

---

## SITZUNGSPROTOKOLL

**ZEIT:** 19. Oktober 2018, 12:00 bis 15:00 Uhr

**ORT:** Deutschen Bundestag, Paul-Löbe-Haus, Raum E.400  
Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin

**ANWESEND:** vgl. Teilnehmerliste

---

**TOP 1**      **Eröffnung der Sitzung & Begrüßung**  
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle Anwesenden herzlich zur Sitzung des Parlamentskreises. Er verweist auf die bevorstehenden Namentlichen Abstimmungen im Plenum des Deutschen Bundestages gegen 12:30 Uhr. Die Mitglieder des Bundestages werden teilnehmen und kehren nach den Abstimmungen zurück. Darüber hinaus wird der Vorsitzende die Sitzung gegen 14:30 Uhr verlassen, da er im Plenum zum Thema Stickoxid-Messwerte reden wird. Im Vorfeld hat er mit Kollegen Christian Sauter vereinbart, dass er die Sitzungsleitung im PAK übernehmen wird.

Die üblicherweise am Ende der Sitzung stattfindende Terminfindung für die Folgesitzung wird von Carsten Müller vorgezogen. Da weiterhin sehr viele Expertenanhörungen im Deutschen Bundestag zu Gesetzesinitiativen durchgeführt werden, sind viele Montagstermine und damit die Sitzungssäle belegt. Carsten Müller schlägt daher vor, die nächste Sitzung wieder an einem Freitag stattfinden zu lassen. Seinem Vorschlag **Freitag, 15. März 2019, ab 12:00 Uhr, im Paul-Löbe-Haus, Saal E.400** wird zugestimmt.

**TOP 2**      **Kältemittel in historischen Fahrzeugen**  
Dr. Patrick Amrhein | A-gas/Arthur Friedrichs Kältemittel GmbH

Dr. Patrick Amrhein stellt sich und seinen Arbeitgeber vor. Er informiert umfassend zum Thema Kältemittel und geht dabei auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen, praktische Aspekte, Verfügbarkeiten sowie Preisentwicklungen von Kältemitteln ein. Weiterhin berichtet er über alternative Kältemittel sowie Umrüstmöglichkeiten im Oldtimerbereich. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.



*Steffen Bilger*

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Herrn  
Carsten Müller MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Steffen Bilger MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100  
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-bilger@bmvf.bund.de  
www.bmvf.de

Aktenzeichen: StV 22/1341.4/20/3007507  
Datum: Berlin, *19.7.2018*  
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege, *Carsten,*

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 16.04.2018 und die herzlichen Glückwünsche zu meiner Berufung zum Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur.

Gern war ich auf Ihre Einladung hin beim Parlamentskreis Automobiles Kulturgut am 25. Juni 2018. Den Vorschlag, die Ziele des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Bezug zu historischen Fahrzeugen für diese Legislaturperiode vorzustellen, habe ich bei meiner Rede hoffentlich umfassend aufgegriffen.

Zu der von Ihnen aufgeworfenen Frage bezüglich Winterreifen möchte ich Folgendes ausführen:

M+S Reifen gelten seit Inkrafttreten der Zweiundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 18.05.2017 nicht mehr als Winterreifen und dürfen daher bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte grundsätzlich nicht mehr genutzt werden. Als Winterreifen gelten seither nur noch Reifen, die mit dem „Bergpiktogramm mit Schneeflocke (Alpine-Symbol)“ gekennzeichnet sind. Damit vorhandene M+S-Reifen bei winterlichen Wetterbedingungen weitergenutzt werden können, hat unser Haus eine verbraucherfreundliche Übergangsfrist in die Verordnung aufgenommen. Demnach können Reifen mit M+S-Kennzeichnung, die bis zum 31. Dezember 2017 hergestellt wurden, bis zum Ablauf des 30. September 2024 auch bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte weiter verwendet werden.





Seite 2 von 2

Auf die Nutzung von M+S-Reifen außerhalb winterlicher Wetterbedingungen hat die vorgenannte Verordnung keine Auswirkung. Bei nicht winterlichen Wetterbedingungen können M+S-Reifen grundsätzlich unbefristet weitergenutzt werden.

Die Änderung bezüglich Winterreifen dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und wurde aus folgenden Gründen aufgenommen: Reifen, die mit der Aufschrift M+S gekennzeichnet werden, müssen keine besonderen Anforderungen und Tests hinsichtlich ihrer Eignung bei winterlichen Wetterverhältnissen erfüllen. Der Reifenhersteller muss, um die Reifen mit der Aufschrift M+S versehen zu dürfen, lediglich erklären, dass seine Reifen grobstollig und so konzipiert sind, dass sie vor allem in Matsch sowie in frischem oder schmelzendem Schnee bessere Fahreigenschaften gewährleisten als normale Reifen. Hingegen müssen Reifen, um mit dem „Bergpiktogramm mit Schneeflocke (Alpine-Symbol)“ gekennzeichnet werden zu dürfen, die in der UN Regelung Nummer 117 festgelegten Anforderungen, beispielsweise Traktionstests auf Schnee, erfüllen und dies gegenüber der Typgenehmigungsbehörde nachweisen. Durch die Aufnahme der Kennzeichnung von Winterreifen mit dem „Bergpiktogramm mit Schneeflocke“ in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wurden erstmals belastbare Mindestanforderungen an die Leistungsfähigkeit eines Reifens für winterliche Wetterverhältnisse bei schneebedeckten Straßen festgelegt.

Die ursprünglich in § 36 Absatz 1 StVZO enthaltene Regelung zur Nutzung von Winterreifen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit niedriger als die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ist, wurde nicht ersatzlos gestrichen. Die Regelung wurde an die neuen Bestimmungen sowie an den Stand der Technik angepasst und befindet sich nun in § 36 Abs. 5 StVZO.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Bilger

# OLDTIMER-TARIF AUCH FÜR JÜNGERE FAHRER?



Berlin am 19. Oktober 2018

# Vorwort

Jüngere Fahrer werden nicht grundlos beim Oldtimer-Tarif ausgeschlossen. Statistisch belegt ist ihr höheres Risiko, welches im Widerspruch zu den niedrigen Prämien dieses Spezialtarifs steht. Ausgangspunkt der folgenden Betrachtung ist die Beibehaltung des niedrigen Prämienniveaus für Versicherungsnehmer ohne Fahranfänger-Status.

