

SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 11. JUNI 2024, 12:02 BIS 14:00 UHR

ORT: RAUM K1,
BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALES UND
VERKEHR

ANWESEND: VGL. TEILNEHMERLISTE

TOP 1 Eröffnung der Sitzung & Begrüßung

Christian Sauter | *MdB*

Matthias W. Birkwald | *MdB*

Christian Sauter und Matthias W. Birkwald begrüßen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der PAK-Sitzung. Sie grüßen alle Anwesenden herzlich von Carsten Müller, der seine Teilnahme aus gesundheitlichen Gründen kurzfristig absagen musste. Nach Rücksprache wird das ursprünglich angekündigte Thema „AKE“ auf die Folgesitzung verschoben.

Besonders begrüßt wird der Parlamentarische Staatssekretär, Oliver Luksic. Im Namen des PAK wird dem Staatssekretär für die Möglichkeit gedankt, im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) tagen zu können.

Matthias W. Birkwald schlägt zwei Termine für die nächste Sitzung des Parlamentarischen Ausschusses vor. Die Mehrheit der Anwesenden stimmt für Freitag, 8. November 2024 um 12:00 Uhr als Sitzungstermin. Der PAK wird dann wieder im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages tagen.

TOP 2 Grußwort der Bundesregierung

Oliver Luksic | Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Digitales und Verkehr

Staatssekretär Oliver Luksic begrüßt alle Gäste sehr herzlich im Bundesministerium und betont die Wichtigkeit der guten Zusammenarbeit zwischen dem Haus und dem

Parlamentarischer Kreis. Das Thema historische Fahrzeuge hat einen hohen Stellenwert im Bundesministerium, denn diese leisten einen wichtigen Beitrag zur Bewahrung des Kulturgutes. Dementsprechend zeigt der Staatssekretär einige zentrale Punkte auf, die im Kontext des historischen Kulturguts regelmäßig auf den Tagesordnungen auftauchen und im Sinne der historischen Fahrzeuge durch das Bundesverkehrsministerium unterstützt werden. Dazu zählt etwa die Thematik der H-Kennzeichen, welches nicht nur aktuell sondern regelmäßig im Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages diskutiert wird. Beim Thema „Altfahrzeugeverordnung“ verweist Oliver Luksic auf den europäischen Novellierungsvorschlag mit weitreichenden Regelungen, die auch innerhalb der Bundesregierung diskutiert werden. Die Positionierung des PAK ist stets für Diskussionen innerhalb der Bundesregierung und auch auf europäischer Ebene wichtig.

TOP 3 „Wo ist es eigentlich, das Kulturgut am Fahrzeug?“ Dr. Gundula Tutt | *Omnia Restaurierung*

Dr. Gundula Tutt widmet sich dem Begriff Kulturgut am Fahrzeug, der in vielen Papieren und Zusammenhängen rund um die historischen Fahrzeuge verwendet wird. Die verwendete Präsentation wird dem Protokoll beigelegt.

Es werden Bedeutung und Hintergründe aufgezeigt, um unberechtigten Behauptungen der Kritikerinnen und Kritiker am vermeintlichen „Culture Washing“ fundierter begegnen zu können. Die Ausführungen sind ein Einstieg ins Thema, erheben keine Ansprüche auf Allgemeingültigkeit und sind auslegbar. Kulturgut lässt sich nach dem Kulturgutschutzgesetz und der Internetseite der Kulturstaatsministerin allgemein definieren als: *„Kulturgut ist, was uns ausmacht. ... Historische Kulturgüter sind Spiegel der Geschichte von dem, was uns ausmacht, des gesellschaftlichen Zusammenlebens und der menschlichen Kreativität ... zu verstehen auf künstlerischer, sozialer, naturwissenschaftlicher und ökonomischer Ebene.“* Das trifft auf Fahrzeuge zu, die die Gesellschaften und die Mobilität des 20. Jahrhunderts geprägt haben, stetige Innovationen, neue Verfahren und Materialien hervorgebracht haben, die Arbeitswelt prägten und zahlreiche neue Berufsbilder erforderten. Einige Fahrzeuge sind eng mit geschichtlichen Ereignissen verknüpft oder sind Kunstwerke. Kraftfahrzeugentwicklungen prägten das Design oder Ausdruck eines Lebensstils. Fahrzeuge prägten kulturelle Identitäten, ermöglichten auch Frauen gesellschaftliche Mobilität, die es vorher so nicht gab. Rund um die Mobilität bildeten sich neue Architekturformen, neue rechtliche Regelungen, neue Verkehrskonzepte oder es sie nahm direkten und nachhaltigen Einfluss auf die Stadtplanung.

