
PROTOKOLL

45. PAK-SITZUNG

ZEIT: 20. MÄRZ 2026, 13:17 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 45. Sitzung des Parlamentskreises und begrüßt besonders den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Christian Hirte sowie den Vorsitzenden der Historic Vehicles Group im Europäischen Parlament, Bernd Lange in der heute gut gefüllten Runde. Erneut nehmen zahlreiche Abgeordnete des Hauses an der PAK-Sitzung teil. Die Teilnehmerliste liegt dem Protokoll bei.

Die Tagesordnung wurde im Vorfeld übersandt und ohne weitere Anmerkung wird direkt zum nächsten Tagesordnungspunkt übergeleitet.

TOP 2 Aktuelles aus Europa
Bernd Lange | *MdEP*

Bernd Lange berichtet von aktuellen Vorhaben auf europäischer Ebene. Seit vielen Jahren setzt sich die Historic Vehicles Group dafür ein, die Definition historischer Fahrzeuge in der europäischen Gesetzgebung zu verankern; aktuell in den laufenden Debatten über die EU-Altfahrzeugverordnung. Am 25. Februar 2026 haben sie das Europäische Parlament und der Europäischer Rat auf eine [gemeinsame Position der Neufassung](#) verständigt. Wichtig ist: Die Oldtimerdefinition ist enthalten. Damit ist klar, dass diese Fahrzeuge einen im Erwägungsgrund 9b festgeschriebenen Sonderstatus genießen. Zum Erhalt des kulturellen Erbes Europas sind Fahrzeuge von historischem Interesse vom

Anwendungsbereich ausgenommen. Das ist ganz entscheidend im Kontext der Eigentumsübertragungen zur Ausfuhr ins EU-Ausland und den Anforderungen für das Ende der Lebensdauer. Damit sind schon viele Dinge und Aussagen, die in den letzten Wochen und Monaten in Medien verbreitet wurden, unzutreffend. Es stimmt nicht, dass man nur noch historische Fahrzeuge verkaufen darf, wenn sie TÜV zugelassen sind. Innerhalb Europas ändert sich nichts. Beim Verkauf ins Ausland muss jedoch nachgewiesen werden, dass es historische Fahrzeuge sind und keine Schrottfahrzeuge. Der Hintergrund dieser Regelung ist die Tatsache, dass bislang vier Millionen, nicht mehr zugelassene Fahrzeuge vom europäischen Markt verschwinden. Das sind nicht alles historische Fahrzeuge. Die überwiegende Mehrzahl dieser Exporte werden entweder illegal im Ausland entsorgt oder irgendwie wieder zusammengebaut. Um dem entgegenzutreten, regelt die EU-Altfahrzeugverordnung den Export in der Form, dass es sich entweder um ein vernünftiges, straßenverkehrstaugliches Fahrzeug handelt oder es unterliegt dem Exportverbot für Schrottfahrzeuge. Das bedeutet, bei einem Totalschaden nach Unfall kann fünf Jahre lang überlegt werden, ob eine Verschrottung oder der Wiederaufbau erfolgen soll. Schließlich ist der Besonderheit historischer Fahrzeuge noch einmal verstärkt Rechnung getragen worden. Im Annex 0 wurde eine weitere Sonderregelung für die Fahrzeuge geschaffen, die in Museen stehen oder einen besonderen Status in Anspruch nehmen.

Die Aufarbeitung von Ersatzteilen ist für die Oldtimerszene von außergewöhnlich hoher Bedeutung, um die Ersatzteilversorgung auch in Zukunft zu gewährleisten. Wichtig sind daher die Artikel 32 und 33 in denen klar formuliert ist, dass alle Teile, die wiederverwendbar sind auch aufgearbeitet und entsprechend gekennzeichnet werden sollen. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, diese Regelungen zu aufgearbeiteten Ersatzteilen zu fördern. Denkbar wäre etwa, dass dafür ein ermäßigter Mehrwertsteuersatz angesetzt wird oder andere Vergünstigungen in Betracht gezogen werden. Denkbar wäre auch eine Regelung, wonach Werkstätten verpflichtet werden, entweder ein Neuteil oder die aufgearbeiteten Ersatzteile anzubieten. Für Kleinunternehmen muss eine Ausnahme getroffen werden, um sie von besonderen Belastungen einer derartigen Regelung zu schützen.

Bernd Lange betont, dass die End-of-Life-Gesetzgebung im Verfahren maßgeblich verbessert wurde und wirklich zielführend wirken kann. Bei der nationalen Umsetzung darauf geachtet wird, wie grenzüberschreitenden Situationen bei In- und Export von Fahrzeugen und Eigentumsübertragung gehandhabt werden. Ebenso sollte ein Fokus auf einen praktikablen grenzüberschreitenden Ersatzteilhandel gelegt werden.

Zweiter Punkt zu europäischen Regelungsvorhaben ist die periodische Überwachung. Sie wurde zuletzt in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert worden. Diskutiert wurde vor allem, ob der Überwachungszyklus für Fahrzeuge auf ein Jahr halbiert wird, wenn sie zehn Jahre und älter sind. Der Vorschlag wurde angesichts der zunehmenden Anzahl an Elektrofahrzeugen sowie verbauten Assistenz- und elektronischen Systemen eingebracht,

da eine höhere Wahrscheinlichkeit für aufwachsende Probleme nach zehn Jahren angenommen wurde. Anfang Dezember hat sich der Rat der EU gegen diesen Vorschlag ausgesprochen. Eine Prognose über den weiteren Verlauf der Diskussionen im Europäischen Parlament lässt sich dennoch nur schwer erstellen. Wichtig für historische Fahrzeuge bleibt die Möglichkeit für die Mitgliedsstaaten, historische Fahrzeuge auszunehmen. Die von der Historic Vehicles Group in die Ursprungsregelung eingebrachte Ausnahme für historischen Fahrzeugen hat weiterhin Bestand. Die Kommission hat die Ausnahme für Oldtimer beibehalten und Bernd Lange geht davon aus, dass auch das Europäische Parlament nichts verändert. Er gibt insofern Entwarnung bei beiden Gesetzgebungsinitiativen.

