
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 12. FEBRUAR 2021, 12:07 BIS 15:10 UHR

ORT: WEBEX-VIDEOKONFERENZ

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Begrüßung
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle Anwesenden herzlich zur ersten virtuellen Sitzung des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK). Aufgrund der pandemischen Lage tagt der PAK diesmal ausschließlich virtuell. Zunächst weist Carsten Müller auf die Besonderheiten und Regelungen der Videokonferenz, auf die Möglichkeiten zur Wortmeldung sowie auf die Aufzeichnung der Sitzung zur Protokollierung.

Für die nächste Sitzung des Parlamentskreises wird Freitag, 11. Juni 2021 um 12:00 Uhr angeregt. Sollte es möglich sein, wird die Sitzung wieder in Präsenz stattfinden.

TOP 2 Technische Fahrzeugüberwachung
Frank Schneider | VdTÜV
Frank Wrobel | KBA
Markus Tappert | TÜV Süd AG

Frank Schneider stellt das Thema technische Fahrzeugüberwachung vor. Die Thematik wurde bereits mehrfach im PAK angesprochen und diskutiert. Frank Schneider stellt den Arbeitskreis „Erfahrungsaustausch“ (AKE), seine gesetzliche Grundlage und seine Arbeit vor. Er wird unterstützt von Frank Wrobel, Referatsleiter Feldüberwachung Kraftfahrtbundesamt und Markus Tappert. Die gezeigte Präsentation wird dem Protokoll beigelegt.

Peter Diehl fragt an, ob die Arbeitsanweisung Oldtimerbegutachtung verfügbar ist. Dazu führt Frank Schneider aus, dass die Unterlagen ausschließlich für die Teilnehmer des AKE verwendbar sind. Die AKE-Festlegungen sind nicht öffentlich und stellen lediglich Festlegungen dar. Dr. Gundula Tutt regt einen interdisziplinären Erfahrungsaustausch an, zu bestimmten Punkten an und den AKE neben der technischen Ebene auch mit der kulturellen Komponente zu unterstützen. Markus Tappert sieht den AKE vor allem dem

Auftrag des Verordnungsgebers verpflichtet, der unterstützenden Ausführungen zur Umsetzung der H-Kennzeichen-Regelungen verlangt. Carsten Müller betont die Bedeutung des Themas und der Arbeit des AKE. Es sei zweifelsohne der absolut richtige Ansatz, eine einheitliche Handhabe für die Prüforganisationen zu etablieren und einen Abnahmetourismus zu vermeiden. Er schlägt vor, die Ausführungen auch unter juristischen Gesichtspunkten noch einmal zu bewerten und die teilweise absolute Konsequenz der Ausführungen zu überdenken. Markus Tappert greift die Punkte auf und stellt die wiederholten Diskussionen um Veröffentlichung der internen AKE Arbeitsanweisungen dar. Richtig sei, dass die Anweisung nicht veröffentlicht wird, aber die Inhalte bekannt sind. Bebilderungen in den Anweisungen sind nur Beispielfotos als Diskussionsgrundlage und gelten als Hinweis. Die Kollegen der Prüforganisationen werden über Aus- und Weiterbildung sensibilisiert. Markus Tappert bietet an, als Bindeglied zum AKE zur Verfügung zu stehen, und die an ihn herangetragenen Themen, wie zeitgenössische Folierung mit Mobilnummern oder QR-Codes in die AKE-Beratungen einzubringen. Carsten Müller schlägt vor, dass sich im PAK eine Gruppe bildet und Themen adressiert, die dem AKE möglicherweise Hilfestellung bei der Arbeit bieten kann. Interessierte aus der PAK-Runde richten eine Mail an das Büro von Carsten Müller.

Frank Schneider betont, dass die Ausarbeitung auf Anforderung des Verordnungsgebers verfasst wird und auch deshalb nach Aufforderung durch Verordnungsgeber aktuell eine überarbeitete Fassung entsteht. Idealerweise sind damit alle Sachverständigen, die § 23 StVZO umsetzen, auf einem vergleichbaren Stand, die das Sachverständigenermessen eben nicht ausüben lassen. Sicher ist, dass die Ausarbeitung nie alle Fälle umfassen wird können. Frank Wrobel unterstützt die Ausführungen und betont den Ansatz für möglichst einheitliche Festlegungen. Nach seiner Beobachtung haben sich auch die Sachverständigen in den letzten Jahren stetig weiterentwickelt. Sollten Probleme mit verweigerten H-Kennzeichen bei guten Autos auftreten, bittet er, sich damit an den AKE zu wenden. Christian Theis stellt heraus, dass immer die zu Grunde liegende Richtlinie immer als Bewertungsmaßstab zu behandeln ist. Die AKE-Handlungsempfehlungen sind als Orientierung für strittige Situationen vorgesehen. Er bietet ebenfalls an, sich bei berechtigten Problemen der Anerkennung nach § 23 StVZO gern den Kontakt mit ihm zu suchen. Auf einige Widersprüche in der AKE und fehlerhaft verwendetes Vokabular verweist Wolfgang Blaube in seiner Wortmeldung. Einige Ausführungen der AKE seien auch inhaltlich falsch und müssten umfassender überarbeitet werden. Frank Schneider greift den Punkt auf und betont, dass eine aktualisierte Version dem Verordnungsgeber bereits zur Prüfung vorliegt. Carsten Müller schließt den Punkt mit der Betonung des hohen öffentlichen Interesses des Themas in der Szene. Gleichzeitig ist es absolut richtig, dass für die Erteilung des H-Kennzeichens sehr konkrete Kriterien zu erfüllen sind, um das automobilen Kulturgut weiter auf den Straßen erlebbar zu halten.

