AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentskreis im Deutschen Bundestag

# PROTOKOLL

# 46. PAK-SITZUNG

| | |
|---|---|
| **ZEIT:** | **26. JUNI 2026, 12:04 BIS 14:22 UHR** |
| **ORT:** | SITZUNGSSAAL 4.900,<br>PAUL-LÖBE-HAUS DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES,<br>KONRAD-ADENAUER STRASSE 1, 10117 BERLIN |
| **ANWESEND:** | VGL. TEILNEHMERLISTE |

## TOP 1 Eröffnung der Sitzung & Begrüßung

Carsten Müller | *MdB*

Carsten Müller eröffnet die PAK-Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Er verweist noch einmal auf das gerade parallel und über das Wochenende stattfindende phänomenale Volkswagentreffen HO26 in Hessisch-Oldendorf. Es wurde von Christian Grundmann und seinem Vater aus der Taufe gehoben und lockt VWs aus der ganzen Welt an. Ein Besuch lohne sich immer.

Carsten Müller berichtet von einer Veranstaltung am Comer See vor wenigen Tagen. Auffällig war das teilweise sehr jugendliche Publikum, dessen Durchschnittsalter deutlich unter dem bei uns üblichen Schnitt zu verorten war. Auf einer weiteren Veranstaltung in der Region lag das Alter im Schnitt sogar sichtbar unter 30. Das war sehr beachtenswert. Bei Nachwuchsthema sollten daher der Blick in die Nachbarländer geschärft werden, wie es dort gelingt, die Szene in Richtung Jugend und Frauen zu öffnen. Er schlägt vor, die Thematik in einer Folgesitzungen genauer zu betrachten.

Das Wort wird zum thematischen Einstieg in die Sitzung an Hans-Robert Schramm und Tom Fischer übergeben.

**TOP 2 Aktuelles zur Initiative "Classic meets Future"**
Hans-Robert Schramm | *Initiative "Classic meets Future"*
Tom Fischer | *Initiative "Classic meets Future"*

Hans-Robert Schramm führt zur Entstehung der Initiative „Classic meets Future" aus. Das Projekt entstand vor fünf Jahren, als die Frage der Unternehmensnachfolge und der fehlenden jungen Fachkräfte im eigenen Betrieb relevant wurde. Ziel der Initiative ist es, einerseits jungen Menschen eine Perspektive zu bieten, im Unternehmen oder zumindest in der Reparaturbranche alter Fahrzeuge zu bleiben. Andererseits soll Können und Wissen für künftige Generationen erhalten und weitergegeben werden.

Tom Fischer präsentiert Folien, die dem Protokoll beiliegen. Bis vor fünf Jahren war es fordernd, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Über den Kontakt zu einem sehr erfahrenen, im Personalbereich tätigen Manager wurde das Bewerbungsverfahren für Ausbildungsplätze im Unternehmen umgestellt. Es wurde auf Grundlage des neuen Auswahlprozesses vereinbart, in jedem Lehrjahr zwei neue Lehrlinge anzustellen. Nach fünf Jahren können nun ein erstes Fazit und weitere Schritte der Initiative präsentiert werden. Die gezeigten Folien sowie das Projekt selbst erheben keinen Anspruch einer Verbandsarbeit oder ähnliches, sondern greifen Punkte aus der Praxis auf, die dem Unternehmen helfen. Der Branche soll die gesammelte Erfahrung durch die Initiative ebenfalls zur Verfügung gestellt werden. Die Oldtimerszene braucht auch in Zukunft und trotz der vielen engagierten und fähigen Selbstschrauber, zwingend professionelle Reparaturbetriebe. Gleichzeitig ist die Initiative für jedes Feedback aus der Branche sehr offen und dankbar.