Bernd Lange berichtet über eine Initiative im Europäischen Parlament. Das eingebrachte Papier strebt eine Änderung der Oldtimerdefinition an und will die Altersgrenze von 30 auf 20 Jahre senken, um Youngtimer einzuschließen. Es wird nicht damit gerechnet, dass dieser Antrag erfolgreich sein wird. Aktuell geht es auch auf europäischer Ebene vielmehr darum, den Bestand zu verteidigen. Kritiker und Skeptiker historischer Fahrzeuge agieren bereits jetzt intensiv gegen die bestehende Ausnahmeregelung für historische Fahrzeuge. Eine Erweiterung durch Absenkung der Altersgrenze wird keine Mehrheit finden. Auch auf europäischer Ebene ist abzuraten, aktiv Diskussionen zur Änderung der bestehenden Regelungen anzustoßen. Davon ist abzuraten.

Roland Kayser bittet um Darstellung, wie der Verkauf eines Schrottfahrzeuges ins Ausland genau definiert ist. Bernd Lange stellt zunächst klar, dass ein Verkauf innerhalb der Europäischen Union nicht in den Geltungsbereich fällt. Außerhalb der Europäischen Union müsste nachgewiesen werden, dass das Fahrzeug kein Schrott ist, beispielsweise über eine Zulassung oder durch einen zertifizierten Sachverständigen, der bescheinigt, dass es sich um kein Schrottfahrzeug handelt. Zur Vermeidung von Missverständnissen bittet Thomas Wirth um ergänzende Ausführung, was als Schrottfahrzeug zu verstehen ist. Das Beispiel bezieht sich auf einen Riley mit spezieller Karosserie, Baujahr 1931, wirtschaftlicher Wert vierstellig, Zustand „fünf“ also eher Teileträger, aber komplett als Fahrzeug vorhanden. Könnte dieses Fahrzeug außerhalb der EU verkauft werden oder würde er als Schrott einzuordnen sein? Bernd Lange führt aus, dass ein Nachweis zu erbringen ist, dass es sich um ein historisches Fahrzeug handelt. Die Regelung zielt darauf ab, dass Fahrzeuge, die eigentlich zu verwerten sind, nicht einfach ins Ausland exportiert, oder entsorgt, werden. Das kommt aktuell etwa vier Millionen Mal pro Jahr vor. Es ergeht der Hinweis, dass auch Ersatzteile über zertifizierte Gutachten weiterhin ins EU-Ausland verkauft werden dürften. Dr. Jürgen Martens weist auf die bestehende Definition von „Abfall“ hin. Wird über den Gegenstand ein Sachverständigengutachten beigebracht, dass dieser einen nicht unerheblichen wirtschaftlichen Wert darstellt, ist damit die Mühe getan. Das ist der Nachweis, dass es ein Wirtschaftsgut und kein Abfall ist. Carsten Müller geht davon aus, dass in diesem Fall eine kompakte Begutachtung ausreichen sollte. Wenn der Besitz über einen Kaufvertrag geregelt wird, aus dem heraus es sich ergibt, dass beim Eigentumswechsel ein Preis gezahlt wird, der messbar oberhalb des Rohstoffpreises liegt,

dann dürfte der Kaufvertrag prima facie der Hinweis sein, dass es sich nicht um Abfall handelt. Das Thema wird aufgegriffen und mit der Bitte um Bewertung des Sachverhalts an das Bundesverkehrsministerium gerichtet. Gabriel Lecumberri führt aus, dass die Altfahrzeuge-Verordnung aus Sicht der FIVA positiv ist und gute Regelungen für die historischen Fahrzeuge enthält. Mit Blick auf die Richtlinie zur Hauptuntersuchung bittet er um eine Darstellung der aktuellen Diskussionslage für Motorräder, die nicht als historisch gelten. Bernd Lange führt aus, dass Motorräder bis 125cm³ nicht in die periodische Überwachung eingebunden sind. Es ist zu beobachten, dass einige Mitgliedsstaat dieser Ausnahme folgen, andere nicht. In Deutschland müssen etwa alle Motorräder über 50 cm³ alle zwei Jahre zur Hauptuntersuchung. Diese Ausnahmeregelung soll gestrichen werden, wobei noch kein Vorschlag zur Länge des Intervalls gemacht wurde. Das Parlament tendiert aber zur harmonisierten Überwachung. Wolfgang Kugele verweist auf die insgesamt doch sehr positive Entwicklung der Altfahrzeugverordnung vom Ausgangspunkt, also dem originären Vorschlag der Kommission, zum aktuellen Stand. Relevant und zu beobachten sind Zukunftsfragen, etwa Abschaltung von Mobilfunknetzen früherer Generationen, Cybersicherheit usw. In seiner Antwort führt Bernd Lange aus, dass die Funktionsfähigkeit von aufgearbeiteten Ersatzteilen im Fokus stehen muss. Weitere Schritte müssen in der Zukunft überprüft und bei Bedarf in die Rechtsakte überführt werden.

Carsten Müller berichtet von seinem Besuch im Europäischen Parlament im vergangenen Oktober und der Initiative von Bernd Lange für eine kleine Ausstellung Automobilausstellung in den Räumen des Europaparlaments in Straßburg mit den jeweils populärsten historischen Fahrzeugen der Mitgliedsstaaten. Das hat Aufmerksamkeit auf historische Fahrzeuge gelenkt und etwas Vergleichbares in den Bundestagsliegenschaften wäre außergewöhnlich.

TOP 3 Auswirkungen des automatisierten HU-Abgleichs

Christian Sauter | PAK Vorstand a.D.

