
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 7. OKTOBER 2025, 13:12 BIS 15:24 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 zweite PAK-Sitzung in dieser Legislaturperiode. Aus gegebenem Anlass verweist der Vorsitzende noch einmal auf die notwendige Rückmeldung, wenn eine Teilnahme an der Sitzung gewünscht ist. In den Einladungen wird dazu jeweils ausgeführt. Um den Einlass in die Liegenschaften zum jeweiligen Sitzungstermin gewährleisten zu können, sind rechtzeitige und vollständige Rückmeldungen zwingend erforderlich.

Vor Eintritt in die Tagesordnung verweist Matthias Kemmer auf das Sitzungsprotokoll zur Junisitzung und die am 6. Juni 2025 angeregte Arbeitsgruppe zur Fort- und Weiterentwicklung des Ausbildungsberufs Mechatronikerin/Mechatroniker. Im Sitzungsprotokoll waren Joachim Syha, Peter Diehl, Robert Schramm, Mika Hahn, Fritz Cirener, Dr. Ekkehard Pott und flankierend Dr. Gundula Tutt als Mitglieder Arbeitsgruppe benannt. Bei Roland Kayser sollte eine mögliche Teilnahme angefragt werden. Für die Koordination wurden in der Sitzung der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK) und Peter Diehl als Doppelspitze benannt. Im Sitzungsprotokoll wurde der ZDK diesbezüglich nicht explizit aufgeführt. Die Leitung und Organisation durch und über den ZDK sowie die gemeinsame Koordination mit Peter Diehl werden hiermit klargestellt und der Fehler des PAK-Sitzungsprotokolls vom 6. Juni 2025 korrigiert. Matthias Kemmer ergänzt, dass im November der ZDK-Oldtimerausschuss tagt, anschließend zur Arbeitsgruppe eingeladen wird und bittet um Zustimmung, den Teilnehmerkreis um ein oder zwei weitere Akteure erweitern zu dürfen. Der PAK ist mit der Erweiterung einverstanden.

TOP 2 Aktuelle Entwicklungen alternative Kraftstoffe

Thorsten Kaebernick | *Coryton Advanced Fuels Deutschland GmbH*

Aktuelle Entwicklungen alternative Kraftstoffe

Karsten Schulze | *Technikpräsident ADAC e.V.*

Seit mehreren Jahren befasst sich der PAK detailliert mit dem Thema alternative Kraftstoffe. Carsten Müller verweist, dass bei einer PAK-Ausfahrt bereits vor vier Jahren sehr erfolgreich synthetischer Kraftstoff in historische Fahrzeuge getankt wurde.

Thorsten Kaebernick leitet seine Ausführungen zum aktuellen Stand mit einer kurzen Vorstellung der Unternehmensgruppe, der Definitionen zu „nachhaltiger Energien“ sowie „nachhaltigen Kraftstoffen“ ein. Die verwendete Präsentation wird dem Protokoll beigelegt. Für die spätere PAK-Ausfahrt wird moderner nachhaltiger Kraftstoff zu Testzwecken bereitgestellt und kann unter Realbedingungen im historischen Fahrzeug erprobt werden.

Prinzipiell steht auf der Erde mehr als ausreichend Energie allein durch Wind und Sonne zur Verfügung. Das zu meisternde Problem liegt in der geografischen Diskrepanz zwischen Siedlungsgebieten der Menschen und den auftretenden Schwerpunktregionen erneuerbarer Energien aus Wind und Sonne. Aus nachvollziehbaren Gründen siedelten sich Menschen eben nicht in den Regionen an, in denen Wind und Sonne am intensivsten und beständigsten vorhanden sind. Aktuell entstehen in diesen Regionen moderne Anlagen zur Energiegewinnung, dennoch bleibt es weiterhin nur eine punktuelle Nutzung.

