

## SITZUNGSPROTOKOLL

**ZEIT:** 10. März 2017, 12:00 bis 16:00 Uhr

**ORT:** Deutschen 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 alle anwesenden Mitglieder und Gäste des Parlamentarischen Ausschusses zur Sitzung. Aufgrund des Streiks an den Berliner Flughäfen sind einige in der Tagesordnung genannten Referenten und angemeldete Ausschussmitglieder heute leider nicht in Berlin. Bei einzelnen Tagesordnungspunkten kommt es zu Änderungen.

Leider können die drei eingeladenen Landesverkehrsminister auch an dieser Sitzung des Ausschusses nicht teilnehmen. Carsten Müller schlägt nach mehreren Einladungen eine Änderung des Herangehens vor. Zielführender scheint es, wenn der Ausschuss sich auf die Bildung von kleinen Delegationen verständigt und Termine bei den jeweiligen Ministern vor Ort vereinbart, um dort die länderspezifischen Themen zu präsentieren. Er regt an, sich des Themas in der nächsten Sitzung anzunehmen und Ausschuss-Delegationen zu bilden.

### **TOP 2 Aktuelle Entwicklungen IAK – Initiative automobile Kultur e.V.**

Carsten Müller | IAK e.V.

Claus Müller | IAK e.V.

Carsten Müller berichtet dem Ausschuss von den neuesten Entwicklungen zum IAK. Zunächst stellt er den aktuellen Sachstand des Antrags auf Aufnahme der Automobilen Kultur in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes vor. Die Deutsche

UNESCO-Kommission (DUK) und die Kulturministerkonferenz (KMK) haben in einem gemeinsamen Schreiben am 9. Dezember 2016 gegenüber des IAK erklärt, dass der eingereichte Antrag nicht erfolgreich war. Die Mitgliederversammlung des IAK hat den Vorstand am 16. Januar 2017 zur Sondierung möglicher Chancen eines Neuantrags beauftragt. Daraufhin fand am 20. Januar 2017 ein zweistündiges und sehr offenes Gespräch mit Verantwortlichen der DUK statt. Das Ergebnisprotokoll des Gesprächs liegt diesem Sitzungsprotokoll bei. Die wichtigste Erkenntnis des Gesprächs liegt in der DUK-Aussage, dass der IAK einen neuen Versuch starten kann. Zudem wurden Schwachstellen des bisherigen IAK-Antrags klar benannt: zu komplex, zu viel Wert auf Kultur, zu geringer Fokus auf automobiler Gemeinschaft, internationale Verknüpfung nicht im nationalen Antragsverfahren. Ein Neuantrag sollte vor allem verdichtet sein. Worauf es ankommt, ist die Schärfung des Antrags gemäß dem UNESCO-Motto: Wissen, Können, Weitergeben. Wichtig ist es, das Papier einfach und fokussiert zu halten. Die DUK empfahl dem IAK ausdrücklich einen Vergleich mit dem Antrag „Morsetelegrafie“ aus dem Aufnahmejahr 2014. Sichtbarer muss die Unterstützung der Gemeinschaft werden. Explizit wird der IAK auf ein Engagement in sozialen Netzwerken hingewiesen, um vor allem auch einer veränderten gemeinschaftlichen Teilhabe Rechnung zu tragen.

Bis zur Antragsstellung ist die DUK als Ansprechpartner für eine Kontaktaufnahme verfügbar. Mit der Einreichung des Antrags sollte von jeglicher Ansprache abgesehen werden.

Da der Antrag über ein Bundesland eingereicht werden muss, hat der IAK-Vorstand bereits mit dem Land Brandenburg Kontakt aufgenommen. Gegenüber dem zuständigen Landesministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur wurde eine Prüfbittte geäußert, ob das Land Brandenburg nach dem Scheitern einem Neuantrag positiv gegenüberstehen und auch begleiten würde. Die Antwort steht aus. Der Vorstand würde das Antragsverfahren gern an der Seite Brandenburgs initiieren. Sollte Brandenburg den Neuantrag nicht unterstützen, gibt es bereits Überlegungen, im zuständigen Landesministerium in Mecklenburg-Vorpommern vorstellig zu werden. Vor allem die nordöstlichen Bundesländer sind geeignete Unterstützer. Sie zeichneten sich dadurch aus, dass sie gerade keine Automobilländer sind und bislang nicht übermäßig viele Anträge bei der DUK eingereicht haben.

Neben dem Sachstand berichtet Carsten Müller dem PAK zum Verein an sich. Zunächst ist der IAK durch die Aufnahme neuer Mitglieder und deren Expertise breiter aufgestellt. Ganz aktuell begrüßte der Vereinsvorstand Johannes Hübner als neues Vollmitglied.

Darüber hinaus muss jedoch offen von aufgetretenen Dissonanzen im IAK berichtet werden. Sie traten erstmals vor einem Jahr auf und wurden zuletzt leider ziemlich massiv. Am 16. Januar 2017 fanden zwei Mitgliederversammlungen statt. In der ersten Versammlung wurden Kassenprüfer gewählt. Wolfgang Blaube und Peter Steckel haben die Wahl und die Aufgaben angenommen. In der zweiten Mitgliederversammlung wurde ein neuer Vizepräsident als Nachfolger des zurückgetretenen Martin Halder gewählt. Mario De Rosa hat die Wahl an- und die Aufgaben des Vizepräsidenten übernommen. Zudem standen mehrere Anträge zur Abstimmung. Bernhard Kaluza ist von den Vereinsmitgliedern als Vizepräsident abgewählt worden. Anschließend fand eine Vorstandssitzung statt und satzungsgemäß hat der Vereinsvorstand Claus Müller zum zweiten Vizepräsidenten gewählt.

Nach der Mitgliederversammlung traten Differenzen zu Tage. Dr. Henning Rauls berichtet, dass seitens des IAK-Vereinsmitgliedes Bernhard Kaluza Vorwürfe gegen Carsten Müller als Vereinspräsidenten erhoben wurden. Er behauptet, dass die Mitgliederversammlungen und die Beschlussfassungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sind. Insbesondere wird behauptet, dass die Abberufung von Bernhard Kaluza als Vizepräsident nicht ordnungsgemäß erfolgte. In diesem Zusammenhang wurden sowohl von Carsten Müller als auch vom IAK Unterlassungserklärungen gefordert und die Beantragung von einstweiligen Verfügungen in Aussicht gestellt. Unterlassungserklärungen sind weder von Carsten Müller noch vom IAK abgegeben worden, da die Rechtsansichten von Bernhard Kaluza nicht geteilt werde. Zudem kündigte Bernhard Kaluza an, Klage beim Landgericht Potsdam gegen den IAK eingereicht zu haben. Die Klage ist dem Verein bis heute nicht zugestellt worden. Jedoch wurde der Inhalt der Klageschrift allen Mitgliedern und Fördermitgliedern des Vereins durch Herrn Kaluza zur Kenntnis gemailt. Der Inhalt der Klageschrift ist bereits rechtlich bewertet. Sie selber beinhaltet keine neuen rechtlichen Gesichtspunkte. Eine Klageerwiderung ist bereits vorbereitet. Es handelt sich um ein schwebendes Verfahren. Die Rechtsverteidigung ist aus Sicht von Carsten Müller, des IAK-Vorstandes sowie des Rechtsbeistandes erfolgversprechend.

Thomas Keller führt aus, dass ihm vor allem die Sache, die Anerkennung der Automobilen Kultur als immaterielles Kulturerbe wichtig ist. Seine Sorge gilt Folgen dieser rechtlichen Auseinandersetzung und inwiefern der Verein bei der Erreichung seiner Ziele dabei eingeschränkt ist. Er fragt nach relevanten Fristen und möglichen Alternativen, falls die zielführende Vereinsarbeit durch den Rechtsstreit behindert wird.