Christian Sauter führt zum automatisierten HU-Abgleich von Amtswegen aus, der im Kreis der Besitzerinnen und Besitzer zunehmend diskutiert wird. Die verwendete Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Insgesamt werden die Auswirkungen des HU-Abgleichs auf historische Fahrzeugsammlungen oder bei Besitzern mit mehreren Fahrzeugen herausgearbeitet. Da die Digitalisierung der HU-Berichte weiter voranschreitet, können die Straßenverkehrsämter diese Berichte abrufen. Diese Rechtsgrundlage findet sich im Paragraphen 29a der Straßenverkehrszulassungsverordnung. Aktuell treten Fälle auf, bei denen Straßenverkehrsbehörden die internen Bestandsdaten automatisiert pflegen und im Zuge des Datenabgleichs mit dem KBA ebenso automatisch Anschreiben an Fahrzeughalter

bei Überziehung der Hauptuntersuchung versenden. Auch wenn Fahrzeuge über längere Phasen nicht im Straßenverkehr unterwegs sind, z.B. abgemeldet in Hallen, Garagen oder Privatgrundstücken stehen oder Teil von Sammlungen sind, können sie aufgrund des automatisierten Abgleichs dennoch in den Fokus der Behörde geraten. Die Folge wäre eine Fristsetzung zur Vorführung zur Hauptuntersuchung oder die Abmeldung des Fahrzeugs. Das gesamte Problem resultiert aus der momentanen Formulierung der Regelungen, wonach ein zugelassenes Fahrzeug, auch wenn es nicht im öffentlichen Straßenverkehr bewegt wird, trotzdem HU-pflichtig ist. Eine zweite Problemstellung wird hier relevant: Durch den automatisierten Abgleich und die in der Folge möglicherweise automatisierte Abmeldung droht der Verlust des DIN-Kennzeichens. Teilweise wurden Fahrzeuge bewusst nicht abgemeldet, um das historische Kennzeichen zu sichern. Schließlich könnten aus der Abmeldung weitere Folgeprobleme resultieren, etwa bei der Definition eines Altfahrzeugs oder in Versicherungsfragen. Ein möglicher Lösungsansatz wäre eine Änderung und Klarstellung des Paragraphen 29 mit Bezug auf öffentlichen Straßenverkehr.

Alexander Gregor berichtet von eigenem Vorgang auch ohne automatischen Abgleich, wo die abgelaufene HU eines in der Garage stehenden Fiat 500 bei der Neuausstellung des Fahrzeugscheins mit 60 Euro bestraft wurde. Für Sammler entsteht hier ein entsprechender Punkt. Holger Hahn verweist auf die besondere Anforderung an historische Omnibusse, die jährlich zur Hauptuntersuchung müssen und zusätzlich alle drei Monate ein Sicherheitsüberprüfung absolvieren. Dabei wurde bei einem Fahrzeug die Plakette erteilt, bei der Untersuchung jedoch ein geringer Mangel festgestellt. Dieser Mangel wurde anschließend in einem Behördenschreiben aufgegriffen und mit der Forderung verknüpft, dass dieser Mangel innerhalb von vier Wochen abzustellen und alles durch Rechnung einer Fachwerkstatt zu belegen ist. Wenn derartige Verfahren automatisiert werden, kann es herausfordernd werden. Carsten Müller greift die Ausführungen auf und berichtet von Fällen, bei denen Fahrzeuge beispielsweise auf Trailern transportiert zur Hauptuntersuchung gefahren wurden und dennoch die fehlende Hauptuntersuchung angezeigt wurde. Er regt eine Prüfung an, wie die Frage des zutreffenden Inverkehrbringens bzw. Bewegen im öffentlichen Raum stärker gewichtet werden kann. Dazu soll ein Schreiben an das Bundesverkehrsministerium verfasst werden. Über die europäische Ebene und eventuell die FIVA könnte die Frage zudem gespiegelt werden, um zu prüfen, wie die europäischen Staaten hier verfahren. Alf Menzel weist darauf hin, dass die Regelung des Paragraphen 29 StVZO auf der Umsetzung der europäischen Richtlinie 2014/45/EU beruht. Eine Änderung oder Ergänzung müsste dann wahrscheinlich auf europäischer Ebene erfolgen. Carsten Müller unterstreicht die Wichtigkeit eines Abgleichs mit der Handhabung in den europäischen Mitgliedsstaaten. Alex Piatschek regt eine weitergehende Prüfung dahingehend an, ob ein Verfahren denkbar wäre, wonach die Besitzerin oder der Besitzer formlos schriftlich bestätigt, dass das Fahrzeug nicht im öffentlichen Straßenverkehr bewegt wird. Somit hat auch das Amt seinen Überwachungsauftrag erfüllt. Carsten Müller wird diesen Punkt im Anschreiben an das Bundesverkehrsministerium berücksichtigen.

