oder ob sich der dekorative Charakter nur auf das Aufwerten eines Bauteils bezieht. Zudem bittet er Bernd Lange um eine Einschätzung, ob eine gezielte, gemeinsame Ansprache bei Kollegen im Europäischen Parlament zu einem positiven Ergebnis führen kann. Peter Diehl weist darauf hin, dass das dekorative Verchromen in der Liste der Anwendungsbereiche in den offiziellen als dritter Anwendungsbereich gelistet wird. Abschließend führt Peter Diehl zu seiner Kontaktaufnahme mit dem Zentralverband Oberflächentechnik aus, die von keiner positiven Entwicklung bei REACH mehr ausgehen. Mario De Rosa zitiert aus einem Pressebericht, wonach Fahrzeuge mit Verbrenner in Spanien ab 2040 nicht mehr verkauft und ab 2050 nicht mehr fahren dürfen. Er bittet um Einschätzung, ob es auf europäischer Seite Bestrebungen gibt, eine generelle und europaweit harmonisierte Ausnahmeregelung für historische Fahrzeuge anzustreben. Bernd Lange betont, dass es sich beim dekorativen Charakter der Ausnahmeregelung um die zusätzliche Verchromung eines dekorativen Elementes handelt. Die klassische Stoßstange fällt hier nicht darunter. Die Konfliktlinie bei der Ausnahmeregelung läuft in diesem Kontext und bei der relevanten Grundannahme eines geschlossenen Systems zur Verchromung an der Frage, ob Substitute einsetzbar und verfügbar sind. Sind diese nicht vorhanden, dann muss es eine Ausnahme geben. Noch komplexer wird es beispielsweise bei Blei. Diese Regelungen müssen im Kontext der Revision erörtert werden. Dabei ist eine gezielte Ansprache der europäischen Abgeordneten sehr zielführend, denn es bedarf einer gemeinsamen Anstrengung um auch die Unterschiede zwischen einer chemikalien- und einer arbeitsrechtlichen Gesetzgebung herauszuarbeiten. Auch vor der Entscheidung zur sechsten Ausnahmeregelung ist eine gezielte Ansprache an die Kommission hilfreich, aber umsichtig, sachlich und rational. Dr. Gundula Tutt dankt Bernd Lange und bietet Unterstützung an. Angeregt wird ein Austausch mit dem Zentralverband Oberflächentechnik, um mehr über die Verfahrenstechnik zu erfahren und auf künftige Themen, wie etwa Nickel, vorbereitet zu sein. Bernd Lange unterstützt die Zusammenarbeit. Er weist abschließend darauf hin, dass das Thema Fahrverbote und Fahrzeugzulassung in der Kompetenz der Mitgliedsstaaten

liegt. Auf europäischer Ebene erfolgt die Typzulassung. Abschließend regt Carsten Müller an, die Ab- und Ansprachen über sein Büro zu koordinieren.

TOP 3 Zulassungsproblem historischer, bereits vorher in der EU zugelassener Fahrzeuge

Michael Eckert | EDK Eckert & Kollegen

Michael Eckert berichtet dem PAK über wiederholte Zulassungsprobleme von historischen Fahrzeugen, die bereits in Europa zugelassen waren. Konkretes Beispiel ist ein in den 40er-Jahren in Frankreich zugelassenes Fahrzeug, deren damalige Unterlagen nur im Original vorlagen. Die deutsche Zulassungsstelle verlangt unter Verweis auf Paragraph 7 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vollständige Originalunterlagen. Da diese nicht verfügbar sind, verlangt die Zulassungsstelle eine amtliche Erklärung der französischen Behörden, wonach die Originalpapiere verlustig sind, die französischen Behörden davon Kenntnis haben und dass die französischen Behörden eine Zulassung des Fahrzeugs ohne Originale in Deutschland genehmigen. Diese Forderungen sind nicht erfüllbar und aussichtslos, da viele ausländische Behörden kaum die Zulassungsunterlagen der betreffenden Zeit aufbewahrt haben und entsprechend nicht bestätigen können. Angeregt wird eine Befassung des Verordnungsgebers in Berlin sowie auf europäischer Ebene.