Carsten Müller berichtet, dass die inhaltliche Arbeit des IAK an der Sache ungeachtet der juristischen Auseinandersetzung weiterläuft. Im Gespräch mit der DUK war ausdrücklich

auf einen kompletten Neuanfang verwiesen worden. Entsprechend muss auch ein Antrag zur Aufnahme in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes komplett neu gestellt werden. Die Frist zur Einreichung beginnt am 1. April und endet am 30. Oktober 2017. Es wurden Gespräche geführt, Kontakt aufgenommen, bisherige Arbeiten komplett neu bewertet sowie frühere Fehler lokalisiert.

Dennoch sei bei einem juristischen Verfahren niemals völlig auszuschließen, dass die administrative Auseinandersetzung eine Blockade von sachlichen Aspekten verursachen könnte. Diese Überlegungen werden geführt und entsprechende Folgerungen berücksichtigt.

Martin Stromberg bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass wirklich alle Mitglieder noch immer hinter der Sache stehen. Er würde vom IAK gern wissen, wie der Vereinsvorstand die gegenwärtige Situation bewertet, ob der IAK-Konflikt einen neuen Antrag belastet oder sogar Nachteile für das Antragsverfahren zu erwarten sind.

Carsten Müller legt aus dem Gespräch mit der DUK dar, dass dieser Aspekt ebenfalls sehr offen gegenüber der DUK angesprochen wurde. Für die DUK sind vereinsinterne Prozesse absolut irrelevant. Wichtig ist ihr einzig der Antragsgegenstand. Eine Gefahr für das Scheitern des Antrags wegen der juristischen Auseinandersetzung im IAK besteht daher nicht. Wichtig ist, den Neuantrag gezielter und besser zu gestalten. Es wird weiter intensiv daran gearbeitet, Fehlstellungen des früheren Antragsverfahrens zu korrigieren und übermäßige Ausschmückungen zu entfernen. Beispielsweise hat die von der damaligen Agentur angeregte Fokussierung auf den Kulturbereich massiv die Vereinsressourcen gebunden, um sich dann im Prüfverfahren der DUK eher als Hinderungsgrund herauszukristallisieren.

Carsten Müller betont an dieser Stelle noch einmal, dass es nach zahlreichen Gesprächen und vielen Kontakten bereits positives Feedback zu einem neuen Antragsverfahren gegeben habe. Parallel soll der Kontakt zur Kultusministerkonferenz ausgebaut werden. Peter Stein unterstützt den IAK dabei sehr intensiv und umfassend.

Thomas Keller regt Überlegungen an, ob der Verein noch immer der richtige Antragsteller ist, um die Anerkennung der Automobilen Kultur als immaterielles Kulturerbe voranzutreiben. Wäre es denkbar, dass Privatpersonen anstelle des Vereins diesen Neuantrag einreichen?

Für den Vereinsvorstand ist die Auflösung des Vereins aus verschiedenen Gründen keine Option. Zunächst einmal hat sich der Verein mit seinem Vereinsziel sowie der bisherigen Arbeit bereits eine gewisse Reputation im In- und Ausland aufgebaut. Die Entwicklung des Antrags wird sehr genau beobachtet. Zudem sieht die Satzung des Vereins vor, dass die finanziellen Ressourcen des Vereins im Falle einer Auflösung an die DUK fließen. Damit wären sie für den Antrag verloren und gleichzeitig wird es eher schwierig bis unmöglich, bisherige Förderer des IAK erneut um Unterstützung zu ersuchen. Dennoch betont Carsten Müller ausdrücklich die Bedeutung des Antragsgegenstands an sich. Die Zielerreichung ist zu wichtig. Die Unterstützung der Freundinnen und Freunde historischer Fahrzeuge darf nicht verloren gehen. Kündigten sich tatsächlich gravierende Probleme mit oder durch den IAK an, sollte der PAK einen anderen Weg gehen. Carsten Müller sichert an dieser Stelle zu, den Parlamentskreis umgehend zu informieren, sollte sich derartigen abzeichnen. Bislang ist jedoch überhaupt nichts zu erwarten.

Claus Müller unterstützt die vorherige Aussage. Die Bewertung der aktuellen Lage lässt bis dato weder Schwierigkeiten in der Sache noch im administrativen Bereich absehen. Ziel ist es, schnellstmöglich einen besseren, gezielteren und letztendlich erfolgreichen Antrag zu erarbeiten. Dazu ist der Verein nach bisherigem Erkenntnisstand auf einem guten Weg. Aber dennoch betreibt der Vereinsvorstand selbstverständlich auch Überlegungen, sollte ein unerwarteter Problemfall im IAK eintreten. Darauf sollte und wird man vorbereitet sein.

Martin Stromberg bittet, den PAK direkt und unmittelbar über relevante Entwicklungen zu informieren. Dieses sichert Carsten Müller zu.

### **TOP 3 Bericht aus der FIVA Legislation Commission**

Tiddo Bresters | FIVA Vice President

Tiddo Bresters begrüßt die Mitglieder im Namen der FIVA und der FIVA`s Legislation Commission sehr herzlich. Anknüpfend zum vorherigen Tagesordnungspunkt bestätigt er, dass der IAK bei der Erreichung seines Vereinsziels sehr wohlwollend und sehr genau beobachtet wird.

Das Jahr 2016 war das Jahr des 50-jährigen Jubiläums der FIVA und wurde durch das Kooperationsjahr „World Motoring Heritage Year“ mit der UNESCO begangen. Diese Zusammenarbeit war wichtig und bedeutend. Darauf soll auf- und ausgebaut werden. Die drei relevantesten Themen für die FIVA in Brüssel sind derzeit Umweltschutz, REACH und autonomes Fahren.

Zum Thema Umwelt hat die EU-Kommission im Juli 2016 das Strategiepapier „Low Emission Mobility“ vorgestellt. Schwierig sind für historische Fahrzeuge vor allem die europaweit zunehmenden Umweltzonen in der Zuständigkeit kommunaler Ebenen. Die FIVA hat sich in Brüssel für eine europaweite Oldtimer-Ausnahmereglung nach deutschem Vorbild eingebracht. Die EU-Kommission wird ein Papier vorlegen, das zwar keine Gesetzeskraft haben wird, aber die FIVA hofft auf ein positives Signal für Oldtimer. Das Problem ist unbedingt zu lösen, denn die unterschiedlichen Umsetzungen der Umweltzonen haben europaweit zu einem Flickenteppich geführt.

Beim zweiten Themenkomplex „REACH“ geht es vor allem darum, bestimmte chemische Werkstoffe oder historische Arbeitsverfahren zu erhalten. Gemeinsam mit Experten und Verbänden identifiziert die FIVA Werkstoffe, die wichtig sind für Restaurierung, Reparatur oder Wartung von historischen Fahrzeugen. Das handelt es sich vor allem um Chromtrioxid und Blei. Die FIVA setzt sich für eine Ausnahmereglung ein, die die Anwendung in kleinen Mengen für Ersatzteile oder alternativlose Verfahren zum Erhalt der Authentizität ermöglicht. Ein Erfolg ist, dass die zuständige Europäische Chemikalienagentur (ECHA) die Position der Oldtimerfreunde zur Kenntnis genommen hat.

Das dritte Punkt betrifft das sehr aktuelle und viel diskutierte Thema „ITS- Intelligent Transport Systems“. Im Bereich des autonomen Fahrens geht es für Oldtimer um die Frage, ob historische Fahrzeuge, die keine Technik zum vernetzten Datenaustausch an Bord haben, noch am Straßenverkehr der Zukunft teilnehmen dürfen. Hier müssen wir wachsam sein. Das Thema autonomer Straßenverkehr wird am 29. März 2017 Tagesordnungspunkt in der European Parliament Historic Vehicles Group-Sitzung. Weiterführende Informationen von der FIVA werden dem Protokoll beigelegt.