# Inhalt dieses Vortrags



- Warum gelten für bestimmte Zielgruppen besondere Tarife?
- Welche Gedanken führen zum Oldtimer-Tarif?
- Weshalb werden jüngere Fahrer beim Oldtimer-Tarif in der Regel ausgeschlossen?
- Unter welchen Bedingungen lassen sich jüngere Fahrer dennoch integrieren?
- konkretes Angebot von autosan CLASSIC



# WARUM GELTEN FÜR BESTIMMTE ZIELGRUPPEN BESONDERE TARIFE?



# Warum gelten für bestimmte Zielgruppen besondere Tarife?



**Besondere Tarife für bestimmte Zielgruppen gelten in vielen Wirtschaftsbereichen, beispielsweise**

- Mobilkommunikationstarife für Studenten
- Rabatte für Journalisten/VIPs, u. a. bei Neuwagen
- Krankenversicherungen für Beamte

**Als Beweggründe kommen in Frage**

- Hoffnung auf weitere/spätere Geschäfte mit der Zielgruppe
- Hoffnung auf positive Rück-/Multiplikatorenwirkung
- Profitieren vom reduzierten Risiko der Zielgruppe



# WELCHE GEDANKEN FÜHREN ZUM OLDTIMER-TARIF?



# Welche Gedanken führen zum Oldtimer-Tarif?



## **reduziertes Risiko der Zielgruppe**

Von Ausnahmen abgesehen, werden historische Fahrzeuge selten und sorgsam bewegt sowie in Garagen verwahrt; im Straßenverkehr wird in aller Regel Rücksicht genommen. Folglich kommen Schäden und Entwendungen wesentlich seltener vor als bei Alltagsfahrzeugen; man spricht von geringerer Schadenquote. Werden historische Fahrzeuge gesondert versichert, resultiert daraus ein spezieller Versicherungstarif mit reduzierter Prämie.



# Welche Gedanken führen zum Oldtimer-Tarif?



Um die reduzierte Prämie dauerhaft abzusichern, wird die Nutzung des Oldtimer-Tarifs mit definierten Versicherungsbedingungen verknüpft. Beispiele:

- Alltagsfahrzeug und Garage müssen vorhanden sein
- ausschließlich private Nutzung des Fahrzeugs, zudem Begrenzung der Jahreskilometerleistung (z. B. 8.000 km)
- Definition eines Mindestzustands (z. B. Note 3)
- Fixierung von Fahrer-Mindestalter und Mindestzeitraum des Führerscheinbesitzes (z. B. 23 bzw. 4 Jahre)



# WESHALB WERDEN JÜNGERE FAHRER BEIM OLDTIMER-TARIF IN DER REGEL AUSGESCHLOSSEN?



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## **Das Risiko jüngerer Fahrer ist deutlich höher.**

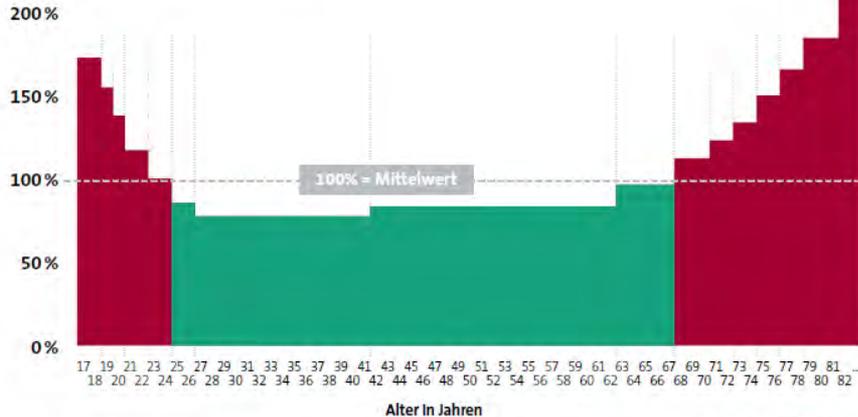
Wie eingangs erwähnt, ist das höhere Risiko jüngerer Fahrer statistisch belegt und steht im Widerspruch zu den niedrigen Prämien des Oldtimer-Tarifs. Wer niedrige Versicherungsprämien realisieren will, muss Risiken reduzieren oder ausschließen – diese Regel ist unumstößlich. Einerseits bedeutet Versicherung stets kollektiver Risikoausgleich. Andererseits sind Versicherer auch nur Unternehmen, die schwarze Zahlen schreiben müssen. Nur so können Schäden reguliert werden.



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?

## Kfz-Haftpflichtversicherung: Zu- und Abschläge auf den Schadenbedarf nach Altersklassen

(bei fixen anderen Risikomerkmale)



Basis: GDV-Risikostatistik 2013-2015

Quelle: [www.gdv.de](http://www.gdv.de) | Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)



Die Grafik zeigt den Schadenbedarf (die Kosten der Schadenregulierung) nach dem Alter der Fahrer.

- Versicherungsart: konventionelle Kfz-Haftpflichtversicherung
- Betrachtungszeitraum: 2013 bis 2015
- Quelle: GDV

# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## andere Risikomerkmale

Die Grafik geht von „fixen anderen Risikomerkmale“ aus.  
Gemeint ist die Nichtberücksichtigung folgender Merkmale:

- jährliche Kilometerleistung
- Fahrzeug (Alter und Typklasse)
- bisherige Unfallfreiheit des Versicherungsnehmers
- Wohnsitz des Versicherungsnehmers (Regionalklasse)
- Beruf des Versicherungsnehmers (Tarifgruppe)
- Nutzerkreis



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## höheres Risiko auch bei älteren Fahrern

Nicht nur bis 24 Jahre alte, auch ab 68 Jahre alte Fahrer weisen ein erhöhtes Risiko auf, wie die Grafik belegt. Hieraus ergibt sich jedoch ein Interessenkonflikt; ältere Fahrer stellen einen beachtlichen Teil der Zielgruppe dar. Statistiken von Allensbach, BBE und FIVA legen nahe: der durchschnittliche Oldtimerbesitzer ist ein Mittfünfziger. Relativierend wirkt die Annahme, dass sich mit fortschreitendem Alter des Fahrers dessen Fahrleistung und Risikobereitschaft reduzieren.



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## zurück zu den jüngeren Fahrern

Die Grafik des GDV veranschaulicht die auf dem Alter (gleichzusetzen mit der Erfahrung) des Fahrers beruhenden Risikounterschiede im Haftpflichtbereich der konventionellen Kfz-Versicherung. Bei Fahrten mit historischen Fahrzeugen kommt ein weiterer Risikofaktor hinzu: die gravierenden technischen Unterschiede im Vergleich zu modernen Alltagsfahrzeugen. Spätestens an dieser Stelle kommt auch das Kaskorisiko (Vollkaskoversicherung) ins Spiel.



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## Worin besteht das Problem?