Carsten Müller interessiert sich für Lösungsansätze, die es bisher schon einmal gab. Michael Eckert berichtet, dass eine Behörde nach einem Schreiben und wiederholten Gesprächen einer Zulassung zustimmte. Dr. Jürgen Martens weist auf die Widersprüchlichkeit der Forderung der deutschen Zulassungsstelle gegenüber der französischen Behörde hin und bezweifelt die Rechtsgrundlage der Forderung. Der Rechtsgrundsatz, wonach niemand verpflichtet werden kann, unmögliches zu tun. Er regt eine Befassung durch den PAK hin. Dr. Gundula Tutt verweist in diesem Kontext auf den Missbrauch mit historischen Papieren und sieht in der beschriebenen Erfahrungen einen möglichen Versuch der behördlichen Reaktion. Christian Theis führt aus, dass eine Zulassungsbehörde mit einer Kopie nicht zulassen darf. Er betont, dass man keinen Nachweis einer ausländischen Zulassung benötigt. Als möglicher Ausweg bietet sich eine Begutachtung durch einen Sachverständigen, der, weil keine Originale vorhanden sind, auf Grundlage der Begutachtung Papiere ausstellt, die ihrerseits zur Zulassung berechtigen. Diese Option bietet sich, da nicht bei jedem Fahrzeug die Erstzulassung überhaupt feststellbar ist. Michael Eckert sieht darin keine Lösung, da die Richtlinie 99/37/EG des Rates vom 29. April 1999 im Artikel 5 Abs. 2 und 3 die Originalunterlagen oder eine Bescheinigung der ausländischen Zulassungsbehörde fordert. Carsten Müller regt eine dezidierte inhaltliche Befassung im Nachgang der PAK-Sitzung an, zu der Michael Eckert eine anonymisierte Sachverhaltsschilderung beibringt und anschließend eine Lösungsfindung gemeinsam mit Christian Theis angestrebt wird. Carsten Müller betont,

dass die Zulassungsfrage in einer Sitzung nach der anstehenden Bundestagswahl unbedingt auf eine Tagesordnung gesetzt und gemeinsam mit einer oder einem zuständigen Landesverkehrsminister zu diskutieren ist.

TOP 4 **Verschiedenes**

Neuigkeiten aus der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF) Johann König | AGHF

Johann König berichtet von der Sitzung der am Vortrag stattgefundenen Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Historischer Fahrzeuge. Die verwendete Präsentation wird dem Protokoll beigelegt.

Schwerpunkt der gestrigen Diskussion in der AGHF war ebenfalls das Straßenverkehrsgesetz. Johann König betont erneut, den Flyer der Arbeitsgemeinschaft zu verwenden, um für historische Fahrzeuge zu werben und viele Fakten zu präsentieren.

Dr. Gundula Tutt wirbt darum, sich rechtzeitig, umfassend und aktiv im Sinne des historischen Kulturguts auf den Straßen einzusetzen. Erforderlich wäre dafür ein strukturiertes Gesamtkonzept, auch mit neuen, frischen und kreativen Ideen, um Menschen für das Thema Oldtimer zu interessieren. Johann König begrüßt diese Anregung und wirbt um umfassenden Input. Stephan Joest führt an dieser Stelle noch einmal die Nachwuchsgewinnung an und das in diesem Kontext relevante Thema Digitalisierung, was mehr als ein Auftritt in Social Media bedeutet. Es bedarf einer konzertierten Aktion von Politik, Wirtschaft und Szene. Carsten Müller regt an, dass auch das Nachwuchsthema ein Schwerpunktthema in einer Folgesitzung des PAK sein sollte. Dr. Gundula Tutt und Stephan Joest entwickeln für eine der Folgesitzungen einen Bericht dazu. Kay Gottschalk regt an, aus den Erfahrungen der Freunde historischer Bahnen zu lernen, mögliche Synergien zu nutzen und in den PAK einfließen zu lassen, beispielsweise durch gemeinsame Erlebnisse. Marco Wenzel weist auf ein Bremer Pilotprojekt, einer Gläsernen Werkstatt im Schuppen Eins, hin. Verzögert durch die Corona-Pandemie setzt nun der Zulauf ein und das Interesse wächst. Dr. Henning Rauls führt aus seinen Erfahrungen im Lehrbereich mit jungen Leuten aus und unterstützt die Idee einer Initiative aus dem PAK heraus, da Hürden durch kreative Lösungen und Ansätze zu überwinden sind. Diese Konzepte könnten durch die gesammelten Erfahrungen der PAK-Teilnehmerinnen und Teilnehmer im PAK gemeinsam entwickelt werden.