Carsten Müller dankt Tiddo Bresters für den umfassenden Bericht. Das Thema Umweltzonen ist sehr komplex und im Parlamentskreis stetig auf der Tagesordnung, um nachhaltigen Entwicklungen zu Lasten der Oldtimer schnellstmöglich begegnen zu können. Die Folgen einer zunehmend vernetzten, autonomen Mobilität werden eine zentrale Herausforderung der zukünftigen PAK-Arbeit sein. Ausdrücklich zu begrüßen ist die Tatsache, dass man der Bedeutung historischer Fahrzeuge an leitender Stelle im Bundesverkehrsministerium sehr aufgeschlossen gegenübersteht.

### **TOP 4 Bericht der Arbeitsgruppe Kennzeichen**

Carsten Müller | MdB

Da der ursprünglich geplante Referent Matthias Gerst leider nicht teilnehmen konnte, führt Carsten Müller zum TOP aus. Zum Thema kleine Motorradkennzeichen ist an erster Stelle der unermüdliche und sehr sachkundige Einsatz von Johannes Götze hervorzuheben. Er hat es geschafft, Bewegung in das Thema zu bringen und breite Unterstützung zu finden. Wie von ihm in vorheriger PAK-Sitzung berichtet, konnte das Thema, auch dank der weiteren Engagements von Christian Theis, im Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrtwesen“ (BLFA-TK) eingebracht werden. Mit dessen positivem Votum ging es auf die Tagesordnung des Bund-Länder-Fach-Ausschuss "Fahrzeugzulassung" (BLFA-FZ). Anschließend gab es aufgrund einer E-Mail aus dem Bundesverkehrsministerium einige Unklarheiten. Darin wurde behauptet, der BLFA-FZ stehe unserem Anliegen ablehnend gegenüber. Carsten Müller nahm bereits Kontakt mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Norbert Barthle, MdB auf. Der Staatssekretär ist mit der Problematik vertraut. Sobald es genaue Informationen gibt, wird der Parlamentarischer Kreis informiert.

Carsten Müller skizziert kurz die weiteren Problemfelder für historische Fahrzeuge im Kennzeichenbereich und begrüßt sehr herzlich Christoph Kroschke im Parlamentarischer Kreis. Als Geschäftsführer der Kroschke-Gruppe, einem der bundesweit führenden Dienstleister im Kfz-Bereich führt er zu seinen beruflichen Erfahrungen und zur Entwicklungen im Kennzeichenbereich aus. Er berichtet, dass grundsätzlich jede Art von Kennzeichen hergestellt werden kann. Leider kann aber nicht jedes Kennzeichen auch verwendet werden. Die Erfahrungen zeigen, dass die Zulassungsbehörden im Kennzeichenbereich sehr genau arbeiten und die Polizei gut geschult ist. Da die Kroschke-Gruppe in den entsprechenden Fachausschüssen des Bundesverkehrsministeriums mitarbeitet, sieht er bei den angesprochenen Problemfeldern momentan keine Änderungsvorhaben im Sinne der Oldtimerfreunde.

Carsten Müller bittet die Parlamentarischer Kreismitglieder weiterhin Fragen und Anregungen zum Thema Kennzeichen an ihn oder direkt an die Arbeitsgruppe „Kennzeichen“ zu übermitteln.

Peter Schneider greift die Thematik der zukünftigen Kombination von H- und Saisonkennzeichen auf und bittet um Sachstand, ab wann diese verfügbar sind. Carsten Müller führt aus, dass die „Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ am 10. Februar 2017 beschlossen wurde und nun zur

Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt ansteht. Die Kombination von Saison- und H-Kennzeichen kann dann im siebenten Monat nach Verkündung beantragt werden – d.h. frühestens im Oktober 2017.

### **TOP 5 Bericht der Arbeitsgruppe Zustandsnoten**

Carsten Müller | MdB

Norbert Schroeder fällt krankheitsbedingt als Berichterstatter für diesen Tagesordnungspunkt aus. Er hat einen schriftlichen Zwischenbericht der Arbeitsgruppe Zustandsnoten verfasst, den Carsten Müller vorträgt. Dieser Zwischenbericht liegt dem Protokoll bei.

Martin Stromberg würde gern aktiv an der Arbeitsgruppe mitwirken und wird sich an Norbert Schroeder wenden.

### **TOP 6 Fahrzeugidentitäten**

Helmut Horn | Motorjournalist und Buchautor

Helmut Horn trägt zum Thema „Urkundenfälschung, Diebstahl und andere ‚Kavaliersdelikte‘“ vor. Der ausführliche Redebeitrag liegt dem Protokoll bei. Helmut Horn verdeutlicht die gegenwärtig schwierige Situation mit zahlreichen, häufig sehr leicht auf dem freien und offenen Markt zu erlangenden Fahrzeugidentitäten: Er präsentiert den Parlamentskreismitgliedern 60 originale Fahrzeugscheine von historischen SIMCA-Wagen. Für die Mitglieder des Parlamentskreises ist er zu thematischen Fragen, Anregungen und Hinweisen jederzeit unter [auto@tuning.de](mailto:auto@tuning.de) erreichbar.

Carl Christian Jancke dankt Herr Horn für den eindrücklichen Vortrag und ergänzt den Beitrag noch um die Thematik „Dubletten aus den USA“. Er begrüßt die teilweise drakonischen Strafen und Urteile der US-Gerichtsbarkeit, die mehrfach bereits eine vollständige Zerstörung der Fahrzeuge anordneten. Zerstört wurden wiederholt alle Fahrzeuge – Originaloldtimer sowie die Fahrzeugneuaufbauten aus und mit Originalteilen. Die Gerichte verhängten diese Strafen, da nicht eindeutig zu entscheiden war, bei welchem Fahrzeug es sich unstrittig um das Original und bei welchen es sich die unrechten Nachbauten handelte.

Martin Stromberg und Bastian Schonauer unterstützen die vorherigen Ausführungen, denn auf dem Markt gibt es viele schlechte und gute Nachbauten, die zum Teil aus Originalteilen bestehen, bei den es sich aber dennoch nicht um historische Fahrzeuge handelt. Hier ist ein dringender Handlungsbedarf deutlich sichtbar.

Markus Tappert betont ausdrücklich, dass er die im Vortrag dargestellte Verantwortung der Prüforganisationen in dieser Form nicht teilt. Die Mitarbeiter des TÜV sind sensibilisiert. Es ist jedoch anzuerkennen, dass das Thema nicht einfach und trivial ist. Eine allgemeingültige „Original“-Definition existiert nicht. In diesem Gesamtkontext sind außerordentlich viele Feinheiten zu beachten. Bereits häufig haben die TÜV-Mitarbeiter Fälle verdächtiger Fahrzeugidentitäten gegenüber den Strafverfolgungsbehörden angezeigt. Vergleichbar mit den Ausführungen von Helmut Horn konnten die Ermittler auch bei den TÜV-Fällen mehrfach keine Lösung finden.

Alf Menzel weist die geforderte Verantwortung der Prüforganisationen ebenso wie sein Vorredner zurück. In der Tat schauen die Prüforganisation nicht weg. GTÜ-Mitarbeiter haben in der Vergangenheit viele Fälle abmahnen lassen, sind aber häufig gescheitert. Leider auch, weil die beauftragten Rechtsvertreter für die sehr speziellen Fälle nicht qualifiziert genug waren. Das Problem rund um die Fahrzeugidentitäten ist sehr komplex. Es treten regelmäßig Fälle auf, bei denen selbst das kritisch bewertete Nachschlagen der Fahrgestellnummern (TP-Nummern) legal und behördlich genehmigt wurde. Die Echtheitsprüfung ist ein sehr komplexer Vorgang.

