

---

## SITZUNGSPROTOKOLL

**ZEIT:** 8. NOVEMBER 2024, 12:02 BIS 15:09 UHR

**ORT:** SITZUNGSSAAL E.400,  
PAUL-LÖBE-HAUS DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES,  
KONRAD-ADENAUER STRASSE 1, 10117 BERLIN

**ANWESEND:** VGL. TEILNEHMERLISTE

---

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

Carsten Müller eröffnet die Sitzung verbunden mit herzlichen Grüßen von Matthias W. Birkwald, der leider nicht an der Sitzung teilnehmen kann. Mit Hinweis auf die bevorstehende Auflösung des Deutschen Bundestages und der einhergehenden Neuwahl des Parlamentes wird die üblicherweise anstehende Terminauswahl der Folgesitzung ausbleiben. Nach der Wahl und Konstituierung des 21. Deutschen Bundestages wird eine digitale Terminabstimmung erfolgen.

Das Thema „AKE-Handreichung“ wird auf eine Folgesitzung des PAK verschoben.

**TOP 2 Europäische Altfahrzeuge-Verordnung**  
Fabian Jaensch | *BMDV*

Fabian Jaensch aus dem Fachreferat „Straßenverkehrspolitik“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr berichtet über den aktuellen Sachstand zur Novellierung der Europäischen Altfahrzeuge-Verordnung. Nachdem die Kommission im vergangenen Jahr den Vorschlag einer kreislauforientierten Regelung einbrachte und in Arbeitsgruppen der Mitgliedsstaaten ein Übergabetext erarbeitet wurde, liegt bislang keine gemeinsame Ratsposition vor. Nach aktuellem Stand ist die am 1. Januar 2025 beginnende polnische Ratspräsidentschaft bestrebt, eine gemeinsame Ratsposition zu erarbeiten. In den Ratsarbeitsgruppen wird im ersten Quartal 2025 eine entsprechende Dynamik erwartet.

Aus deutscher Perspektive sind zwei Punkte besonders relevant: 1. die endgültige Verankerung der europäischen Definition für historische Fahrzeuge in der Verordnung. Ebenso sollen Fahrzeuge ausgenommen werden, die auf mitgliedstaatlicher Ebene als historische Fahrzeuge anerkannt sind. 2. die eindeutige Definition des Altfahrzeugs. Im Annex des Verordnungsentwurfs sind bisher nur Kriterien gelistet, die klassifizieren, wenn ein Fahrzeug kein Fahrzeug mehr ist. Grundsätzlich müssen diese Kriterien durch Sachverständige geprüft werden. Beispielsweise gilt aktuell nicht mehr als Fahrzeug, wenn das Fahrzeug auseinandergelöst und dabei objektiv nicht mehr nutzbar ist. Es gilt auch nicht als Fahrzeug, wenn die Fahrgastkabine oder der Motorraum zerstört sind. Aber: Auch im Sinne der historischen Fahrzeuge führt der vorliegende Verordnungsentwurf bereits explizit aus, dass Fahrzeuge nicht als Altfahrzeuge gelten und nicht unter die Regelung der Verordnung fallen, wenn ein Reparaturwille vorliegt. Dieser Reparaturwille wird durch einen vorzulegenden und von Sachverständigen bestätigten Reparaturplan belegt. Christian Theis betont an dieser Stelle, dass das Bundesministerium sich auf europäischer Ebene dafür einsetzt, dass ein einmal anerkannter Reparaturwille dauerhaft ausreicht und keine Wieder- oder Neuvorlage erforderlich sein wird.