**TOP 3 Reform des H-Kennzeichens und Vereinfachung der
Zulassung für Fahrzeuge bis zum Baujahr 1960**
Heinz Kindler | VFV

Johannes Götze informiert, dass er auf der VFV-Jahreshauptversammlung im Dezember 2020 nicht mehr für das Amt des 2. Vorsitzenden Verbandes kandidiert hat, aber weiterhin Beisitzer des VFV-Vorstandes ist und dem PAK erhalten bleibt.

Vor Beginn der seiner Präsentation betont Heinz Kindler, dass die Präsentation primär zu den wiederholt auftretenden Besonderheiten der Uraltfahrzeuge des Verbandes angefertigt wurde und weniger zu einer Reform der H-Kennzeichenregelung. Die präsentierte Ausarbeitung wird dem Protokoll beigefügt. Ausgeführt wird zu Problemlagen bei Beleuchtung, Geschwindigkeitsmessung oder Diebstahlsicherung. Ziel wäre es, Veteranenfahrzeuge möglicherweise in der Form der ursprünglichen Betriebserlaubnis und bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen wieder in den Verkehr zu bringen. Stephan Joest erkundigt sich nach dem Hintergrund der vorgeschlagenen Grenze, Motorräder vor dem Baujahr 1962 von der Pflicht zur Beleuchtung zu befreien. Heinz Kindler verweist, dass die Jahreszahl 1962 lediglich ein Vorschlag ist und gewählt wurde, weil ab diesem Jahr Fahrtrichtungsanzeiger für Motorräder Vorschrift wurden. Dr. Gundula Tutt unterstreicht die Notwendigkeit von Sonderregelungen und zieht Parallelen zu geltenden Bestimmungen in anderen Kulturgutbereichen. Auch dort seien Ausnahmen von geltenden Recht zulässig, um den Charakter des Kulturguts nicht zu beeinträchtigen oder gar zu zerstören, z.B. Brandschutzauflagen im Denkmalschutzbereich von Gebäuden. Carsten Müller schlägt ein mit dem VFV abgestimmtes Schreiben des PAK an das Bundesverkehrsministerium vor, in welchem die Anregungen des Vortrags für diese speziellen Uraltfahrzeuge aufgegriffen und Lösungen angeregt werden. Zum Abschluss stellt Johannes Götze noch einmal heraus, dass das schwerwiegendste Problem eigentlich die unterschiedliche Umsetzung der identischen Regelungen durch die Zulassungsstellen selbst ist. Die Erfahrungen zeigen immer wieder, dass die gleichen Regeln in den einzelnen Zulassungsstellen, teilweise sogar innerhalb des gleichen Zulassungsbezirks, zu unterschiedlichsten Ergebnissen führen können.

TOP 4 Neuigkeiten aus der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF)

Johann König | AGHF

Zu den Erfahrungen aus den ersten zwei Jahren Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF) wird dem PAK von Johann König berichtet. Die verwendete Präsentation wird dem Protokoll beigelegt. Ebenso wird der AGHF-Flyer noch einmal angehängt. Bei Interesse kann er kostenlos bestellt werden. Eine E-Mail an klassik@adac.de reicht dazu aus.