Frank Reichert betont die Eigenverantwortung der Fahrzeugbesitzer. Die Erlangung einer FIVA-Card für ein Fahrzeug ist eine gute Option. Sie stellt im Vergleich zu anderen Kosten rund um den Oldtimer kein Vermögen dar. Es bedarf zweifelsohne einiges an Eigeninitiative, denn man muss selbst zum Fahrzeug recherchieren. Er ist sich bewusst, dass es auch in der Vergangenheit Probleme mit der FIVA-Card gab, doch die Situation ist deutlich besser. Beim ADAC sind mittlerweile zwei Vollzeitmitarbeiter beschäftigt, die die Vereinsmitglieder bei der Arbeit rund um die FIVA-Card sachkundig unterstützen. Ohne Frage lohnt sich der Aufwand und mit der FIVA-Card ist für das Fahrzeug ein Mehrwert gegeben.

Georg Sewe befürwortet die Einrichtung einer einschlägigen Datenbank für Fahrzeugidentitäten. Er ist sich des Aufwands und der Kosten bewusst. Gleichzeitig könnte es ein berechtigtes Interesse der Versicherungswirtschaft zum Schutz vor Versicherungsbetrug geben.

Alf Menzel knüpft an den Gedanken an. Zum Jahr 2018 ist eine Novellierung der Fahrzeug-Untersuchungsverordnung (FUV) angekündigt, die 2019 Inkrafttreten soll. Mit der Novelle ist die Einführung einer Fahrzeugdatenbank unter dem Dach des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geplant. Möglicherweise könnte dort eine entsprechende Rubrik zum Schutz der Fahrzeugidentitäten eingeführt und relevante Daten erfasst werden.

Helmut Horn plädiert für die Einführung einer Originaldefinition von Fahrzeugen. Seiner Ansicht nach ist ein Fahrzeug nur dann als Original zu betrachten, wenn mindestens 51 Prozent der verwendeten Bauteile tatsächlich vom Fahrzeug selbst stammen.

Carsten Müller schlägt vor, die Punkte zusammenzutragen und ein Bewusstsein in den einschlägigen Ministerien zu schaffen. Diesbezüglich wird er mit den Prüforganisationen sowie der Versicherungswirtschaft in Kontakt treten. Sollte es aus dem Kreis der PAK-Mitglieder hierzu Vorschläge und Anregungen geben, bittet er um Übersendung dieser an sein Büro.

### **TOP 7 Schwierigkeiten historischer US-Fahrzeuge bei technischen Abnahmen**

Matthias Rossel | D.U.S. Dachverband der US-Fahrzeugclubs  
Deutschland e.V.

Axel Jörg Steinbach | German Street Rod Association, G.S.R.A. e.V.

Matthias Rossel stellt den D.U.S. Dachverband, seine Geschichte und sein Vereinsziel vor. Er verweist auf den besonderen Status der Hot Rods in der Oldtimerszene und ihre zahlreichen Probleme im Alltag. Weiterführende Informationen zu Hot Rods liegen dem Protokoll bei.

Ein zentrales Problem stellt die Zulassung der Fahrzeuge dar. Aufgrund des gegenwärtig diskutierten Entwurfs der Arbeitsanweisung des Arbeitskreises Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung (AKE) sehen zahlreiche Verbandsmitglieder die latente Gefahr, bald nicht mehr mit ihren Hot Rods auf öffentlichen Straßen fahren zu dürfen.

Axel Steinbach stellt die German Street Rod Association (G.S.R.A.) vor. Ziel ist der Erhalt und Nutzung der Hot Rods auf den Straßen. Bei Hot Rods handelt es sich stets um modifizierte Vorkriegsmodelle. Mit jeweils modernen Motoren in alten Fahrzeugen waren die Hot Rodder nicht nur die ersten Tuner, sondern sie kümmerten sich intensiv um den Erhalt historischer Fahrzeuge. 1948 hat sich in Kalifornien der Hot Rod-Verband gegründet.

Daraus ist eine weltweit, vernetzte Bewegung entstanden. Zweifelsohne handelt es sich hierbei um eine bedeutende Kfz-Bewegung, die sich teilweise mit sehr spezifischen Problemen konfrontiert sieht. Häufig würden im Zuge der technischen Abnahme oder Zulassung Herstellerangaben oder technische Nachweise verlangt, die für Vorkriegsmodelle naturgemäß schwer oder gar nicht verfügbar seien. Beispielsweise war es zur Produktionszeit der verwendeten Fahrzeugrahmen nicht unüblich, dass ein Hersteller den Rahmen sowie das Antriebssysteme separat vertrieben hat.

Häufige Skepsis bezüglich einer Straßenverkehrgefährdung durch die Hot Rods ist aus Referentensicht unbegründet. Der G.S.R.A. bietet den Hot Rod-Besitzerinnen und Besitzern ein Versicherungsmodell an, das von fast allen Mitgliedern genutzt wird. Daher kann die G.S.R.A. mit ziemlicher Sicherheit belegen, dass es in den vergangenen zehn Jahren keinen schwerwiegenden Unfall mit einem Hot Rod gegeben habe. Es gab lediglich einzelnen Bagatellen, wie etwa Parkschäden.

D.U.S. und G.S.R.A. setzen sich dafür ein, dass anerkannte und zugelassene Fahrzeuge auf historischer Fahrzeugbasis und mit damals üblichen Modifikation auch zukünftig auf Straßen unterwegs sein können. Diese speziellen Fahrzeuge haben einen langen historischen Hintergrund und sind ebenso Kulturgüter. Zielführend wäre daher die Definition von Einzelstückabnahmemodalitäten, wie es sie in anderen Ländern Europas bereits gibt. Beispielhaft dafür sind Bestimmungen in Finnland und Schweden.

Frank Schneider erklärt, dass es beim AKE um einen Erfahrungsaustausch der Prüforganisationen mit dem Ziel bundeseinheitlicher Vorgaben für Oldtimerabnahmen geht. Neben Bund, Ländern und Prüforganisationen ist die Einschläge Expertise der beiden Verbände in dem Arbeitskreis sehr willkommen.

Johannes Hübner definiert die Schwierigkeiten mit den Fahrzeugen der Hot-Rod-Szene. Eine Nachweis, was in welcher Periode historische möglich war, ist schwer zu führen. Historisch sind die Hot Rods entstanden, weil es in den Vereinigten Staaten der Vorkriegszeit keine Sportwagenmodelle mit Straßenzulassung gab. Leider verdeutlichen die Erfahrungen mit Hot Rods in den letzten Jahren immer wieder, dass Besitzer sehr zu Extremen neigen. Eine Straßenzulassung für ein Chassis, welches ursprünglich für Motoren mit einer Leistung von 60 PS konstruiert wurde und nach vielen Jahren plötzlich mit 300 PS-Maschinen oder mehr belastet wird, ist aus Sicherheitsgründen schwer zu vertreten. Grundsätzlich plädiert er für eine Einzelabnahme des jeweiligen Fahrzeugs von einem technisch sehr versierten Prüfer.

Seite **12** von **14**

Alf Menzel ergänzt in diesem Kontext, dass sich die Prüforganisationen in einem engen Fenster zwischen technisch möglich und sicherheitsbedingt unmöglich bewegen. Der AKE-E basiert auf einer Verordnung des Bundesverkehrsministeriums von 2012.

Roland Kayser ergänzt den Aspekt der Einzelabnahmen um die Frage nach: „Was ist noch ein Oldtimer?“ und verweist auf den aktuellen Trend der Food Trucks. Dabei werden immer wieder historische Fahrzeuge mit Küchen oder anderen Einrichtungsgegenständen ausgebaut und sind anschließend weit von der ursprünglichen Konzeption und Auslegung der Fahrzeuge entfernt.

