

SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 12. März 2018, 14:00 bis 17:30 Uhr

ORT: Deutschen Bundestag, Paul-Löbe-Haus, Raum 4.900
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 Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK). Der Sitzungssaal wurde im Vergleich zu vorherigen Sitzungen geändert, um die zahlreichen Anmeldungen berücksichtigen zu können. Die außerordentlich große Resonanz zu den PAK-Sitzungen ist einerseits Ausdruck des großen Interesses am Thema und der aktiven Oldtimerszene, andererseits wird der PAK dadurch an Grenzen geführt. Die möglichen Sitzungssäle des Bundestages bieten keinen weiteren Spielraum für mehr Teilnehmerinnen und Teilnehmer. In den weiteren Planungen muss das Berücksichtigung finden.

Vor Eintritt in die Tagesordnung schlägt Carsten Müller

Montag, 25. Juni 2018, 14:00 Uhr
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin,
Saal PLH 4.900

als nächsten Sitzungstermin für den Parlamentskreis vor. Die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer stimmen dem Termin zu. Eine Einladung wird rechtzeitig versendet.

Aufgrund des großen Interesses an der Arbeit des Parlamentskreises sowie der zahlreichen neuen Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Sitzung stellt Carsten Müller noch einmal

kurz den PAK dar. Das übergeordnete Ziel des Parlamentskreises war und bleibt es, technisches und historisches Erbe zu bewahren und historische Fahrzeuge als Kulturgut auf unseren Straßen weiterhin erlebbar zu halten. Im Parlamentskreis tauschen sich die Mitglieder daher aus, um Problematiken im Oldtimerbereich frühzeitig zu erörtern und Lösungen zu finden. Um zukünftig untereinander bestmöglich vernetzt zu sein, schlägt Carsten Müller den anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor, eine gemeinsame Liste aller Angemeldeten und Interessierten zu erstellen, die die Namen, Funktionen und Mailadressen enthält. Diese Liste würde dem Protokoll der Sitzung angehängt. Aus der Runde gibt es keinen Widerspruch.

TOP 2 Bericht der Arbeitsgruppe Zustandsnoten

Norbert Schroeder | TÜV Rheinland Schaden- und Wertgutachten GmbH

Peter Diehl | Aioi Nissay Dowa Insurance Company of Europe Limited

Norbert Schroeder stellt die Arbeitsgruppe, deren Mitglieder und die Zielsetzung der AG vor. Ob das bisherige Bewertungssystem einer Anpassung bedarf, die Zustandsnote eine direkte Beziehung zum Fahrzeugwert hat, diese Beziehung zwingend ist oder die Zustandsnote eines historischen Fahrzeugs überhaupt noch gebraucht wird, bilden die Grundlage der AG-Arbeit.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe zogen die im Folgenden präsentierten Erkenntnisse nicht nur aus den persönlichen Erfahrungen ihrer Arbeit und Zuschriften von Interessierten, sondern auch aus gezielten Gesprächen mit Beteiligten.

Peter Diehl berichtet dem Parlamentskreis ausführlich über die bisherige Arbeit. Die präsentierten Ergebnisse werden dem Protokoll zur Vertiefung beigefügt.

Norbert Schroeder bittet die Anwesenden um Kritiken und Vorschläge für die weitere Ausarbeitung zum Thema Zustandsnoten. Die Mitglieder sollten diese bis Freitag, 1. Juni 2018 an die Mailadresse classiccars@de.tuv.com senden. Die Arbeitsgruppe wird die Anregungen in den Bericht einarbeiten. In der PAK-Sitzung im Juni werden die Überlegungen der AG zur Weiterentwicklung des Bewertungssystems, ergänzt von den Anregungen aus dem Parlamentskreis, präsentiert und an Praxisbeispielen veranschaulicht.

Seite 3 von 12

Rolf Huber führt aus, dass ein Wertangabe bei der Zustandsbeschreibung zwingend relevant ist und berücksichtigt werden muss. Zudem bittet er „Banken und Finanzinstitute“ mit in die Listung der „partizipierenden Kreise“ der Zustandsnoten aufzunehmen.

Michael Eckert regt dringend eine differenziertere Darstellung zur vorgeschlagenen Zustandsnote „0“ (Ziffer Null) an. Das bisherige Notensystem zur Zustandsbeschreibung ist sehr gut bewährt und am Markt etabliert. Wichtig sei es, dass die Noten allein den technischen Zustand eines Fahrzeugs beschreiben. Andere Aspekte wie Originalität, Dokumentation, Vorbesitzer, Geschichte des Fahrzeugs und Ähnliches haben auf dieses Bewertungssystem keinen Einfluss. Daher ist es zwingend, diese wertbildenden Kriterien bei einer Ermittlung des realen Fahrzeugwertes ebenfalls abzubilden und nicht allein auf ein ergänztes Notensystem zu setzen.