Aus der letzten AGHF-Sitzung berichtet Johann König vom Wunsch, den PAK regelmäßig zu berichten. Inhaltlich wurden der AGHF verschiedene Arbeitsgruppen zu Schwerpunktthemen eingesetzt, z.B. Nachwuchsgewinnung. Feedback und Anregungen zu Themen aus dem PAK und der Szene sind der Arbeitsgemeinschaft jederzeit willkommen. Carsten Müller fragt nach der Arbeit der AGHF im Coronajahr und zu möglichen Perspektiven. Für den AGHF ist, wie Johann König betont, der Nachwuchs ein zentrales Kernthema. Es wurden in den Sitzungen zwei Wege diskutiert – entweder Kampagnen initiieren, um die Jugend direkt zu gewinnen oder die unmittelbare Ansprache bestehender Clubstrukturen, um diese mit zusätzlichem Know-how zur Nachwuchsgewinnung auszustatten. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die meisten Clubs das Wachstumsthema angehen, aber ein weiterer, vertiefter Erfahrungsaustausch könnte ein Zugewinn bringen. In diesem Kontext hat das Coronajahr neue Chancen aufgezeigt. Die gesamte Szene ist viel stärker für die virtuellen Möglichkeiten sensibilisiert. Zu organisierende Webinare können eine kostengünstige Alternative für einen Erfahrungsaustausch mit größerer Reichweite darstellen.

Carsten Müller führt zum Einsatz synthetischer Kraftstoffe aus. Im politischen Bereich gibt es viele unterschiedliche Positionen. Er selbst sieht nicht, dass die vorliegenden Vorschläge zu gleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Kraftstoffsektor führen, da es noch immer fachlich nicht begründbare Bevorteilungen einzelner Kraftstoffe bestehen und gleichzeitig nicht alle Synergien genutzt werden. Gerade im Hinblick auf den Fahrzeugbestand und den nachhaltigen Einsatz muss nachgearbeitet werden. Diese Sichtweise teilt aber nicht jeder politische Wettbewerber. Tidde Bresters berichtet von intensiven Diskussionen in der FIVA zu synthetischen Kraftstoffen aus umwelt- und klimapolitischer Sicht. In den Niederlanden sind alternative Kraftstoffe vor allem im Mopedbereich im Einsatz und liefern gute Ergebnisse. Dr. Gundula Tutt hebt absehbare Probleme bei der Versorgung mit den ursprünglichen Energieträgern zum Betrieb historischer Maschinen vor. Bereits heute treten in anderen Kulturgutbereichen Schwierigkeiten zu Tage, z.B. der Nachschub mit Kohle für den Betrieb historischer Dampflokomotiven. Diese Thematik könnte früher oder

später, wenn wir nicht rechtzeitig agieren, auch beim Betrieb der Verbrennermotoren drohen.

TOP 5 Verschiedenes

Bericht aus den Arbeitsgruppen des Parlamentarischen Kreises

Markus Tappert berichtet aus der Arbeitsgruppe Sicherheitsprüfung bei historischen Nutzfahrzeugen, um Möglichkeiten der historischen Nutzfahrzeuge zu identifizieren. Die gezeigte Präsentation liegt dem Protokoll bei. Historische Busse im Personenverkehr müssten genauso uneingeschränkt wie moderne Busse die Sicherheitsprüfungen absolvieren. Möglich wäre es, den historischen Bus umzuwidmen und weniger Personen zu transportieren, so dass er den Bestimmungen der Nutzfahrzeuge erfüllen muss.

Euro 7

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller führt in Abstimmung mit Bernd Lange, den er im Vorfeld der Sitzung kontaktiert hat, zum Vorschlag der neuen Euro 7 Norm zur Reglementierung der Schadstoffemissionen von Pkw und Nfz aus. Unmittelbar betrifft die Norm nur Neuzulassungen und keine historischen Fahrzeuge. Aufregung gab es durch ein bekannt gewordenes Zwischenergebnis eines von der KOM gegründeten Expertengremiums, wonach eine deutliche Absenkung der Emissionswerte und weitere signifikante Verschärfungen der Testbedingungen diskutiert worden war. Dieser strikte Regelungsvorschlag käme einem faktischen Verbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gleich. Genauso gab es Vorüberlegungen, sämtliche Emissionen zu regulieren, auch Reifenabrieb und Bremsstaub, aber nur bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Diese Vorüberlegungen und Ungleichbehandlung haben zu großer Entrüstung geführt, so dass sie nicht weiter verfolgt wurden und auch der zuständige Kommissar Breton bereits verdeutlichte, dass es durch die „Euro 7“ mit Sicherheit zu keinem Verbot für Verbrennungsmotoren ab 2025 kommen wird. Wie sich gesellschaftliche Stimmungen in Zukunft entwickeln werden, kann nicht vorausgesagt werden. Aber wichtig ist: Die Norm stellt auf Neuzulassungen ab und historische Fahrzeuge sind nicht betroffen.