Matthias Rossel dankt dem Parlamentskreis für die Anregungen und bietet sehr gern die Unterstützung und die Zusammenarbeit der Verbände mit den Prüforganisationen sowie im AKE an.

Carsten Müller bittet die Beteiligten in Kontakt zu treten und sich auszutauschen. Der Parlamentskreis sollte bei aktuellen Entwicklungen jederzeit informiert und eingebunden werden.

### **TOP 8      06er Kennzeichen für Museums- oder Vereinsfahrzeuge**

Jens Rödel | Verein Historische Nutzfahrzeuge e.V. in Hartmannsdorf

Jens Rödel berichtet von der Gründung des Nutzfahrzeugmuseums in Hartmannsdorf durch ehrenamtlich Engagierte im Jahre 1995. Die Handreichung liegt dem Protokoll bei. Der Bestand heute umfasst 50 Nutzfahrzeuge in der Museumshalle und im Depot sowie weitere etwa 150 Fahrzeuge, die auf die Restaurierung warten. Zum Museum gehört eine durch den Verein betriebene Werkstatt für die Museumsfahrzeuge. Im Zuge dieser Arbeit fallen regelmäßig Probe- und Überführungsfahrten zwischen Depot, Museum und Werkstatt an. Dafür wären 06er-Kennzeichen erforderlich. Diese stehen jedoch nur Herstellern und unternehmerisch tätigen Werkstätten zur Verfügung. Eine straßenverkehrsrechtliche Zulassung über Sondergutachten oder Schwerlasttransport der einzelnen Fahrzeuge ist aufgrund der anfallenden Kosten für den Verein ehrenamtlich Tätiger nicht realisierbar. Zudem kann ein Schwerlasttransport an Sonntagen aufgrund der Fahrverbotsregelungen nicht durchgeführt werden. Der Verein plädiert für eine Überarbeitung der Kennzeichenregelung und bittet den PAK um Unterstützung darin, so dass auch Museen vom Gesetzgeber privilegiert werden und die 06er-Kennzeichen benutzen können.

Unterstützung findet die Anregung des Vereins durch anwesende Medienvertreter. Häufig können Foto- und Filmaufnahmen historischer Museumsfahrzeuge für eine mediale Verwendung nur schwer realisiert werden, weil keine Kennzeichen für diese Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Für eine Fotoshooting ist eine Einzelabnahme und Straßenzulassung ökonomisch nicht zielführend.

Carsten Müller sieht in den geschilderten Fällen keine Einzelfälle und sichert die Unterstützung beim Anliegen zu. Er weist jedoch darauf hin, dass die Zielerreichung keine leichte Aufgabe sein wird.

### **TOP 9      Verschiedenes**

Carsten Müller berichtet, dass der Bundesrat auf der parallel stattfindenden Sitzung sehr wahrscheinlich die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) beschließen wird. Dahinter verbirgt sich eine ganz konkrete und sehr wichtige Erleichterung für alle Besitzer historischer Lastkraftwagen. Es wird klargestellt, dass das Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausschließlich für den gewerblichen Lkw-Verkehr gilt. Explizit wird festgelegt werden, dass Fahrten mit Oldtimer-Lastkraftwagen zu Oldtimerveranstaltungen nicht dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot unterliegen, soweit keine gewerblichen Zwecke verfolgt werden und diese nicht entgeltlich erfolgen.

*(Nachtrag zu den Ausführungen:*

*Der Bundesrat hat dieser Änderung in seiner Sitzung am 10. März 2017 zugestimmt. Die Klarstellung tritt am Tage nach der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt in Kraft.)*

Carsten Müller informiert den Parlamentarischen Ausschuss über eine am 8. Dezember 2016 im nordrhein-westfälischen Landtag stattgefundenen Expertenanhörung zur Verlängerung der Intervalle erforderlicher Hauptuntersuchungen an historischen Fahrzeugen. Er hat gemeinsam mit Peter Schneider an dieser Expertenanhörung teilgenommen. Der zu Grunde liegende Antrag der FDP-Fraktion wurde anschließend im Landtag abgelehnt. Das Thema bleibt weiter auf der Agenda.

Zur im Deutschen Bundestag eingereichten Petition „Führerscheinwesen - Freigabe der Fahrerlaubnisklassen L und T für private, nicht-gewerbliche Zwecke“ hat Carsten Müller den Sachstand erforscht. Bislang befindet sich der Vorgang noch in Bearbeitung. Carsten Müller wird das Gespräch mit den betrauten Fraktionskollegen suchen und das Anliegen unterstützen.

Seite **14** von **14**

Schließlich weist Carsten Müller die Mitglieder auf eine im Haus der Geschichte in Bonn stattfindende Ausstellung hin. Bis zum 21. Januar 2018 wird „GELIEBT. GEBRAUCHT. GEHASST. Die Deutschen und ihre Autos“ präsentiert. Weiterführende Informationen gibt es unter: <http://www.hdg.de/haus-der-geschichte/ausstellungen/geliebt-gebraucht-gehasst-die-deutschen-und-ihre-autos>.

Eine weitere Veranstaltung findet im Rahmen des Kunst- und Kulturprogramms 2017 der Landesvertretung Niedersachsen in Berlin statt. Am 20. April findet mit maßgeblicher Unterstützung des PS.SPEICHER aus Einbeck die OLDTIMER Finissage „Freiheit erfahren“ statt. Informationen finden Sie unter: <https://www.fuer-niedersachsen-in-berlin.de/2017/02/freiheit-erfahren-ps-speicher>.

Thomas Wirth regt einen Gedankenaustausch zur Zukunft der automobilen Kultur an. Dazu schlägt er ein Treffen Interessierter zum Auftakt der Techno Classic in Essen vor. Seine Ideenskizze mit weiteren Details ist dem Protokoll beigelegt. Die Kontaktaufnahme ist unter [autokultur\\_2027@wirthredaktion.de](mailto:autokultur_2027@wirthredaktion.de) jederzeit möglich.

Abschließend versichert Carsten Müller, den Parlamentarischen Kreis umgehend mit neuen und relevanten Informationen – vor allem aus dem Umfeld des IAKs – zu informieren. Da trotz des Flughafenstreiks zahlreiche Mitglieder anwesend sind, wird keine zwingende Notwendigkeit für eine weitere PAK-Sitzung im Frühjahr/Frühsummer 2017 gesehen. Sollte sich dennoch etwas ergeben, wird sich Carsten Müller an die Mitglieder wenden.

Nach der Bundestagswahl am 24. September 2017 wird die Terminplanung für die nächste Sitzung des Parlamentarischen Kreises initiiert.

# Autokultur\_2027

**„We always overestimate  
what we can do in two years,  
and we underestimate  
what we can do in ten years.“**

Bill Gates, 1996. Und, ganz aktuell: Mark Zuckerberg, 2017

+++++

Anders ausgedrückt heißt das: In zehn Jahren kann die Welt Kopf stehen, auch wenn wir uns das im Moment nicht vorstellen können.

Wie das Szenario für die Automobilindustrie aussehen wird, hat Daimler-Chef Dieter Zetsche im Herbst 2016 plakativ verkündet: CASE – Connected, Autonomous, Shared, Electrified. „Jeder dieser vier Trends hat das Potenzial, unsere Branche auf den Kopf zu stellen“, sagte Zetsche, „aber die eigentliche Revolution liegt in der intelligenten Verknüpfung der vier Trends.“ Und Audi hat angekündigt, bis zum Ende des Jahrzehnts mehr Umsätze mit Applikationen als mit Automobilen auszuweisen.