TOP 4 Stand der Austragung von Reifenfabrikatsbindungen

Andy Schwietzer | *Redaktionsbüro Schwietzer*

Andy Schwietzer führt zur Reifenfabrikatsbindung beim Krad mit nationaler ABE aus. Nach Ausführungen zur historischen Entstehung dieser Regelung werden die Besonderheiten und Anforderungen sowie die alltägliche Anwendung dargestellt. Der Bericht zum Tagesordnungspunkt unterstreicht, wie unterschiedlich der Wissensstand bei allen Beteiligten leider ist. Nach vorheriger Befassung im PAK greift er das Thema aufgrund der Komplexität noch einmal auf. Die gezeigte Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Ulf Schulz unterstützt ausdrücklich die Forderung nach einer Vereinfachung der gegenwärtigen Regelung, etwa durch den mitgeführten Nachweis der Reifenzulässigkeit. Diese frühere Regelung des ABE-Scheins widerspricht jedoch geltendem EU-Recht, das aktuell die Altregelung mit Übergangsfrist 2028 noch in Kraft lässt. Alex Piatschek unterstützt ebenfalls eine anwendbare Regelung, denn aktuell ist das Thema für die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer maximal unzufriedenstellend und nicht mehr durchschaubar. Zu bedenken sei jedoch, dass eine Vorgeschichte zur heutigen Regelung geführt hat. Auffällig ist zudem, dass die Thematik aktuell nur noch bei Motorrädern beachtet wird, obwohl es auch ältere Kraftfahrzeuge gibt, die ursprünglich ebenfalls mit einer konkreten Reifenfabrikatsbindung versehen waren. Diese wird heute jedoch ignoriert - bei Motorrädern scheint das im Alltag undenkbar. Aus der Perspektive der Prüforganisationen ist es unstrittig, erklärt Alf Menzel, dass Einträge in den Fahrzeugpapieren auch Gegenstand der Hauptuntersuchung sind. Bei den Fahrzeugen mit ABE werden diese Passagen aus den Papieren ausgetragen. Die Austragung erfolgt nur dann nicht, wenn Fahrzeuge einzelgenehmigt sind.

Axel Schwietzer schlägt den Einsatz für eine Regelung wie beim Pkw vor und eine Anwendung wie es die Betriebserlaubnis vorsieht: Wenn Serienreifen auf dem Serienmotorrad montiert sind, dann sollte die Fabrikatsbindung hinfällig sein. Carsten Müller schlägt vor, die Prüforganisationen im Nachgang der Sitzung anzuschreiben und um Erläuterung des Sachverhalts zu bitten. Die Erkenntnisse werden dem PAK anschließend zur Verfügung gestellt.

TOP 5 Sachstand VDI-Sachverständigen-Richtlinie

Christof Kerkhoff | *VDI*

Dr. Gundula Tutt | *Omnia Restaurierung*

Dr. Gundula Tutt gibt einen Sachstandsbericht über den Richtlinienausschuss des VDI, „VDI-MT 5900 `Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr““, der seit Juni 2024 tagt. Betont wird, dass dieser Bericht nicht von dem sogenannten amtlichen Teil handelt. Inhaltlich befasst man sich um Aspekte rund um Sachverständige und

Prüforganisationen, wenn es um den Fahrzeugverkauf, die Bewertung von Unfallschäden oder die Wertermittlung insgesamt für die Versicherungen und ähnliches geht. Die präsentierten Folien liegen dem Protokoll bei.

Das Thema Qualifikation von Sachverständigen im Bereich von historischen Fahrzeugen ist seit mindestens zehn Jahren ein regelmäßig, auch heftig diskutiertes Thema. Aus der Praxis werden bisweilen Erfahrungen geteilt, wonach bis zu 80 Prozent aller Wertgutachten für historische Fahrzeuge in irgendeiner Weise negativ auffällig sind. Das Spektrum reicht von auf den ersten Blick erkennbaren Gefälligkeitsgutachten bis hin zu fehlerhaften oder gänzlich falschen Identifizierungen der Fahrzeuge. Auch der überwiegende Teil der Schadengutachten sei genau genommen unbrauchbar. Der darin vorgeschlagene Reparaturbericht berücksichtigt nur selten die historische Fahrzeugschadenssubstanz oder vorhandene Originalität. In der Folge wird nicht nur der erlittene Schaden, sondern auch durch dessen Beseitigung der historische und auch oft der monetäre Wert des betroffenen Fahrzeugs gemindert. Fehlende Fachkompetenz für historische Fahrzeuge war und ist ein Problem. Dieses harte Urteil basiert auf langjährigen Erkenntnissen im Versicherungsbereich.

Christof Kerhoff berichtet von der aufwendigen und anhaltenden Arbeit an der Richtlinie selbst. Blatt 1 der achtblättrigen Reihe wurde schon vor sechs Jahren auf den Weg gebracht. Insgesamt wird das Thema intensiv betrachtet, beispielsweise auf den Verkehrsgerichtstagen in Goslar. Blatt 2 „Schäden und Bewertung“ bekam im letzten Jahr eine eigene Session. Auf dem diesjährigen, dem 64. Verkehrsgerichtstag, standen das Berufsbild des Kfz-Sachverständigen und die [Auswirkungen der VDI-Richtlinie MT 5900](#), zu neuen und einheitlichen Anforderungen an die Qualifikation, Ausbildung sowie Berufsausübung von Sachverständigen im Fokus.

Dr. Gundula Tutt hebt das Ziel des Ausschusses hervor, einheitliche und belastbare Qualitätsmaßstäbe für die Arbeit von Sachverständigen zu definieren. Relevant sind dabei Kompetenzen, die Sachverständige im Bereich klassischer Fahrzeuge künftig nachweisen müssen, relevant sind Ausbildung, Weiterbildung und eine belastbare Zertifizierung, die aufgezeigt und entwickelt werden müsse. Im Rahmen der Zertifizierungs- oder der Richtlinienarbeit besitzt der VDI große Expertise in den Bereichen der technischen Berufe und der technischen Normen. Die entsprechenden Verfahren sind ganz klar, geregelt, bewährt und nachweisbar transparent.

