

SITZUNGSPROTOKOLL

Zeit:	17. Oktober 2016, 14:00 bis 17:45 Uhr
Ort:	Deutscher Bundestag, Paul-Löbe-Haus, Raum E.600 Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin
Anwesend:	vgl. Teilnehmerliste

TOP 1 Eröffnung der Sitzung & Begrüßung

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Sitzung. Der Vorsitzende berichtet über die terminbedingten Absagen der eingeladenen Landesverkehrsminister. Die Einladungen sollen erneuert werden. Überdies wäre denkbar, dass Vertreterinnen und Vertreter des Parlamentarischen Ausschusses gezielte Gesprächstermine mit ausgewählten Ministern vereinbaren und die Anliegen des PAK in den Ministerbüros vor Ort vertreten.

TOP 2 Bericht der Arbeitsgruppe „Kennzeichen“

Matthias Gerst | TÜV SÜD Auto Service GmbH

Matthias Gerst berichtet über die ersten Ergebnisse der neu eingerichteten Arbeitsgruppe „Kennzeichen“. Zunächst wurden Problemfelder zusammengetragen sowie Handlungsempfehlungen für den Parlamentarischen Ausschuss aufgezeigt. Die verwendete Präsentation wird dem Protokoll beigelegt.

Matthias Gerst verweist auf eine allzeit mögliche Mitarbeit der Mitglieder des Parlamentarischen Ausschusses in der Arbeitsgruppe. Anregungen und Beteiligungswünsche können direkt an ihn gesendet werden.

Bernd Scheelen verweist auf die wiedereingeführten Kennzeichen von Altkreisen, die im Zuge der Kennzeichenliberalisierung wieder vergeben werden. Daher sollten die verwaltungsseitigen Voraussetzungen geschaffen werden, um historischen Fahrzeugen traditionelle Kennzeichen ohne blaues EU-Feld erteilen zu können.

Johannes Götze berichtet dem Parlamentskreis vom aktuellen Stand seines jahrelangen Einsatzes zur Erlangung kleiner Motorradkennzeichen für historische Fahrzeuge. Nachdem das Anliegen der historischen Motorradbesitzerinnen und –besitzer in den Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrtwesen“ (BLFA-TK) in Kiel erfolgversprechend eingebracht wurde, gibt es seitens der zuständigen Länder noch immer keine einheitliche Regelung zur Kennzeichenerteilung. Einigen Positivbeispielen stehen zahlreiche negative Erfahrungen gegenüber. Johannes Götze berichtet von einer erneuten Rücksprache mit einem sehr engagierten Christian Theis im Bundesverkehrsministerium. Er vermittelte einen weiteren Kontakt zu Stephan Reichert aus dem BMVI. Herr Reichert hat den Bund-Länder-Fach-Ausschuss "Fahrzeugzulassung" (BLFA-FZ) eingebunden. Die Thematik kam auf die Ausschusstagesordnung, musste jedoch auf die nächste Sitzung am 14. und 15. November 2016 verschoben werden. Positiv ist in diesem Zusammenhang, dass dort die unterstützende Positionierung des BLFA-TK berücksichtigt wird.

Franz Graf zu Ortenburg regt Überlegungen an, die Problematik der kleinen Kennzeichen mit der gesamten Kennzeichenthematik zu verknüpfen und konzentriert auf bestehenden Änderungen hinzuwirken. Vorteil dieses Verfahrens wäre eine umfassende Behandlung der Problematik, die einem möglichen Schwinden von Unterstützung durch eine immer wiederkehrende Behandlung einzelner Kennzeichenprobleme verhindert.

Matthias Gerst unterstützt generell die Intentionen eines gebündelten Vorgehens, aber in diesem speziellen Fall sind die Anliegen der Besitzerinnen und Besitzer historischer Motorräder so weit vorangeschritten, dass eine Verfahrensänderung zum jetzigen Zeitpunkt wahrscheinlich kontraproduktiv wäre.

Johannes Götze bittet ebenfalls darum, die Kennzeichenthemen jetzt nicht mehr mit dem Vorgang der kleinen Motorradkennzeichen zu vermischen. Der Parlamentskreis teilt diese Ansicht im Wesentlichen.

Stephan Joest bittet anwesende Parlamentskreismitglieder aus dem Kreise der Politik oder namhafter Verbände zu prüfen, ob sie sich zur Erhöhung der Wirksamkeit an der Arbeitsgruppe aktiv beteiligen.

Carsten Müller berichtet dem Parlamentskreis über ein an ihn heran getragenes Kennzeichenprobleme im Bereich amphibischer Fahrzeuge. Aufgrund verschiedenster Regelungen in den Bundesländern sowie spezifischen Anforderungen bei einem Betrieb der Fahrzeuge auf Wasser und Land treten Probleme mit Mehrfachkennzeichnungen auf, die eine rechtskonforme Nutzung der Fahrzeuge teilweise sogar verhindern. Diesen Vorgang wird er der Arbeitsgruppe zur Kenntnis reichen. In diesem Kontext verweist er nochmals

auf die Beteiligungsmöglichkeiten an der Arbeitsgruppe durch Kontaktaufnahme mit Matthias Gerst.