Im Kraftstoffbereich werden nachhaltige, zertifizierte Energieträger gegenwärtig auf drei wesentlichen Prozesswegen erzeugt: E-Fuels, die durch Elektrolyseprozesse hergestellt werden; Bio-Fuels der zweiten Generation, die entweder aus Lebensmittelresten oder aus nicht als Lebensmittel verwendbarer Biomasse erzeugt werden sowie Co-Processing-Fuels, die durch eine Mischung aus fossilem- und Bio-Rohstoff produziert werden. Bei dem Großteil der heute verfügbaren alternativen Kraftstoffe handelt es sich heute um Bio-Fuels der zweiten Generation. Thorsten Kaebernick führt detailliert zu den umfassenden, regulatorischen Bestimmungen der europäischen Ebene zu E-Fuels aus, knüpft daran weiterführende Informationen zu dem vom Bund geförderten [Forschungsprojekt „Demonstrating a Circular Carbon Economy in Transport along the Value Chain“](#) in Freiberg sowie der Herstellung und Anpassung des spezifischen Kraftstoffs für historische Fahrzeuge an. Bislang traten bei keinem E-Fuels-Einsatz in Oldtimern Probleme auf. Das anschließende Feedback war sogar deutlich positiv.

Für den Erfolg der nachhaltigen Kraftstoffe wird Technologieoffenheit ohne Vorfestlegung auf oder Ausschluss von bestimmten Ansätzen gefordert. Die aktuell große Herausforderung besteht in der Wettbewerbsfähigkeit der modernen nachhaltigen Kraftstoffe, weil sie als Versuchsträger entweder noch gar nicht am Markt vorhanden sind oder nur in geringem Volumen produziert werden. Die Verbraucherinnen und Verbraucher sind zur Zeit kaum bereit, die hohen Preise zu zahlen. Diese werden jedoch nur durch mehr Wettbewerb und größeren Volumina sinken, was wiederum verlässliche politische Rahmenbedingung und Planbarkeit für die Herstellerseite erfordert.

Der [Technikpräsident des ADAC e.V. und Vorstand der eFuel Alliance, Karsten Schulze](#), knüpft unmittelbar an die Ausführungen des Vorgängers an und unterstreicht die Wichtigkeit der Technologieoffenheit. Die aktuell fast 50 Millionen Pkws mit Verbrennungsmotor in Deutschland, die etwa 250 Millionen in Europa und ca. 1,3 Milliarden Pkws mit Verbrenner auf der Welt, ergänzt von verbrenner-betriebenen Nutzfahrzeugen, Schiffen, Eisenbahnen, Flugzeugen, Maschinen usw. lassen sich nicht vollständig durch Elektroantriebe ersetzen. Das Verbrennerkonzept steht dabei nicht im Widerspruch zur Klimaneutralität. Grundsätzlich ist für den Schutz des Klimas der Einsatz nachhaltiger Energieträger entscheidend. Vorherige Ausführungen bekräftigend, betont Karsten Schulz die außerordentliche Bedeutung von verlässlichen politischen Rahmenbedingungen, die den Anbietern und Marktteilnehmern Investitionsperspektiven für Forschung, Entwicklung sowie Produktion und Vertrieb nachhaltiger, klimaneutraler Kraftstoffe für alle Einsatzbereiche ermöglicht. Vorfestlegungen, wie etwa ein Einsatz der klimaneutralen Kraftstoffe vor allem oder ausschließlich für die Luftfahrt, schaden dem Markt. Ergänzend werden bestehende Regelungsdefizite aufgezeigt. Dabei handelt es sich vor allem um den Abbau bestehender bürokratischer Hürden, aber auch um das Schließen vorhandener Lücken. Wird beispielsweise in Europa die bei der Zementherstellung abfallende Energie für die Herstellung von E-Fuels verwendet, kann der Kraftstoff nach EU-Regelung als nachhaltiger Kraftstoff zertifiziert werden. Der deckungsgleiche Herstellungsprozess in etwa Marokko würde dazu führend, dass identisches Endprodukt nicht als nachhaltig zertifiziert würde. Ursache wäre die Nichteinbindung des nordafrikanischen Landes in das Emissionshandelssystem. Hier besteht grundsätzlicher Handlungsbedarf, um derartige regulatorische Defizite zu beheben. Ein weitere Regelungslücke tritt etwa beim möglichen Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe im Verbrenner auf. Es bedarf einer Normenanpassung, wonach der reale Einsatz berücksichtigt und ggf. honoriert wird, beispielsweise bei der Berechnung von Flottenwerten. Technisch wäre es durch detektierende Sensorik nicht kompliziert, die Verwendung von klimaneutralen Kraftstoffen im Verbrenner nachzuweisen und für ein Abrechnungsverfahren zu belegen.