Der 18-köpfige Ausschuss umfasst Fachleute aus allen Bereichen der Oldtimer- und Kfz-Branche, Sachverständige, Fachautoren, Historiker, Kuratoren, Juristen, Versicherungsexperten und auch zahlreiche Organisationen und Verbände sind mit dabei, u.a. Classic Data, die Initiative Kultur und Mobilität, die Zertifizierungsstellen IQ-ZERT und ZAK-Zert, der Münster Arbeitskreis Straßenfahrzeuge und der BVSK, Prüforganisationen wie der TÜV Rheinland, FSP und GTÜ, der VDA und der ZDK für die Kfz-Branche. Im Ergebnis soll die Richtlinie detailliert die Kenntnisse und Fähigkeiten der

Sachverständigen definieren, dazu zählen u.a. die sichere Feststellung der Fahrzeugidentität, die Bewertung von Dokumenten und historischen Quellen, die Kenntnisse des Zulassungsrechts, Marktkenntnisse und fundierte Wertermittlungen, technisches Wissen zu historischen Materialien, zu Reparaturmethoden aus verschiedenen Epochen, die Bewertung von Zustand, Schäden und Originalität, Festlegung fachgerechter Reparatur, Restaurierungs- und Konservierungsmethoden, die gerichtsfeste Erstellung von Gutachten, eine einheitliche Fachterminologie und Grundsätze der Berufsethik. Das ist relativ neu, aber ein Thema, das sehr unter den Nägeln brennt. Es soll mit Inhalt gefüllt werden, verbindlich in eine Zertifizierungsordnung überführt und möglichst sanktionierbar werden. Das wird diskutiert und soll in eine eigenständige Richtlinie zum Sachverständigen für klassische Fahrzeuge münden. Es ist geplant, die Details bis Ende 2026 auszuarbeiten. Anschließend wird der sogenannte Gründruck veröffentlicht, so dass es der Öffentlichkeit möglich ist, zu kommentieren und Vorschläge einzubringen. Diese werden diskutiert und geprüft. Die endgültige Fassung der Richtlinie als der sogenannte Weißdruck wird final veröffentlicht und nach fünf Jahren evaluiert. Damit wird gewährleistet, dass die Richtlinie regelmäßig an die veränderten Gegebenheiten und Entwicklungen angepasst wird.

Parallel werden bereits Ausbildungsinhalte identifiziert und gesammelt. Darauf basierend wird eine Schulungs- und Zertifizierungsstruktur diskutiert, welche Institutionen dazu in Frage kämen, um eben auch eine belastbare Zertifizierung zu etablieren. Aktuell ist der Begriff nicht geschützt und es existiert eine Vielzahl von Zertifikaten auf dem Markt. Daher ist eine belastbare Struktur ein zentrales Anliegen. Ganz wichtig wäre es, nur der Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) akkreditierte Zertifizierungen zu ermöglichen. Die DAkkS ist die einzige vom Gesetzgeber betraute Stelle, im Zertifizierungssektor selbst und ähnliche Institutionen zu überprüfen und die Einhaltung von Standards, beispielsweise der Unparteilichkeit, von Ausbildungsinhalten oder Fachkenntnis zu begutachten.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Richtlinie ein wichtiges Instrument sein wird. So hat beispielsweise der Arbeitskreis 5 des Deutschen Verkehrsgerichtstages pressewirksam festgestellt, dass mit der VDI MT 5900 erstmals anerkannte Mindestanforderungen an die Ausbildung und Qualifikation von Sachverständigen verankert werden. Der Arbeitskreis 5 fordert daher die befassten Organisationen und Institutionen auf, die Anforderungen der Richtlinie konsequent umzusetzen. Darüber hinaus wird der Gesetzgeber aufgefordert, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, wonach Kfz-Gutachten und -Bewertungen nur von zertifizierten Kfz-Sachverständigen oder Kfz-Gutachtern angeboten und erstellt werden dürfen, die die anerkannten Regeln zur Ausbildung und Qualifikation von Sachverständigen sowie zur Ausbildung des Berufes erfüllen. Im Ergebnis gäbe es erstmals einen strukturierten Rahmen für Gutachten für klassische Fahrzeuge.

Martin Stromberg bekräftigt und weist darauf hin, dass der Berufsstand des Kfz-Sachverständigen in Deutschland nicht geschützt ist. Der BVSK und andere greifen die

Thematik seit langem immer wieder auf. Mit den aktuellen Arbeiten an der Richtlinie und der Einbindung von Verbänden besteht aktuell eine große Chance, jetzt den Rahmen zu setzen und zu definieren. Der für den PAK relevante Bereich, der der klassischen Fahrzeuge, soll entsprechend spezifische Regelungen erhalten. Wichtig ist, dass die Grundlage der Sachverständigenarbeit an sich sein muss. Matthias Kemmer begrüßt im Namen des ZDK und des Oldtimer- und Youngtimer-Ausschusses ausdrücklich die Arbeit und Ziele des 18-köpfigen Arbeitskreises des VDI. Philipp Schlosshauer schließt sich dem Dank und den Ausführungen im Namen des BVSK an. Er unterstreicht die Wichtigkeit der Arbeit, um einen Rahmen zu definieren. Deshalb unterstützt der Verband die Arbeit auch sehr entschlossen, um zu verhindern, dass der Ansatz, wie in der Vergangenheit beispielsweise im Jahr 2011, wieder ohne Erfolg verpufft. Das ist für die gesamte Szene wichtig, um Vertrauen in zertifizierte und qualifizierte Sachverständige aufzubauen, der eben gerade nicht durch ein Sachverständigenbüro aufgebaut werden kann, das schnell nach einem einzigen absolvierten Wochenendkurs eröffnet. Martin Stromberg unterstreicht diese Wichtigkeit und Einheit der Oldtimerszene, die die Arbeit des Gremiums nicht durch Streufeuer von außen sabotieren sollte - vor allem nicht auf der Zielgeraden. Zum Thema Streufeuer verweist Dr. Gundula Tutt auf eine vermeintliche gemeinsame Presseerklärung von DEUVET, BVSK und VKS, die erklären, sich unter anderem auf eine gemeinsame Position zur Qualifikation von Gutachtern verständigt zu haben. Der BVSK hat auf persönliche Nachfrage beim Hauptgeschäftsführer Martin Schmelcher diese Presseerklärung und Position nicht bestätigt und erklärt, keine Kenntnis davon gehabt zu haben. Auch der Vorstand des VKS konnte diese Verlautbarung nicht zuordnen oder bestätigen. Interessant sind die im Text verwendeten Formulierungen, die einen Zusammenhang mit der VDI-Richtlinie herstellen und andeuten, der DEUVET wäre nicht nur involviert, sondern Vorreiter. Martin Stromberg verweist auf die rechtlichen Regeln bei VDI, die strikt einzuhalten sind, auch die der Kommunikation. Ein Fehler könnte dazu führen, dass Jahre der Arbeit hinfällig und nichtig werden. Die konsequente Einhaltung der Regularien führt dazu, dass auch in der heutigen PAK-Sitzung nicht alle Details berichtet werden darf.