Die Fahrschul Ausbildung erfolgt generell auf Fahrzeugen mit aktuellem Technikstand und hohen Standards bei aktiver und passiver Sicherheit. Der Technikstand historischer Fahrzeuge ist hiervon weit entfernt. Oft besitzen Oldtimer weder Bremskraftverstärker noch hydraulische Kupplung oder Servolenkung, was einen deutlich höheren Kraftaufwand erfordert. Nicht oder teilsynchronisierte Getriebe sind keine Seltenheit. ABS und Airbag(s) sind nur vereinzelt an Bord.



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## Was fürchten Versicherungen?

Das Fehlen von aktiver und vor allem passiver Sicherheit kann im Fall eines intensiven Crashes zu gravierenden körperlichen Schäden der Insassen führen. Mögliche Folgen sind nicht nur hohe, sondern auch wiederholte Zahlungen für Behandlungen und Hilfsmittel sowie beachtliche Invaliditätsleistungen. Gegenüber dem vergleichbaren Crash eines modernen Fahrzeugs sind diese Kosten signifikant höher.



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## Was fürchten Versicherungen ebenfalls?

Nach Recherche von autosan CLASSIC bietet bislang ein einziger Versicherer die Integration jüngerer Fahrer in den Oldtimer-Tarif an. Somit besteht zum einen die Gefahr, eine große Zahl jüngerer Fahrer als Versicherungsnehmer oder akzeptierte Fahrer zu erhalten. Zum anderen animiert ein solches Angebot auch „Schnäppchenjäger“, die nach einer billigen Versicherung suchen. Sie zu filtern und abzulehnen, bedeutet einen beachtlichen zusätzlichen Aufwand.



# Weshalb werden jüngere Fahrer ... ausgeschlossen?



## Warum besteht „Schnäppchenjäger“-Gefahr?

Weil der Prämienunterschied signifikant ist. Beispiel:  
Kraftrad mit 25 kW, Halter 19-jährig (Führerscheinklasse A2)

Tarif	Haftpflichtprämie	Teilkaskoprämie
konventionell	ca. 375 Euro	ca. 170 Euro
Oldtimer <sup>1</sup>	ca. 25 Euro	ca. 35 Euro

<sup>1</sup> Erstzulassung 1987, Wert 5.000 Euro



# UNTER WELCHEN BEDINGUNGEN LASSEN SICH JÜNGERE FAHRER DENNOCH INTEGRIEREN?



# Unter welchen Bedingungen lassen sich jüngere Fahrer...



Auf Basis der dargelegten Argumente sollte der Ausschluss jüngerer Fahrer aus dem Oldtimer-Tarif nachvollziehbar sein. Nachvollziehbar ist allerdings auch die hemmende Wirkung dieses Ausschlusses auf die Nachwuchsgewinnung in der Szene. Wie will man junge Menschen von historischen Fahrzeugen begeistern, wenn sie diese gar nicht fahren dürfen? Grund genug, darüber nachzudenken. Vielleicht lässt sich ein Kompromiss finden, mit dem beide Seiten, Versicherer und Versicherungsnehmer, leben können.



# Unter welchen Bedingungen lassen sich jüngere Fahrer...



**Denkbar sind Zusatzbedingungen zu den Bedingungen des Oldtimer-Tarifs, und zwar die folgenden:**

- Aufschlag auf die Gesamtprämie
- Erhöhung der Selbstbeteiligung im Schadenfall
- Einschränkung der Fahrzeugarten
- Begrenzung der Motorleistung
- Begrenzung der anteiligen Fahrleistung
- Forderung eines vorherigen Fahrtrainings
- Integration eines Telematik-Moduls („Box“)



# KONKRETES ANGEBOT VON AUTOSAN CLASSIC



# konkretes Angebot von autosan CLASSIC



**autosan CLASSIC wird jüngere Fahrer in den Oldtimer-Tarif integrieren.**

- mit Aufschlag auf die Gesamtprämie
- beschränkt auf Krafträder, Pkw und Traktoren, jeweils mit Oldtimer-Status
- mit Begrenzung der Motorleistung
- ggf. mit Forderung eines praktischen Fahrtrainings
- grundsätzlich als Einzelfallentscheidung



# konkretes Angebot von autosan CLASSIC

## Gründe für gestellte und verworfene Zusatzbedingungen

Bedingung	ja	nein	Begründung/Anmerkung
Aufschlag auf die Gesamtprämie	x		50 Prozent
Erhöhung der Selbstbeteiligung		x	bei größeren Schäden nicht relevant
Einschränkung der Fahrzeugarten	x		bei Lkw und Bussen kein Bedarf spürbar
Begrenzung der Motorleistung	x		Pkw: 73 kW, Krafträder: 35 kW
Begrenzung der anteiligen Fahrleistung		x	im Schadenfall nicht nachprüfbar
Forderung eines vorherigen Fahrtrainings	x		ggf. bei unmittelbaren Fahranfängern
Integration eines Telematik-Moduls		x	Verwaltungsaufwand, Manipulationsgefahr

# konkretes Angebot von autosan CLASSIC



## noch vier Anmerkungen

- ❑ bei Traktoren keine Begrenzung der Motorleistung
- ❑ unmittelbare Fahranfänger = Führerscheinbesitz der betreffenden Klasse kürzer als ein Jahr
- ❑ begleitetes Fahren ist eingeschlossen
- ❑ Traktorfahrer (Klassen L und T) unter 18 Jahren sind seitens des Gesetzgebers außen vor, trotz Bundestags-Petition 66582 vom 3. Juli 2016



# Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.



Haben Sie Fragen?

Entweder sofort stellen oder die folgenden Kontaktdaten nutzen.

Peter Diehl

0172 / 8698205

[peter.diehl@autosanclassic.de](mailto:peter.diehl@autosanclassic.de)



www.motor-classic.hu

**A-GAS**<sup>®</sup>  
TOGETHER WE CAN

## ***KAEITEMITTEL IN OLDTIMERN***

*DR. PATRICK AMRHEIN, 19.10.2018*

www.motor-classic.hu

# Agenda

- Gesetzliche Rahmenbedingungen
  - MAC Directive (2006/40/EC)
  - F-gas Regulation (**517/2014**)
  - **Verfügbarkeit/Preisentwicklung**
  - **Alternative Kältemittel**
- **Praktische Aspekte:**
  - **Import**
  - **End of Life**
  - **Umrüstung**

*DIRECTIVE 2006/40/EC OF THE  
EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE  
COUNCIL of 17 May 2006 relating to  
emissions from air-conditioning  
systems in motor vehicles and  
amending Council Directive  
70/156/EEC*

2. Air-conditioning systems fitted to vehicles type-approved on or after 1 January 2011 shall not be filled with fluorinated greenhouse gases with a global warming potential higher than 150. With effect from 1 January 2017 air conditioning systems in all vehicles shall not be filled with fluorinated greenhouse gases with a global warming potential higher than 150, **with the exception of refilling of air-conditioning systems containing those gases, which have been fitted to vehicles before that date.**

## **MAC Directive**

Unterscheidung von 3 Kategorien

- a) PKWs und Kleinere LKWs, inklusive M1 und N1 Fahrzeuge, (Sektion B, Annex II der Direktive 70/156/EEC). Minivans/Kleinbusse bis 8 Personen, LKWs bis 3,5t
- b) Groessere Fahrzeuge wie Busse, LKWs und spezielle Fahrzeuge wie Traktoren.
- c) Andere Transportmittel wie Zuege, Schiffe, Flugzeuge (Helikopter).