Norbert Schroeder stimmt Michael Eckert zu und verweist darauf, dass eine mögliche Zustandsnote „0“ ein sichtbarer Verweis darauf sein soll, dass das Fahrzeug eben nicht nur mit dem bisherigen technischen Notensystem zu bewerten ist. Es gibt zahlreiche Fälle, bei denen sich das aktuelle System der Benotung allein nach technischen Bewertungsmaßstäben bewährt hat und ausreichend ist. Es gibt jedoch historische Fahrzeuge, die eben aufgrund der genannten, weiteren Faktoren maßgeblich wertvoller sind und die Individualität des Fahrzeugs ausmachen. Die neue Zustandsnote „0“ soll auf eine derartige Ausnahmesituation verweisen. Durch die Zustandsnote „0“ wäre für alle Beteiligten sichtbar, dass weitere, wichtige Hinweise zum Fahrzeug, wie etwa Ausführungen zur Fahrzeuggeschichte oder Vorbesitzern, nachweisbar sind.

Dr. Gundula Tutt unterstützt den Vorschlag ausdrücklich, denn viele in der Branche gegenwärtig verwendete Schemata und Masken bilden die Individualität nicht ab.

Peter Schneider regt an, dass bisher System zu erhalten und zu ergänzen.

Andreas Keßler bittet darum, die Note „0“ exakt zu definieren. Norbert Schroeder stimmt dem zu und verweist auf die kommende Sitzung. Die Arbeitsgruppe wird ein überarbeitetes Ergebnis zu den Überlegungen anhand von Praxisbeispielen präsentieren. Auf diesem Wege sollten die Überlegungen klarer, verständlicher und gleichzeitig konkreter werden.

Dr. Jürgen Martens schlägt vor, keine Ziffer „0“ zu verwenden. Würde beispielsweise ein Buchstabe wie das „S“ genutzt, wären eine Sonderstellung und der Unterschied zum bisherigen Benotungssystem auf den ersten Blick klar ersichtlich.

Seite 4 von 12

Kay Gottschalk unterstützt den Vorschlag. So könne verdeutlicht werden, warum der Wert vom üblichen Rahmen abweicht und die ausführlich dargestellten Gründe ergänzend beschrieben werden. Allen Beteiligten werden durch das „S“ unmittelbar auf einen Sonderbewertung außerhalb der üblichen Zustandsnoten hingewiesen.

Martin Stromberg führt dazu ergänzend aus, dass 90 Prozent der Kurzbewertungen nicht in diese Diskussion fallen und mit dem bisherigen Bewertungssystem ausreichend beschrieben werden können. Für die anderen Fälle werden weiterführende Hinweise, Beschreibungen der Individualität oder Ausführungen zur Wertermittlung benötigt. Daher ist es von außerordentlichem Interesse aller Beteiligten, verantwortliche Gutachter bei der Bewertung des Fahrzeugs einzubinden, die professionell sowie mit Fachwissen und Können die Fahrzeugindividualität beschreiben können.

Matthias Gerst verweist auf die Tatsache, dass Kurzgutachten im Vergleich zu den Vollgutachten meistens schwer verständlich sind. Die Arbeit der AG und des Parlamentskreises zu diesem Thema ist wichtig. Michael Eckert unterstützt das Anliegen. Bei den Marktplayern muss geworben werden, sich auf die Qualität der Gutachten zu konzentrieren und viel stärker auf wertbildende Faktoren abzustellen. Viele Sachverständige müssen dahingehend sensibilisiert werden.

Roland Kayser berichtet, dass er durch seine Tätigkeit als Lehrbeauftragter an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin im Fach Geschichte der Automobilindustrie und Automobiltechnik Kenntnis von vier Bachelorarbeiten hat, die sich mit der Thematik Zustandsnoten befassen. Er bietet an, diesbezüglich den Kontakt mit der Arbeitsgruppe herzustellen.

Carsten Müller fasst die Ausführungen abschließend zusammen und bittet alle Interessierten, sich über die veröffentlichte Mailadresse mit Norbert Schroeder in Verbindung zu setzen, um das Thema in der nächsten Sitzung aufgreifen zu können.

TOP 3 Bericht der Arbeitsgruppe Kennzeichen

Matthias Gerst | TÜV SÜD Auto Service GmbH

Johannes Götze | Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V.

Matthias Gerst berichtet, dass die Arbeitsgruppe Kennzeichen zahlreiche Problemfelder im Kennzeichen Bereich zusammengetragen sowie Handlungsempfehlungen für den

Parlamentskreis ausgearbeitet hat. Die Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium funktioniert sehr gut. Dank der Engagements von Christian Theis konnte vor allem die Thematik der kleinen Motorradkennzeichen im Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrtwesen“ (BLFA-TK) eingebracht werden. Doch leider wurde dem positiven Votum des BLFA-TK im folgenden Bund-Länder-Fach-Ausschuss "Fahrzeugzulassung" (BLFA-FZ) nicht gefolgt. Der BLFA-FZ sieht bislang keinen Änderungsbedarf. Seither gibt es keine weiteren Fortschritte im Bereich der Kennzeichen zu vermelden.