Fabian Jaensch erläutert, dass die Altfahrzeuge-Verordnung bei drei behördlichen Interaktionen Anwendung finden wird: der endgültigen Abmeldung eines Fahrzeugs, dem Export sowie dem Fahrzeugverkauf. Doch auch hier gilt laut Entwurf bereits: Bei einem Fahrzeugverkauf zwischen Privatpersonen wird die Verordnung keine Anwendung finden. Mit diesem skizzierten Verhandlungsstand sind somit bereits wichtige und weitreichende Ausnahmen etabliert, so dass die Verordnung bei Privatpersonen im ganz Wesentlichen keine Anwendung finden wird. Das Bundesministerium wird die deutsche Position in Form einer entsprechenden Stellungnahme auf europäischer Ebene bekräftigen.

Bernd Lange knüpft an die Ausführungen unmittelbar an und stellt die Entwicklungen im Europäischen Parlament dar. Es wird angeregt, dass alle Teilnehmer ihre/n Abgeordnete/n im Europäischen Parlament auf dieses Thema ansprechen und sich positionieren. Eine breite Unterstützung ist für die anstehenden Trilogverhandlungen relevant. Klar ist, der Entwurf der Kommission ging deutlich über das ursprüngliche Ziel hinaus. Die ursprünglichen Verordnungsziele vor zwei Jahrzehnten waren eine hohe Recycling-Verwertungsquoten sowie eine kostenlose Rückgabe der Altfahrzeuge. Nach mehr als 20 Jahren wurde eine Überprüfung und Anpassung der Verordnung erforderlich. Vor allem die Fortschritte des Recyclings von Werk- und Kunststoffen müssen sich in einer aktuellen Fassung wiederfinden. Ebenso muss der stark angestiegene Export von Schrott- und nicht mehr verwendbaren Fahrzeugen berücksichtigt werden. Dabei war jedoch überhaupt nicht intendiert, den Verkauf innerhalb Europas zu erschweren. Hier muss der Kommissionsentwurf geändert werden. Es wird davon ausgegangen, dass bei den Diskussionen im Parlament noch wichtige Korrekturen vorgenommen werden – vor allem im Bereich Bürokratie geht der Kommissionsentwurf deutlich zu weit. Bernd Lange betont einen wichtigen Aspekt, der zusätzlich Beachtung finden muss: die Youngtimer und deren

Ersatzteile müssen in der Verordnung verankert werden. Peter Diehl bittet um Auskunft über mögliche Erkenntnisse, ob die bereits in der geltenden Verordnung vorhandenen Ausnahmen und Einzelausnahmen, etwa im Anhang II, übernommen oder gestrichen werden. Fabian Jaensch erklärt, dass die bislang geltenden Regelungen nach dem aktuellen Verhandlungsstand übernommen werden. Dr. Gundula Tutt knüpft hier unmittelbar an und verweist auf die Diskussionen und die resultierende Petition im REACH-Verfahren. Sie regt einen direkten Austausch mit dem Referat an, um gegenteilige oder sich widersprechende Regelungen bei den anstehenden Diskussionen auf europäischer Ebene frühzeitig zu verhindern. Carsten Müller dankt Fabian Jaensch und Christian Theis für die klarstellenden Ausführungen sowie sorgfältige Behandlung des Themas auf europäischer und nationaler Ebene. Zudem dankt er Bernd Lange für die gute und unmittelbare Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen im Europäischen Parlament. Eine klare Positionierung der Akteure war und ist stets wichtig. Ganz besonders mit der Vorlage dieses Kommissionentwurf war außergewöhnlich gut zu beobachten, wie dieser Entwurf in den sozialen Medien bewusst entstellt und verkürzt dargestellt wurde, um die Szene zu instrumentalisieren und gezielt politische Stimmung zu machen. Für die kommenden Monate bleibt die PAK-Runde im engen gegenseitigen Austausch.