Auf Grundlage der aktuellen Mechatronik-Ausbildung setzt "Classic meets Future" auf folgende Schwerpunkte: Angebot attraktiver Arbeitsplätze in Kombination mit Bindung an das Team, Auszubildende akquirieren und Mitarbeiter fortbilden, bessere Netzwerke mit Kollegen und Lieferanten auf- und ausbauen, Prozesse hinterfragen und gegebenenfalls neu gestalten oder neu etablieren, Digitalisierung von Abläufen, Ausbildung sowie dem Wissensmanagement, Wege zur Qualifizierung von Fachkräften entwickeln. Der Projektansatz vermittelt breites, fundiertes Wissen, dass die ausgewählten Auszubildenden begeistert. Das Team hat sich mit Start des Projekts unglaublich positiv nach Innen und Außen entwickelt. Nach Außen werden Erfolge greifbar: in den vergangenen drei Jahren wurden Azubis jedes Jahr mit zwei Staatspreisen ausgezeichnet, die Berufsschulen und teilweise die Innungen informieren sich vor Ort über die Ansätze und Wege der Initiative. Und für die Initiative wichtig, gibt es mittlerweile viel mehr Bewerbungen als freie Stellen. Nach Innen hat sich ein unglaubliches Team entwickelt. Einige ältere Mitarbeiter haben sich leider verabschiedet, weil die jungen Teammitglieder extrem motiviert und engagiert sind. Insgesamt hat diese Entwicklung dem Unternehmen sehr gutgetan.

Hinter den Erfolgen steckt viel Einsatz, um eine gute, fundierte und spannende Ausbildung zu bieten, die rund um historische Fahrzeuge mit innovativer Arbeitstechnik, modernsten

Tools und auch KI ausgerichtet ist. Im Unternehmen wird das vorhandene Wissen kontinuierlich digitalisiert, anwendbar gehalten und so bewahrt. Zudem wird bundesweit nach Anbieter von Kursen gesucht, die zur Initiative passen und das Angebot zur Aus- und Weiterbildung kontinuierlich erweitern. Ein aktuelles Beispiel ist ein Thermotechnikkurs unter Leitung von Prof. Hopp, der sehr gut läuft und für die Jahre 2026 und 2027 bereits ausgebucht ist. Darüber hinaus arbeitet „Classic meets Future“ mit der Handwerkskammer und mittlerweile auch mit Einrichtungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien zusammen. Mit den Belgiern ist aktuell ein Lehrlingsaustausch geplant. Mit Großbritannien und den USA bestehen erste Kontakte, doch aufgrund aktuell noch offener organisatorischer Fragen, muss die Zusammenarbeit noch weiter entwickelt werden. Falls jemand aus der Runde des PAK hier Erfahrungen teilen kann, sind diese herzlich willkommen.

Weiteres Zeichen des Erfolgs: Fahrzeuge der Initiative haben 26 Top-Ergebnisse erzielt - fast ausschließlich mit Lehrlingen, z.B. bei der Best-of-Show Villa d’Este oder sechs Fahrzeuge bei der Mille Miglia, die alle ins Ziel kamen. Insgesamt kommen die jungen, maximal motivierten Mannschaften bei den Kunden, nach anfänglicher Skepsis hier und da, sehr gut an.

Das Netzwerk der Initiative bildet sich aktuell vor allem mit dem Schwerpunkt Süden heraus. Hier wird eine Ausweitung über die südlichen Gefilde angestrebt. Netzwerktreffen gab es zuletzt zwei im Jahr, wobei auch verbundene Unternehmen besucht und sich vor Ort intensiv ausgetauscht wird. Es wurden Geschäftsprozesse digitalisiert und teilweise auch wieder analogisiert, da manchmal der Arbeitsprozess mit Papier in einer Werkstatt einfacher und zielführender als mit iPad oder Notebook ist. Sehr umfänglich ist der Digitalisierungsprozess im Bereich Ausbildung und Wissensmanagement. Es wurden und werden eigene Wissensdatenbanken auf- und ausgebaut, so dass bei Bedarf und unmittelbar eine Übersicht aufgerufen werden kann zu Fahrzeugen, Bauteilen, Arbeitsprozessen usw. Beispielsweise lässt sich für ein bestimmtes Fahrzeug unmittelbar abrufen, was am Fahrzeug in den letzten 20 Jahre passiert ist, welche Reparaturprozesse erfolgten oder erfolgen sollen, die bekannte Historie des Kfz usw. Die Erfahrungen zu den Anwendungen sind hierbei durchweg positiv. Sorge vor der KI besteht zunächst nicht, denn sie ist einfach nur Rechenleistung, die auf gutem Datenmanagement beruht und gezielte Erkenntnisse aufzeigt.