TOP 3 Bericht der Arbeitsgruppe „Zustandsnoten“

Norbert Schröder | TÜV Rheinland Classic Car Competence Center

Norbert Schröder skizziert die ersten Erkenntnisse der Arbeitsgruppe „Zustandsnoten“. Die Präsentation wird dem Protokoll beigelegt. Anhand bestehender Bewertungssysteme und verschiedener Beispiele wird die Komplexität der Materie herausgearbeitet. Die emotionale Bedeutung und Authentizität eines historischen Fahrzeugs lassen sich nicht durch ein Notensystem beschreiben. Andererseits besteht das berechnete Interesse, beispielsweise auf der Seite der Versicherungswirtschaft, nach einem allgemeinverständlichen und mathematisch verwendbaren Notensystem.

Jörn-M. Müller Neuhaus sieht möglicherweise in einem kombinierten Bewertungssystem aus Note und ergänzender Beschreibung eine Lösungsmöglichkeit. Er ist sich jedoch der Emotionalität und schwer vergleichenden subjektiven Wahrnehmung in diesem Themenbereich bewusst. Peter Schneider verweist in diesem Kontext auf das bestehende Bewertungssystem der FIVA. Dr. Gundula Tutt sieht die Gefahr, dass zwei kombinierte Bewertungsmaßstäbe schnell zu umfassend werden könnten. Carl Christian Jancke plädiert für ein zweigeteiltes Bewertungssystem, wonach die hochpreisigen und außergewöhnlichen Oldtimer auf Basis eines umfassenden Wertgutachtens bewertet werden und alle anderen Fahrzeuge mit einem standardisierten Notensystem. Matthias Gerst verweist auf bereits existierende Doppelbewertungssysteme. Stefan Eck schlägt vor, bestehende Bewertungssysteme zu prüfen, Korrekturbedarf zu lokalisieren und zu ergänzen.

Carsten Müller fasst den Tagesordnungspunkt kurz zusammen und verweist die Parlamentarischen Ausschussmitglieder auf die Möglichkeit, sich aktiv in die Arbeitsgruppe einzubringen.

TOP 4 Möglichkeiten der technikhistorischen sowie restaurierungswissenschaftlichen Forschung

Prof. Ruth Keller | Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Prof. Ruth Keller berichtet dem Parlamentarischen Ausschuss über die Erhaltung und Restaurierung von automobilen und weiterem technischem Kulturgut an Hochschulen und Universitäten. Aufgezeigt werden die begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen der wissenschaftlichen Forschungsarbeit und welche Ergebnisse dennoch erzielt werden. Die Präsentation wird dem Protokoll beigelegt.

Stephan Joest verweist in diesem Kontext auf die in früherer Sitzung ausgeführte Notwendigkeit einer Konservierung und Restaurierung digitaler und elektronischer Komponenten an historischen Fahrzeugen. Dieser Bedarf wird in nächster Zukunft steigen und sollte in der wissenschaftlichen Begleitung der Thematik ebenfalls berücksichtigt werden.

Dr. Gundula Tutt verweist auf einen bestehenden Lehrstuhl in Stuttgart, der sich ebenfalls mit technikhistorischer und restaurierungswissenschaftlicher Forschung befasst.

TOP 5 Schadstoffbelastung und Fahrverbote, Blaue Plakette

Carsten Müller | MdB

Peter Schneider | DEUVET e.V.

Gregor Schulz | OLDTIMER MARKT

Peter Schneider führt in die Thematik Schadstoffemission im Straßenverkehr sowie aktuelle Ansätze und Diskussionen zur Emissionsbegrenzung aus. Stefan Röhrig betont die Aktualität und verweist darauf, dass die blaue Plakette unter Maßgabe der historischen Fahrzeuge für den VDA eine akzeptable Regelung gewesen wäre. Begründet wird diese Position mit der erklärten Anbindung der blauen Plakette an das bestehende Plakettensystem. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen ist darin eine Ausnahme geregelt. Zudem wird darauf verwiesen, dass auch alte Benzinmotoren bei der Einhaltung von Partikelgrenzwerten vor ernsthaften Schwierigkeiten stehen werden.

Carsten Müller führt aus, dass das Thema Emissionen auf absehbare Zeit auf der politischen Agenda stehen wird. Es werden zahlreiche Aspekte ausgeleuchtet werden müssen. Fakt ist, der Entwurf zur Euro 6-Plakette wurde als „nicht entscheidungsreif“ zurückgezogen und aktuell gibt es keine veröffentlichte, belastbaren Ausarbeitungen der Bundesministerien dazu. Insgesamt gibt es in diesem Punkt zahlreiche Faktoren, die es zu untersuchen und diskutieren gibt. Exemplarisch führt Carsten Müller die Setzung von Grenzwerten im Bereich Feinstaub an. So ist in der entsprechenden Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft in Europa ein Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft zulässig und gleichzeitig ist in der Arbeitsstättenverordnungen ein deutlich höherer Feinstaubwert akzeptiert, der eine Dauerbelastung von bis zu $3 \text{mg}/\text{m}^3$ Luft erlaubt.