### **TOP 3    Arbeitsgruppe „Fahrzeugidentitäten“**

Sebastian Hoffmann | *FSP Schaden- und Wertgutachterdienst GmbH*

Helmut Horn | *tuning.de*

Sebastian Hoffmann knüpft an die Juni-Sitzung des PAK an und berichtet, dass sich die PAK-Arbeitsgruppe „Fahrzeugidentitäten“ gegründet und ihre Arbeit aufgenommen hat. Die konstituierende Sitzung fand statt. Dabei zeigte sich, dass das sehr sensible Thema „Fahrzeugidentitäten“ noch vielschichtiger und umfangreicher ist, als es nach den Diskussionen in den vorherigen PAK-Sitzungen zunächst schien. Es haben sich mannigfaltige Schwerpunkte herauskristallisiert. Beispielsweise zu nennen: Die sehr unterschiedlichen Arbeitsweisen und Möglichkeiten der Kfz-Zulassungsstellen. Beim Kraftfahrtbundesamt schlummern Potenziale, die zur Feststellung der Identitäten effizienter nutzbar wären, beispielsweise durch eine längere Speicherung von Fahrzeugdaten. Darüber hinaus wurden bereits zahlreiche Regularien vom Gesetzgeber eingeführt, die im alltäglichen Einsatz keine oder kaum Berücksichtigung finden. Es sollte eine zentrale, öffentliche Anlaufstelle für Betroffene und Opfer von Fahrzeugbetrug eingerichtet werden. Die Daten könnten entsprechend auch in [EUCARIS](#) einfließen. Für die Fahrzeughistorie sollten umfangreiche Restaurierungen sicher dokumentiert werden. Sebastian Hoffmann betont, dass diese Punkte nur einen kleinen Auszug der langen Diskussionen darstellen und in weiteren Arbeitsgruppensitzungen zu konkretisieren sind. Anschließend sind gezielte Ansprachen an Gesetzgeber, relevante Akteure und Institutionen möglich, um Fahrzeugidentitäten besser zu schützen und dem Markt der

Fahrzeugfälschungen wirksamer entgegenzutreten. Hierbei kann und muss verdeutlicht werden, dass nicht nur historische Fahrzeuge von Manipulationen und Fälschungen betroffen sind.

Carsten Müller erläutert, dass ursprünglich geplant war, einen Vertreter der Ermittlungsbehörden ergänzend aus seinem Arbeitsalltag berichtet zu lassen. Damit wäre ein Lagebild vermittelt worden. Das war aktuell jedoch nicht möglich, so dass diese ergänzenden Ausführungen der Ermittlungsbehörden zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Christian Theis regt an, bei den Fahrzeugwerten sehr allgemein zu argumentieren, denn in diesem Kontext finden Betrügereien sowohl bei hoch- aber auch bei niedrigpreisigen Fahrzeugen statt. Jede betrügerische Absicht ist unabhängig vom Fahrzeugwert und die Betroffenen sind stets Opfer. Er berichtet, dass mehrfach Versuche initiiert wurde, relevante Datenbanken zu Fahrzeugen einzurichten, um Missbrauch entgegenzuwirken. Diese schwierigen Prozesse stocken aus verschiedenen Gründen. Ein anderer Ansatz wäre es, Datentreuhänder zu etablieren, die die Fahrzeughistorie über vorliegende Datensätze, Papiere und Nachweise zusammentragen und bewahren. Die Eigentümerin bzw. der Eigentümer könnte nach eindeutiger Identifizierung auf die Historie des Fahrzeugs zugreifen. Damit wären Identitäten langfristig gesichert. Eine wesentliche Frage im Bereich der Fahrzeugidentitäten bleibt jedoch die Erkennbarkeit der Fälschung über die Fahrgestellnummer hinaus. Hier müssen klare Kriterien benannt werden, die eine Fälschung sichtbar machen. Alex Piatscheck verweist, dass die Arbeitsgruppe noch ganz am Anfang der gemeinsamen Aufarbeitung des Themas steht und sich herausgestellt hat, wie komplex das Thema in allen Bereichen ist. Als Beispiel werden im Verwaltungsbereich etwa Speicherfristen von Fahrzeugdaten verschrotteter Fahrzeuge angeführt. Daten von Fahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Umweltprämie, auch Abwrackprämie, 2009 verschrottet wurden, werden aktuell gelöscht. Das bedeutet, dass diese Daten verschrotteter Fahrzeuge wieder nutzbar wären, weil sie in behördlichen Datenbanken nicht mehr vorhanden sind. Identitätsmissbrauch könnte jedoch wesentlich und langfristig erschwert werden, wenn digitale Chancen genutzt, Systeme vernetzt und behördliche Arbeitsanweisungen darauf abgestimmt würden. Die Herausforderungen einer eindeutigen Fahrzeugidentifikation lassen sich zudem mit dem Thema Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) verdeutlichen, die erst seit 1981 17-stellig und damit eindeutig ist. Davor gab es national und international verschiedenste Nummernmodelle, die auch in Deutschland eine Mehrfachvergabe von Fahrzeugnummern ermöglichten und bis heute problematisch sind.