Bei der Betrachtung eines Fahrzeugs als Kulturgut ist es wichtig, die Lebensphase des Fahrzeugs zu beachten. Den vom Hersteller gewollten Zustand eines Fahrzeugs gibt es nur unmittelbar nach der Herstellung, im „Auslieferungszustand“. Angelehnt an die

Kunstgeschichte sollte dieser Zustand jedoch nicht als „Originalzustand“ tituiert werden. Das würde die Eingliederung in die Kulturgutfamilie komplizieren. Unmittelbar nach der Auslieferung beginnt die Gebrauchsphase und alle Fahrzeuge enwickeln ihre eigene Identität. Diese Gebrauchsphasen können viel länger sein als die von den Herstellern angenommenen 10 bis 15 Jahre. Am architektonischen Beispiel der Kirche St. Sebastien wird aufgezeigt, dass sich ein historisches Kulturgut im Zeiten der Gebrauchsphase weit vom herstellungszeitlichen Zustand entfernen kann und dennoch als Kulturgut zu definieren ist. Die romanische Kirche vom Ende des 12. Jahrhunderts wurde Ende des 13. Jahrhunderts stark beschädigt und verändert wiederhergestellt. Zum Ende des 15. Jahrhunderts wurde die Kirche erneut umgebaut und im Stil der Spätgotik verändert. Im Laufe der folgenden Jahrhunderte wurde die Kirche saniert, teilweise erneuert, erweitert und restauriert. Es gingen die mittelalterliche Giebelwand und das romanische Portal verloren, gleichzeitig wurde Chor- und Altarbereiche um Barockelemente erweitert und die flache Decke stammt aus dem Klassizismus. Dennoch ist die weiter im Gebrauch befindliche Kirche ein historisches Original und Kulturgut. Die Gebrauchsphase kann und darf sich bei Kulturgütern auswirken.

Im automobilen Kontext setzt nach der Gebrauchsphase die Zeit der Vernachlässigung ein und bei einigen Fahrzeugen schließt sich hieran die Sammlungsphase an. In diesem Zeitabschnitt ändern sich nun die Blickwinkel auf und „Werte“ das Fahrzeug selbst. Es treten aufwendigere Bearbeitung- und Instandhaltungsprozesse auf. Nach der Gebrauchsphase finden gegebenenfalls besondere Regelungen Anwendung, wie etwa Oldtimer-Versicherungen, Zulassung mit Sonderkennzeichen und möglicherweise wieder ein monetärer Wertzuwachs. Fahrzeuge erleben in dieser Phase eine Veränderung – von der Restaurierung und Wiederherstellung des Auslieferungszustandes, einem „Retro-Tuning“ unter Verwendung nicht zeitgenössischer Komponenten bis hin zum kompletten Bruch mit historischen Zusammenhängen des individuellen Fahrzeugs selbst. Werden Veränderungen an Fahrzeugen vorgenommen, die keinen Spiegel der Zeit oder die wichtigen Momente der Gebrauchsphase abbilden, wird der Bereich des Kulturguts verlassen. Entsprechend sind etwa die Regelungen zum H-Kennzeichen so verfasst, dass zu großen Veränderung einer Erteilung des H-Kennzeichens für ein historisches Fahrzeug verhindern. Gleichzeitig muss bei der Prüfung des Kulturguts auch berücksichtigt werden, ob die Änderung während der Gebrauchsphase erst die kulturelle Bedeutung begründen, z. B. der Umbau eines Mercedes G-Modells zum Papamobil oder ein dem Kontext der Zeit bedingter Umbau von Verbrennerfahrzeugen in Holzvergaserfahrzeuge. Wichtig ist: Es geht bei der Betrachtung des Kulturguts nicht um Luxusobjekte, Einzelstücke oder Design-Ikonen, sondern gerade auch um Alltags- und Gebrauchsgegenstände. Es reicht nicht aus, allein die Form zu betrachten, sondern es gilt, immer auch die Funktion eines Kulturgutes für die ganzheitliche Betrachtung zu berücksichtigen, beispielsweise bei Orgeln, Tanzmasken oder Prozessionsutensilien. Kulturgut muss im Zusammenhang erklärt und gezeigt werden. Dabei geht es auch um Spaß und Spannung, um auch die gesellschaftliche Akzeptanz zu sichern. Das ist auch ein wichtiges Argument, warum historische Fahrzeuge