Der wichtigste Punkt ist und bleibt insgesamt die Qualifizierung von Fachkräften. Das geht praktisch jede und jeden Betrieb in der Branche an. Neben der regulären Ausbildung als Mechatroniker geht es um die Qualifikationen der Fachkräfte, die Besonderes leisten und Mehrwissen schaffen. Wünschenswert wäre eine staatliche Anerkennung und Zertifizierung dieser Kurse. Es gibt Anzeichen, dass sich in Zukunft eine Abspaltung der reinen autonomen, elektrischen Mobilität von den Automobilen vollziehen könnte. Damit könnte die Spezialisierung für historische Fahrzeuge weiter voranschreiten, denn es wird wahrscheinlich stets Sammlerfahrzeuge geben, die bei besonderen Anlässen auch künftig

mit Verbrenner, aber dann synthetischen Kraftstoffen, fahren werden. Die Entwicklung der Oldtimerbranche könnte vergleichbar zu den Spezialisierungen der Büchsen- oder Uhrmacher voranschreiten. Hier wäre es wichtig, eine Struktur zu erarbeiten, um die Entwicklung gezielt zu begleiten und auch mitzugestalten. Hier anknüpfend ergänzt Hans-Robert Schramm und verweist auf einen Beitrag von Peter Diehl im Fachblatt „kfz-betrieb" zu den Erfahrungen sowie das Interesse rund um einen technische Grundlagen-Kurs für historische Fahrzeuge. Ein Folgekurs, möglichst als Zertifikatslehrgang, wird zum Thema Restaurierungsethik angestrebt, in dem etwa die Berücksichtigung der Charta von Turin im Werkstattalltag vermittelt werden soll. Zu diesem spezifischen Themenkomplex gibt es keine öffentliche Institution, die dieses Wissen vermittelt. Das Fachwissen kommt aus den Fachbetrieben. Es ist ein Wunsch der Szene, dass die Politik einen Weg findet, dieses Fachwissen auf privater, unternehmerischer Ebene oder von Initiativen und Projekten durch Zertifikate und Lehrgänge öffentlich anzuerkennen. Aktuell wurden Ideen entwickelt, wie der Zertifikatslehrgang gestaltet werden könnte und wie die Zusammenarbeit direkt mit dem Bundesinnungsverband, mit dem ZDK und den Handwerkskammern ausgebaut werden kann.

Auch nach fünf „Classic meets Future"-Jahren gibt es weiterhin viele offene Fragen, betont Tom Fischer. Ohne staatliche Organisation stellt sich für die Unternehmen die Budgetfrage zu Lehrgängen. Langfristig wäre eventuell eine Stiftung automobiles Kulturgut oder ein Förderverein, ähnlich wie in der Schweiz, überlegenswert. Diese Fragen wären ergebnisoffen zu diskutieren. Der große Vorteil unserer dualen Ausbildung ist, dass das Ausbildungssystem stark ist und „nur" um die besonderen Anforderungen der Branche zu vervollständigen wäre. Neben dem allgemeinen Wandel der Mobilität sowie den besonderen Ansprüchen der Oldtimerszene erschweren die Betriebsschließungen die Lage. Mit dem Verlust von Fachkräften und deren Wissen wird der Bedarf an professionellen Restaurationsbetrieben vorhanden bleiben. Gut wäre es, gemeinsam aktiv zu werden, etwa durch die Prüfung von Fördermöglichkeiten, der Schaffung eines Rahmens, der Pilotprojekte ermöglicht, oder durch eine Zertifizierung, um diese Entwicklung zu stützen, Wissen zu sammeln und zu erhalten. Hierfür gibt es bereits Positivbeispiele, etwa in Belgien oder der Schweiz.