Carsten Müller verweist auf den sehr erhellenden Vortrag von Helmut Horn in der PAK-Sitzung im März 2017. Seither hat sich einiges bewegt. Auf Grundlage der Expertise im PAK und speziell der eingesetzten Arbeitsgruppe ist es Ziel, Erkenntnisse zu sammeln, Schwerpunkt zu setzen, Lösungswege aufzuzeigen und so Handlungsvorschläge für

Gesetzgeber und Behörden zusammenzutragen – insbesondere Justizministerien und Staatsanwaltschaften. Helmut Horn führt aus, dass die Gerichte bislang nahezu alle Verfahren zu gefälschten Fahrzeugen eingestellt haben, anstatt den Betrug zu verfolgen. Auch im Wissen um die Überbelastung der Strafverfolgungsbehörden sollten doch zumindest den hochkarätigen Fällen, beispielsweise ab einer Wertgrenze von 100.000 Euro, nachgegangen werden. Die Hoffnung für niedrigere Wertgrenzen habe sich bei ihm im Laufe der Jahre leider zerschlagen. Helmut Horn schätzt, dass auch im Bereich der „Butter-und-Brot“-Oldtimer eine signifikante Anzahl von gefälschten Fahrzeugen unterwegs ist. Der Handlungsbedarf ist enorm und umfassend. Bis heute wird, öffentlich zugänglich und ohne Folgen, auf bekannten Onlinemarktplätzen der Handel mit Fahrzeugidentitäten betrieben und damit dem Betrug Tür und Tor geöffnet. Erneut werden zahlreiche Fälle aller Preisklassen geschildert, die den Handlungsbedarf sehr klar aufzeigen. Dass diese Thematik auch 1:1 im Bereich der Zweiräder besteht, unterstreicht Heinz Kindler anhand von Beispielen. Im Zusammenhang mit dem Handel von Fahrzeugidentitäten auf digitalen Handelsplattformen regt Ulf Schulz eine Prüfung an, ob Fahrzeugpapiere nicht in die bestehenden Handelsabschlussroutinen der Plattformbetreiber aufgenommen werden können. Wolfgang Blaube schildert den Fall eines Fahrzeugs, dessen Identität zum Zweck der Steuerersparnis einst in Italien sogar behördlich geändert wurde und dieses Fahrzeug nun mit dieser geänderten Identität in Deutschland zugelassen ist. Abschließend verweist er auf den Sonderfall britischer Fahrzeuge, die für den Heimatmarkt bis in die 70/80er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts keine eingeschlagene Fahrzeugnummer haben mussten.