Johannes Götze vertieft das Thema kleine Motorradkennzeichen. Er schildert die Entwicklung seit der 2007er StVZO-Novelle und den daraus resultierenden Problemen. Bis 2007 war die Erteilung von kleinen Kennzeichen für historische Motorräder unproblematisch. Seit der Novelle müssen von den Zulassungsstellen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Leider legt jeder Zulassungsbezirk die Regelung anders aus. Während die Ausnahmegenehmigungen in einigen Zulassungsbezirken völlig problemlos erteilt werden, besteht in anderen Zulassungsstellen keine Möglichkeit, ein kleines Kennzeichen zu erhalten – selbst bei Vorlage eines befürwortenden Gutachtens einer technischen Prüforganisation. Die Behörden sind die letzte Entscheidungsinstanz. Mit dem Protokoll werden einige Fotos versendet, die vor allem die bautechnischen Probleme mit anderen Kennzeichengrößen verdeutlichen.

Carsten Müller unterstreicht die Bedeutung der Kennzeichenthematik für die Oldtimerszene. Die Thematik wird auch zukünftig ein wichtiger Arbeitsschwerpunkt für den Parlamentskreis sein. Das bereits vor der Bundestagswahl angeregte Gespräch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Prüforganisationen im PAK wird Carsten Müller organisieren. Wer darüber hinaus daran teilnehmen will, meldet sich bitte im Büro von Carsten Müller.

Frank Schneider bietet auf der Plattform des VdTÜV einen Austausch der Überwachungsorganisation zu den kleinen Motorradkennzeichen in den Berliner Räumen des Verbandes an. Dazu können auch Ländervertreter hinzugeladen werden, mit denen bereits ein gemeinsamer Austausch besteht. Carsten Müller dankt für das Angebot und nimmt es gern an.

Der Vorsitzende berichtet, dass er bereits die verbindliche Zusage eines Landesverkehrsministers für die Teilnahme an einer PAK-Sitzung erhalten hat. Weitere Landesverkehrsministerinnen und -minister sollen zu dieser noch zu koordinierenden Sitzung hinzugeladen werden.

Bernd Scheelen regt in diesem Kontext einen erneuten Versuch zur Nutzung der alten DIN-Schrift auf Kennzeichen an. Carsten Müller schätzt die Chancen dazu als sehr gering ein. Es gab ein zuletzt vor einigen Jahren ein sehr eingeschränktes Zeitfenster, indem die Bremer Behörden die Nutzung der DIN-Schrift noch ermöglicht haben. Peter Schneider ergänzt, dass diese Ausnahmeregelung mit der Novelle der Kennzeichenverordnung endgültig abgeschafft worden ist. Seither werden Kennzeichen mit DIN-Schrift nicht mehr vergeben.

TOP 4 Bericht zur IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller berichtet von der Veröffentlichung der aktuellen IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018. Die Studie wurde im Auftrag der VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz und des Verbands der Deutschen Automobilindustrie e.V. (VDA) erstellt. Ein kurzer Auszug der wesentlichen Ergebnisse wird dem Protokoll beigelegt.

Die Studie belegt, dass sich nach wie vor sehr viele Menschen in Deutschland für historische Pkw und Motorräder interessieren und die Mehrheit sie mit einem besonderen Charme verbinden. Aber, es sind Entwicklungen zu beobachten, wonach Interessens- und Sympathiewerte abnehmen. Über Probleme der Nachwuchsgewinnung, der Folgen von Spekulationen mit Oldtimern als Wertanlage und Ähnliches wurde im Parlamentskreis bereits diskutiert. Daher schlägt der Vorsitzende eine ausführliche Befassung und Diskussion mit der Thematik in der nächsten Parlamentskreissitzung vor, wenn Stefan Röhrig wieder anwesend sein wird.

TOP 5 Verschiedenes

Aktuelle Entwicklungen IAK – Initiative Automobile Kultur e.V.

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller berichtet dem Parlamentskreis zum IAK – Initiative Automobile Kultur e.V. (IAK). Kurz wird dargestellt, warum und mit welchem Ziel der Verein gegründet wurde. Das zentrale Ziel der Parlamentskreisarbeit, historisches Erbe zu bewahren und historische

Fahrzeuge als Kulturgut auf unseren Straßen weiterhin erlebbar zu halten, soll mit der Aufnahme in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes und der UNESCO-Listen des Immateriellen Kulturerbes maßgeblich unterstützt werden. Dazu wurde der Verein IAK gegründet. Leider hat die Deutsche UNESCO-Kommission (DUK) den ersten Antrag der Initiative im Dezember 2016 abgelehnt. Umgehend wurde zu den Ablehnungsgründen Kontakt mit der DUK aufgenommen und Gespräche zu einem neuen Antragsverfahren geführt. Grundsätzlich steht die DUK dem Antrag wohlwollend gegenüber. Einem Neuantrag des IAK wurden Chancen eingeräumt, wenn der Antrag in wesentlichen Punkten überarbeitet wird, beginnend mit dem Antragstitel. Der Antrag muss sich wesentlich stärker auf den DUK-Dreiklang „Wissen. Können. Weitergeben.“ fokussieren. Das Ziel ist, einen Antrag zum Start der nächsten mehrstufigen Antragsrunde einzureichen. Carsten Müller betont, dass der Kontakt mit der DUK aufgebaut und der Austausch möglich und auch gewünscht ist.