An diese Ausführungen knüpft Peter Diehl an und berichtet zur Zusatzqualifikation Young- und Oldtimer im Kontext der Berufsausbildung zum Kfz-Mechatroniker in Baden-Württemberg. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei. Vor 16 Jahren scheiterte der bundesweite Versuch des ZDK für diese Zusatzausbildung aus verschiedenen Gründen. Dennoch engagierten sich einige Berufsschulen weiterhin, etwa die Berufsschule in Stettenberg oder vier Berufsschulen der Innung des Kfz-Gewerbes in der Region Stuttgart. Das hat nach etlichen Jahren als Pilotprojekt an den vier Schulen zur Möglichkeit freiwilliger Schulversuche für alle Berufsschulen mit Kfz-Mechatronikern in Baden-Württemberg geführt. Hier läuft die finale Endphase der Abstimmung. Mit Genehmigung des Kultusministeriums kann das Zusatzangebot ab September 2027 verfügbar sein. Konkret umfasst das Angebot jeweils 40 Unterrichtseinheiten im zweiten und dritten

Ausbildungsjahr mit einer zentralen theoretischen Prüfung sowie einem Praxisteil. Das könnte als Blaupause für die gesamte Republik gelten.

Carsten Müller dankt für die Ausführungen und verweist unter dem Stichwort „Stiftung automobiles Kulturgut“ direkt auf das sich erlahmenden Projekt IAK, UNESCO-Antrag des PAK, der möglicherweise ein Mittel zur Förderung der Anstrengungen sein kann. Thomas Wirth knüpft zur Initiative Automobiles Kulturgut zur Anerkennung des automobilen Kulturguts als immaterielles Kulturerbe bei der UNESCO an. Der Antrag kommt aktuell nicht voran, aber es existiert eine Organisationseinheit und es gibt Ideen. Grundsätzlich gibt es Möglichkeiten und zu den Ideen sollten zunächst bilaterale Gespräch geführt werden, aber vielleicht gibt es eine gute Chance für die Zukunft, wenn auch das Thema Kultur im Block behalten wird. Noch einmal die Zusatzqualifikation in Baden-Württemberg aufgreifend führt Carsten Müller aus, dass der aktuelle Kultusminister des Landes gerade erst aus Berlin nach Stuttgart gewechselt ist und gut bekannt ist. Zudem ist bekannt, dass der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus des Landes Baden-Württemberg, Thomas Dörflinger, sich verstärkt des Themas Handwerk annehmen will. Das wären zwei Ansatzpunkt, um die Initiativen weiter zu stützen. Daher sollte der Versuch unternommen werden, die Themen an den Kultusminister und den Staatssekretär heranzutragen.

Wie Matthias Kemmer anmerkt, sind die Bundesinnungsverbandseite und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. von Beginn in die Initiative "Classic meets Future" eingebunden. Die angesprochene Zusatzausbildung war vor 16 Jahren für sieben Jahre bundesweit aufgestellt. 250 junge Menschen erwarben diese Zusatzqualifikation. Ein wesentliches Problem basierte auf den bestehenden Einzelregelungen aller Bundesländer, die nicht vereinheitlicht werden konnten. Hinzu kommen die zahlreichen Zusatzstunden, die die Lehrerinnen und Lehrer meist ehrenamtlich geleistet hatten sowie die Kosten, die von den Berufsschulen selbst zu tragen waren. Er bekräftigt die Ausführungen von Tom Fischer bezüglich der Erfahrungen im eigenen Ausbildungsbetrieb.

Roland Kayser bittet um eine kurze Ausführung und Darstellung, wie die KI den Mechaniker im Restaurierungsbetrieb konkret unterstützt, wenn er etwa an einer Bremse arbeitet. Tom Fischer betont, dass über allem die Sorgfaltspflicht steht und die außerordentliche Bedeutung der Bremsanlage dazu führen würde, dass er keinen Auszubildenen ohne erfahrenen Mitarbeiter an das System stellen würde, auch nicht mit KI. Tom Fischer führt jedoch an einem konkreten Beispiel eines Auszubildenden im ersten Lehrjahr zum Einsatz der KI in der Werkstatt aus. Der Auszubildende erhielt den Auftrag, eine Lichtmaschine zu überholen, aber der Mitarbeiter war selbst beschäftigt. Daraufhin sucht sich der Azubi mit KI-Unterstützung aus der Datenbank der Werkstatt die Unterlagen zur Lichtmaschine inklusive der erstellten Schulungsmaterialien heraus. Da er die KI auf seinen Kenntnisstand erstes Lehrjahr verwies, bekam er nun eine abgestimmte Schritt-für-Schritt-Anleitung für seinen Arbeitsauftrag, bekam den Aufbau und die Arbeitsweise der