Dr. Gundula Tutt betont, dass bei dem Thema digitaler Datentreuhänder sehr stark auf Datenschutz und Schutz vor Manipulation der Daten geachtet werden muss, um vor „nachträglicher“ Legitimation zu schützen. Von grundlegender Bedeutung ist, dass Datentreuhänder nicht privat mit kommerziellen Absichten, sondern behördlich betrieben werden. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Vorteile der Digitalisierung auch dem Betrug neue Chancen eröffnet, z.B. durch sehr hochwertige Fälschung von Fahrzeugpapieren oder Belegen zur Identität. Thomas Wirth fragt, ob es ein Vorbild für einen möglichen Datentreuhänder gibt. Christian Theis verweist auf die [FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH](#), die im Rahmen der Hauptuntersuchungen aktiv ist und über Erfahrungen und Kenntnisse im Bereich relevanter Fahrzeugdaten verfügt. Alex Piatscheck greift die digitale Fahrzeugakte auf, die unter Wahrung datenschutzrechtlicher Bestimmungen mit anderen bestehenden Systemen verknüpft und gleichzeitig auch erweitert werden könnte.

Abschließend bekräftigen die anwesenden Prüferingenieure die zunehmende Achtsamkeit und verbesserten Routinen bei Fahrzeugprüfungen. Konkrete Prüfungen von Fahrzeugdaten, vier-Augen-Prinzipien bei Verdacht sowie Meldungen von Verdachtsfällen finden verstärkt statt. Dennoch sind die Prüfung und das Erkennen einer gefälschten Fahrzeugidentität herausfordernd.

Ein kurzer Rückblick auf den Tagesordnungspunkt verdeutlicht für Martin Stromberg sehr klar die Komplexität und Vielschichtigkeit der Thematik, die sich bereits nach kurzer Diskussion sehr weit auffächerte. Es wird keine schnelle und allgemeine Lösung geben, sondern Zeit in Anspruch nehmen. Die Arbeitsgruppe wird die Aufarbeitung konzentriert fortsetzen und den PAK stetig informieren.

#### **TOP 4 FIVA-Roadmap – regulatorische Fragen auf europäischer Ebene**

Gabriel Lecumberri | FIVA

Johann König | ADAC

Johann König nimmt die neue Legislaturperiode des Europäischen Parlamentes von 2024 bis 2029 sowie die Amtsaufnahme der neuen EU-Kommission zum Anlass, um einige politische Themen anzusprechen und kurz in das Thema einzuführen. Gabriel Lecumberri stellt die dazugehörige FIVA-Roadmap für den neuen europäischen Zyklus vor. Als Teilnehmer der FIVA Legislativ Commission hat er an der Erarbeitung der Roadmap zentral mitgewirkt. Die FIVA-Roadmap liegt dem Protokoll bei.

Ziel der FIVA ist und bleibt es, historische Fahrzeuge zu schützen. Die Roadmap stellt dabei nicht nur Forderungen, sondern zeigt auch den Beitrag, der geleistet werden soll. Historische Fahrzeuge tragen zum kulturellen Erbe Europas sowie der sozioökonomischen Entwicklung unserer Industrien bei. Gleichzeitig bedarf es eines unterstützenden, regulatorischen Rahmens und, falls notwendig, politischer Intervention. Konkret werden fünf wichtige Vorhaben aufgezeigt: die EU-Richtlinie 2014/45 zur technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen, der in der Sitzung bereits diskutierte EU-Vorschlag zur europäischen Altfahrzeuge-Verordnung, die Luftqualitätsrichtlinien 2004/107 und 2008/50, die ebenfalls im PAK bereits aktive bearbeitete REACH Verordnung 1907/2006 sowie Besteuerungsthemen, wie etwa Zollkodex und Eurovignette. Betont wird die notwendige breite Unterstützung auf europäischer Ebene, um zielführende Überarbeitungen der Initiativen zu erreichen und langfristig historische Fahrzeuge auf Europas Straßen erlebbar zu halten. Die Teilnehmer des PAK stellen wichtige Akteure dar, um diese Punkte zu verbreiten und am Ende bestmögliche Ergebnisse zu erzielen.