Carsten Müller berichtet dem Parlamentarischen Ausschuss in diesem Zusammenhang, dass im Vereinsvorstand Dissonanzen zu Tage getreten sind. Diese wurde, wie bereits bekannt, gerichtlich überprüft. Leider führten wiederholte Terminverschiebungen seitens des Gerichts zu erheblichen Verzögerungen. Seit dem 27. Februar 2018 liegt ein Urteil in erster Instanz vor. Das Gericht hat den Auslegungen des stellvertretenden IAK-Vorsitzenden Bernhard Kaluza entsprochen. Carsten Müller und Bernhard Kaluza als Vorstandsmitglieder sind im Gespräch über eine Vorstandssitzung zur Nachbesetzung des vakanten Vorstandspostens. Die Terminfindung wird aktiv betrieben, um schnellstmöglich wieder zur ausschließlichen Sacharbeit zurückkehren zu können. Die Erreichung des Vereinsziels ist im PAK und der Szene unstrittig. Mit dem Wandel der Mobilität und dem einhergehenden Umbruch im Straßenverkehr gewinnt das Ziel des Parlamentarischen Ausschusses sogar weiter an Bedeutung.

Martin Stromberg fragt, ob geplant ist, weitere Rechtsmittel einzulegen oder nun der volle Fokus auf die Erreichung der nächsten Antragsrunde im Jahr 2019 gelegt wird.

Carsten Müller betont, dass er mit Bernhard Kaluza derzeit in Kontakt steht, um eine Nachbesetzung des Vorstandes sowie die notwendige Einberufung einer Mitgliederversammlung zu gewährleisten. Die Formalien rund um die Vereinsarbeit müssen schnellstmöglich erledigt werden, um sich mit ganzer Kraft dem Sachthema zu widmen. Das Thema selbst muss vorangetrieben werden, denn der Wandel im Straßenverkehr geht stetig und unaufhaltsam voran. Beispielsweise wird sich der wachsende Einfluss des autonomen Fahrens im Straßenverkehr unmittelbar auf die historischen Fahrzeuge

Seite 8 von 12

auswirken. Anmerkungen und Hinweise für die Arbeit am Antrag sind willkommen und wer sich aktiv beteiligen will, kann sich jederzeit an Carsten Müller wenden.

Stephan Joest unterstreicht die Wichtigkeit, das Kulturgut auf den Straßen zu erhalten und durch die UNESCO-Anerkennung abzusichern. Das übergeordnete Ziel des IAK sollte es jetzt sein, die praktische Arbeit schnellstmöglich fortzusetzen.

Thomas Frank fragt nach, ob die vorhandenen Finanzmittel des IAK für eine erneute Bewerbung ausreichen oder ob zusätzliche Mittel einzuwerben sind.

Carsten Müller führt aus, dass die eingeworbenen Mittel auf dem Vereinskonto gesichert sind. Eine Aussage, ob das Ausreichend ist oder nicht, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mit Sicherheit treffen. Fakt ist, dass Bewerbungen mit deutlich geringerem Mitteln bereits erfolgreich waren und Aufnahme in die DUK-Verzeichnisse gefunden haben. Genauso gibt es Fälle, in denen der Bewerbungsprozess mit maßgeblich höherem Mitteleinsatz krachend scheiterten.

Mario De Rosa berichtet dem Parlamentarischen Ausschuss von einer UNESCO-Veranstaltung in Stuttgart. Im Zuge von Gespräche mit Verantwortlichen waren der IAK-Antrag und das Anliegen zum Erhalt und Einsatz von Oldtimern bekannt und präsent. Das ist sehr positiv. Mehrfach wurde darauf verwiesen, dass der erste Antrag zu überladen war und nachgeschärft werden muss. Es wurde ausdrücklich betont, dass kein kompletter Neuantrag erforderlich ist und insgesamt gute Chancen gesehen werden.

Dieselfahrverbote für Oldtimer

Peter Schneider | DEUVET e.V.

Peter Schneider verweist auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018. Er betont, dass der DEUVET vorausschauend an möglichen Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge arbeitet, um vorbereitet zu sein, wenn sich die Situation verschärft.

Michael Eckert betont, dass das Urteil des Gerichts bislang nicht vorliegt, sondern nur die Pressemitteilung des Gerichts. Die Urteilsentscheidung betrifft die Städte Düsseldorf und Stuttgart. Grundsätzlich hat das Bundesverwaltungsgericht keinesfalls Diesel-Fahrverbote ausgesprochen, sondern nur Rahmenbedingungen für Städte festgelegt hat, die erfüllt sein müssen, wenn im Einzelfall für einzelne Strecken ein Fahrverbot verhängt werden soll.

Diesel-Fahrverbote sind nur in Ausnahmefällen möglich, und die Verhältnismäßigkeit solcher Fahrverbote muss immer beachtet werden. Das bedeutet, Kommunen müssen vor einem Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge zunächst alle anderen geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftwerte prüfen. Die Kommunen stehen nun vor der komplexen Aufgabe, die Luftqualität zu verbessern, die Verhältnismäßigkeit zu wahren und schwierige Ausnahmeregelungen zu begründen.