auf die Straße und nicht ins Museum gehören. (Das im Vortrag auszugsweise gezeigte Video ist vollständig abrufbar unter <https://vimeo.com/187650151>.)

Zur Klärung der Frage, wann „historisch“ historisch ist, wird das Prinzip der Geschichtswissenschaften herangezogen. Demnach ist ein historischer Abstand notwendig, um die „*historische Perspektive auf ein Ereignis, einen Gegenstand oder ein Brauchtum zu haben*“. Man geht dort von einer Generation aus, was 30 Jahren entspricht.

Ebenso wichtig für das Kulturgut ist der Erhalt lebendigen Fachwissens. Beispiele aus Frankreich, den USA oder der Schweiz verdeutlichen, dass es mit guten Ansätzen möglich ist, Fachwissen an Nachfolgenerationen weiterzugeben.

Die Referentin spricht sich für mehr Interaktion der Oldtimergemeinde mit der Außenwelt aus. Die Oldtimercommunity bewegt sich noch zu häufig als „Blase“ in der Welt, wenn einzig Ausfahrten durchgeführt werden, bei denen die Zuschauerinnen und Zuschauer passiv am Rand stehen, die vorbeifahrenden Fahrzeuge nur anschauen und ihnen zujubeln. Ein Positivbeispiel für aktive Interaktion ist das „[Goodwood Festival of Speed](#)“, bei dem das Publikum auf unterschiedlichste Art und Weise eingebunden ist. Selbst wer sich nicht für die historischen Fahrzeuge interessiert, jung oder alt, findet am Veranstaltungswochenende Interessantes im Rahmenprogramm.

Stephan Joest berichtet von positiven Erfahrungen eines französischen Restaurierungsprojekt, bei dem junge Schülerinnen und Schüler ein Fahrzeug restauriert haben und dadurch für das Thema begeistert wurden. Er regt an, das Interesse und die Weitergabe des Fachwissens gezielt durch Fachprojekte für junge Menschen anzuregen, bei denen Schulen und Handwerkskammern regional eingebunden werden. Christian Theis zweifelt, dass sich über einzelne Projekte der Fachkräftemangel beheben und großes neues Interesse wecken lässt. Diejenigen, die sich dafür interessieren, werden den Weg finden. Wichtig wäre es, im Bereich der Ausbildung aktiv zu werden. Er verweist auf die gegenwärtigen Ausbildungsberufe, in deren Lehrpläne das Thema „Oldtimer“ nicht einfach ergänzt werden kann. Zu Bedenken wäre zudem, dass in der ganz überwiegenden Mehrheit der gegenwärtigen Ausbildungsbetriebe so gut wie keine Maschinen und Techniken vorhanden sind, die Facharbeit an historischen Fahrzeugen ermöglichen. Auch in der zeitlich eng bemessenen, modularen Meisterausbildung lässt sich die Restauration nicht adäquat einbinden. Dr. Gundula Tutt betont, dass es sich beim angeführten Schweizer Modell um eine eigenständige Berufsausbildung zum Fahrzeugrestaurator handelt. Prof. Dr. Lutz Strobach berichtet von den Studiengängen „Konservierung und Restaurierung“ sowie „Konservierung und Restaurierung/Grabungstechnik“. Restaurierung wird in der Breite der Technik angeboten. Es werden die Grundlage der Restaurierung vermittelt und nach dem Master-Abschluss kann die Spezialisierung erfolgen. Die hier skizzierten Projekte zur Schaffung von Interesse werden ausdrücklich begrüßt.