Dr. Ekkehard Pott erklärt, dass der DEUVET sowohl mit dem BVSK als auch dem VKS gesprochen hätte, weil momentan mit allen Verbänden und über das Sachverständigen Thema hinaus gesprochen wird. Der Initiator der Ansprache des BVSK und des VKS wurde genannt. Der Initiator hätte den Kontakt sowohl zum BVSK als auch zum VKS aufgebaut und dazu mit ihnen gesprochen. Hierbei sei auf Wunsch des BVSK das Thema Sachverständigenausbildung und Qualifizierung auf die Agenda gesetzt worden. Zudem hätte der DEUVET lediglich sehr allgemein formuliert und einen Mindeststandard bei Gutachtern und einen Mindestqualitätsstandard bei Gutachten begrüßt. Erklärt wurde, dass grundsätzlich keine Einmischung in die operative Arbeit erfolge. Über die Presseerklärung hinaus fand keine Entäußerung seitens des DEUVET statt. Darüber hinaus hat und wird der DEUVET in Richtung Sachverständige oder Qualifikation nicht aktiv, weil es nicht die Aufgabe ist, solche Inhalte festzulegen. Von daher unterstützen wir die Aktivitäten des Ausschusses und teilen dessen Ziele, weil die

dringende Notwendigkeit zur Handlung gesehen wird. Es wird angeboten, den Vorgang in kleiner Runde noch einmal zu diskutieren und aufzuarbeiten, um Missverständnisse auszuschließen oder Arbeitsergebnisse nicht zu gefährden. Carsten Müller erachtet eine Aufarbeitung für notwendig und angezeigt, hält sich als Vorsitzender in der Sache selbst jedoch zurück. Er betont, wie erfreulich der große PAK-Kreis und die insgesamt engagierte Mitarbeit ist, aber es sei eben nicht das erste Mal, dass eine etwas übermotivierte Pressearbeit Arbeitsergebnisse gefährdet. Für die Arbeit und den gemeinsamen Erfolg des PAK ist es ohne Frage sinnvoll, wenn die unmittelbaren Verbands-, Unternehmens- oder persönlichen Interessen maximal nachrangig betrachtet werden. Das wäre eine wichtige Grundvoraussetzung und ein sinnvolles Zeichen.

Auf Nachfrage aus der Runde zeigt Dr. Gundula Tutt auf, warum sie in dem Ausschuss aktiv ist. Sie führt aus, dass sie im Jahr 2006 eine der ersten studierten Restauratoren-Kolleginnen gewesen sei, die vollwertiges Mitglied in der Ingenieurkammer Baden-Württemberg wurde. Die Ingenieurkammer hatte eingehend den Ausbildungsweg zum Restaurator geprüft und festgestellt, dass die Ausbildungsinhalte mehr als 60 Prozent identisch zum MINT sind. Damit ist der Abschluss als Diplom-Restaurator oder der heutige Masterabschluss gleichwertig mit einem Ingenieursstudium. Sie selbst sei heute nicht mehr Mitglied der Ingenieurkammer, aber es gibt inzwischen in den Ingenieurkammern aller Bundesländer Kolleginnen und Kollegen aus dem Kunstbereich, die einen vergleichbaren Ausbildungsweg gegangen sind.

Carsten Müller berichtet von einem Gespräch mit dem BVSK in seiner Eigenschaft als amtierender Vorsitzender des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz bei dem es in der Grundfragestellung um nicht geschützte Berufsbezeichnungen ging. Über die Sachverständigenproblematik hinaus ist das Thema aktuell im Deutschen Bundestag adressiert. Nicht geschützte Berufsbezeichnungen führen regelmäßig zu Irritationen, denn beispielsweise Sachverständige oder Sachverständiger, Energieberaterin oder Energieberater kann sich jede und jeder nennen. Das führt nicht selten zu Problemen unter Verbraucherschutzgesichtspunkten oder aufgrund einer gewissen missbräuchlichen, selbstverdienenden Berufsbezeichnung, mit der die bezweckte Kompetenzvermutung einhergeht, welche sich durch die Arbeitsqualität dann nicht rechtfertigen ließe. Deswegen kommt der Recht- und Verbraucherschutzsausschuss zum Zuge. Da kann die Definition von Qualitätsgesichtspunkten sehr relevant werden. Daher ist das Thema über die Sachverständigenproblematik und über den Parlamentarischen Kreis hinaus aktuell in der Diskussion im Deutschen Bundestag.