Es ist an dieser Stelle kein Aktionismus angebracht, um überflüssige Auseinandersetzungen zu vermeiden und keinen unnötigen Fokus auf historische Fahrzeuge zu legen. Andererseits ist es ebenfalls unzutreffend, wenn in Fachkreisen Aussagen kursieren, dass sich H-Kennzeichen-Inhaber gar keine Sorgen machen müssen. Zunächst gilt es, die Veröffentlichung des schriftlichen Urteils abzuwarten, diese zu bewerten und daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Carl Christian Jacke bringt seinen Unmut über die schlechte Presseberichterstattung rund um das Urteil zu Ausdruck. Thomas Lundt unterstützt Carl Christian Jancke und verweist auf die zwingende Notwendigkeit einer fachlich richtigen und sachlich ausgewogenen Darstellung.

Reinhard H. Sachse berichtet, dass in seinem Umfeld viele Menschen über die Folgen des Urteils verunsichert sind. Zahlreiche Interessenten befürchten derzeit, in wenigen Jahren nicht mehr mit klassischen Fahrzeugen unterwegs sein zu können. Die Folgen des Urteils sind bereits jetzt unmittelbar im Geschäft spürbar.

Carsten Müller warnt davor, dass Thema durch Hektik aufzuwerten. Das Gericht hat dem Bund keinerlei Aufgaben auferlegt. Gleichzeitig verlangt die Umsetzung des Urteils viel Augenmaß von den Kommunen. Das übergeordnete Ziel ist es, die Ultima Ratio Fahrverbote und das Aussperren von Diesel-Pkw aus den Städten zu vermeiden. Ein solcher Bann ist unsozial, schränkt die Mobilität ein, ist wirtschaftsfeindlich und verursacht enorme finanzielle Schäden. Es ist unstrittig, dass der Ausstoß von Stickoxiden weiter reduziert werden muss. Aber, der eingeschlagene Weg ist richtig: Nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes war zwischen 1990 und 2015 eine Reduktion der Emissionsbelastung durch Stickoxide um über 1,7 Millionen Tonnen bzw. rund 60 Prozent zu verzeichnen gewesen. Dieser Rückgang erfolgte in allen Bereichen, am deutlichsten jedoch im Verkehr mit einem Minus von einer Million Tonnen – trotz einer deutlich gesteigerten Verkehrsleistung. So sank auch am Hotspot Stuttgart-Neckartor die Anzahl der Stunden, in denen der erlaubte Ein-Stunden-Grenzwert für Stickstoffdioxid von damaligen 200 Mikrogramm pro Kubikmeter überschritten wurde, von 853 im Jahr 2006 auf lediglich drei

in 2017 – trotz reduzierter Grenzwerte. Dieser Rückgang ist das Ergebnis politischer und technologischer Weichenstellungen.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung ist es höchst unverantwortlich, dass Ängste geschürt werden – allen voran von der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Sie behaupten immer wieder, jährlich würden mehrere tausend Menschen durch Verkehrsemissionen sterben. Wissenschaftler und Mathematiker bestätigen, dass diese Behauptung jeglicher Grundlage entbehrt. Dass dabei offenbar mit zweierlei Maß gemessen wird, macht ein Beispiel ganz besonders gut deutlich: Gleich nach der Verkündung des Urteils durch das Bundesverwaltungsgerichts preschte Hamburgs grüner Umweltsenator vor und kündigte an, Fahrverbote rasch umsetzen zu wollen. Und das in einer Stadt, die in diesem Jahr von rund 220 Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden soll. Nach Berechnungen von Umweltorganisationen stößt ein einziges Kreuzfahrtschiff bis zu fünf Tonnen Stickoxide aus – an einem einzigen Tag. Abschließend nur so viel: Diejenigen, die über Fahrverbote diskutieren, legen die Axt an die Schlüsselindustrie der deutschen und der europäischen Wirtschaft und zwar ausschließlich mit dem Ziel, die Automobilbranche deutlich zurückzustutzen. Es geht um Hunderttausende Arbeitsplätze. Diese bilden die Grundlage für Wohlstand und sozialen Ausgleich.

Anforderungen Winterreifen

Markus Tappert | TÜV Hanse GmbH

Markus Tappert weist den Parlamentskreis auf eine Änderung des Paragraphen 36 der StVZO hin. Die gezeigte Präsentation wird dem Protokoll beigefügt.

Viele historische Fahrzeuge sind mit „M+S“-Reifen unterwegs. Bei winterlichen Verhältnissen dürfen seit dem 1. Januar 2018 nur noch Winterreifen genutzt werden, die mit dem Alpine-Symbol ( Bergpiktogramm mit Schneeflocke) gekennzeichnet sind. Eine Übergangsfrist gilt für alte Reifen mit „M+S“ Kennung bis zum 30. September 2024, wenn sie nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt wurden. Danach dürfen Oldtimerbesitzer keine M+S-Reifen mehr fahren. Markus Tappert wird die Thematik weiterverfolgen.