Wolfgang Presinger und Dr. Henning Rauls kritisieren die Ausführungen zu dem gezeigten Foto der Bertha Benz Fahrt, die der ASC seit Jahrzehnten organisiert und die stets eine große Zuschauerresonanz erzielt. Mit Nichten sind dort nur die Wohlhabenden, die in einer „Blase“ leben. Auch die Kritik am ASC zum fehlenden Nachwuchs weist Dr. Henning Rauls zurück, denn im Vorstand des Landesverbandes Niedersachsen sind drei Mitglieder unter 45 Jahre alt.

Matthias W. Birkwald richtet die Frage an die Referentin, mit der man als Fahrerin oder Fahrer eines „normalen einfachen Alltagsoldtimer“ häufig konfrontiert wird: Was macht dieses Alltagsauto zu einem historischen Kulturgut? Dr. Gundula Tutt streicht heraus, dass die „normalen“ historischen Alltagsfahrzeug im Gegensatz zum spektakulären Rennauto oder Einzelstück den Alltag der Gesellschaften mobilisiert haben, Lebensqualität ausgemacht und somit mehr Leben geprägt oder geändert als das historische Einzelstück. Damit sind diese Fahrzeuge klar unter „Kultur“ einzuordnen.

Philipp Schloßhauer betont, dass es für die Jüngeren häufig schwer ist, eine Verbindung zu dieser Technik zu finden. Hier besteht ein entscheidender Ansatzpunkt.

TOP 4 Falsche Identitäten bei Oldtimern, Sammlungs- und Liebhaberfahrzeugen

Sebastian Hoffmann | *FSP Schaden- und Wertgutachterdienst GmbH*

Helmut Horn | *tuning.de*

Sebastian Hoffmann führt einleitend zum Thema aus. Der Wortlaut der Ausführungen liegt dem Protokoll bei. Ergänzend wird eine Präsentation gezeigt, die dem Protokoll ebenfalls beigelegt ist.

Am Beispiel der Arbeit der Kunstfälscher Beltracchi wird die Komplexität von Fälschungen aufgezeigt, die nicht nur das Kunstwerk selbst betreffen können, sondern selbst die Hintergründe und Geschichte des vermeintlichen Kulturguts wurde in betrügerischer Absicht manipuliert. Diese komplexen Fälschungsvorgänge treten auch im Oldtimerbereich auf, bei denen regelmäßig umfangreiche Gutachten, Hintergrundgeschichten und Papiere vorgelegt werden. Es werden zahlreiche Gutachten angefordert und erstellt. Belegen ein Gutachten, dass es sich um kein Original, sondern eine Fälschung handelt, verschwindet diese Ausarbeitung und das Fahrzeug wird nur mit den Gutachten zum Kauf angeboten, die im Sinne der Verkäufer ausgefallen sind. Sebastian Hoffmann berichtet, dass er bestimmte Fahrzeuge bereits mehrfach mit der Bitte um Begutachtung vorgeführt bekam, wenn beispielsweise nach einem Besitzerwechsel Zweifel aufgekommen waren. Das kann passieren, weil erkannte Fälschungen wieder an den

anbietenden Besitzer zurückgehen und es keine Möglichkeiten gibt, diese Fahrzeuge aus dem Markt zu nehmen. Anschließend wird das Fahrzeug weiter angeboten, bis ein Käufer gefunden wird. Ein weiterer Aspekt in diesem Kontext, der sehr verwundert, lässt sich am Beispiel der Fahrzeuge des Mercedes Benz W198 verdeutlichen: In keinem der offiziellen Register ist ein einziges Fahrzeug dieser Baureihe als verschrottet geführt, obwohl es zahlreiche fotografische Belege gibt, dass Fahrzeuge dieser Baureihe nicht mehr auf den Straßen unterwegs sein oder regulär dorthin zurückkehren können. So muss darüber diskutiert werden, was mit diesen nicht mehr fahrbereiten Fahrzeugen passiert.