Die MAC Direktive verbietet den Einsatz von HFC 134a (Standard Kaeltemittel fuer MACs unter a)) in neuen MAC Systemen unter a).

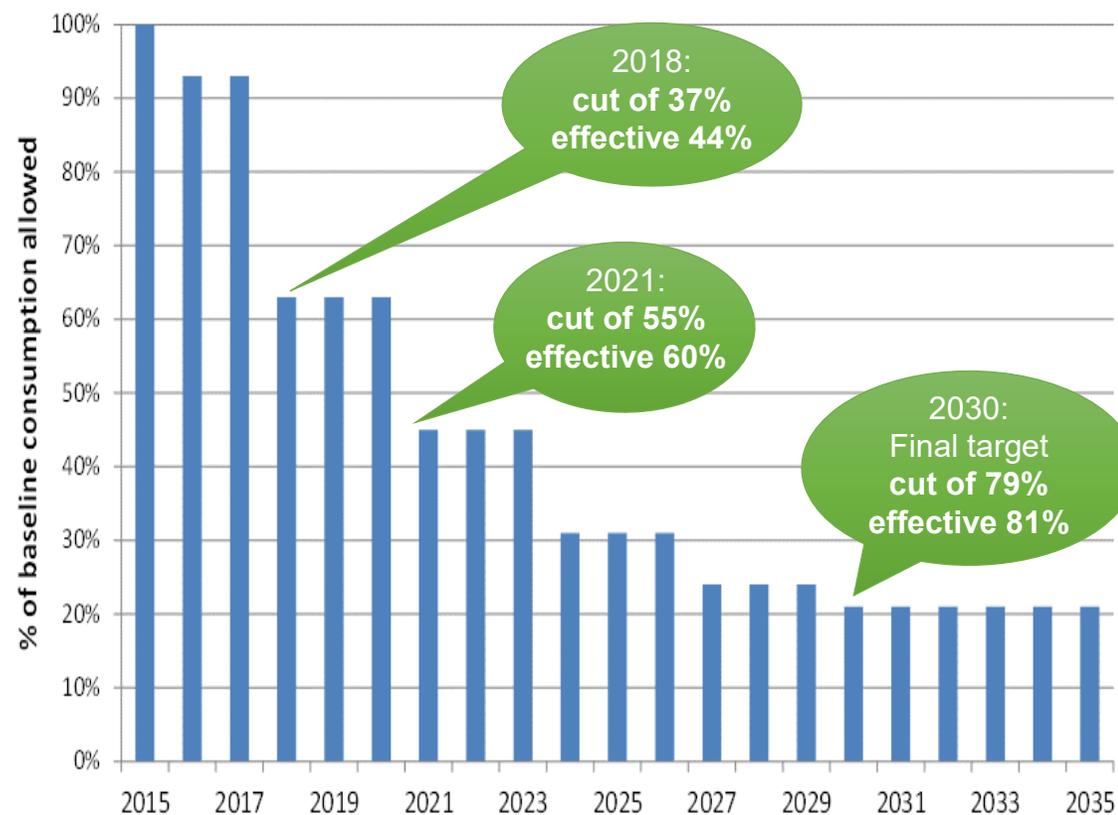
Das Verbot erfolgt in 2 Stufen:

- Nach dem 1. Januar 2013 wurde die Verwendung von HFCs mit einem GWP >150 verboten in MACs in neuen Fahrzeugtypen (Homolg) die in der EU auf den Markt gebracht wurden
- Die Verwendung von HFCs mit einem GWP>150 in MACs aller neuer Fahrzeuge, die in der EU zugelassen werden, wurde mit Stichtag 1. Januar 2017 verboten.

Es gibt kein Verbot fuer die Verwendung in anderen Fahrzeugtypen (b) und c))

Es gibt kein Verbot fuer die Verwendung (Service) in Altfahrzeugen (inclusive Oldtimer) ausser R-12