Wie könnte eine Zukunft für unsere mobile Klassiker aussehen?

Was könnte geschehen in der Spanne eines Jahrzehnts?

Ich rege eine fokussierte Diskussion an, eine freie, agile Ergänzung zum Parlamentskreis Automobiles Kulturgut. Das Format soll zunächst ein Barcamp sein, also eine Art Tagung, an der sich vor Ort spontan Gruppen bilden, die sich in Workshops zu verschiedenen Themen aktiv austauschen und ihre Gedanken im Anschluss dem Plenum zur Diskussion vortragen.

Eine aktive Pressearbeit dazu ist derzeit nicht geplant. Die Struktur geht eher in Richtung Think Tank. Er soll Themen formulieren, die Eingang in die Tagesordnung des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut finden können. Oder an anderer Stelle weiter diskutiert werden.

Als Anregung folgen hier nur einige mögliche Themen für Gespräche, immer zu sehen im Hinblick auf die Gefahren und Chancen der kommenden zehn Jahre:

Gesellschaft:

Verankerung der automobilen Kultur als Wert

Struktur:

Zukunft der Akteure auf dem Markt

Ökonomie:

Entwicklung von Fahrzeugwerten und Gesamtmarkt

Ökologie:

Argumente für den Betrieb klassischer Fahrzeuge

Technik:

Strukturierte Weitergabe von Fachwissen

Strategie:

Betrieb von Klassikern unter CASE und REACH

Ich möchte in Kürze zu einem ersten Barcamp über dieses Thema einladen. Es soll im Rahmen der Techno Classica 2017 – zum Auftakt am Mittwoch oder Donnerstag – stattfinden.

Teilen Sie mir gerne Ihre Gedanken, Themen, Ideen, Wünsche dazu mit, natürlich auch, ob Sie dabei sein wollen:

**autokultur\_2027@wirthredaktion.de**

Termin und Einladung dazu folgen dann in Kürze.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, die Veranstaltung nicht öffentlich. Kosten fallen keine an. Das Projekt ist unabhängig, dient keinem kommerziellen Zweck und ist an kein Unternehmen vertraglich gebunden. Ich sehe mich lediglich als Initiator. Unterstützer und Sponsoren sind willkommen.

+++++

Mannheim/Berlin, den 10. März 2017

Verantwortlich im Sinne des Pressrechts:

Thomas Wirth, Friesenheimer Straße 18, 68169 Mannheim,  
+49.621.3214461, wirthredaktion.de

## Urkundenfälschung, Diebstahl und andere „Kavaliersdelikte“

Automobiles Kulturgut erfreut sich in Deutschland aus verschiedenen Gründen einer mit legalen Mitteln kaum zu befriedigenden Nachfrage. Die Folge sind kriminelle Machenschaften wie Urkundenfälschung, Betrug, Diebstahl, Steuerhinterziehung, Zollvergehen, Fahren ohne Versicherungsschutz und Verstöße gegen Umweltauflagen sowie auch gegen die Straßenverkehrszulassungsordnung. Die Dunkelziffer ist hoch. Das gigantische Ausmaß gefährdet meines Erachtens längerfristig unter anderem den Fortbestand von Sonderregelungen wie H- und roten 07er-Kennzeichen. Auch die Genehmigung, mit „automobilem Kulturgut“ in Umweltzonen einzufahren steht möglicherweise auf dem Spiel.

Aufgrund mangelnden Bewusstseins und einer massiven Fehleinschätzung des Problems von Seiten der Behörden und der Justiz, werden diese schwerwiegenden Verstöße allenfalls als Kavaliersdelikte eingestuft. Darüber hinaus kommt es bei der gelegentlich doch stattfindenden Auseinandersetzung mit den Problemen, zu juristisch höchst fragwürdigen Entscheidungen. Es werden beispielsweise für Fahrzeuge, deren Herkunft und Eigentumsverhältnisse ungeklärt sind, Fahrgestellnummern (TP-Nummern) zugeteilt und um Jahrzehnte rückdatierte Papiere ausgestellt, obwohl dies ausdrücklich gegen gültige Regeln verstößt.

Meist kommt es aber gar nicht so weit, weil sowohl viele Privatpersonen als auch der Handel vollkommen unbemerkt – weil unbeachtet – den bequemsten Weg gehen. Man bedient sich des großen Angebots an Fahrzeugidentitäten, die unter anderem im Internet ganz offen gehandelt werden. Mit der „FIN“ eines längst verschrotteten Altwagens und mit dessen Fahrzeugpapieren werden Autos in den Handel und auch in den Verkehr gebracht, die gestohlen, als vermeintlich herrenlose Sache aufgefunden, oder aber auch unverzollt in die EU eingeführt wurden. Und so weiter...

Sehr beliebt war dieses Vorgehen auch im Zusammenhang mit Fahrzeugen, für die es nach dem Kassieren der „Abwrackprämie“ keine Dokumente mehr gab, weil diese bekanntlich eingezogen wurden.

Die Liste der Gründe für die Verwendung von falschen Fahrzeug-Identitäten ließe sich natürlich noch sehr weit fortsetzen. In allen Fällen werden durch Papiere und Fahrgestellnummern, die gar nicht zum real existierenden Fahrzeug gehören, alle wesentlichen Dinge sowie die gesamte Historie eines Fahrzeugs komplett gefälscht. Das betrifft unter anderem regionale Herkunft, „Matching Numbers“, Anzahl der Halter, prominente Halter (Franz Beckenbauer, Papst Benedikt...), tatsächliche Laufleistungen, Wartung, Pflege, Reparaturnachweise, abgenommene technische Änderungen (die folglich nie begutachtet wurden), das Erstzulassungsdatum (mit dem bestimmte Auflagen - Umwelt, Beleuchtungseinrichtung, Gurtpflicht etc. verbunden sind, natürlich aber auch Vergünstigungen wie das H-Kennzeichen) und vieles mehr!

Wenn wir Automobile ernsthaft als Kulturgut betrachten und dabei selbst auch ernst genommen werden wollen, können wir nicht weiter zusehen, wie besagte Fälschungen in riesigen Stückzahlen und mit deutlich steigender Tendenz unwidersprochen als „Kulturgut“ eingestuft und letztlich auch noch gefördert werden.

Nachdem vielen das Ausmaß des bereits jetzt vorhandenen Schadens nicht ansatzweise bekannt ist, habe ich exakt an dem Tag, an dem ich die Einladung erhielt, hier vorzusprechen, auf „Ebay-Kleinanzeigen“ und „Ebay“ nachgesehen, wie viele Fahrzeug-Identitäten an diesem einen Tag allein auf diesen beiden Plattformen angeboten werden.

Am 8. Februar 2017 waren es ...

... waren es knapp 500!

Mit ein Grund, weswegen die Oldtimerdiebstähle laut Statistik so massiv zugenommen haben ist die Tatsache, dass die Identitäten längst nicht mehr existierender Fahrzeuge dazu missbraucht werden, Versicherungen zu betrügen. Dazu werden real existierende baugleiche Fahrzeuge vorübergehend mit falschen Identitäten ausgestattet. So werden alte Papiere „wiederbelebt“. Es werden alle behördlichen Hürden – wie TÜV- und H-Abnahme – genommen und Wertgutachten erstellt. Dann werden die falschen Fahrgestellnummern wieder entfernt. Das noch real existierende alte Auto ist wieder mit seinen Originalpapieren unterwegs, als sei nichts gewesen. Und das Auto, dessen Papiere wiederbelebt und dessen Existenz mit „TÜV-Zetteln“ und Wertgutachten glaubhaft vorgetäuscht werden kann, wird gestohlen gemeldet. In der Statistik ist dies auch nichts weiter, als ein ganz normaler Oldtimer-Diebstahl. Der Nachweis des Betrugs ist nicht möglich, da eine professionelle vorübergehende Manipulation der Fahrgestellnummer keine Spuren hinterlässt. Letztlich kann auch ein seit mehreren Jahrzehnten verschrottetes Auto logischerweise nie wieder aufgefunden werden. Das ist keineswegs blühende Phantasie eines Krimi-Autors, sondern eine in gewissen Kreisen gängige Praxis.