Von der nationalen und europäischen Politik wird gefordert, endlich die entscheidenden Impulse zu setzen und klare Regeln zu verabschieden. Nur so wird es gelingen, den berühmten Ruck zu initiieren und die klimaneutrale, technologieoffene Mobilität im Verkehrssektor zu verankern. Dazu zählt ausdrücklich das politische Bekenntnis zu

strombasierten Kraftstoffen für den gesamten Verkehrssektor. Dazu zählt auch eine Anpassung der Steuersätze für nachhaltige Kraftstoffe, die gerade nicht 1:1 wie fossile Kraftstoffe zu besteuern sind. Im Zuge der [nationalen Umsetzung der Erneuerbaren-Richtlinie \(RED III\)](#) bietet sich zudem die Chance, einen Impuls gegenüber der Mineralölindustrie zu setzen, indem höhere Beimischungsquoten von Biokraftstoff verankert werden. Einerseits trägt diese Verpflichtung zur besseren CO₂-Bilanz bei und andererseits kann die Produktion von Biokraftstoffen deutlich angereizt werden.

Ulf Schulz bittet um eine Einschätzung, an welchen Stellschrauben die Politik jetzt ganz konkret drehen müsste, um den nächsten Schritt erfolgreich zu gehen. Als Beispiel wird die sehr begrenzte Verfügbarkeit von HVO100 an Berliner Tankstellen angeführt. Aktuell ist HVO100 an gerade sechs Tankstellen verfügbar. Viele europäische Nachbarländer sind hier deutlich weiter. Thorsten Kaebernick reagiert darauf und führt aus, dass zunächst die wissenschaftliche Forschung fortgeführt werden muss. Als einen weiteren, ganz konkreten Punkt sieht er Änderungsbedarf bei der CO₂-basierte Steuerlast, die für die innovativen, klimaschonenden Kraftstoffe gegenwärtig genauso hoch wie für fossile Kraftstoffe ist und angepasst werden muss. Das würde dazu beitragen, die aktuell noch sehr hohen Kosten nachhaltiger Kraftstoffe weiter zu reduzieren. Eine dritte wesentliche Forderung betrifft das verlässliche Bekenntnis der Politik zum Verbrenner, der nach Einschätzung sehr zahlreicher Expertinnen und Experten auch in 20 und 30 Jahren noch eine wichtige Säule im Mobilitätssektor darstellen wird. Einen spürbaren Klimaschutzeffekt erzielt man vor allem mit modernen klimaneutralen Kraftstoffen. Karsten Schulze führt zur fehlenden Marktdurchdringung mit HVO100 und passend zu den bereits genannten Beispielen bürokratischer Hindernisse aus, dass am Anfang der HVO100-Markteinführung fälschlicherweise eine höhere Wasserschädlichkeit von HVO100 als bei fossilem Diesel angenommen wurde. Das hat zur Folge, dass an den Tankstellen bis heute und obwohl der Irrtum längst korrigiert ist, jeder einzelne für HVO100 vorgesehene Tank neu zertifiziert werden muss. Eine unmittelbare Korrektur hätte bereits vor Jahren erfolgen und dieses unnötige Hindernis beseitigt werden müssen. Derartiges muss endlich angepackt werden, denn es resultieren Folgeprobleme, die verhindert werden könnten. Für die fehlende Marktdurchdringung wird nach Rückmeldungen aus dem Wirtschaftssektor auch der große Verwaltungsstau bei der Bearbeitung erforderlicher Anträge zur Umstellung der Tankanlagen verantwortlich gemacht. Thomas Wirth ergänzt in diesem Zusammenhang das Positivbeispiel Italien, wo der politische Wille vorhanden zu sein scheint, der Treibstoff zu günstigeren Preisen angeboten wird und er getankt wird. Im Kontext der zahlreichen kleineren und verhältnismäßig einfach lösbaren Punkte führt Carsten Müller ein weiteres Beispiel an. Auf bekannten Internetseiten, die Tankstellen mit nachhaltigen Kraftstoffen lokalisierbar machen und diese mit vorhandenem Kartenmaterial zur Routenplanung verknüpfen, sind diese Informationen aufgrund der gewählten Kartendarstellung insgesamt auf Mobilgeräten kaum les- und verwendbar.