Zum Thema Feinstaub wird dem Protokoll eine Präsentation vom Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT), Prof. Dr. Thomas Koch beigelegt. Sie setzt sich anschaulich mit der Immission am Messpunkt „Stuttgart Neckartor“ auseinander.

Johannes Hübner kritisiert Meldungen, wonach die Bundesländer ein Verbot der Verbrennungsmotoren ab 2030 fordern. Darüber hinaus fehle ihm in dem gesamten Kontext eine Gesamtbetrachtung des Verkehrseinflusses auf das Klima. In der Relation aller Einflüsse auf die Luft zeichnet sich der Straßenverkehr für maximal sieben Prozent der Luftschadstoffe verantwortlich. Die alleinige Fokussierung auf Fahrverbote von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren kann nicht die Lösung sein. Über bestehende Fahrverbote in Europa informiert die Seite: <http://www.urbanaccessregulations.eu>.

Die Stellungnahme des Bundesrates vom 23. September 2016, wonach die Bundesländer mehrheitlich ab Jahr 2030 nur noch emissionsfreie PKW zulassen wollen, trifft auf umfassendes Unverständnis des Parlamentskreises. Carsten Müller ergänzt, dass diese Entscheidung selbst von einigen Länderverantwortlichen nicht mehr geteilt wird und sie ihre Entscheidung unmittelbar nach der Sitzung wieder relativiert haben. Diese Beschlussfassung wird von den Ländern sehr wahrscheinlich nicht zu halten sein.

In diesem gesamten Kontext sind ebenfalls weiterer Mobilitätskonzepte einzubeziehen, beispielweise elektrische Antriebe, hybride Antriebe, Brennstoffzellen etc. pp. Der Parlamentskreis ist jedoch nicht der richtige Adressat, um die Mobilität der Zukunft umfassend zu begleiten und stetig zu bewerten. Unstrittig ist, dass im Zuge der anstehenden Diskussionen zu Fahrzeugemissionen eine kritische Situation für den dauerhaften Erhalt der klassischen Fahrzeuge auf der Straße entstehen könnte und dass sich der Parlamentskreis gezielt damit beschäftigen muss. Carsten Müller schlägt jeweils eine Befassung im Parlamentskreis vor, wenn konkrete Ausarbeitungen seitens des Gesetzgebers vorliegen und Auswirkungen auf Oldtimer im Straßenbild zu erwarten sind. Wird von einem Mitglied des Parlamentskreises ein Handlungsbedarf erkannt, bitte Carsten Müller um kurzfristige Nachricht an sein Büro, um aktiv werden zu können.

Zur allgemeinen Kenntnis der Mitglieder wird das Protokoll um den Vergleichsrechner des UMBReLA-Projektes ergänzt. Das vom Bundesumweltministerium unterstützte Projekt vergleicht Umweltwirkungen von Fahrzeugen mit denen eines Elektroautos, eines Plugin-Hybrid-Fahrzeugs und eines Verbrennungsfahrzeugs neuester Bauart. Der überaus interessante Rechner ist zu erreichen unter:

<http://www.emobil-umwelt.de/index.php/umweltrechner>

TOP 6 Verschiedenes

Stefan Röhrig informiert den Parlamentskreis über das laufende Verfahren zur „Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) und anderer

straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“. Die Verbände hatten die Möglichkeit, bis zum 12. Oktober eine Stellungnahme abzugeben. Der VDA hat diese Möglichkeit genutzt, aber sieht innerhalb des Verfahrens keine Möglichkeit, die mit der Zweiten Verordnung erfolgten Änderungen im Bereich der Kurzzeitkennzeichen zu revidieren. Kritisch bewertet er auch eine Passage im Verordnungsentwurf, nach dem rote Oldtimerkennzeichen „nur zuverlässigen Haltern von Oldtimern“ zugeteilt werden können. Carsten Müller führt dazu aus, dass das Eignungskriterium im deutschen Rechtssystem bekannt und bewährt ist, beispielsweise im Jagdrecht. Es wird bisher schon verwendet, um ungeeignete Personen auszuschließen. Im Namen des Parlamentskreises wird im federführenden Bundesverkehrsministerium zur Auslegung und Interpretation dieser Formulierung nachgefragt. Die Antwort wird den Mitgliedern entsprechend nachgeliefert.