Seite 11 von 12

Carsten Müller wird das Thema aufgreifen und die Hintergründe der Änderung im zuständigen Bundesverkehrsministerium erfragen. Dazu wird es einen Bericht in der Sitzung am 25. Juni 2018 geben.

"CARS - Driven by Design"

Christian Deneke | Deneke GmbH

Christian Deneke verweist den Parlamentarischen Ausschuss auf die Vorstellung der Ausstellung "Cars – Driven by Design" im Museum Kunstpalast in Düsseldorf vom 27. September 2018 bis zum 10. Februar 2019. Die Präsentation dazu befindet sich ebenfalls im Anhang des Protokolls.

25 besondere Sportwagen aus der Zeit der 50er bis 70er Jahre des letzten Jahrhunderts werden mit viel ergänzenden Informationen präsentiert. Wer die Ausstellung aktiv unterstützen möchte, kann sich gern an Christian Hupertz wenden und sich auf Christian Deneke beziehen. Die Kontaktdaten befinden sich in der Präsentation.

Termine

Die nächste Sitzung des Parlamentarischen Ausschusses findet **Montag, 25. Juni 2018, 14:00 Uhr im Paul-Löbe-Haus, Saal PLH 4.900** statt.

Carsten Müller verweist auf eine Buchpräsentation während der Techno-Classica Essen am 22. März 2018 ab 14:00 Uhr. Dr. Gundula Tutt präsentiert am Stand von René Große in Halle 6 ihr Buch mit dem Titel „Kutschenlack, Asphaltsschwarz & Nitroglanz“.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Termine für historische Fahrzeuge in diesem Kalenderjahr, die auf den einschlägigen Internetseiten veröffentlicht sind. Exemplarisch einige Beispiele:

21. bis 25. März 2018	Techno-Classica Essen 2018
22. bis 26. März 2018	Retro Classics Stuttgart 2018
3. bis 5. Mai 2018	7. Bodensee-Klassik 2018
20. bis 22. Juli 2018	Einbecker Oldtimertage

Seite 12 von 12

28. Juli 2018	AvD- Old- & Youngtimer-Rallye, Neustadt
3. bis 5. August 2018	Classic Days Schloss Dyck 2018
9. bis 12. August 2018	Oldtimer und Youngtimerreise Alpen Classic
7. bis 8. September 2018	ADAC Landpartie Classic 2018, Berlin
9. September 2018	Tag des rollenden Kulturguts des Initiative Kulturgut Mobilität e.V., Wiesbaden
13. bis 15. September 2018	11. Hamburg – Berlin Klassik der Autobild
4. bis 7. Oktober 2018	Motorworld Classics Berlin
23. bis 25. November 2018	Retro Classics Cologne, Köln
7. bis 9. Dezember 2018	Retro Classics Bavaria, Nürnberg

Winfried A. Seidel bittet den Parlamentarischen Ausschuss abschließend um Unterstützung. Das Automuseum Dr. Carl Benz e.V. hat die Überreste eines Mercedes-Benz, Typ Stuttgart geborgen und dekorativ vor dem Museum aufgestellt. Seit einer Leihe für angebliche Filmaufnahme ist das „Auto-Wrack“ verschwunden. Wenn es gesichtet wird, würde sich Winfried A. Seidel über einen Hinweis an ihn freuen. Weiterführende Details befinden sich im Protokollanhang.

Carsten Müller schließt die Sitzung um 17:30 Uhr.

VORSCHLAG ZUR ANPASSUNG DER BEWERTUNG HISTORISCHER FAHRZEUGE



PAK-Tagung, Berlin am 12. März 2018

Inhaltsübersicht



1. Wer sind die beteiligten Kreise?
2. Vorteile des bisherigen Bewertungssystems
3. Notwendigkeit der Anpassung
4. konkreter Vorschlag zur Anpassung
5. Begründung des Vorschlags



Wer sind die beteiligten Kreise?



Die an der Bewertung historischer Fahrzeuge partizipierenden Kreise sind...

- Sachverständige/Prüforganisationen
- Marktbeobachter/Fachverlage
- Händler/Werkstätten
- Versicherungen/Makler
- Juristen/Gerichte
- nicht zuletzt Besitzer/Kaufinteressenten



Wer sind die beteiligten Kreise?



Besitzer/Kaufinteressenten sind zugleich die gemeinsame Zielgruppe aller zuvor genannten Kreise. Ein verändertes Bewertungssystem hat also auch und vor allem für Endverbraucher verständlich zu sein.



Vorteile des bisherigen Bewertungssystems



Das bisherige Bewertungssystem mit den Schulnoten 5 bis 1 hat mehrere unbestreitbare Vorteile.