Dr. Gundula Tutt berichtet von Erfahrungen der Versicherungswirtschaft, wonach einige bestimmte Sachverständige Gutachten erstellen, die nicht das Papier wert sind, auf denen sie geschrieben sind. Dennoch ist es von Seiten der Versicherer im Augenblick nicht möglich, derartige Sachverständigengutachten abzulehnen, obwohl die Umstände bekannt sind und das Unternehmen möglicherweise wiederholt zu hohe Beträge auszahlen musste. Diese Gutachten müssten jeweils einzeln vor Gericht angefochten werden. Auch dieser

Aspekt spricht für das erklärte Ziel einer DAkkS-Zertifizierung, um nachweisbare Expertise und Vertrauen aufzubauen. Um das sich gerade sehr negativ entwickelnde Bild des Sachverständigen zu korrigieren, greift Matthias Kemmer auf eigene Erfahrungen und Erfahrungen in seinem Kollegenkreis zurück. Häufig werden Begutachtungen im Oldtimersektor von „normalen“ Kfz-Sachverständigen im ganz „normalen“ Sachverständigenbüro erstellt. Im Oldtimersegment besteht jedoch eine enorme Nachfrage nach dem oldtimerspezifischen Sachverständigen-Know how. Ausdrücklich unterstützt wird daher die Arbeit und Zielsetzung des VDI-Ausschusses, da seine Haupttätigkeit nicht selten darin besteht, als Zweit- oder gar Drittgutachter zu unterstützen. Regelmäßig benötigen die ursprünglich beauftragten Sachverständige Hilfe und Expertise, da sie die spezifischen Besonderheiten und Anforderungen für historische Fahrzeuge unterschätzt hatten oder von der Bandbreite überfordert sind. Andererseits ist es auch unstrittig, dass ein reines Oldtimer-Sachverständigenbüro schlichtweg nicht wirtschaftlich arbeiten könne. Heute sind die Büros hauptsächlich Mischsachverständigenbüros - alte und neue Fahrzeuge. Die Initiative des VDI wird nicht nur wahrgenommen, sondern begrüßt.

Christoph Kerkhoff führt die Diskussion zusammen und dankt dem PAK für die insgesamt wohlwollende Unterstützung der Arbeit. Das Ziel, die Qualifikation anzuheben und zu sichern, eint alle Beteiligten und der eingeschlagene Weg wird weiter gegangen. Mit der Vorlage des Papiers zum Ende des Jahres wird - Dank der breiten Unterstützung - ein wichtiger Meilenstein erreicht sein. Der PAK wird weiter informiert werden. Und eine wichtige Anmerkung zum Schluss: Die Neuregelung wird mit großzügigen Übergangsfristen ausgestattet sein. Kein guter Sachverständiger wird zurückgelassen.

TOP 6 Engagement für Oldtimer und landwirtschaftliches Kulturerbe

Hans Peters | *Fehamec*

Hans Peters stellt sich und den holländischen Dachverband [Fehamec](#) vor. Sie engagieren sich für Oldtimer und das landwirtschaftliche Kulturerbe. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Ein Schwerpunkt ist die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen für historische Fahrzeuge, allen voran die FIVA aber auch viele nationale Verbände für historische Landmaschinen. Hier bestehen viele thematische Schnittmengen, beispielsweise Erhalt historischer Fahrzeuge als kulturelles Erbe, klimafreundliche Kraftstoffe, Digitalisierung historischer Dokumente usw. Die internationale Zusammenarbeit ist vor allem auf europäischer Ebene zielführend und wichtig. Unterschiede zu deutschen Regelungen gibt es jedoch auch. So gelten in den Niederlanden Fahrzeuge erst ab einem Alter ab 40 Jahre als Oldtimer. Besonders zu beachten sind

Unterschiede bei Führerscheinregelungen, die es bei Grenzübertritten zwischen Deutschland, die Niederlande oder Belgien gelten.

Carsten Müller dankt für die Ausführungen und den Bericht über die Herausforderungen und Möglichkeiten für die Besitzerinnen und Besitzer historischer Landmaschinen im Nachbarland, in dem es scheinbar auch manche bürokratische Hürde zu überwinden gilt.

TOP 7 **Verschiedenes**

120 Jahre Motorradclub Motorclub Werneuchen 1906 e.V.

Katja Pöhlmann | *Motorclub Werneuchen 1906 e.V.*

Katja Pöhlmann stellt sich und den Motorclub Werneuchen der Runde vor. In der Nebentätigkeit als Inhaberin der [Motorradhalle Thäle](#) und als stellvertretende Vorsitzende des [Motorclub Werneuchen 1906 e.V.](#) sowie als Mitglied im VfV ist sie begeistert für historische Motorräder engagiert.

Der MCW 1906 ist der älteste eingetragene Motorclub Deutschlands. Der Motorclub wurde am 20. März 1992 neu gegründet und setzt sich seither gemeinsam mit dem VfV für die Oldtimer- und Motorsportszene im Osten ein. Es werden jährliche Veranstaltungen durchgeführt, etwa eine Frühjahrs-Rallye für Jedermann. Zweimal im Jahr wird eine Oldtimer-Teiletausch und Trödelmarkt organisiert. Zudem wird einmal jährlich eine Oldtimer-Rallye und seit dem Jahr 2013 alle zwei Jahre die Ernst-Geuder-Gedenkfahrt durchgeführt. Für junge Erwachsene bis 18 Jahre werden die Nennfelder reduziert. Im Jubiläumsjahr werden zwei Veranstaltungen organisiert - die Oldtimer-Fahrt am 20. Juni zu der alle sehr herzlich eingeladen sind. Highlight wird jedoch sicherlich die diesjährige Ernst-Geuder-Gedenkfahrt, die aufgrund des Jubiläums ausnahmsweise außerhalb des zweijährigen Rhythmus veranstaltet wird. Sie wird viertägig ausgelegt sein und am 29. August starten. Das Teilnehmerfeld ist für Fahrzeuge bis Baujahr 1918 ausgelegt. Es wird in Werneuchen gestartet und in zwei Etappen den Spuren von Motorradpionier Ernst Geuder bis nach Stralsund gefolgt. Für die älteren Fahrzeuge und Fahrzeugführer wird das eine gewisse Herausforderung. Der Rückweg ist durch das Märkische Oderland mit einigen Zwischenstopps vorgeplant. Die Kosten werden zum größten Teil von den Teilnehmenden selbst getragen, aber Unterstützer und Sponsoren sind willkommen. Die Nennfelder werden ausschließlich für limitierten Erinnerungsstücke aufgewandt, für Tourguides, den Abschleppdienst, der die ganze Zeit dabei sein wird und für die Verpflegung bei den Zwischenstopps.