Ein abschließendes Beispiel für eine Schwachstelle des Handels von alten Fahrzeugen ist der Identitätenhandel von Fahrzeugen, der sehr einfach online erfolgt. Dieser Handel mit Fahrzeugidentitäten findet außerordentlich häufig in Deutschland statt. Auf Grundlage dieser gehandelten Identitäten werden Fahrzeuge nachgebaut und als Original verkauft. Dargelegt werde auch Fälle von Versicherungsbetrug, bei denen die Identität eines hochpreisigen Fahrzeugs gekauft wird. Anschließend wird das nachgebaut und kopierte Fahrzeug gestohlen und von der Versicherung der Wert des Originals ersetzt, obwohl es sich um einen Nachbau handelte. Dieser offensichtliche Handlungsbedarf erfordert eine Reaktion. Daher schlagen die Referenten eine Facharbeitsgruppe des PAK zum Thema „Falsche Identitäten bei Oldtimern“ vor. Diese kann das Thema in der gesamten Bandbreite mit ihrer Expertise aufarbeiten und konkrete Lösungsvorschläge erarbeiten. Helmut Horn ergänzt die Ausführungen mit zwei weiteren Beispielen. Wer bei ebay „Kfz-Brief“ eingibt, erhält mehrere tausend Treffer. Auch wenn die Zahl schwankt, hält sie sich auf hohem Niveau. Nicht selten werden „Fahrzeuge“ angeboten, die nicht mehr erkennbar sind und nur noch aus einem Motor, einem Getriebe und einigen Rahmenfetzen bestehen. Ebenso werden diese Anzeigen offen beworben mit „sauberen Papieren“, das bedeutet, diese Fahrzeuge sind bei deutschen Versicherungen nicht als gestohlen registriert und es können Phantome aufgebaut werden. Schon dieser Betrug könnte mit einer einfachen Datenbank, wie etwa EUCARIS, verhindert oder zumindest massiv erschwert werden. Helmut Horn verweist darauf, dass diese Betrügereien nicht nur bei hochpreisigen Modellen auftreten, sondern überall. Hierzu werden Beispiele von angeblichen VW Käfer Cabrios präsentiert. Detailliert wird am Beispiel eines angeblich aus dem Jahr 1966 stammenden Käfer Cabrios der Betrug aufgezeigt. Allein der Blick auf das Fahrgestell reichte dem Experten, um die Falschaussage des Verkäufers zu belegen. Das Fahrgestell des Fahrzeugs stammte aus dem Zeitraum zwischen 1973 und 1978. Zu dieser Zeit hatten die Käfer Cabrios bereits ein anderes Fahrgestell, so dass der neue Besitzer des zusammengeschnitzten „66-Cabrios“ um ca. 15.000 Euro betrogen wurde. Die tatsächliche Identität des nachgebauten Fahrzeugs ist nicht nachweisbar und eigentlich sollte dieses Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen werden. In diesem konkreten Fall verweigerte der Vorbesitzer die Rücknahme.

Bei auftretenden juristischen Auseinandersetzungen kommt es regelmäßig zur Rückabwicklung des Kaufs. Klar zu kritisieren ist dabei, dass der ursprüngliche Besitzer im Besitz des Fahrzeugs bleibt. Er kann das Fahrzeug erneut verkaufen und zwar so lange

bis er es los ist oder – nicht selten – ins Ausland. Deshalb sollte die Arbeitsgruppe dringend Lösungsvorschläge erarbeiten, wie etwa Zwangsverschrottung der Duplikate, Speicherung und ggf. Sperrung der Fahrgestellnummern usw.