- es ist einfach und somit allgemein verständlich
- es ist ohne weitere Erklärungen kommunizierbar („2er Trabant“, „3er Pagode“, „4er MGB“ etc.)
- alle beteiligten Kreise haben ihre Prozesse auf das Schulnotenprinzip abgestimmt
- man hat sich an das Bewertungssystem gewöhnt



Notwendigkeit der Anpassung



In den letzten Jahren hat sich die Sichtweise auf historische Fahrzeuge spürbar in Richtung ihrer historischen Bedeutung verändert. Es kommt vor, dass weitgehend unverändert erhaltene Fahrzeuge auch mit deutlichen Gebrauchsspuren (Note 3 oder 4) finanziell über Note-1-Fahrzeuge gestellt werden. Für weite Teile der beteiligten Kreise ist das nur schwer oder gar nicht verständlich. Grundsätzlich sagt eine Zustandsnote nichts über den historischen Status des betreffenden Fahrzeugs aus, impliziert jedoch einen Status, der falsch sein kann. Deshalb besteht Anpassungsbedarf.



Notwendigkeit der Anpassung



Bei einer Veränderung des Bewertungssystems ist jedoch zu beachten, dass...

- die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge (> 90 Prozent) nach wie vor mit dem bisherigen System bewertbar ist
- allgemeine Verständlichkeit und problemlose Kommunizierbarkeit erhalten bleiben müssen
- unkomplizierte Vergleichbarkeit mit dem bisherigen System hilfreich erscheint
- die Veränderung von Prozessen beteiligter Kreise stets einen großen bis sehr großen Aufwand darstellt
- Umgewöhnung grundsätzlich schwer fällt



Notwendigkeit der Anpassung



Vorteilhaft wäre also eine punktuelle Anpassung, die sich allein auf solche Fahrzeuge bezieht, die mit dem bisherigen System nicht (mehr) bewertbar sind. Das Gesamtbewertungssystem könnte somit beibehalten werden.



Konkreter Vorschlag zur Anpassung



Vor dem genannten Hintergrund wird die Ergänzung der Noten 5, 4, 3, 2 und 1 durch die **Bewertung 0** (Null) als sinnvoll erachtet. Allerdings **nicht als Zustandsnote**, sondern als Hinweis darauf, dass das gegenständliche Fahrzeug mit dem Schulnotenprinzip nicht bewertet werden kann. Mehr ist nicht nötig, denn...



Konkreter Vorschlag zur Anpassung



... Beschreibungen und Erläuterungen müssen, wie bisher auch, innerhalb des Gutachtens/Vertrags erfolgen. Ein Vollgutachten bietet hierfür alle Möglichkeiten. Über die Tatsache, einem solchen Fahrzeug nur mit einem Vollgutachten gerecht werden zu können, sollte über alle beteiligten Kreise hinweg Konsens herrschen. Für dieses Segment erscheint eine Kurzbewertung zur Versicherungseinstufung ungeeignet, eine Selbsteinschätzung ist indiskutabel.



Begründung des Vorschlags



Dieser Vorschlag kann der gemeinsame Nenner von sinnvoller Beibehaltung des Schulnotensystems einerseits und erforderlicher Anpassung andererseits sein. Vorteilhaft erscheint, dass die symbolhafte Null nicht geeignet ist, einen Wert in sie hinein zu interpretieren. Sämtliche beteiligten Kreise sollten also mit dieser Anpassung leben und – wichtiger – arbeiten können. Konkret:



Begründung des Vorschlags



Veränderungen für Sachverständige/ Prüforganisationen

- ❑ zusätzlicher Gutachtenbereich
„Begründung der Bewertung
außerhalb von Zustandsnoten“



Begründung des Vorschlags



Veränderungen für Marktbeobachter/ Fachverlage

- ❑ keine zusätzliche Spalte „0“ in den Bewertungstabellen, weil hierfür weder Regelmäßigkeit noch Datenbasis ausreichen werden
- ❑ keine Missverständnisse in den Redaktionen und unkomplizierte Kommunikation in Fachzeitschriften



Begründung des Vorschlags



Veränderungen für Händler/ Werkstätten

- ❑ Sensibilisierung zum historischen und finanziellen Wert originaler Fahrzeugschubstanz
- ❑ Argumentationshilfe (Verkaufspreis)



Begründung des Vorschlags



Veränderungen für Versicherungen/ Makler

- Integration der 0 neben den Noten 3, 2 und 1 in die IT-Systeme, was laut IT-Department von autosan CLASSIC „fünf Programmierminuten“ erfordert
- Verarbeitung von Hand (statt angestrebter Dunkelverarbeitung)
- Weiterbildung der Mitarbeiter