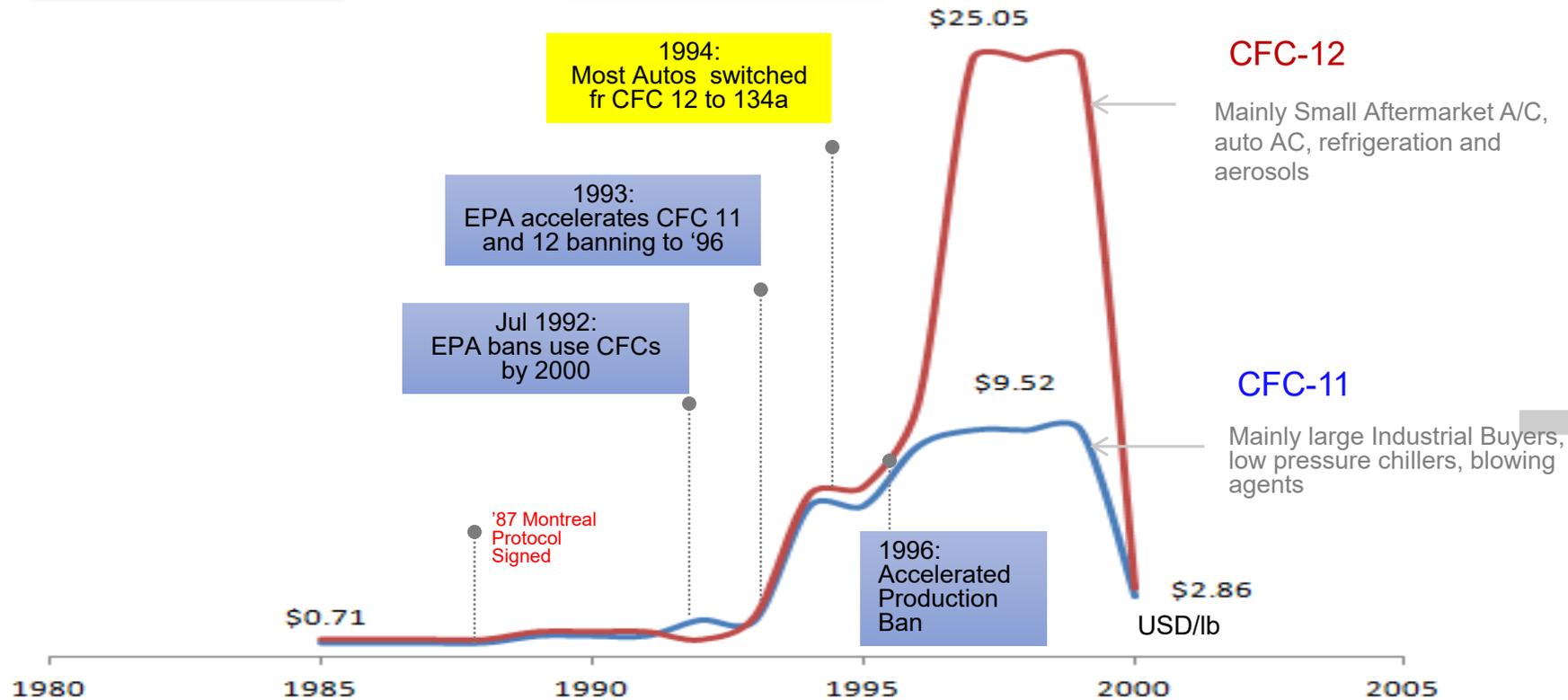
# F-gas Regulierung



- Kaeltemittelverfuegbarkeit fuer hoch GWPs wird sich verringern
- Der Markt hat sich bereits weitestgehend von 404A verabschiedet (Kaeltemittel in Supermaerkten, GWP 3922)

# Preisentwicklung – historisches Beispiel: R-11/R-12

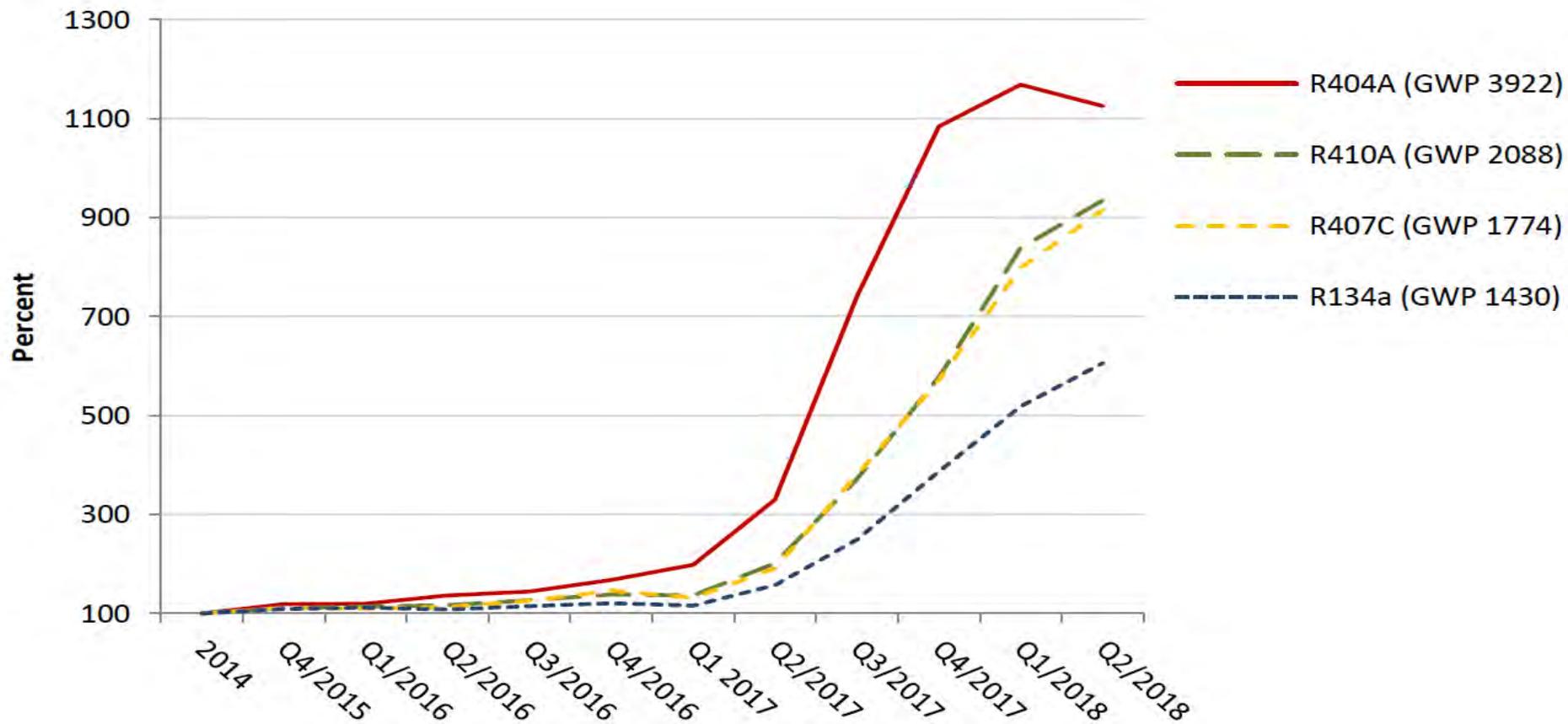
Production phasedown (max supply)



Source: Chem. Eng. Handbook; Marketing Research Report; FLUOROCARBONS; Sept 2011; Internal company reports.

\*p 55. US production of FCs data table

# Preisentwicklung - aktuell



Quelle: Oekorecherche

# Alternative Kaeltemittel

- R-11/R-12 sind verboten; traditionell wurden alle Fahrzeuge auf 134a umgeruestet; alternativer Ersatz ist R-437A (allerdings nur sehr begrenzt verfuegbar)
- Alternative zu 134a: 1234yf, CO2 (Neufahrzeuge); AC-5/6 haben sich nicht durchgesetzt (blends)
- Aufgrund von moeglichen Engpaessen und der Preisentwicklung von 134a wird ueber Blends mit 134a hauptsaechlich fuer den Service-Bereich (aftermarket) nachgedacht (es gibt aber noch kein kommerzielles Produkt)
- Fahrzeuge (Oldtimer) die mit AC-Systemen auf 134a Basis laufen koennen weiterhin betrieben/gewartet werden

# Praktische Aspekte

- **Import von Oldtimern mit MAC-Systemen**

- Diese gelten als pre-charged equipment und benötigen CO2 Quote um importiert werden zu können (Beispiel "Dieselgate")

Die CO2 Quote entfällt laut F-gase Verordnung, Artikel 15:

„Dieser Artikel gilt nicht für Hersteller oder Einführer einer jährlichen Menge an teilfluorierten Kohlenwasserstoffen von weniger als 100 Tonnen CO2 –Äquivalent“ (500g 134a = 0.715 t CO2 eq)

# Praktische Aspekte

- **End of Life oder wohin mit dem Kaeltemittel**

- Generell bietet die Firma A-gas/AFK die Moeglichkeit Alt-Kaeltemittel zurueckzunehmen, zu recyceln, aufzuarbeiten oder einer kontrollierten Verbrennung zuzufuehren, allerdings wird dies nur fuer groessere Mengen gemacht.
- Jede groessere Vertragswerkstatt, die Klima-Service anbietet, hat die Moeglichkeit die Alt-Kaeltemittel zurueckzunehmen (Sachkundenachweis).
- Diese werden gesammelt und aggregiert und koennen dann beispielsweise A-gas zugefuehrt werden.