Wie bereits in der vorherigen Sitzung des Parlamentskreises ausgeführt, sieht Carsten Müller keine Möglichkeit, die mit der Zweiten Verordnung vorgenommenen Einschränkungen zur Erteilung der Kurzzeitkennzeichen wieder zurückzunehmen. Die Intentionen des Ministeriums sind nach den kriminellen Missbrauchsfällen nachvollziehbar. Korrekturen waren lediglich im laufenden Verfahren der zweiten Novellierung denkbar, sind von Beteiligten jedoch nicht oder viel zu spät erkannt worden.

Knut Simon berichtet dem Parlamentskreis über die Geschichte eines viertürigen VW Golf GTI, Baujahr 1978 und seiner Fahrer. Zusammen unternahmen sie 1980 eine Tour durch Nordafrika. Das Auto verschwand 1989 in einer Scheune und wurde erst 2015 wieder entdeckt. Die Projektträger planen den Neuaufbau und das Comeback des GTI mit einer Reise durch Nordafrika. Für die erforderliche Vorbereitung sowie die Tour werden Unterstützer gesucht. Weiterführende Informationen gibt es unter: <http://hamburg-sahara.de>

Stefan Röhrig schlägt vor, sich als Parlamentskreis auch einmal mit Kritikern automobiler Kultur und historischer Fahrzeuge persönlich auseinanderzusetzen. Grundsätzlich begrüßen die Mitglieder den Vorschlag, wenn jedoch einige Faktoren berücksichtigt werden. So sollten dafür nur kritische Positionierungen in Betracht kommen, die eine Diskussions- und Kompromissbereitschaft signalisieren. Manifestierten Ideologien ist im PAK kein Raum zu bieten. Franz Graf zu Ortenburg schlägt vor, zunächst die Entscheidung der UNESCO-Kommission abzuwarten, um aus noch festerer Position argumentieren zu können. Carsten Müller bittet die Mitglieder sich mit Vorschläge an ihn zu wenden, in welcher Form und mit welchen Gesprächspartner dieser Austausch denkbar wäre. Sein Büro wird die eingehenden Vorschläge sammeln, verdichten und in der kommenden Sitzung des Parlamentskreises vorstellen.

Carsten Müller bittet den Parlamentskreis um Einschätzung, inwiefern eine Befassung mit dem Thema „Markenrechte“ auf einer der nächsten Sitzungen gewünscht wird. Mehrheitlich wird ein Bedarf gesehen. Carsten Müller wird die Thematik aufarbeiten und in einer der nächsten Sitzungen auf die Tagesordnungen setzen.

Stefan Röhrig bittet um einen Sachstand der Arbeiten des IAK. Carsten Müller berichtet, dass sich seit dem Bericht in der letzten Sitzung des Parlamentskreises am 20. Juni 2016 keine Änderung im laufenden Verfahren ergeben hat. Das Expertenkomitee Immaterielles Kulturerbe der Deutschen UNESCO-Kommission (DUK) prüft noch immer die eingegangenen Anträge. Eine Entscheidung der DUK wird im November/Dezember 2016 erwartet. In diese Richtung gibt es gegenwärtig keine Handlungsoptionen für den Verein. Sobald eine Entscheidung der DUK, respektive der KMK und BKM, getroffen wurde, wird der Parlamentskreis darüber informiert. Nichtsdestotrotz haben die Vereinsmitglieder in den letzten Wochen und Monaten bereits transnationale Gespräche geführt, beispielsweise in Mexiko oder Serbien. Vor Ort wurden Chancen genutzt, um die Ziele des Vereins vorzustellen. Ziel ist es, internationale Unterstützung unseres Anliegens zu finden. Das ist wichtig, da die UNESCO bereits zahlreiche materielle und immaterielle deutsche Projekte ausgezeichnet hat und somit Projektanträge anderer Staaten, z.B. aus Osteuropa, bei gleicher Eignung einen gewissen Vorzug erfahren. Der große Vorteil der automobilen Kultur ist die unstrittig transnationale Bedeutung über nationale und kontinentale Grenzen hinweg.

Für eine Aussprache war das Thema „Traktorführerschein“ angemeldet. Da historische Landmaschinen vor allem auch bei Oldtimerveranstaltungen zum Einsatz kommen, aber an der Sitzung leider niemand aus dem Bereich der historischen Landmaschinen teilnehmen konnte, wird der Punkt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung geschoben.

Carsten Müller verweist kurz auf ein Buch von Haiko Prengel. Er hat mit zahlreichen Mitgliedern des Parlamentskreises Gespräche geführt. Daraus entstand das Buch „99 Oldtimer – aus denen sie nie wieder aussteigen wollen“. Er erschien am Sitzungstag im Geramond Verlag.

Carsten Müller zählt zum Ende der Sitzung noch verschiedene Termine auf. Am 8. Dezember 2016 findet im Verkehrsausschuss des nordrhein-westfälischen Landtages ein Sachverständigengespräch zum Thema Verlängerung der HU-Fristen für Oldtimer statt. Carsten Müller wird versuchen, diesen Termin als Vorsitzender des Parlamentskreises wahrzunehmen.