Lichtmaschine erklärt usw. Nach drei Stunden hatte der Azubi den Fehler gefunden und hat gleichzeitig die Funktionsweise der Lichtmaschine verinnerlicht. Im optimalen Fall ist die konkrete Lichtmaschine über die Seriennummern selbst in der Datenbank und die Vorgeschichte wird ebenfalls angezeigt. Zudem hat der Lehrling sich mit KI-Unterstützung alles selbst erarbeitet und am Ende mit einem Erfolgserlebnis abgeschlossen. Die Erfahrungen im Betrieb zeigen, dass sich die technische Unterstützung insgesamt äußerst positiv auf die Arbeitsergebnisse auswirkt. Das gute Ergebnis kommt einzig von der Kombination aus Können und Wissen. Diese Kombination ist Grundlage.

Die Frage zum Technikeinsatz von Roland Kayser aufgreifend berichtet Matthias Kemmer aus seinem Betrieb, wonach einfache Smartphones und Tablets griffbereit liegen und zahlreiche Fragen nicht mehr wiederkehrend an den Gesellen oder Meister gerichtet werden, sondern mit unendlicher Geduld von der KI aufgearbeitet werden.

## TOP 3 Update zum Europäischen PFAS-Verbot

Alex Jan Erdmann | *MAHLE Aftermarket GmbH*

Alex Erdmann stellt sich und die MAHLE Aftermarket GmbH kurz vor und gibt ein Update zum Europäischen PFAS-Verbot. Die verwendete Präsentation wird dem Protokoll beigefügt.

PFAS, Per-and polyfluoroalkyle Substanzen, sind sogenannte Ewigkeitschemikalien. Insgesamt existieren mehr als 10.000 belastete Substanzen. Es fällt außerordentlich schwer, alle exakt zu zählen, da nicht detailliert bekannt ist, wo PFAS überall enthalten sind. Die Substanzen finden sich etwa in der Beschichtung der Teflonpfanne, dem Schaum des Feuerlöschers oder in einem handelsüblichen Regenmantel oder in den Kältemitteln R134a und R1234yf. PFAS sind hochgiftig und wurden in Europa bereits im Grundwasser oder in den Organismen von Kindern nachgewiesen. Erkennbar resultiert daraus ein sehr erheblicher Handlungsbedarf.

Auch in Fahrzeugen sind sehr viele PFAS enthalten, in Dichtungen, Schläuchen, Reifen, Batterien und Brennstoffzellen, Klimaanlage usw. Selbst in Schrauben sind diese Substanzen nachweisbar. Sie werden beispielsweise aus Gründen der Korrosionsbeständigkeit, der Temperaturbeständigkeit oder der dauerhaften Elastizität verwendet. Leider sind PFAS nicht einfach ersetzbar, wodurch für die Industrie ein erhebliches Problem und großer Forschungsaufwand resultiert.

Mit dem Nachweis im Wasser und Organismen entschlossen sich im Jahr 2023 fünf europäische Mitgliedstaaten, dieses Thema anzugehen - mit einem auf der REACH-Verordnung basierenden Restriktionsvorschlag. Mit dem ersten Verbotsvorschlag zu Beginn 2023 und einer zweijährigen Evaluationsphase durch die europäische

Chemikalienagentur ECA wurde überhaupt erst einmal festgestellt, wie umfassend die Substanzen überall eingesetzt werden. Mit diesen Erkenntnissen gab es 2026 einen überarbeiteten Verbotsentwurf. Ende des Jahres wird die Verbotsempfehlung der Chemikalienagentur an die Europäische Kommission erwartet. Im Jahr 2027 werden sich die Mitgliedsstaaten und das Europäische Parlament mit dem Verbotsverfahren und anschließend dem finalen Vorschlag der Europäischen Kommission und zu Änderungen der REACH-Verordnung befassen. Aktuell wird mit dem Inkrafttreten im März 2028 gerechnet. Nach heutigem Stand wird es Übergangsfristen geben, etwa beim Einsatz in Neufahrzeugen mit 6,5 Jahren, also bis zum September 2034 und in bestimmten Sonderfällen auch bis zum September 2041.