**VIELEN DANK FUER DIE AUFMERKSAMKEIT**

Stefan Röhrig berichtet von Aussagen des Umweltbundesamtes (UBA), wonach die gesetzlichen Quoten nach der F-Gase-Verordnung für die Kältemittelhersteller und die Kältemittel sehr großzügig seien. Die Kältemittelverknappung am Markt sei nicht notwendig und zu hinterfragen. Zudem bittet er um Einschätzung, ob die Verfügbarkeit von R134a dauerhaft gesichert werden kann oder eine Alternative zu erwarten sei. Dr. Patrick Amrhein erläutert die vom UBA erwähnte Quotenregelung, mit der nach F-Gaseverordnung eine Reduktion der am Markt verfügbaren F-Gase erreicht werden soll. Scheinbar hat das UBA die Aussage sehr stark vereinfacht, denn die Regelung ist komplex. Demnach müssen die Hersteller unter anderem Anteile der ihnen zustehenden Quoten an neue Unternehmen am Markt abtreten. Zudem beruht die Berechnung der Mengenfestlegung auf gemittelten Werten der F-Gase-Mengen der Jahre 2009 bis 2012. Wichtig ist darüber hinaus, dass die Hersteller ihre zugeteilten Mengen an verfügbaren Kältemitteln garantieren müssen. Die Sorge über eine bevorstehende Verknappung von R134a ist für die unmittelbare Zukunft unbegründet, denn vor allem die Mengen im Servicebereich können bedient werden.

Franz Graf zu Ortenburg bittet um Einschätzung, ob es bei Importen aus EU-Staaten zu Problemen kommen könnte und wie das Kältemittel in einem historischen Fahrzeug bestimmt werden kann. Abschließend interessiert, ob die Prüfgesellschaften auch das Kältemittel testen. Dr. Patrick Amrhein sieht keine Probleme beim innereuropäischen Handel. Die Kältemittel lassen sich anhand verfügbarer Listen bestimmen, mit denen aufgrund der Typbezeichnung sowie des Produktionsjahr des Fahrzeugs das befüllte Kältemittel eindeutig benennen lässt. Peter Diehl ergänzt, dass extra Kältemitteltestgeräte am Markt verfügbar sind, um das Kältemittel im einzelnen Fahrzeug zu bestimmen.

Winfried Seidel bittet um Einschätzung, ob ein im Museum vorhandener 72er Mercedes weiterhin mit dem originalen Kältemittel R12 betrieben werden kann und ob eine Umrüstung auf R134a denkbar wäre. Dr. Patrick Amrhein führt aus, dass die Nutzung von R12 im Wagen weiterhin möglich ist. Eine Umrüstung der Anlage im Fahrzeug auf R134a ist denkbar. Es gibt zahlreiche Anleitungen dazu. Wichtig ist, bei der technischen Umrüstung zwingend die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen und – hinweise zu beachten.

Dr. Patrick Amrhein dankt dem PAK für die Einladung und steht für Fragen jederzeit zur Verfügung.

### TOP 3 **Versicherungswirtschaft und -tarife**

Peter Diehl | Aioi Nissay Dowa Insurance Company of Europe Ltd.

Peter Diehl beginnt seine Ausführungen mit dem Hinweis, dass er sich weniger auf allgemeine Ausführungen zur Versicherungswirtschaft und den Kfz-Tarifen konzentriert, sondern in seinem Bericht die Frage der vorherigen Sitzung zu speziellen Oldtimertarifen für junge Fahrerinnen und Fahrer in den Mittelpunkt stellt. In seinem Bericht zeigt der Referent auf, warum die Versicherungswirtschaft besondere Tarife für spezielle Zielgruppen anbietet, welche Basis dem Oldtimertarife zu Grund liegen muss, welche Schranken für junge Fahrerinnen und Fahrer in historischen Fahrzeugen gelten und welche Voraussetzungen zu erfüllen sind, um am Markt ein Tarifangebot unterbreiten zu können. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Mario De Rosa bittet um Prüfung, ob die dargelegte Tarifbedingung „vorhandenes Alltagsfahrzeug“ nicht um eine Alternativregelung erweitert werden kann. Hintergrund dieses Vorschlags ist die gegenwärtige Situation, dass Jugendliche in vielen urbanen Gebieten kein eigenes Fahrzeug besitzen, sondern auf den ÖPNV oder Carsharing-Angebote zurückgreifen. Matthias W. Birkwald unterstützt die Ausführungen und schlägt die Anerkennung eines ÖPNV-Abonnements oder Carsharing-Vertrages als gleichwertigen Ersatz für die Vertragsbedingung „Alltagsfahrzeug“ vor. Peter Diehl berichtet, dass sein Unternehmen diesen Aspekt bereits diskutiert hat. Da der Tarif in diesen Tagen neu am Markt eingeführt wird, wurde vereinbart, zunächst die Resonanz zu bewerten und den Aspekt mit der Evaluation des Produkts erneut zu diskutieren.

Christoph Karle bittet um eine Einschätzung, wie viele Interessenten für den Versicherungstarif erwartet werden und ob möglicherweise eine Rückerstattungslösung für junge Versicherungsnehmer denkbar wäre, wenn sie das sich im Versicherungsjahr positiv und schadensfrei verhalten haben. In diesem Zusammenhang gibt Frank Bergmann zu bedenken, dass regelmäßig Jugendliche aus oldtimeraffinen Familien besonders sensibilisiert für umsichtiges Fahrverhalten sind. Die möglicherweise gemeinsame Zeit mit den Eltern bei der Reparatur und Pflege des automobilen Kulturguts der Familie führt dazu, dass sie weniger risikobehaftet wie andere Jugendliche ohne diesen Bezug sind. Peter Stein schlägt vor, ein Privileg für jugendliche Mitglieder aus Oldtimervereinen zu prüfen und das Tarifangebot möglicherweise auf den Bereich der grünen Kennzeichen zu erweitern. Peter Diehl führt aus, dass seinem Unternehmen bislang keine eigenen statistischen Auswertungen zum Oldtimertarif für Jugendliche vorliegen, da dieser gerade erst am Markt eingeführt wird. Für die Risikobewertung des Tarifs im Unternehmen gibt es daher noch keine eigene Datengrundlage. Dem Tarifangebot liegen daher die relevanten Daten des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zu Grunde. Eine Clubmitgliedschaft kann für den Versicherungsanbieter leider kein Faktor einer belastbaren

Risikobewertung sein. Die Chancen für eine derartige Privilegierung sind eher gering. Eine Rückvergütung bei schadensfreiem Fahren kann möglich sein. Diese Option kann vom Unternehmen geprüft werden.