Bernd Lange bekräftigt, dass die Historic Vehicle Group des Europäischen Parlamentes auch in der neuen Legislaturperiode aktiv werden wird. Der Kickoff ist für den Nachmittag des 1. April 2025 in Straßburg geplant und der PAK ist mit seinen historischen Fahrzeugen herzlich eingeladen. Dr. Gundula Tutt regt an, über eine gemeinsame Aktion in Richtung Straßburg nachzudenken, die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit historischem Fahrzeug getragen wird. Denkbar wäre beispielsweise ein Wimpel an jedem

Fahrzeug mit einem Dank in Richtung Stadt, die die Einfahrt ermöglicht hat. Die Gruppe sowie das Thema Oldtimer wären damit gut sichtbar.

Zu der politischen Agenda des neuen Parlaments führt Bernd Lange aus, dass die heute diskutierte Altfahrzeuge-Verordnung im ersten Halbjahr 2025 auf der Tagesordnung stehen wird. Schwieriger wird die Frage der Luftqualitätsrichtlinie und der resultierenden Umweltzonen zu bewegen sein, da Subsidiaritätsprinzipien zu achten sind. Die Einrichtung der Umweltzonen liegt in der Kompetenz der Kommunen. Dennoch kann es ein Ziel sein, eine einheitliche Regelung über eine Richtlinie zu finden. Bei der Revision der Chemiekalienrichtlinie kommt es auch auf eine gute Zusammenarbeit an, um anwendbare Lösungen zu finden. Bei der anstehenden Revision des Zollkodexes wird es auch darum gehen, zu verhindern, dass gefälschte Fahrzeuge in die Europäische Union eingeführt werden. Grundsätzliches Ziel bleibt es, die Oldtimerdefinition in allen relevanten Regelungen zu verankern, denn historische Fahrzeuge sehen sich, trotz der weiterhin vorhandenen allgemeinen Beliebtheit, auch einer anhaltenden Kritik ausgesetzt. Carsten Müller bringt mit den synthetischen Kraftstoffen, sowohl otto- als auch dieselmotorischen, ein weiteres Thema für die europäische Ebene ein.

### TOP 5      **Verschiedenes**

#### **Behördliche Vernichtung ausländischer Fahrzeugpapiere**

Carsten Müller | *MdB*

Das Thema „behördliche Vernichtung ausländischer Fahrzeugpapiere“ hat in der jüngeren Vergangenheit bereits Aufmerksamkeit erregt. Carsten Müller berichte, mehrfach darauf angesprochen worden zu sein. Grundsätzlich war bereits in der zum 1. März 2007 in Kraft getretenen Fahrzeug-Zulassungsverordnung enthalten, dass ausländische Papiere einzuziehen und auf Verlangen an die ursprünglich ausgebende, ausländische Behörde zurückzusenden sind. Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Inkrafttreten zum 28. Juli 2021 wurde dann neu geregelt, dass die Zulassungsbehörde die ausländische Zulassungsbescheinigung einzuziehen und mindestens sechs Monate aufzubewahren hat. Die „Vernichtung der Papiere“ kam es erst mit der zum am 1. September 2023 in Kraft getretenen Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften zum Tragen.

Im Juli 2024 wurde dazu der Bundesverkehrsminister angeschrieben. Mit Antwort vom 9. August führte der Parlamentarische Staatssekretär Luksic aus, dass das Bundesverkehrsministerium das Thema gemeinsam mit den Bundesländern im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss aufgegriffen und auf einen Erlass von Ausnahmegenehmigungen hingewirkt hat. Er führt weiterhin aus, dass die ausländischen