Die bestehenden Kältemittel dürfen weiter im Service verwendet werden. Hier ist aber noch offen, inwiefern eine Doppelregulierung mit der sogenannten F-Gase-Verordnung existiert. Beim Thema Ersatzteile gibt es sehr schwerwiegende Diskussionen mit dem Ausschuss für Risikomanagement sowie dem Ausschuss für Folgenabschätzung. Kern der Debatte ist die Forderung einer 20-jährigen Übergangsfrist bei Ersatzteilen, die mit der Gegenvorstellung einer Übergangsfrist ausschließlich für alternativlose Teile, die nur mit einem erheblichen Redesign ersetzbar wären, kollidiert. Zu diskutieren sind zudem die Herausforderungen im Bereich Dichtungen und O-Ringe. Hier ist ein Verbot tatsächlich kein Kostenproblem, sondern ein technisches und vor allem nicht selten außerordentlich sicherheitsrelevantes Problem. Gerade bei Bestandsfahrzeugen ist es im Bereich Thermomanagement nicht einfach möglich, Dichtungen durch eine Neugestaltung und Entwicklung von Bauteilen einzusparen. Das lässt sich nur bei Neuentwicklungen realisieren – nicht im Bestand. Besonders in diesem Kreis muss nicht zu Anforderungen und Haltbarkeit von Dichtungen ausgeführt werden. Daher ist es ein Ziel, in diesem Kontext deutlich längere Übergangsfristen oder eben Ausnahmen, aufgrund technischer Schwierigkeit, zu verankern. Dr. Ekkehard Pott bittet um Einschätzung, ob und welche zweitbeste Lösung es für Dichtungen und O-Ringe im Bestandsbereich geben könnte. Alex Ermann verweist auf Rückmeldung der Forscher und Ingenieure, wonach es aktuell keine zweitbeste Lösung gibt. Auf dieser Erkenntnis basiert die Forderung nach langer Übergangsfrist. Ohne PFAS kann es, nach jetziger Erkenntnis, keine langhaltenden, temperaturbeständigen und chemikalienresistenten Dichtungen geben. An der Erfüllung dieser Anforderungen ohne Einsatz der Ewigkeitschemikalien wird aktuell mit Hochdruck geforscht. Carsten Müller bittet um eine Einschätzung, wie die Reaktion der Gesprächspartnerinnen und -partner auf institutioneller Ebene in Europa auf die Herstelleranmerkungen ist. Alex Erdmann zieht Parallelen zur Kältemitteldiskussion vor einigen Jahren. Es wird auf europäischer und auch nationaler Ebene manchmal wenig Verständnis für berechtigte Sicherheitsbedenken aufgebracht. Hinweise werden nicht selten als dramatisierender Versuch bewertet und ausgelegt, um Umweltregularien zu verhindern. Daher werden aktuell mit dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) und mit der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) entsprechende Studien erstellt. Carsten Müller bittet darum, den PAK über sein Büro über neue Erkenntnisse informiert zu halten. Peter Diehl bittet um eine Einschätzung zu dem

Vorschlag, aufgrund der Verknappung von Klimaanlagen- Kältemittel, das Kältemittel R1234YF in die Anlagen einzufüllen. Alex Erdmann berichtet, dass dieser Vorschlag im Hause Mahle in der Vergangenheit diskutiert wurde. Das Unternehmen sieht das als sehr individuelle Frage, die als möglich gesehen würde, jedoch im Einzelfall mit der Systemverträglichkeit zu bewerten ist. Wahrscheinlich müsste der einzelne Betrieb das verantworten.

## TOP 4 Update Fahrerlaubnis Klasse 4

Heinz Kindler | *VFV*

Heinz Kindler knüpft an seine Ausführungen der 44. Sitzung am 7. Oktober 2025 an. Zitierte Unterlagen werden dem Protokoll beigefügt.