Carsten Müller greift das grüne Kennzeichen auf. Das Thema historische Landmaschinen wird immer bedeutender und war bereits im PAK ein Thema. Die im Vortrag von Peter Diehl angesprochene Petition wird dem Protokoll mit Beschluss des Petitionsausschuss beigefügt. Carsten Müller wird die Thematik erneut im Bundesverkehrsministerium einbringen und bei dem anstehenden Gespräch mit dem Staatssekretär Steffen Bilger ansprechen.

Dr. Patrick Amrhein fragt nach, wie die Versicherung vorgeht, wenn beispielsweise durch Manipulation oder unsachgemäßem Umbau die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlischt. In diesem Zusammenhang fragt Roland Kayser nach, ob es Ausnahmeregelung oder Sonderbedingungen für Werkstätten gibt, wenn die/der jugendliche Auszubildende einen Unfall mit einem Kundenfahrzeug zu verantworten hat. Peter Diehl verweist unmittelbar auf die einschlägigen Werkstatttarife der Versicherungswirtschaft, die jeder professionelle Betrieb haben muss oder aus ganz eigenem Interesse abgeschlossen haben sollte. Diese Tarife sichern geschilderte Vorgänge mit ab. Für den Fall der erloschenen Betriebserlaubnis wird das Unternehmen zunächst den Schaden bei den Beteiligten ausgleichen und anschließend prüfen, inwiefern der Verursachern für den Schaden aufgrund einer erloschenen Betriebserlaubnis haftbar gemacht werden kann.

#### **TOP 4 Bericht der Arbeitsgruppe Zustandsnoten**

Norbert Schroeder | TÜV Rheinland Schaden- und Wertgutachten GmbH

Dieser Tagesordnungspunkt muss leider erneut auf die nächste Sitzung verschoben werden. Norbert Schroeder muss einen wichtigen Gerichtstermin wahrnehmen, dessen Verschiebung ihm leider nicht möglich war.

Peter Diehl ergänzt, dass auch Dr. Gundula Tutt wegen eines Termins im Ausland nicht an der Sitzung teilnehmen konnte. Zudem arbeitet Martin Stromberg aktiv in der Arbeitsgruppe Zustandsnoten mit und bringt noch einmal neue Perspektiven ein.

### TOP 5      **Verschiedenes**

#### **Änderung § 36 StVZO – Winterreifen**

Carsten Müller | MdB

In der Sitzung am 12. März hatte Markus Tappert auf die Änderungen des § 36 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und die Folgen für Oldtimer verwiesen. Es ging um die Nutzung von „M+S-Reifen“ bei winterlichen Witterungsverhältnissen, die nach einer Übergangsfrist unter bestimmten Kriterien nur noch bis zum 30. September 2024 möglich ist. Die Nachfrage im zuständigen Bundesverkehrsministerium hat ergeben, dass es aus Sicherheitsgründen keinerlei Ausnahmen geben kann. M+S Reifen dürfen mit Ende der Übergangsfrist bei Schneeglätte, Schneematch, Eis- und Reifglätte nicht mehr als Winterreifen gefahren werden. Die Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums wird dem Protokoll beigefügt.

#### **Formulierungsvorschlag für § 10 FZV für kleine Kennzeichen**

Carsten Müller | MdB

Matthias Gerst hat einen Formulierungsvorschlag für den § 10 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für kleine Kennzeichen historischer Motorräder ausgearbeitet und mit Johannes Götze und Kollegen der Prüforganisationen abgestimmt. Diesen Vorschlag wird Carsten Müller im Gespräch mit Staatssekretär Steffen Bilger thematisieren und zur Prüfung im Ministerium einbringen.

#### **Datenschutz im Verein**

Carsten Müller | MdB

Der Bundesverband der Vereine und des Ehrenamtes e.V. hat sich an Carsten Müller gewandt und angeboten, den Vereinen im gesamten Bundesgebiet Schulungen zu den Themen „Datenschutz im Verein“ sowie „Nachfolge im Verein“ anzubieten. Bei Interesse können die entsprechenden Kontaktdaten im Berliner Büro von Carsten Müller abgefragt werden.

### **Änderung der RL 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug Haftpflichtversicherung**

Michael Eckert | EDK Kanzlei Eckert, Klette & Kollegen

Michael Eckert verweist auf den Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht vom 24. Mai 2018. Dieser Vorschlag beruht unter anderem auf Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs, in denen etwa ausgeführt wurde, dass jedes Fahrzeug in die Richtlinie zur Haftpflichtversicherung fällt, und zwar *„... unabhängig davon, auf welchem Gelände das Kraftfahrzeug verwendet wird und ob es sich in Bewegung befindet oder nicht.“* Der vorgelegte Richtlinienentwurf nimmt diese Ausführungen des Gerichts auf und setzt sie in der Richtlinie um. Der Wortlaut im Vorschlag zur Richtlinienänderung lautet: *„Jede Verwendung eines in der Regel zur Verwendung als Beförderungsmittel bestimmten Fahrzeugs, die seiner normalen Funktion entspricht, und zwar unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs, dem Gelände, auf dem das Kraftfahrzeug verwendet wird, und der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht...“*. Durch diese Formulierungen besteht nun eine deutliche Gefahr, dass selbst nicht angemeldet Fahrzeuge auf Privatgrund künftig einer Haftpflichtversicherung unterfallen könnten. Das beträfe Sammler, Museen und auch Fahrzeughändler. Michael Eckert weist darauf hin, dass eine klarstellende Überarbeitung erforderlich ist und entsprechende Initiativen ergriffen werden sollten.

Dr. Thomas Almeroth knüpft an und berichtet, dass auch Fahrzeughersteller und mittelbare Verbände und die Versicherungen von dieser weitreichenden Änderung betroffen wären. Mit dieser Formulierung würde bei Herstellern beispielsweise eine Fahrzeughaftpflicht unmittelbar am Ende des Werkbandes für gerade produzierte Fahrzeuge einsetzen. Grundsätzlich ist die Absicht des Vorschlags nachzuvollziehen. Die Formulierung in diesem Punkt geht jedoch deutlich zu weit und muss überarbeitet werden. Der VDIK hat eine entsprechende Stellungnahme erarbeitet. Dr. Thomas Almeroth berichtet weiter, dass die Versicherungswirtschaft aufgrund des zu befürchtenden Verwaltungsaufwandes ebenfalls für eine Klarstellung des Vorschlags einzutreten scheint. Stefan Röhrig ergänzt, dass sich FIA und FIVA abgestimmt hätten, eine Stellungnahme vorzubereiten und sich auch der VDA positionieren wird.