Der volkswirtschaftliche Schaden, verursacht durch die hier teilweise ohne jedes Unrechtsbewusstsein in aller Öffentlichkeit betriebenen Machenschaften ist enorm. Er ließe sich jedoch erheblich reduzieren, wenn die vielen Zeichen, die alle Alarmglocken läuten lassen sollten, von Prüfinstitutionen, Sachverständigen und auch von der Polizei erkannt würden. Ausreden wie „dafür haben wir keine Zeit“ oder „der TÜV ist keine Strafverfolgungsbehörde“ (ein wörtliches Zitat übrigens), dürfen wir nicht weiter gelten lassen. Es gilt vielmehr, Justiz, Polizei, Prüfinstitutionen und Sachverständige für das Thema zu sensibilisieren und gegebenenfalls ergänzend auszubilden. Dazu habe ich einige

Vorschläge, zu denen ich gleich kommen werde. Beispiele für Hinweise auf kriminelle Machenschaften liefere ich gerne zum Schluss – je nachdem, wie viel Zeit dafür bleibt.

Obwohl davon auszugehen ist, dass sich alle hier Anwesenden der Bedeutung historischer Fahrzeuge als Kapitalanlage bewusst sind, möchte ich auch darauf hinweisen, dass solche Automobile – obwohl viele Richter und Staatsanwälte das momentan leider vollkommen anders bewerten – wie Kunstwerke zu behandeln sind. Sie sind nur etwas wert, wenn es sich tatsächlich auch um die Originale handelt. Durch das Einsetzen einer falschen Fahrgestellnummer kann aus einem etwa 150.000 Euro teuren Porsche ein Sondermodell werden, das 800.000 Euro wert ist (so lange der Schwindel unbemerkt bleibt).

-----

Betroffen sind nicht Hunderte sondern Tausende von Fahrzeugen, die auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Polizei und Justiz sehen ebenso tatenlos zu, wie sämtliche Prüfinstitutionen (TÜV, Dekra, GTÜ...) und auch Sachverständige bei der Erstellung von Wertgutachten.

### **Gegenmaßnahmen:**

1. Das Anbieten von Fahrzeugidentitäten sollte als „Anstiftung zu einer Straftat“ gewertet werden.
2. Manipulierte Fahrzeuge müssen bis zur Klärung ihrer Identität aus dem Verkehr gezogen und von jeder erneuten Zulassung ausgenommen werden. Kann die Identität nicht geklärt werden, sind solche Fahrzeuge von jeder erneuten Zulassung auch weiterhin auszunehmen.

3. Hierzu wäre es sinnvoll, eine Datenbank ins Leben zu rufen, die wie „EUCARIS“ bei jeder Zulassung automatisch abgefragt wird. Man könnte EUCARIS auch einfach um diese Funktion erweitern. Hier müssten Fahrgestellnummern gelistet werden, zu denen die Fahrzeuge belegbar nicht mehr existieren. Dabei sollten – wenn man den Verkauf dieser Dinge tatsächlich nicht verbieten kann – Fahrgestellnummern eingepflegt werden, die aus solchen Verkäufen bekannt sind. Zumindest sollte das Angebot einer herausgetrennten Fahrgestellnummer inklusive der Papiere Anlass genug sein, dass die Polizei beim Anbieter vorstellig wird, die Nummer dokumentiert und von jeglicher Wiederezulassung sperrt. Das klingt nach Arbeit – ist es auch. Aber es würde sich definitiv sowohl finanziell als auch in puncto Sicherheit sehr lohnen! Was mich in diesem Zusammenhang allerdings bedenklich stimmt ist die Tatsache, dass dies nicht einmal bei der Abwrack-Aktion passiert ist. Die abgewrackten Autos können heute allesamt wieder zugelassen werden, denn das Sperren ihrer Fahrgestellnummern war angeblich mit einem zu hohen Arbeitsaufwand verbunden und unterblieb daher.
4. Es muss klar sein, dass die Vergabe von TP-Nummern kein Mittel sein kann, um Fahrzeuge unbekannter Herkunft zum Straßenverkehr zuzulassen.
5. Erst recht kann eine TP-Nummer – wie es zunehmend leider passiert – hinsichtlich des Erstzulassungsdatums nicht rückdatiert werden.
6. Bei der Hauptuntersuchung sowie auch beim Erstellen von Wertgutachten sind die Sachverständigen hinsichtlich der Überprüfung der Fahrzeugidentität zu mehr Sorgfalt anzuhalten.

## **Aktuelle Beispiele aus jüngster Zeit**

### **Fall 1**

Angeboten wird die herausgetrennte Fahrgestellnummer eines VW Polo mit „interessanten Eintragungen“ auf Ebay Kleinanzeigen sowie auch in einer „VAG-Ersatzteilgruppe“ auf Facebook. Wird diese Fahrgestellnummer in ein anderes Fahrzeug geschweißt, werden auch gleichzeitig Umbaumaßnahmen übernommen und nachgebaut, die niemals tatsächlich von einem Prüfer in Augenschein genommen werden. Es handelt sich dabei auch um technische Änderungen, die aus gutem Grunde – wie es heißt – „heute gar nicht mehr möglich wären“. Bedenken hinsichtlich der damit in Verbindung stehenden Urkundenfälschung versucht der Anbieter durch falsche Angaben von vornherein zu zerstreuen.

### **Fall 2**

Angeboten wird ein angeblich 1984 erstzugelassener VW Käfer. Lackierung, Heckabschluss, Stoßstangen, Lenkrad und Sitze weisen klar auf ein Mitte der 90er Jahre gebautes Auto hin. Theoretisch und mit sehr hohem, hier kaum vertretbarem Aufwand könnte der Wagen auch entsprechend umgebaut sein. Naheliegender ist jedoch der Verdacht, dass hier mittels einer falschen Identität frühzeitig ein H-Kennzeichen erreicht wird (Steuerhinterziehung). Zudem ist das Auto mit einem alten, jedoch bis heute gebraucht in großen Stückzahlen billig zu erwerbenden Motor ausgestattet – vermutlich, weil der mindestens dreimal so teure, aber eher seltene G-Kat-Motor kaputt gegangen ist. Das bedeutet also auch, dass dieses 96er Auto – dank des mit der Urkundenfälschung erschlichenen H-Kennzeichens, problemlos in Umweltzonen bewegt werden kann.

## Fall 3

Es wurde der Fahrzeugbrief eines Porsche-Polizei-Cabrios angeboten. Hierfür hat ein szenebekannter, großer Liebhaber-Porsche-Händler (Gebrauchtfahrzeuge, Oldtimer, Sondermodelle, gebrauchte Ersatzteile) 7.800 Euro geboten. Er hat den Fahrzeugbrief nicht bekommen...

## Fall 4

Hier beklagt sich jemand in aller Öffentlichkeit darüber, dass seine Ebay-Auktion von Ebay entfernt wurde, weil das Versteigern von Fahrzeugbriefen gegen die Regeln verstößt. Dabei räumt er ein, dass das Versteigern von Fahrzeugbriefen tatsächlich auf Ebay verboten ist (obwohl dies dauernd wieder passiert und geradezu Gang und Gäbe ist). Er aber – führt er weiter aus – versteigere ja nicht nur einen Fahrzeugbrief, sondern auch den dazugehörigen herausgetrennten Fahrzeugabschnitt mit der Fahrgestellnummer. Ohne das – so meint der Betroffene – könne man ja mit dem Fahrzeugbrief nichts anfangen. Daraus lässt sich klar erkennen, dass er genau weiß, dass damit ein anderes Auto in den Verkehr gebracht werden kann. Unrechtsbewusstsein besteht jedoch eindeutig nicht.