Leider hat EU-Richtlinie die thematisierten historischen Motorräder im A1-Programm nicht berücksichtigt. Der Ansatz könnte sein, historische Motorräder bis 11 KW mit dem A1 national fahren zu können und die Hubraumgrenze im Prinzip entfallen zu lassen. Der zweite Punkt betrifft kleine Fahrzeuge, etwa alte Keilriemen-Fahrräder, die teilweise sehr wenig Leistung haben. Für sie gab es bis 2006 in der StVZO mit Paragraf 18, Abs. 2, Nr. 4 eine Ausnahme, wenn es sich um die definierten *„…Fahrräder mit Hilfsmotor (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und einer elektrischen Antriebsmaschine oder einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³, die zusätzlich hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit die Merkmale von Fahrrädern aufweisen,“ handelte.* Möglicherweise ist es einfacher, ein altes Gesetz, eventuell national wieder zu reaktivieren, als irgendwelche neuen zu verabschieden. Es wird vorgeschlagen zu prüfen, ob ein entsprechender Vorschlag zu vorheriger Regelung in die Gremien eingebracht werden könnte. Markus Tappert knüpft hier an und führt aus, dass der Vorschlag für die vorherige Gremiensitzung zu spät kam. National gibt es den Paragraph 76 der Übergangsvorschriften zur Fahrerlaubnisverordnung, in der Ausnahmen aufgeführt sind. Eventuell könnte gewünschte Ausnahmeregelung dort verankert werden, da eine Überarbeitung der EU-Verordnung 168/2013 für die Einstufung der Fahrzeuge ein sehr ambitioniertes Ziel wäre. Über die Medien lässt sich aktuell verfolgen, dass beim Thema Fahrerlaubnisarten viel diskutiert wird. Insofern könnte auf Grundlage der AM-Regelung schon eine Lösung gefunden worden sein. Carsten Müller regt an, die Entwicklung zu beobachten und bei der nächsten PAK-Sitzung über neue Erkenntnisse zu sprechen und mögliche flankierende Maßnahmen zu diskutieren.

Heinz Kindler führt anschließend zu den Simson- und Schwalbefahrzeugen aus der ehemaligen DDR aus, die ebenfalls mit Ausnahmegenehmigung betrieben werden und die Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h überschreiten dürfen. Carsten Müller erwidert und führt zu der besonderen Regelung im Einigungsvertrag aus, wonach die thematisierten

Fahrzeuge aufgrund der Ausnahmeregelung trotz Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h mit Versicherungskennzeichen weiterbetrieben werden dürfen. Das gilt jedoch nur für Fahrzeuge, die auf dem Gebiet der ehemaligen DDR erstzugelassen waren. Dr. Jürgen Martens ergänzt, dass der Bezug vor allem im Kontext der in der DDR erstzugelassen Fahrzeuge zu beachten ist und nicht gilt für Simson- und Schwalbefahrzeuge, die etwa in Ungarn, Polen oder den BENELUX-Staaten erstmals zugelassen wurden. Carsten Müller bittet den GDV einmal zu prüfen, ob im Verband aussagefähige Unterlagen, Statistiken oder auch Einschätzungen zu diesen Fahrzeugen existieren, inwieweit Schadensfälle von Zweirädern bis Geschwindigkeiten von 45 km/h bzw. 50 km/h auffälliger sind. Eventuell kann unter Rückgriff auf die Datenlage eine eigene Überlegung gedeihen oder ein maßvoller und gut begründbarer Vorschlag für eine Festlegung der Geschwindigkeitsgrenze ohne Hubraumbezug entwickelt werden.

## TOP 5 Verschiedenes

Mit einem weiteren Terminhinweis führt Carsten Müller kurz zur ADAC Landpartie Klassik durch das Jerichower Land vom 21. und 22. August 2026 aus.

Dr. Jürgen Martens spricht das Thema Nutzung von 07er-Kennzeichen im Ausland an. Gemeinsam mit dem ADAC wurde eine Stellungnahme zur Rechtslage nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr mit der Nutzung von 07er-Nummern im Ausland erarbeitet. Danach ist die Nutzung möglich, wenn die erforderlichen Kriterien erfüllt sind. Dazu zählt ein rotes, von der Behörde eingetragenes Fahrscheinheft – nicht das Blanco-Fahrscheinheft wie einst bei 06er-Nummer. Hinzu gilt es, zusätzliche Beschränkungen für die Nutzungszwecke zu berücksichtigen, etwa Oldtimertreffen, Verkauf, Werkstatt oder Probefahrt. Der ADAC wird ein Merkblatt erarbeiten.