Carsten Müller dankt für den Bericht zum MCW sowie die ambitionierten Veranstaltungen und hofft auf rege Beteiligung.

Sachstand Sicherheitsprüfung historische Nutzfahrzeuge

Peter Steckel | *Nutzfahrzeuge Veteranen Gemeinschaft e.V.*

Peter Steckel greift das Thema Sicherheitsüberprüfung historischer Nutzfahrzeuge auf, welches im PAK schon einmal Thema war, aber dann nicht sehr intensiv verfolgt wurde.

Da sich die historischen Nutzfahrzeuge besonderen Herausforderungen gegenübersehen, soll mit dem Bericht ein neuer Vorstoß gewagt werden. Unterschieden werden muss hierbei zwischen Bussen und Lkw. Während Busse häufig noch im touristischen Betrieb eingesetzt werden, sind historische Nutzfahrzeuge in der Regel nicht mehr zum Transport von Lasten eingesetzt. Und von daher könnte angenommen werden, dass das von historischen Nutzfahrzeugen ausgehende Gefährdungspotenzial im technischen Bereich nicht größer ist als von anderen Fahrzeugen. Es geht hierbei nicht um die jährliche Hauptuntersuchung, sondern vielmehr um die halbjährliche Sicherheitsüberprüfung, auch in einer Jahreszeit, in der die historischen Fahrzeuge eigentlich gar nicht bewegt werden, der Zeit zwischen Oktober und März. Die Fahrzeuge sind dann nicht auf der Straße. Es wäre wünschenswert, hier eine pragmatische Lösung zu finden. Möglicherweise ließe sich eine rechtsichere Formulierung erarbeiten, die die historischen Nutzfahrzeuge, die zu bestimmten Zeiten nicht auf den öffentlichen Straßen bewegt werden, zeitlich befristet von der Sicherheitsüberprüfung befreit. Carsten Müller regt an, den Vorschlag aufzugreifen, aber wohl dosiert zu vertreten, um beim Bohren der dicken Bretter nicht das Kind mit dem Bade auszuschütten. Möglicherweise wäre die Frage nach dem Fahrzeughalter, Privatperson oder Transportunternehmen, eine relevante Grenzlinie. Der Aspekt wird sondiert und ausgelotet. Holger Hahn bittet im Hinterkopf zu behalten, dass auch schon ein 1996er Lastkraftwagen ein H-Kennzeichen erhalten kann. Dr. Jürgen Martens verweist auf die politisch gesehenen grundsätzlichen Schwierigkeiten von Ausnahmeregelungen und ebenso grundsätzlich wäre es unstrittig richtig, wenn ein historischer Lastkraftwagen mit einer historischen Planierdrape auf angekoppelten Tieflader auch alle Sicherheitsüberprüfungen zwingend gemeistert hat. Möglicherweise wäre die Kombination von H-Kennzeichen mit Saisonkennzeichen eine gangbare Lösung.

Carsten Müller regt an, die Erkenntnisse der damaligen PAK-Sitzung auf einer knappen halben Seite darzustellen und als Ausgangslage zu nutzen. Auf dieser Grundlage sowie den heutigen Gedanken soll das Gespräch mit den Verantwortlichen gesucht werden.

Die aktuelle Kraftstoffpreisentwicklung aufgreifend, verweist der Vorsitzende auf die häufige Befassung mit synthetischen oder erneuerbaren Kraftstoffen im PAK. Am Morgen fand im Bundestag eine öffentliche Anhörung zu den Kraftstoffpreisen, aber eher aus kartellrechtlicher Perspektive statt. In den Debatten der vergangenen Jahre forderte die Mineralölwirtschaft stets einen Anreiz zur Einführung synthetischer und erneuerbarer Kraftstoffe. Bei der aktuellen Preisentwicklung des Dieseleratzkraftstoffes HVO100 enttäuscht die Mineralölwirtschaft nach Ansicht des Vorsitzenden jedoch sehr. In der aktuellen Lage und der einhergehenden, bedauerlichen Preisentwicklung fossiler

Kraftstoffe, wäre es ein klares Signal gewesen, den HVO100-Kraftstoff preisstabil zu halten. Ein stabiler HVO100-Preis wäre das beste Argument hinsichtlich Resilienz sowie heimischer, deutscher oder europäischer Produktion. Gleichzeitig wäre bei einem Preis des fossilen Diesels von 2,12 Euro und des HVO100 bei 1,80 Euro der erneuerbare Kraftstoff mit einer Geschwindigkeit befördert worden, die niemals für möglich erachtet worden wäre. Unter den Gesichtspunkten Emissionsreduktion, Feinstaubreduktion, Versorgungssicherheit, Preiswürdigkeit und technische Funktionalität wäre das enorm. Wahrscheinlich wären zahlreiche Fahrerinnen und Fahrer bei dem für sie neuartigen Kraftstoff geblieben, auch wenn sich der Preis des fossilen Diesels wieder abwärts bewegt hätte.

Christian Grundmann berichtet vom [9. internationalen Volkswagen Veteranen Treffen in Hessisch Oldendorf](#) vom 25. bis 28. Juni 2026. Erwartet werden an den vier Tagen mehr als 4.000 Volkswagen aus allen Regionen der Welt. Der ganze Ort ist dabei und selbst die Polizei ist in historischen Uniformen unterwegs. Jeder ist eingeladen. Carsten Müller kündigt an, dass er nach der PAK-Sitzung am 26. Juni 2026 direkt zum Treffen aufbrechen wird. Es gibt keine Wortmeldungen und Carsten Müller schließt die Sitzung um 15:24 Uhr.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet statt am

Freitag, 26. Juni 2026 um 12:00 Uhr

Sitzungssaal 4.900 (!)

im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages,
Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden hierzu rechtzeitig eingeladen.