AVUS100

Ulf Schulz | motorKosmos – creating automotive culture

Ulf Schulz präsentiert sein umfassendes Konzept zum 100jährigen Jubiläum der Avus und deren große Bedeutung für Berlin und für Deutschland, die Bedeutung für historische Fahrzeuge, für die Forschung oder den Straßenbau. Das „Avus100“ Konzept basiert auf drei zentralen Säulen – dem Buch, dem Event und der Ausstellung. Neben dem Konzept werden auch die Herausforderungen aufgezeigt, die durch die Coronalage noch einmal verschärft werden. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Carsten Müller wünscht Ulf Schulz im Namen des gesamten PAK weiter viel Erfolg und Energie bei der Umsetzung des großartigen Konzepts. Möglicherweise wird die Veranstaltung zum Jubiläum der Avus100 die erste größere Oldtimerveranstaltung ohne Coronaeinschränkungen.

Wolfgang Blaube führt zum sehr gelungenen Auftakt der Messesaison durch die Bremen Classic Motorshow am 6. Februar aus, die in diesem Jahr virtuell durchgeführt wurde. Der fünfstündige Livestream der Bremen Classic Motorshow wird bis zum 1. Mai 2021 auf der Homepage www.classicmotorshow.de abrufbar bleiben und bietet sich bis dahin zum Nachverfolgung an. Zudem kritisiert Wolfgang Blaube den Umgang des Hamburger Landesbetriebs Verkehr, der bei vorübergehenden Stilllegung eines Fahrzeugs die Kennzeichen sofort wieder frei gibt. Um die Kennzeichen nach der vorübergehenden Stilllegung wieder zu erhalten, müssen sie reserviert werden. Das kostet nicht nur Gebühren sondern immer auch Glück, denn für eine gewisse Zeit sind die Kennzeichen frei verfügbar. Sollten sie sogar von anderer Person bereits als Wunsch Kennzeichen vorreserviert worden sein, ist das Kennzeichen weg. Die Runde bestätigt, dass es in anderen Zulassungsbezirken vergleichbar gehandhabt wird. Carsten Müller schlägt vor, vergleichbare Fälle an ihn zu senden, um ein Schreiben an die zuständige Landesverkehrsministerkonferenz aufzusetzen.

Martin Stromberg fragt nach dem IAK e.V. und einem Zwischenbericht zum Antragsverfahren auf Aufnahme in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes der Deutschen UNESCO-Kommission (DUK). Mario De Rosa kann die Antragsstellung in 2021 nicht garantieren. Wichtig: Der Antrag muss nicht zwingend im Jahr 2021 eingereicht werden. Die Aufgabe ist nach wie vor groß. Im Gegensatz zum ersten Antragsverfahren findet der zweite Anlauf ohne Begleitung des Antragsprozesses statt. In den letzten Monaten haben sich die Vereinsverantwortlichen das Antragsverfahren in ihrer Freizeit erarbeitet. Über eine Kontaktaufnahme mit der DUK sollen die dabei aufgetretenen Fragen geklärt werden. Leider blieben alle Versuche einer Kontaktaufnahme von den

Ansprechpartner der DUK erfolglos. Da Informationen fehlen, wurden zahlreiche Projekte angeschrieben, die in den letzten Jahren erfolgreich einen Antrag einreichten. Auch darauf gab es lediglich eine Reaktion, die aber nichts Zählbares für den IAK-Antrag lieferte. Gegenwärtig steht der Fokus auf die durchzuführende Mitgliederversammlung, die wahrscheinlich am 20. März stattfinden soll.

Dr. Gundula Tutt richtet eine Frage in Richtung FIVA zum Verfahrensstand der REACH-Verordnung und des sechswertigen Chromens. Nachdem der bisherige Verordnungsentwurf zurück in die Ausschüssen überwiesen wurde, wird er neu diskutiert. Daher sollten wir im Sinne der Sicherung des authentischen Erhalts historischer Fahrzeuge sehr darauf achten, die Interessen des Kulturguts nachhaltig einzubringen. Johann König kann den aktuellsten Stand nicht berichten, weiß jedoch, dass die Thematik in den FIVA-Gremien regelmäßig diskutiert wird. Tiddo Bresters sichert zu, dass die FIVA die Fragen zu REACH und sechswertigem Chromen aufgreift, das Verfahren prüft und entsprechend aktiv wird. Franz zu Ortenburg wird das Thema im Zuge der nächsten Sitzung der European Parliament Historic Vehicles Group am 3. März aufgreifen und berichten. Carsten Müller wird die Prüfergebnisse entweder mit dem Protokoll oder auch danach an den PAK-Kreis zur Kenntnis schicken.

Carsten Müller dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Beteiligung. Als erstes Fazit kann der Erfolg des virtuellen Sitzungsformates konstatiert werden. Der PAK würde auch zukünftig durchaus virtuell tagen können oder Sitzungen in hybrider Form anbieten können.

Die Sitzung wird um 15:10 Uhr geschlossen.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet statt am

Freitag, 11. Juni 2021, 12:00 Uhr
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin
(wenn es die pandemische Lage erlaubt - alternativ: virtuelle Videokonferenz)