Stephan Joest bittet um eine Einschätzung, welche Folgen der absehbar enorme Energiebedarf von KI-Technologien und der zugehörigen Rechenzentren auf die Produktion von E-Fuels haben kann. Thorsten Kaebernick führt dazu direkt aus. Er geht davon aus, dass die E-Fuels-Produktion in den Regionen angesiedelt sein wird, in denen erneuerbare Energie umfangreich vorhanden ist. Insgesamt und im globalen Maßstab betrachtet, wird die E-Fuels-Produktion kein Problem sein. Sie wird aus rein erneuerbarer Energie jedoch in Deutschland nicht möglich sein. Dennoch lässt sich aus dem wachsenden Energiemehrbedarf auch Positives abgewinnen, denn einerseits ist das global verfügbare Energiepotenzial allein aus Wind und Sonne um ein Vielfaches höher es der bislang absehbare Gesamtenergiebedarf und andererseits sichert diese Prognose der Energiewirtschaft ein langanhaltendes Wachstumspotenzial.

TOP 3 BBE-Marktstudie "Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer 2025"

Gerd Heinemann | *BBE Automotive GmbH*

Carsten Müller begrüßt sehr herzlich Gerd Heinemann, den Studienautor der BBE-Marktstudie „Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer 2025“. Er dankt dem Autor ausdrücklich für das jahrelange, nicht selbstverständliche Engagement für die Marktstudie, die als sehr fundierte Analyse eine ausgezeichnete Faktenbasis für zahlreiche Debatten und Auseinandersetzungen biete. Für die Oldtimerszene ist sie sehr hoch einzuschätzendem Wert.

Gerd Heinemann führt zu den Ergebnissen der [aktuellen 2025er-Ausgabe der Studie](#) aus. Er beginnt seinen Bericht mit dem Hinweis, auf die aktuelle, sechsten Ausgabe der BBE-Studie, die in diesem Jahr erstmals unter dem Dach der Wolk & Nikolic After Sales Intelligence GmbH veröffentlicht wurde. Die Studie selbst wurde unverändert durchgeführt. Die verwendete Präsentation zur Studie wird dem Protokoll beigelegt.

Das Kernthema der sechsten Ausgabe war die Teileverfügbarkeit, die sich zum Problem entwickelt hat. Zudem bestätigte die neuste Ausgabe der Studie: Das Thema Oldtimer wird in der Bevölkerung weiterhin als ein grundsätzlich positives Thema wahrgenommen. Auch wenn die Szene grundsätzlich jünger und digitaler wird, ist es im Durchschnitt eine „Ü60“-Szene in einer insgesamt jedoch stabilen Marktlage. Und aus aktuellem Anlass konnte die Studie erneut bekräftigen, dass die Umweltbelastung aufgrund der geringen Fahrleistung historischer Fahrzeuge weiterhin sehr gering ist. Künftige Chancen für die Szene werden u.a. durch die Digitalisierung, durch Kooperation bei Teileversorgung und auch durch die nachkommenden, sauberen Young- und Oldtimergenerationen gesehen. Die Risiken für die Szene liegen vor allem im Bereich des Fachkräftemangels, der Verfügbarkeit von Ersatzteilen, künftigen Umweltdebatten oder nachhaltiger Kraftstoffe.

Matthias Kemmer regt für die nächste Studie an, ob durch entsprechende Fragestellungen Diskrepanzen bei Arbeitsstunden und deren Abrechenbarkeit untersucht werden könnten. Gerd Heinemann berichtet von Befragungen, die unerklärlicherweise geringere Stundensätze im Oldtimerbereich als im Neufahrzeugbereich aufgezeigt hätten. Wolfgang Blaube findet das Studienergebnis des gestiegenen Herstellerinteresses an der Oldtimerszene bemerkenswert, denn persönliche Beobachtungen lassen eher das Gegenteil vermuten. Seine Beobachtungen stützt er dabei unter anderem auf sinkende Budgets zur Herstellung von Ersatzteilen oder auf teils sehr deutlich rückläufige Engagements bei Classicveranstaltungen. Gleichzeitig bietet das abnehmende Interesse der Hersteller eine neue Chance für die Szene. Wenn sich die Hersteller weiter zurückziehen, öffnen sich, wenn rechtliche Fragen, etwa Lizenzierung, geklärt sind, wirtschaftliche Möglichkeiten für freie Hersteller, die die Teileverfügbarkeit sicherstellen könnten. Gerd Heinemann konkretisiert hierzu, dass sich durch die Oldtimerszene vor allem auch für die Hersteller, bei der zunehmenden Masse an Modellen sowie der weltweit steigenden Anzahl neuer Wettbewerber, eine Chance zur Identifikation und Bindung mit den Kunden bietet. Die Studienergebnisse hätten erste Tendenzen in diese Richtung offenbart, aber in der gegenwärtigen Szene sind diese Entwicklungen noch nicht sehr deutlich sichtbar. Sie können für die Zukunft zwar nicht als gesichert angenommen werden, doch die Daten lassen sich in diese Richtung interpretieren.