Der PAK unterstützt den Vorschlag zur Bildung einer Arbeitsgruppe. Matthias W. Birkwald bittet alle Interessierten um eine entsprechende Rückmeldung im Büro von Carsten Müller. Dort werden die Interessensbekundungen zusammengetragen und den beiden Initiatoren zur Verfügung gestellt. Matthias W. Birkwald bittet Christian Theis um eine interministerielle Kontaktaufnahme mit den Fachkolleginnen und -kollegen des Bundesinnenministeriums, die für die Verbrechensbekämpfung zuständig sind, um mögliche Lösungsvorschläge zu diskutieren. Christian Theis sichert seine Unterstützung zu und wird die entsprechenden Lösungsvorschläge der Arbeitsgruppe mit dem BMI diskutieren. Er betont jedoch, dass es die Fälschung und Thematik schon sehr lange gibt und dass sich diese nicht allein auf die Oldtimer beschränkt, sondern etwa auch bei Neufahrzeugen zu Tage tritt. Die Besonderheit bei historischen Fahrzeugen ist jedoch die Anforderung einer gesonderten Begutachtung für die Erteilung des H-Kennzeichens. Daher müssten gut qualifizierte Gutachter die Identität feststellen können. Er ist sich jedoch über die Begutachtungssituation und die Lage bei den Prüforganisationen bewusst.

Marco Wenzel plädiert in diesem Kontext für die Stärkung des Käuferschutzes. Christian Grundmann regt eine Prüfung des Handels mit Fahrzeugbriefen an. Stephan Joest unterstützt den Vorschlag internationaler Datenbanken zu Fahrzeugen. Christoph Karle berichtet aus Sicht der Ermittler über mögliche Ansätze und vorhandene Rechtsgrundlagen. Christian Theis wird eine Mitarbeiterin/einen Mitarbeiter aus seiner Abteilung in die zu gründende PAK-Facharbeitsgruppe entsenden. In diesem Zusammenhang verweist er auf das aktuelle Thema der „EU-Altfahrzeugverordnung“ und die anstehenden Definitionen für das Recyceln usw. Er regt an, dieses Thema auf die Tagesordnung der nächsten PAK-Sitzung zu setzen und wird jemanden benennen, der den TOP bestreiten wird.

Zum Abschluss des Tagesordnungspunktes verweist Sebastian Hoffmann auf die Entwicklungen in Aachen zum „Scuderia M66“. Der Vorgang ist nicht nur für die Szene eine Farce und Katastrophe, sondern vor allem auch ein Armutszeugnis des als Nebenkläger auftretenden Herstellers Porsche. Diese fokussieren sich einzig auf Marken- und Urheberschutz, der am umfangreichen Thema „Identitäten“ jedoch weit vorbeigeht. Aus aktuellem Anlass wird zudem ergänzt, dass es im Fall Kienle in diesem Jahr wahrscheinlich noch keine Anklageerhebung geben wird, da der Ermittlungsumfang so umfänglich und damit andauernd ist. Helmuth Horn verweist zum Abschluss auf die Tatsache, dass es zwar einen SoKo „Autoposer“ gibt, aber keine SoKo „Autofälscher“.

Seite 8 von 8

Christian Sauter sieht beim Thema Identitäten zahlreiche Ansatzstellen für behördliche Auseinandersetzung: Identitätsdiebstahl, Steuerbetrug, Versicherungsbetrug usw. Die Facharbeitsgruppe des PAK wird diese Punkte aufgreifen und diskutieren.

TOP 5 Arbeitsgruppe „eFuels“ Carsten Müller | *MdB*

Dr. Ekkehard Pott regt eine zeitnahe Befassung mit dem Thema und eine Besetzung der Arbeitsgruppe an. Er schlägt einige mögliche externe Expertinnen und Experten zur Mitarbeit vor. Christian Sauter bittet, den Vorschlag an Carsten Müller zu übersenden. Wer an der Arbeitsgruppe mitarbeiten will, richtet das Interesse ebenfalls an das Büro von Carsten Müller. Abschließend berichtet Roland Kayser von zwei Bachelorarbeiten zum Thema „eFuels“, die er nach der Benotung dem PAK zur Verfügung stellen kann.

TOP 6 Verschiedenes

Da es keine Wortmeldung gibt, schließt Christian Sauter die Sitzung.

Die nächste Sitzung des Parlamentarischen Kreises findet statt am

Freitag, 8. November 2024 ab 12:00 Uhr

Sitzungssaal E.400

im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages,

Konrad-Adenauer-Straße 1, 10117 Berlin.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden hierzu rechtzeitig eingeladen.