Seite 8 von 8

Am 12. und 13. Mai 2017 wird die 12. AvD Rund um Berlin-Classic veranstaltet. Wer sich dafür interessiert, kann sich unter: <http://www.rundumberlin-classic.de> informieren oder sich direkt an Sebastian Groehl wenden.

Nächste Sitzung

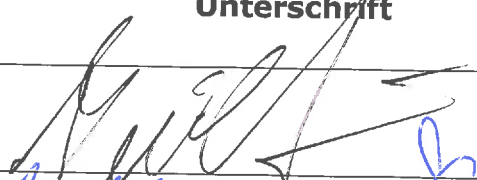
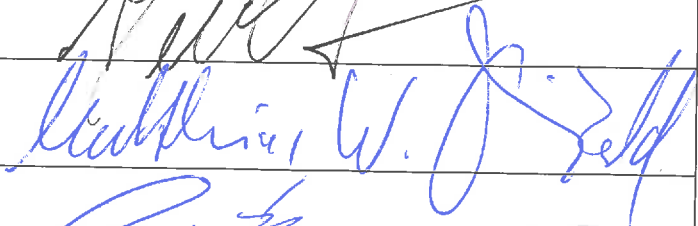

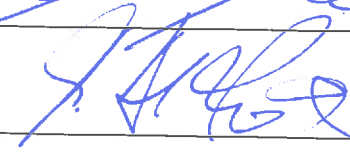


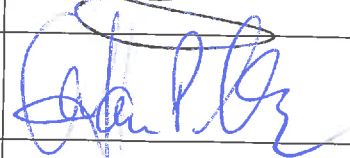
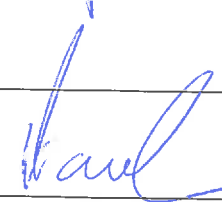
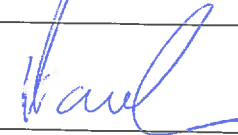
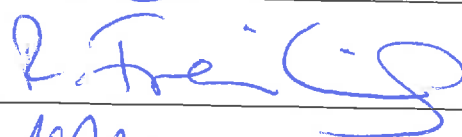
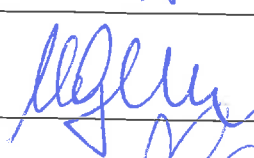
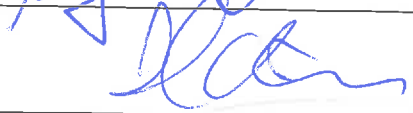
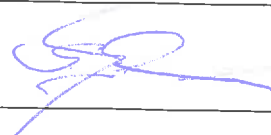
Die Teilnehmer diskutieren die Terminierung der nächsten Sitzung des Parlamentskreises. Mehrheitlich wird beschlossen, vom bisherigen Sitzungstag abzuweichen. Die nächste Sitzung wird auf einen Freitag, der zugleich Sitzungstag des Bundesrates ist, terminiert. Somit soll die Teilnahmewahrscheinlichkeit seitens der Länderminister erhöht werden. Daher findet die nächste Sitzung des Parlamentskreises am

Freitag, 10. März 2017, 12:00 Uhr
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin,
Saal PLH E.600 statt.

Es gilt den geänderten Sitzungstag sowie den geänderten Sitzungsbeginn zu beachten!

Die Einladung wird rechtzeitig versendet.

Teilnehmerliste vom 17. Oktober 2016

Name, Vorname Organisation	Unterschrift
Beilharz, Horst F. <i>Allgem. Schnauferl-Club e.V.</i>	
Birkwald, Matthias W. <i>MdB - Die Linke</i>	
Brune, Marius <i>Classic Data GmbH & Co KG</i>	
De Rosa, Mario <i>Initiative Kulturgut Mobilität e.V.</i>	
Deneke, Christian <i>Deneke GmbH</i>	
Diehl, Peter <i>Springer Fachmedien München GmbH</i>	
Eck, Stefan <i>S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH - Techno Classica</i>	
Flaig, Hubert <i>Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLD)</i>	
Frank, Thomas <i>Geschäftsführer Auto Union GmbH</i>	
Freiling, Renate <i>Renate Freiling Kommunikation</i>	
Gerst, Matthias <i>TÜV SÜD Auto Service GmbH</i>	
Götze, Johannes <i>VFV, Veteranen Fahrzeug Verband</i>	
Groehl, Sebastian <i>MAC/AVD - Automobilclub von Deutschland</i>	



<p>Hammrich, Oliver ADAC e.V.</p>	
<p>Häußler, Bernd PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin.e.V.</p>	
<p>Helfrich, Oliver Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK)</p>	
<p>Huber, Rolf LeasDat Classic Leasing</p>	
<p>Hübner, Johannes Automobilclub von Deutschland AvD e.V.</p>	
<p>Jancke, Carl Christian Historic Automobile Group International (HAGI)</p>	
<p>Joest, Stephan DEUVET/Amicale Citroën Internationale (ACI)</p>	
<p>Jörrißen, Sylvia MdB - CDU/CSU</p>	
<p>Kaluza, Bernhard Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., ASC</p>	
<p>Karle, Christoph Karle Organisation und Moderation, ASC Landesgruppe Bodensee</p>	
<p>Karsten, Kathrin Büro Peter Stein, MdB</p>	
<p>Keller, Prof. Ruth Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin</p>	
<p>Keßler, Andreas Verband der Motorjournalisten e.V. VdM</p>	
<p>Kindler, Heinz VFV Gebietsrepräsentant Norddeutschland</p>	
<p>König, Johann ADAC e.V.</p>	