## Fall 5

Hier wird der Fahrzeugbrief eines verunfallten Mazda-Cabrios angeboten, mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf, dass der Unfall bei den Versicherungen nicht aktenkundig ist. Das soll ganz klar heißen, dass sich die Fahrgestellnummer und die Papiere dazu eignen, einen Versicherungsbetrug zu begehen.

## Fall 6

VW-Busse, die der T1-Baureihe zum Verwechseln ähnlich sehen, kommen momentan in großen Stückzahlen aus Brasilien in Deutschland an. Der deutsche Markt wird damit förmlich geflutet. Ein beträchtlicher Teil dieser Busse wird „der Einfachheit halber“ mit Fahrgestellnummern längst nicht mehr existierender, echter, deutscher T1-Busse ausgestattet, zugelassen und verkauft. So könnte nicht nur der Zoll umgangen werden. Für die in Brasilien bis 1975 hergestellten Busse und deren Originalmotoren gibt es keinen Abgasnachweis. Das führt insbesondere dazu, dass nach dem 1.10.1971 zugelassene Wagen nur mit großem Aufwand auf die Straße zu bringen sind (Einbau eines hier zugelassenen Motors, für den in dieser Gewichtsklasse ein entsprechender Nachweis hinsichtlich des Abgasverhaltens geführt werden kann).

Brasilien-Busse sind anhand verschiedener Merkmale leicht zu erkennen – vom speziellen Hilfsrahmen über fehlende Heizrohre bis hin zu Art und Ausführung der Verglasung.

Dieses Auto weist eindeutige Brasilien-Merkmale auf. Verkauft wird es mit einem Fahrzeugbrief von 1961. Es handelt sich sogar um den Fahrzeugbrief eines Typ 21. Das war jedoch ein maximal dreisitziger Kastenwagen ohne Fenster im Bereich des Laderaums. Hier stimmt also gar nichts. Liebhaber zerreißen sich das sprichwörtliche Maul über Angebote wie dieses – Polizei und Justiz dagegen zeigen sich nicht interessiert...

## Fall 7

Ganz offen wird hier ein 84er Käfer mit 67er Fahrgestellnummer angeboten – dank derer man keine AU braucht, worauf ausdrücklich hingewiesen wird. Die Fahrgestellnummer gilt als ein

Ersatzteil, mit dem sich jede beliebige Fahrzeughistorie und jedes beliebige Fahrzeualter einfach einschweißen lässt.

## Fall 8

Es wurde ein Käfer Cabrio Baujahr 1959 angeboten. Es handelte sich aber um einen Wagen aus dem Modelljahr 1969 (ggf. auch 70). Darauf habe ich den Oldtimer-Spezialhändler in seinem Glaspalast voller hochwertiger Autos aufmerksam gemacht. Er hat das Angebot sofort aus dem Netz genommen. Etwa 3 Monate später hat er es jedoch wieder eingestellt. Daraufhin habe ich mich an die zuständige Staatsanwaltschaft gewendet. Der mit dem Fall betraute Kripo-Beamte hat laufend Informationen zum Thema bei mir abgerufen und zugegeben, keine Ahnung von dieser Materie zu haben. Meine Behauptungen erwiesen sich als richtig. Der TÜV, der den Wagen abgenommen hatte, gab gegenüber der Kripo an, Fahrgestellnummern so genau auch wieder nicht zu prüfen. Die gleiche Auskunft erhielt der Kripo-Mann vom – definitiv äußerst namhaften Sachverständigen – der zu dem angeblichen 59er Käfer ein Wertgutachten erstellt hatte. Damit der arme Autohändler sein wunderschönes Fahrzeug aber nicht verschrotten muss, wurde ihm mit dem Segen von Kripo und Staatsanwaltschaft eine TP-Nummer, rückdatiert auf den 1.7.1969 zugewiesen. Interessant ist der Fall auch deshalb, weil sich die Bayerischen Motorenwerke auch schon um eine rückdatierte TP-Nummer bemüht haben – diese wurde BMW jedoch mit dem Hinweis auf entsprechende Vorschriften verwehrt. Ich habe sämtliche Einzelheiten des Vorgangs dokumentiert.

Bericht von Norbert Schroeder zum  
**TOP 5: Sachstand Arbeitsgruppe Zustandsnoten**

Norbert Schroeder musste seine Teilnahme an der Sitzung des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut am 10. März 2017 leider absagen. Er übermittelt Grüße an den Parlamentskreis und bittet um Bekanntmachung folgenden Sachstandes:

*„Es wurden bisher viele Einzel- u.- Kleingruppengespräche (außerhalb des geplanten Arbeitskreis) geführt und hieraus viele Meinungen zusammengetragen. Auch wenn die Meinungen weit auseinander gehen so kristallisiert sich heraus, dass die Mehrheit der Meinung ist, dass Anpassungen in der Aussage zum Zustand unbedingt notwendig werden und das der eigentliche Status und die Historie immer mehr an Bedeutung gewinnt. Es gibt mehrheitlich zwei Varianten:*

Variante 1: *Man führt eine Note 0 ein, die von sich aus schon symbolisiert- "dieses Fahrzeug fällt aus dem üblichen Raster der Benotung 1-5 raus.*

*Innerhalb dieser Einstufung 0 sollen individuelle Beschreibungen hinsichtlich Originalitäts- und Qualitätsstatus hinterlegt werden. Letztlich könne man ähnlich dem durch FSP favorisierten System zu qualifizieren (A; AA; AAA) Dabei wurde ein Vorschlag zu Definition dieser Stufen gemacht:*

*AAA perfekter, unberührter, authentischer Originalzustand.*

*Bis auf Wartungs- und Pflegearbeiten keine Reparaturen oder Veränderungen durchgeführt. Dennoch ein Gesamtzustand, der mit einem ca. 10 Jahre liebevoll gepflegtes Fahrzeug vergleichbar ist.*

*AA sehr guter, nahezu unberührter Originalzustand*

*Äußere Detailinstandsetzungen, ohne Ersatz von Teilen bzw. Ersatz aber während der Gebrauchsphase . und/oder technische Reparatur bzw. Überholarbeiten.*

*A noch guter, nahezu unberührter Originalzustand.*

*Äußere Detailinstandsetzungen, ohne Ersatz von Teilen bzw. Ersatz aber während der Gebrauchsphase . und/oder technische Reparatur bzw. Überholarbeiten deutliche Gebrauchsspuren aber nicht verschlissen.*

*Alternativ zu dieser Variante gibt es Vorschläge über Punktesysteme (ähnlich wie Bewertungen im Rahmen von Concours- Veranstaltungen) zu Qualifizieren.*

Variante 2: *Es bleibt wie bisher und man macht eine 2. Aussage hinsichtlich des Status- also original, weitestgehend original, restauriert, renoviert, Nachbau etc. Man klassifiziert den Status gem. Vorlage ähnlich FIVA und stellt die Zustandsbeschreibung nach dem altbekannten Notensystem hinten an. Hierdurch würde eine Buchstaben-Zahlen-Kombination entstehen z.B. "B3" oder "A2".*

*Nach der Techno Classica plane ich alle Teilnehmer die sich gemeldet haben zu kontaktieren und auf Basis dieser Vorschläge im Rahmen des eigentlichen Arbeitskreises zu diskutieren. ...*

*Beste Grüße*

*Norbert Schroeder"*