Zum Thema berechnete Stundensätze führt Roland Kayser auf Grundlage der eigenen Werkstatt aus, dass das allgemeine wirtschaftliche Umfeld der vergangenen Jahre eine deutliche Anhebung der Stundenpreise erfordert hat. Dennoch liegt seine Werkstatt unter den Sätzen der Vertragswerkstätten und habe trotz der Anpassung keine Kunden verloren. Ivo Konzag berichtet von seiner Erfahrung, dass die Kunden im Bewusstsein der allgemeinen Lage und des herrschenden Fachkräftemangels bereit sind, die Mehrkosten zu tragen und die Expertise der Werkstätten wertschätzen.

Stephan Joest regt an, die Teilnehmerbefragung zur siebenten Studie möglicherweise ergänzend auf Social-Media-Plattformen durchzuführen, um neue, bislang nicht befragte Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer einzubinden.

Mario De Rosa übernimmt die Sitzungsleitung und gibt direkt weiter zum nächsten TOP.

TOP 4 Update zur Revision der End-of-Life-Vehicle-Directive Felix Kubitschek | FIVA

Felix Kubitschek führt zum aktuellen Sachstand zur [Altfahrzeugverordnung](#) aus. Er stellt kurz den bisherigen Stand der Ausarbeitungen auf europäischer Ebene dar. Seine

Präsentation liegt dem Protokoll bei. Erklärtes Ziel der Verordnungsgeber ist der Abschluss der Trilogverhandlungen in diesem Kalenderjahr, so dass die Veröffentlichung und Umsetzung der Verordnung im Jahr 2026 erfolgen kann. Grundsätzlich waren historische Fahrzeuge von Beginn der Beratungen ausgenommen, aber es bestand Bedarf für Nachschärfungen und Präzisierungen bei einigen Regelungen. Er betont, dass die FIVA sich von Beginn im Sinne des Erhalts historischer Fahrzeuge stark gemacht hat. Eine wichtige Forderung betraf den Erhalt des Rechts auf Fahrzeugreparatur, wonach allein die Halterin oder der Halter über die Restaurierung und keine Verwaltungsstruktur entscheiden sollte. Eine Einschränkung des Handels mit Fahrzeugsatzteilen und Fahrzeugkomponenten ist der falsche Ansatz. Die FIVA wird auch weiterhin, wie in den vergangenen zwei Jahren, alle weiteren Schritte konstruktiv begleiten. Stephan Joest fragt nach der Anzahl der Expertinnen und Experten bei den Beratungen. Felix Kubitschek bestätigt, dass die FIVA stets durch eigene Fachkräfte aktiv war und ist und selbst auch jederzeit weitere externe Spezialisten einbinden kann. Er bietet dem PAK an, bei Fragen stets ansprechbar zu sein. Sein Mailkontakt ist in der Präsentation enthalten.

TOP 5 EU-Fahrerlaubnisreform Heinz Kindler | VFV

In einem Update berichtet Heinz Kindler zur Führerscheinproblemen für historische Motorräder. Seine Präsentation liegt dem Protokoll bei. Zunächst werden die bisherigen Initiativen des VFV zur Anpassung der Führerscheinregelungen dargestellt. Ziel des Verbandes bleibt eine Novelle der bestehenden Regelungen, die einen leichteren Zugang zu historischen Motorrädern ermöglicht. Erreichbar wäre das entweder durch eine Änderung der Führerschein-Fahrzeugklassen oder durch den Wegfall der Hubraumbegrenzung. Diese ist bei aktuellen elektrisch betriebenen Motorrädern nicht relevant. Bislang konnte keine Änderung erreicht werden, aber der Verband wird sich weiterhin für Änderungen einsetzen und neue Anläufe unternehmen.