Lange, Bernd <i>MdEP - SPD/SPE</i>	
Linkowitz, Björn	
Lundt, Thomas <i>Lundauto, Kraftfahrzeuginnung Berlin</i>	
Meyer, Frank B. <i>Redaktion AUTO BILD KLASSIK Axel Springer AG</i>	
Müller, Carsten <i>MdB - CDU/CSU</i>	
Müller, Claus <i>CMCompanies GmbH</i>	
Müller-Neuhaus, Jörn-M. <i>GeraMond Verlag GmbH</i>	
Ortenburg, Franz Graf zu <i>AvD - Automobilclub von Deutschland e.V.</i>	
Rainer, Alois <i>MdB - CDU/CSU</i>	
Rauls, Dr. Henning <i>Allgem. Schnauferl-Club e.V.</i>	
Reichert, Frank <i>ADAC e.V.</i>	
Richter, Stephan <i>Kulturstiftung Kornhaus</i>	
Röhrig, Stefan <i>Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)</i>	
Scheelen, Bernd <i>MdB a.D.</i>	
Scheuerer, Dr. Ing. Klaus <i>BMW Group</i>	

ROSSNAGEL, THOMAS



Schneider, Peter DEUVET - Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e. V.	
Schonauer, Bastian GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH	
Schroeder, Norbert TÜV Rheinland Classic Car Competence Center	
Schulz, Gregor OLDTIMER MARKT	
Sewe, Georg DAVC Deutscher Automobil-Veteranen- Club e. V.-Präsident	
Simon, Knut motors and more	
Slotta, Gerhard Radio Oldtimer	
Speßhardt, Henrike Frfr. von Büro Carsten Müller, MdB	
Steckel, Peter Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e. V.	
Steer, Wilfried RetroClassicCultur e. V. (RCC)	
Tappert, Markus TÜV Hanse GmbH - TÜV SÜD Gruppe	
Tutt, Dr. Gundula Diplomrestauratorin	
Ulrich, Thomas	
Wirth, Thomas wirthredaktion	
Zimmermann, Hermann SPD-Parteivorstand	

**Erarbeitung einer
Handlungsempfehlung
für besondere amtliche Kennzeichen
an Kraftfahrzeugen**

Reguläre amtliche Kennzeichen
(aus der FZV)
und
Besondere amtliche Kennzeichen

1a Gebogene Kennzeichen

Beispiel: Citroen DS21 (1965-1968)



1b Kennzeichen gebogen

Panhard 50er Jahre



2 Kennzeichenbeleuchtung mittig

Beispiel: Renault 4CV (50er-Jahre)



3 Kennzeichen geteilt

Beispiel Citroen Kastenente (50er-80er-Jahre)



4 Kennzeichen unter Glas

Beispiel BMW 319/1 1934-1937



5 Kennzeichen in Herzform

Beispiel Peugeot Darl'Mat 1937



6 Kennzeichen in Trapezform

Beispiel Peugeot 203 1949-1960 (abgerundet)



7 Weitere Zulassungsprobleme

- Ungleichheit bei der Zuteilung von Unterscheidungsbuchstaben in Städten, die ihre Kennzeichen in „Stadt“ und „Land“ einteilen. (Einschränkung der Vergabe von Wunsch Kennzeichen)
- Erlöschen der Ausnahmegenehmigung bei bereits genehmigten Klebekennzeichen. (Umzug in anderen Landkreis)

Fakten zu amtlichen Kennzeichen

Maßvorgaben aus §10 FZV (nur rechteckig):

- 1 Standard-Kennzeichen 520x110 mm
- 2 Zweizeiliges Kennzeichen 340x200 mm
- 3 Leichtkraftradkennzeichen 255x130mm
- 4 Versicherungskennzeichen 120x150mm
- 5 Verkleinertes Krad-Kennz. 240x200mm

Behördliche Entscheidungen

Durch das föderative System der BRD ist es häufig zu beobachten, daß Behörden bei der Genehmigung von Ausnahmen bzw. der Zulassung von verkleinerten Kennzeichen unterschiedlich vorgehen. Schon unter dem Grundsatz der Gleichberechtigung ist es geboten, hier eine einheitliche Vorgehensweise anzuregen.

Handlungsempfehlung

Vorschlag für den Verordnungsgeber zur Ermöglichung der Gestaltung von amtlichen Kennzeichen, die in der FZV bislang so nicht vorgesehen sind.