Carsten Müller wird sich in den nächsten Tagen mit Bernd Lange, MdEP in Verbindung setzen und dabei auch dieses Thema ansprechen. Sollten aus dem Kreis des PAK entsprechende Positionspapiere vorliegen, die er an den Vorsitzenden der European Parliament Historic Vehicle Group senden soll, bittet er, diese Informationen an sein Berliner Abgeordnetenbüro zu mailen.

### **Dieselfahrverbotssituation**

Michael Eckert | EDK Kanzlei Eckert, Klette & Kollegen

Michael Eckert thematisiert die aktuelle Entwicklung im Zuge des Bundesverwaltungsgerichtsurteils zu möglichen Diesel-Fahrverboten. Es ist gegenwärtig sehr im Fokus, das Urteil wird stark instrumentalisiert und auch Fahrzeuge mit H-Kennzeichen sind betroffen. Michael Eckert verweist darauf, dass diese Fragestellung mehrfach in dieser Runde besprochen und dazu sensibilisiert wurde. Er schlägt ein internes „Frühwarnsystem“ vor, welches zunächst alle möglichen weiteren Informationen zu geplanten Fahrverboten zentral sammelt.

Im Parlamentskreis wird die Lage diskutiert und abgewogen zwischen aktiverer Positionierung einerseits und der möglichen Folge andererseits. Die könnten darin bestehen, dass dadurch historische Fahrzeuge stärker in den Fokus rücken. Andreas Keßler führt aus, dass in Frankfurt/Main nun erstmals sogar ein zonales Fahrverbot diskutiert wird. Dieses wird wahrscheinlich auch ältere Euro-1 und Euro-2 Benzinmotoren betreffen.

Carsten Müller verweist auf die Komplexität der Thematik. Gegenwärtig laufe sehr viel zusammen und wird vermischt, z.B. der Betrug in einigen wenigen Teilen der Automobilindustrie, die Wirkung einer bestehenden Europäischen Richtlinie ohne Ausführungsverordnung oder gültige emissions- und immissionsrechtliche Regelungen mit sich vermengenden Diskussionen über verschiedene, teilweise in direkter Relation stehende Emissionen, wie etwa Feinstaub, NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub> und schließlich noch gesellschaftspolitische Forderungen nach Hardwarenachrüstungen mit unmittelbaren Folgen auf bereits erteilte Typzulassungen. Hinzu kommt, dass im Bereich Fahrverbote keine Regelungskompetenz des Bundes besteht, sondern die einzelnen Kommunen mit ihren jeweiligen Luftreinhalteplänen maßgeblich sind. Das macht die Lage insgesamt sehr kompliziert und jede Entwicklung sehr schwer vorhersehbar.

Reinhard Sachse berichtet dem PAK, dass viele seiner potenzielle Kunden gegenwärtig sehr verunsichert sind, ob sie mit Oldtimern zukünftig überhaupt noch fahren dürfen.

### **Sachstand IAK**

Thomas Wirth | wirthredaktion.de

Thomas Wirth fragt in diesem Zusammenhang nach einem Sachstand zum Thema IAK, denn genau in dieser Situation wäre die Anerkennung der automobilen Kultur als immaterielles Kulturgut ein gutes Argument pro historische Fahrzeuge. Carsten Müller führt aus, dass es aktuell keinen neuen Sachstand gibt. Die zu lösende Frage in diesem

Zusammenhang ist, abzuwägen, ob die aktuelle abgaspolitische Debatte und Gemengelage eher gegen den Antrag spricht oder sogar ein wichtiger Beschleuniger für die Notwendigkeit der Antragsstellung werden könnte. Wichtig ist, dass intensiv an einer Lösung der Situation gearbeitet wird.

Mario De Rosa berichtet dem PAK von zwei ihm vorliegenden Anträgen auf Anerkennung als immaterielles Kulturgut. Beim Vergleich mit dem ersten IAK-Antrag und einer Wertung wird deutlich, dass der IAK-Antrag viel zu stark auf das Automobil und viel zu wenig auf das Immaterielle, die verbundenen Traditionen, das Handwerk, den Wissensstand und den Gemeinschaftssinn abgezielt hat. Er regt an, genau abzuwägen, ob der nächste Antrag lieber länger vorbereitet wird und dafür ausgewogen und absolut wasserdicht nach den Anforderungen der Deutschen UNESCO-Kommission ausgearbeitet ist oder ob der neue Antrag eher schnellstmöglich eingereicht wird. Zu Bedenken ist, dass ein erneutes Scheitern im Antragsverfahren für das gesamte Anliegen eher kritisch wäre.

Franz Graf zu Ortenburg unterstreicht die Bedeutung der Anerkennung. Thomas Wirth und Michael Eckert bekräftigen den hohen Stellenwert, sich für die anerkannte automobilen Kultur zu engagieren.

### **Petition zu Klebekennzeichen**

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller verweist auf die letzte Sitzung des PAK im Juni und den Bericht des Kollegen Gero Storjohann, MdB aus dem Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages. Die Petition zu den Klebekennzeichen wurde einstimmig dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erwägung überwiesen, um das Anliegen zu überprüfen und mögliche Abhilfe zu suchen.

Carsten Müller übergibt die Sitzungsleitung an Christan Sauter, MdB.

### **Evaluierung Wechselkennzeichen**

Christoph Karle | Karle Organisation und Moderation

Christoph Karle regt an, sich an das Bundesverkehrsministerium zu wenden und eine Evaluierung der Regelungen zum Wechselkennzeichen zu bitten. Die bisherigen Eindrücke scheinen auf eine sehr geringe Nachfrage zu deuten. Christian Sauter schlägt vor, das Thema ebenfalls mit in das Gespräch im BMVI zu nehmen.

### Termine

Thomas Ulrich weist auf die Pan Europäische Konferenz der Automobilhistoriker vom 29. bis 31. März 2019 im Louwman Museum im niederländischen Den Haag hin. Der Veranstaltungsflyer wird dem Protokoll beigefügt.

Christian Sauter schließt die Sitzung.

Die nächste Sitzung des Parlamentarischen Ausschusses findet statt

**Freitag, 15. März 2019, 12:00 Uhr**  
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin,  
**Saal PLH E.400.**