Carsten Müller berichtet aus einer Sitzung des Verkehrsausschusses am 5. Mai 2021, in der ein Antrag der FDP-Fraktion zur Verlängerung der Hauptuntersuchungsintervalle für historische Fahrzeuge diskutiert wurde. Der Antrag hat im Ausschuss keine Mehrheit gefunden. Im PAK hatten wir die Thematik bereits diskutiert und uns positioniert. Allerdings gab es in der Verkehrsausschussberatung zwei etwas Besorgnis erregende

Punkte: Dem Vorsitzenden des Ausschusses war der PAK unbekannt, was überraschend ist. Zum einen gibt es den PAK seit 2009 und Infos sowie Einladungen an alle MdBs erfolgen zu Beginn einer jeden Legislaturperiode regelmäßig und wiederholt. Auch der Ausschussvorsitzende wurde zu Beginn der Legislaturperiode angeschrieben und eingeladen. Wichtig ist auch, er wurde in der Sitzung über den PAK informiert. In diesem Zusammenhang regt Carsten Müller an, dass die oder der nach der Bundestagswahl amtierende Ausschussvorsitzende/r in den PAK eingeladen wird.

Der zweite Aspekt, der unsere Befürchtungen wecken muss, ist die Tatsache, dass der Berichterstatter der größten Oppositionsfraktion in der Diskussion zur HU-Verlängerung von einem, etwas frei zitierten 'Luxusproblem betuchter Zeitgenossen' sprach, dass 'nicht zu Lasten der Sicherheit subventioniert werden müsse'. Das exakte Zitat ist im Protokoll der Ausschusssitzung nachlesbar. An dieser Aussage ist erkennbar, dass wir die PAK-Themen in einigen Kreisen noch einmal gezielter anbringen müssen, um solche Fehleinschätzungen nicht verfestigen zu lassen. Ganz besonders vor diesem Hintergrund und den aktuellen Diskussionen zur vermeintlichen Oldtimerschwemme sowie dem Mobilitätswandel sind wir aufgefordert, die Thematik insgesamt vorsichtig anzugehen, um die günstigen Rahmenbedingungen für das Hobby nicht zu gefährden. Kay Gottschalk wird das Thema in seiner Fraktion noch einmal thematisieren.

Carsten Müller begrüßt an dieser Stelle und mit der Bitte um Nachsicht für die späte Erwähnung Dr. Barbara Kieslich in der Runde. Sie ist seit dem 17. April 2021 Präsidentin des DAVC und damit Amtsnachfolgerin von Georg Sewe. Carsten Müller gratuliert im Namen des PAK sehr herzlich zur Wahl und freut sich auf die Mitarbeit. Dr. Barbara Kieslich betont, wie wichtig es ihr ist, den Stellenwert des Kulturguts Oldtimer zu stärken und das Thema den Menschen der Bedeutung der Oldtimer als Kulturgut näher zu bringen.

Motorradführerschein Johannes Götze | VFV

Carsten Müller greift das Thema historische Motorräder der vorherigen PAK-Sitzung auf. Das Thema Befestigung von Beleuchtungs- und Geschwindigkeitsmessgeräten an alten Motorrädern wurde gegenüber dem Bundesverkehrsministerium angebracht und eine positive Lösung der Frage ist absehbar. Das Schreiben wird dem Protokoll beigelegt.

Johannes Götze leitet seinen Beitrag mit einem Verweis auf die Wichtigkeit des Kulturguts ein. Der Flyer der AGHF ist hierbei als gut verwend- und einsetzbar. Zum Thema wird die besondere Bedeutung der Führerscheine für das Hobby herausgestellt. Das Problem ist: Die Regelungen der Führerscheinklassen stellen historische Motorräder schlechter. Das Beispiel: Der Jugendliche ab 16 Jahre darf Motorräder bis 125 cm³ fahren. Der gleiche 16-Jährige darf ein historisches Motorrad mit viel geringerer Leistung und viel geringerer

Geschwindigkeit aber nicht führen, weil die Maschine einen Hubraum von 250cm³ aufweist. Dieser Aspekt ist für Jugendliche und die Jugendarbeit in der Szene nicht dienlich. Carsten Müller schlägt vor, das Thema schriftlich ins Büro zu senden und in der nächsten PAK-Sitzung auf die Tagesordnung zu setzen.

Johannes Götze lobt die Arbeit des Bundesverkehrsministeriums im Kontext der Beleuchtungsfrage, die sehr weitreichend recherchiert habe. Die Frage, ob die Ausführungen des Schreibens nun allgemeingültig sind oder Fahrzeugführer eine individuelle Ausnahmegenehmigung beantragen müssen, wird mit dem BMVI abgeklärt.

Peter Schneider und Franz zu Ortenburg berichten, dass der DEUVET und auch der AvD im Zuge der Bundestagswahl wieder oldtimerspezifische Wahlprüfsteine an die Parteien richten und veröffentlichen.

Carsten Müller dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Die Sitzung wird um 14:21 Uhr geschlossen.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet nach der Wahl zum 20. Deutschen Bundestag statt. Die Terminabstimmung erfolgt nach der konstituierenden Sitzung.