SCHRITT 1

Dringlichkeit der Wiedereinführung der Leichtkraftrad-Kennzeichen für Krafträder mit einer Erstzulassung vor dem 01.04.1958 (Maße 255x130mm)

Handlungsempfehlung

Ist Schritt 1 erfolgreich, kommt:

SCHRITT 2

Übermittlung einer Anfrage an das BMVI in Bonn zwecks Herbeiführung einer bundeseinheitlichen Lösung für Kennzeichenprobleme aus Folien 1 bis 7..

Thema Zustandsnoten



Emotionales Spannungsfeld zwischen Scheunenfunden und zum Neuwagen hin renovierten Fahrzeugen



Zustandskategorien

In Deutschland hat sich das Schulnotensystem durchgesetzt

Note 1

Note 2

Note 3

Note 4

Note 5



Auswertung gem. Listen

Zyl.	Ltr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
4	1.6	88	36.000	23.500	15.800	7.200	2.900	15.600
4	1.6	70	13.800	8.500	4.600	1.500	600	8.630
4	1.6	74	13.800	8.500	4.600	1.500	600	8.520
4	1.6	74	11.500	6.900	3.900	1.200	500	8.070
4	1.6	70	23.500	14.800	9.300	3.600	1.500	14.870
4	1.6	74	36.000	23.500	15.800	7.200	2.900	14.300
4	1.5	60	10.500	6.500	3.800	1.000	500	7.470
4	1.6	76	10.900	6.800	4.000	1.200	500	8.450
4	1.6	76	11.300	6.900	4.300	1.100	500	9.180

Zyl	ccm	KW	Motor	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
8	1990	114	Otto	40.000	28.500	18.800	8.800	4.400
12	4823	250	Otto	55.000	39.500	26.500	12.700	6.600
12	4943	264	Otto	142.000	105.000	71.000	52.500	30.000
8	2926	187	Otto	65.000	47.000	31.000	15.000	7.800
8	2926	187	Otto	77.000	55.500	37.000	17.700	9.200
12	4823	231	Otto	50.000	36.000	24.000	11.500	6.000
8	1990	114	Otto	40.000	28.500	18.800	8.800	4.400
8	2926	157	Otto	42.500	30.000	19.900	9.300	4.700
8	1990	114	Otto	45.000	32.000	21.200	9.900	5.000
8	2926	157	Otto	55.000	39.500	26.500	12.700	6.600



Unrestaurierte Originale:

Insbesondere bei Rennfahrzeugen mit signifikanter Geschichte geben Enthusiasten mit Kennerschaft möglichst unberührten, mit Patina gesegneten Exemplaren den Vorzug vor restaurierten (und dabei eben vielfach rundum-erneuerten = duplizierten) Exemplaren - und die höhere Dotierung.

Hier spielen Zustandsnoten keine Rolle !

Sichtweise, hin zum Original mit deutlichen Gebr.-Spuren ?



Oder doch der zum Neuwagen renovierte Klassiker ?

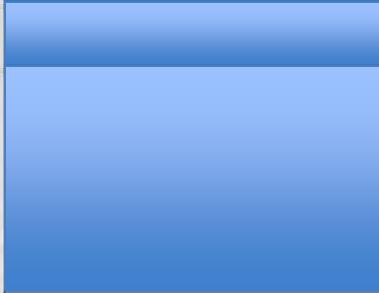
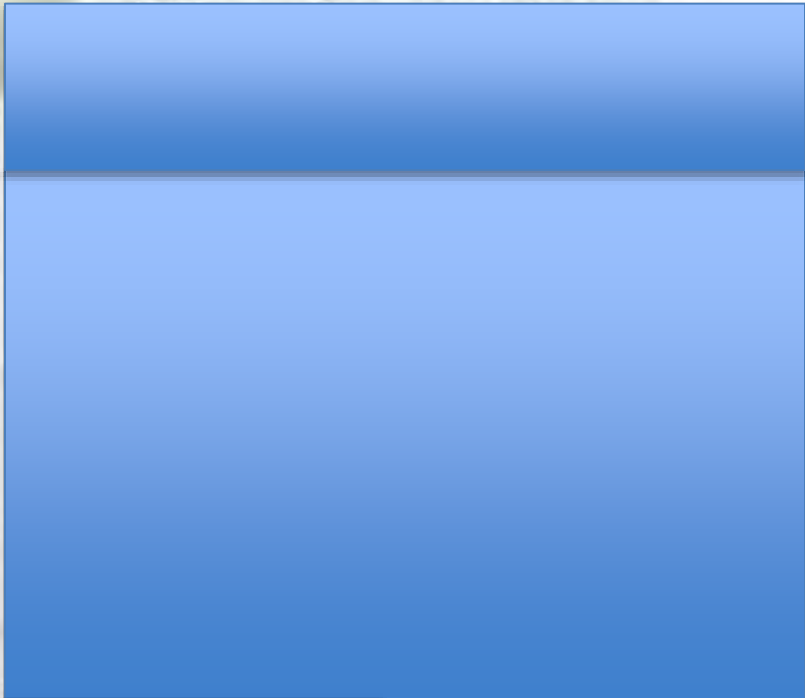