Mario De Rosa regt an, dass Problemskizzen an das Büro von Carsten Müller gesendet werden. Auf dieser Grundlage soll noch einmal das Gespräch mit dem zuständigen Bundesverkehrsministerium gesucht werden, um mögliche Ansatzpunkte für Änderungen aufzeigen zu können. Johann König bestätigt, dass sich auch der ADAC länger mit der Thematik befasst hat und weiter im Austausch ist. Das Verständnis für die aufgezeigten Problemstellungen ist ebenfalls vorhanden. Die spezielle Forderung fand in der aktuellen Revision der europäischen Führerscheinrichtlinie leider keine Berücksichtigung. Da diese Revision bereits sehr weit vorangeschritten ist, wird auch nicht erwartet, aktuell noch Änderungen zu erreichen. Aber ganz besonders mit Hinblick auf die künftig zunehmende Anzahl rein elektrisch angetriebene Motorräder ist eine Abkehr von bisherigen Hubraumregelungen in naher Zukunft wahrscheinlich.

TOP 6 Verschiedenes

Aktueller Stand behördliche Vernichtung ausländischer Fahrzeugpapiere

Johann König | ADAC

Johann König knüpft an die entsprechenden Berichte und Diskussionen des vergangenen Jahres zur Vernichtung ausländischer Fahrzeugpapiere an. Mehrere Ansprachen beim Bundesverkehrsministerium durch verschiedene Akteure, wie etwa dem PAK oder auch dem ADAC, haben hier den dringenden Änderungsbedarf deutlich gemacht. Die Revision der Fahrzeugzulassungsverordnung läuft. Im Sommer fand die Verbändeanhörung dazu statt. Die ergänzende Änderung der Regelung ist bereits wie folgt vorgesehen:

„Bei berechtigtem Interesse des Antragstellers ist die eingezogene ausländische Zulassungsbescheinigung zu entwerten und dem Antragsteller auszuhändigen.“

Um möglichen Diskussionen vor Ort von vornherein zu unterbinden, hat der ADAC in seiner Stellungnahme zur Verbändeanhörung vorgeschlagen, dass die Formulierung zum berechtigten Interesse gestrichen und ersetzt wird durch „Auf Verlangen des Antragstellers ...“. Darüber hinaus hat das Bundesverkehrsministerium von einer Vereinbarung im Bund-Länder-Ausschuss berichtet, wonach vereinbart wurde, dass ausländische Fahrzeugpapiere nicht mehr vernichtet werden sollen. Die Novelle wird noch in diesem Herbst in den Bundesrat eingebracht. *(Die Einbringung in den Bundesrat erfolgte in der unveränderten Fassung am 5. November 2025, [BR-Drs: 622/25](#))*

Holger Hahn greift einen Sachverhalt aus dem Bereich der historischen Busse auf und bittet diesen, möglicherweise in der Folgesitzung detailliert darstellen zu können. Hintergrund ist eine seit dem 1. Januar 2025 geltende Regelung, wonach alle Fahrzeuge, die noch einen analogen oder alten digitalen Fahrtenschreiber mit sich führen, auf den intelligenten Fahrtenschreiber – Smart Tacho 2 – umsteigen müssen, sofern sie grenzüberschreitend gewerblich eingesetzt werden. Ziel des Verordnungsgebers ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Effizienz sowie Fairness im Wettbewerb zu fördern. Diese Zielsetzung braucht es im Bereich historischer Fahrzeuge nicht. Hier ist eine Ausnahmeregelung erforderlich, zumal diese, sofern sie gewerblich eingesetzt werden, bereits einen analogen Fahrtenschreiber verbaut haben. Wichtig ist die Ausnahme, weil bei vielen historischen Omnibussen, besonders vor dem Baujahr 1980 eine Nachrüstung nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand realisierbar ist. Selbst bei den Youngtimern steht diese Nachrüstung häufig in keinem Verhältnis zum Aufwand.

Seite 9 von 9

Anliegen ist, dass der PAK sich mit dem Bundesverkehrsministerium in Verbindung setzt und sich für eine Ausnahmeregelung für historische Nutzfahrzeuge einsetzt. Holger Hahn bereitet, wenn der PAK einverstanden ist, zur Folgesitzung eine kurze Darstellung vor, um Änderungen am bereits abgeschlossenen Verfahren zu diskutieren. Das Thema wird als eigener Tagesordnungspunkt in der Folgesitzung angesprochen.

Ulf Schulz skizziert abschließend Treffpunkt und Rahmendaten der gemeinsamen PAK-Ausfahrt um 17:30 Uhr deren Ziel die Werkstatt von Roland Kayser in der Classic Remise sein wird.

Mario De Rosa dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die Beteiligung.

Die nächste Sitzung des Parlamentsskreises findet statt am

Freitag, 20. März 2026 um 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