Zulassungsbescheinigungen an den Halter ausgehändigt werden können. Grundsätzlich plant das Bundesverkehrsministerium eine bundeseinheitliche Regelung im Zuge einer Ordnungsänderung zu schaffen. In einem Folgeschreiben am 6. September 2024 wurde von Carsten Müller auf eine dringende, kurzfristige Regelung verwiesen, um jede weitere Vernichtung von Fahrzeugpapieren, einem wichtigen und nicht wieder bringbarem Teil der Fahrzeugidentität, zu verhindern. Christian Theis bestätigt, dass das Bundesverkehrsministerium die Länder konkret zum Sachverhalt angeschrieben, auf die Beratungen im Bund-Länder-Fachausschuss verwiesen hat, so dass von der Vernichtung der Papiere abgesehen werden soll. Eine Änderung der Verordnung ist im ersten Quartal 2025 geplant. Eine Kopie dieses Schreibens liegt dem Protokoll bei. Carsten Müller bedankt sich im Namen des PAK ausdrücklich für die außerordentlich gute Zusammenarbeit und jederzeitige Ansprechbarkeit. Johann König bestätigt die geänderte Praxis, die dem ADAC vom Verkehrsministerium auf Nachfrage seinerseits bestätigt wurde.

### **Besteuerung historischer Kfz-Anhänger**

Carsten Müller | *MdB*

Carsten Müller führt aus, dass ein Oldtimerenthusiast seinen historischen Caravananhänger ebenfalls mit einem H-Kennzeichen zugelassen hat. Überrascht vom Steuerbescheid bat er um Unterstützung und Ergänzung einer steuergesetzlichen Ausnahmeregelung auch für historische Anhänger, vergleichbar mit der Sonderregelung für Motorräder. Die dazu notwendige Änderung müsste vom Deutschen Bundestag im Paragraphen 9 Absatz 4 des Kraftfahrzeugsteuergesetz erfolgen, der nur eine Ausnahme für Krafträder vorsieht. Carsten Müller wird mögliche Novellen des Gesetzes beobachten und diesen Ergänzungswunsch einbringen.

### **Synthetische Kraftstoffe: Erfahrungen mit HVO100**

Holger Hahn | *Interessengemeinschaft historische Omnibusse International*

Holger Hahn bringt mit einem Bericht zum Einsatz von HVO 100 ein Nutzfahrzeugthema ein. Umfassend wird über die 20. Deutschlandfahrt „[Tour der Legenden](#)“ berichtet, bei der 80 der 85 Teilnehmer ausschließlich mit HVO 100 und damit klimaneutral gefahren wurden. Ein Bericht in der Oldtimer-Markt liegt dem Protokoll bei.

Die Resonanz war durchweg positiv. Kein Fahrzeug hatte ein Problem, der Schwarzrauch der Fahrzeuge war deutlich sichtbar reduziert. Insgesamt steht dieses klare Signal, dass auch historische Nutzfahrzeuge klimaneutral betrieben werden können.

Seite 9 von 9

Johannes Hübner bringt einen Veranstaltungshinweis in die Runde ein. Vom 13. bis 15. Juni 2025 wird in Siegen die erste motorisierte Omnibuslinie der Welt, Siegen – Netphen – Deuz, gefeiert. Das 130jährige Jubiläum ist ein willkommener Anlass für zahlreiche historische Nutzfahrzeuge und noch mehr Oldtimer-Enthusiastinnen und -Enthusiasten auf den Straßen.

Carsten Müller berichtet abschließend, dass die beiden PAK-Vorstände Matthias W. Birkwald und Christian Sauter sich entschlossen anhaben, für den nächsten Bundestag nicht wieder zu kandidieren und damit heute die letzte PAK-Sitzung in Funktion durchgeführt haben. Er dankt ihnen im Namen der gesamten Runde ausdrücklich für das Engagement und freut sich, sie zu den nächsten Sitzungen als Gäste begrüßen zu können.

**Der Termin der nächsten Sitzung** des Parlamentarischen Kreises wird **nach der Bundestagswahl** am 23. Februar 2025 abgestimmt werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden hierzu rechtzeitig eingeladen.

Wichtig ist:

Am 23. Februar 2025  
**wählen gehen!**

Wer nicht wählt, lässt andere entscheiden.  
Jede Stimme ist wichtig, jede Stimme zählt!