Tendenzen sind deutlich, es gibt aber keine Einheitlichkeit



Problematiken bei der Verwendung von Schulnoten , die sich im Alltag ergeben

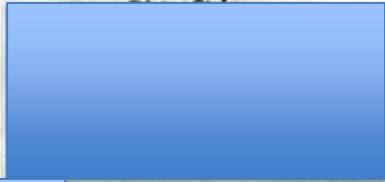
- Dem äußeren Schein wird zu große Aufmerksamkeit geschenkt.
- Fahrzeuge mit der ausschließlichen Aussage- Note „3“ und „4“ sind nicht einzuschätzen und werden mit großer Skepsis betrachtet. Sie kommen in Verkaufsannoncen so gut wie nie vor.
- Im Handel wird durch gezielten Einsatz von Farbe, Chrom usw. aus Note 3-4 sehr schnell eine vermeintliche „2-“ gemacht.
- Das herkömmliche Schulnotensystem ist fester Bestandteil bei der Anlage von Versicherungspolicen
- Die Frage nach evtl. Wertverbesserung im Rahmen einer Unfallinstandsetzung wird ab Note „3“ häufig gestellt.
- Die herkömmliche Wahrnehmung dieses Systems ist häufig Ursache dafür, dass historisch erhaltenswerte Originale kein H-Kennzeichen erhalten.



folgende Zustandselastufung verständig:

Die ermittelte Zustandsnote: 1,4
(z.B.: Note 2+)

gep. Sachverständiger für Kraftfahrzeuge



40.300,- EUR





Zustand / Zusammenfassung:

Der hier beschriebene Lancia Stratos weist durch seinen nahezu unberührten Originalzustand und der lückenlosen Historie einen Sonderstatus auf. Einerseits sind durch diesen Originalzustand deutliche Alterungs- und Gebrauchsspuren erkennbar, andererseits weist das Fahrzeug eine sehr gute Grundsubstanz auf. Durch gezielte Reparaturmaßnahmen im Bereich der Technik konnte die Gebrauchsfähigkeit aufrechterhalten werden.

Das Fahrzeug zeigt ein stimmiges Gesamtbild, wodurch der Zeitgeist der Bauepoche des Fahrzeugs ablesbar wird.

Für einen zukünftigen Erhalt werden die zuvor beschriebenen Restaurierungsmaßnahmen empfohlen.

Anmerkung zur Benotung:

Fahrzeuge mit dem hier beschriebenen Sonderstatus können nicht über die gängigen Kriterien zur Zustandsfindung nach dem Schulnotensystem klassifiziert werden, da die üblichen Interpretationen für Zustandsnoten die eigentliche Originalität und somit den Erhalt von Kulturgut nicht ausreichend würdigen.

Für eine Vorlage beim Versicherer, der auf die Einstufung nach dem üblichen Notensystem angewiesen ist, sei an dieser Stelle eine Benotung des Fahrzeuggesamtzustandes entsprechend der Gewichtung der Einzelfeststellungen genannt:

Der Zustand entspricht der Note 4+. (Gem. üblichen Bewertungskriterien)

Anmerkung zum Fahrzeugwert:

Wie bereits unter dem Punkt "Zustand / Zusammenfassung" beschrieben, nimmt der hier in Rede stehende Lancia Stratos mit seiner Originalität und der damit verbundenen Patina eine Sonderstellung auf dem Markt der historischen Fahrzeuge ein. Dieser Markt reagiert auf derartige Einzelstücke seit Jahren mit besonderer Begeisterung, was sich durch verstärkte Begehrlichkeit nach diesen Preziosen zeigt.

Hierdurch ist eine Wertsteigerung eingetreten, die mit dem Wertniveau durchschnittlicher - und somit austauschbarer - Ware nicht vergleichbar ist. Die Wertsteigerung für derart dokumentierte und mit Patina "gesegneten" Einzelstücke ist insbesondere auf dem Markt für Rennsportfahrzeuge (in deren Kategorie dieser Stratos einzureihen ist) extrem hoch.

Wie kann man ein Schulnotensystem ergänzen oder gar ersetzen?

Auch wenn in unserer Gesellschaft das Verlangen nach einfachen Lösungen und das Bestreben, einfache Antworten auf komplexe Sachverhalte zu bekommen, sehr ausgeprägt ist, muss doch folgende Frage gestellt werden:

Reicht die Aussage einer Schulnote aus, das komplexe Gebilde eines Kraftfahrzeugs zu beschreiben und zu qualifizieren ?

Wir sind der Meinung, dass nur eine beschreibende Einstufung eine Kommunikation möglich macht!

Aber wie könnte dies pragmatisch gestaltet werden?

Ideen und Anregung gerne unter

classicars@de.tuv.com