Hein Kindler greift einen konkreten Vorgang im Veteranen-Fahrzeugverband auf, dessen Skizze dem Protokoll ebenfalls beigelegt wird. Im Bodenseekreis sieht sich ein Halter eines historischen Fahrzeugs mit 07er-Kennzeichen nach turnusmäßiger Überprüfung des Fahrtenbuchs eine behördlichen Abmahnung gegenüber. Begründet wurde diese mit der Nutzung des roten Kennzeichens bei einer FIVA-Rallye auf Kreta. Angedroht wurde auch die Aberkennung des Kennzeichens bei nächstem Vorfall. Dr. Jürgen Martens verweist auf das geltende Hoheitsprinzip. Es liegt in der Natur dieses Prinzips, dass bei Fahrten im Ausland einzig die Behörden des jeweiligen Landes entscheidet. Es entscheidet nicht die deutsche Behörde über vermeintliche Unregelmäßigkeiten. Das Wiener Übereinkommen mit dem Straßenverkehr vom 8. November 1968 ist eindeutig. Das Abkommen regelt, welche Fahrzeuge jeweils in den Vertragsstaaten aller europäischen Länder fahren dürfen. Danach müssen Fahrzeuge zur Teilnahme am Straßenverkehr eine behördliche Erlaubnis besitzen. Nach Artikel 35 des Übereinkommens müssen dazu im behördlichen Heft, Hersteller, Fahrgestellnummer, Baujahr oder Erstzulassungsdatum sowie Adresse und

Namen von der Inhaberin oder dem Inhaber des Kennzeichens aufgeführt sein, um diese Anforderung zu erfüllen. Wenn entsprechende Voraussetzungen erfüllt sind, ist die Fahrt zulässig. Weiterhin wäre zu beachten, dass auch für die Fahrten im Inland stets die Zweckbegrenzungen gelten. Insofern wäre eine Abmahnung durch die deutsche Behörde, allein weil der Halter im Ausland mit dem 07er-Kennzeichen unterwegs war, eher schwierig. Der konkrete Vorschlag für diesen Vorgang wäre daher, dass der Halter sich die schriftliche Abmahnung mit Rechtsmittelfähigkeit bescheiden lässt. Heinz Kindler erbittet eine Einschätzung, ob eine einheitliche Regelung bei 07er-Kennzeichen sinnvoll ist und angestrebt werden sollte. Carsten Müller verneint die Aussicht einer einheitlichen Regelung direkt, denn 16 unterschiedliche Bundesländer und 294 Landkreise weisen eine Vielzahl lokaler Behörden auf. Die föderalen Prinzipien sichern entsprechende Rechte. Die Themen sind bekannt, allein im Kontext der Kennzeichenfragen gab es genug Anlässe, Stichworte Materialität, Beschriftung, Größe oder Dimensionen von Kennzeichen. IM PAK-Kreis und sehr zahlreiche Betroffenen haben bereits alles Mögliche erlebt. Die örtlichen Zulassungsbehörden verfahren unterschiedlich. Auch unsere regelmäßigen Versuche, mit Schriftwechseln auf einheitliche Entscheidungen hinzuwirken, bringen keine Garantie.

Abschließend wir der nächste Sitzungstermin besprochen - *leider musste der zunächst vereinbarte Termin für die nächste PAAK-Sitzung im Nachgang verschoben werden.*

Carsten Müller schließt die Sitzung um 14:22 Uhr.

Der Termin für die nächste Sitzung des Parlamentskreises musste nach der ursprünglichen Terminfindung aufgrund organisatorischer Schwierigkeiten noch einmal verschoben werden.

Die 47. PAK-Sitzung wird stattfinden am

**! Freitag, 11. Dezember 2026 um 12:00 Uhr**
**Sitzungssaal E.400**
im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages,
Konrad-Adenauer-Straße 1, 10117 Berlin.