Begründung des Vorschlags



**keine über die reine Kenntnisnahme
hinaus gehenden Veränderungen für
alle weiteren beteiligten Kreise**

- Juristen/Gerichte
- Besitzer/Kaufinteressenten

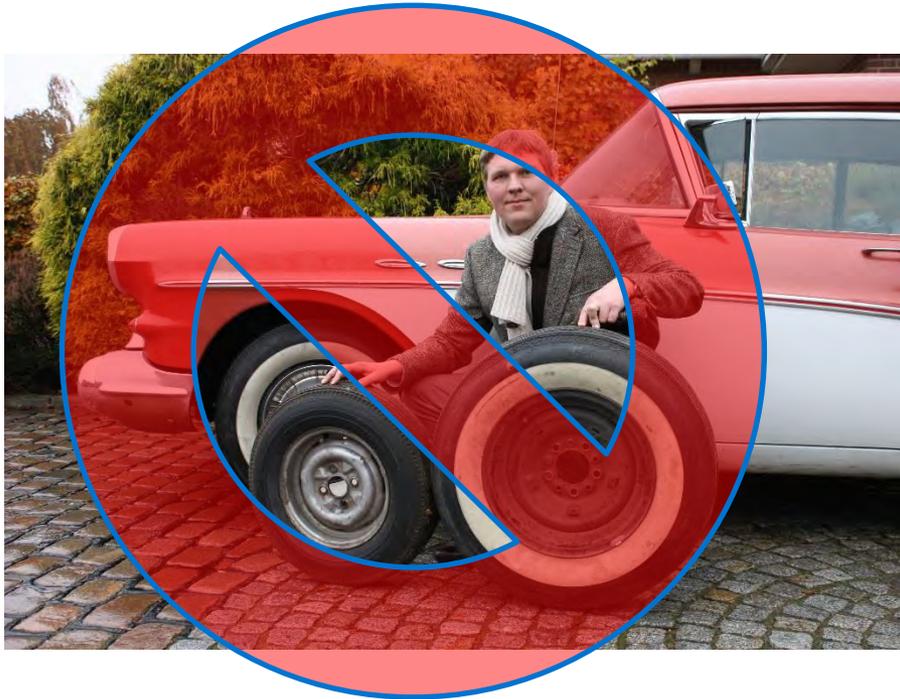


IM NAMEN DER PAK-ARBEITSGRUPPE ZUSTANDSNOTEN
VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.



Peter Diehl
Referent für historische Fahrzeuge
peter.diehl@aioinissaydowa.eu

Oldtimerversicherung autosan CLASSIC
Aioi Nissay Dowa Insurance Europe
www.autosanclassic.de



Neuregelung §36 StVZO – das „AUS“ für viele Oldtimerreifen?

§36 StVZO – in der bis 01.06.2017 Gültigen Fassung

§ 36

Bereifung und Laufflächen

(1) Maße und Bauart der Reifen von Fahrzeugen müssen den Betriebsbedingungen, besonders der Belastung und der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, entsprechen. Sind land- oder forstwirtschaftliche Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge des Straßenunterhaltungsdienstes mit Reifen ausgerüstet, die nur eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zulassen, müssen sie entsprechend § 58 für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein. Bei Verwendung von M+S-Reifen¹⁾ – Winterreifen – gilt die Forderung hinsichtlich der Geschwindigkeit auch als erfüllt, wenn die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt, jedoch

1. die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Blickfeld des Fahrzeugführers sinnfällig angegeben ist,
2. die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten wird.

Quelle: Juris

**Oldtimerreifen nutzen häufig die M+S-Kennung um einen geringeren Geschwindigkeitsindex aufweisen zu dürfen, als die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges.
Auflage: Aufkleber im Fahrersichtbereich.**

§36 StVZO – in der seit 01.06.2017 gültigen Fassung (01.11.17)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) **§ 36 Bereifung und Laufflächen**

(1) Maße und Bauart der Reifen von Fahrzeugen müssen den Betriebsbedingungen, besonders der Belastung und der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, entsprechen. Sind land- oder forstwirtschaftliche Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge des Straßenunterhaltungsdienstes mit Reifen ausgerüstet, die nur eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zulassen, müssen diese Fahrzeuge entsprechend § 58 für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein. Reifen oder andere Laufflächen dürfen keine Unebenheiten haben, die eine feste Fahrbahn beschädigen können. Eiserne Reifen müssen abgerundete Kanten haben und daran verwendete Nägel müssen eingelassen sein.

Quelle: Juris

(4) Reifen für winterliche Wetterverhältnisse sind Luftreifen im Sinne des Absatzes 2,

1. durch deren Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Bauart vor allem die Fahreigenschaften bei Schnee gegenüber normalen Reifen hinsichtlich ihrer Eigenschaft beim Anfahren, bei der Stabilisierung der Fahrzeugbewegung und beim Abbremsen des Fahrzeugs verbessert werden, und
2. die mit dem Alpine-Symbol  (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) nach der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes (ABl. L 218 vom 12.8.2016, S. 1) gekennzeichnet sind.

§36 StVZO – in der seit 01.06.2017 gültigen Fassung

(4a) Abweichend von § 36 Absatz 4 gelten bis zum Ablauf des 30. September 2024 als Reifen für winterliche Wetterverhältnisse auch Luftreifen im Sinne des Absatzes 2, die

1. die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen) und
2. nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 maßgeblich ist das am Reifen angegebene Herstellungsdatum.

(5) Bei Verwendung von Reifen im Sinne des Absatzes 4 oder Geländereifen für den gewerblichen Einsatz mit der Kennzeichnung „POR“, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt, ist die Anforderung des Absatzes 1 Satz 1 hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit erfüllt, wenn

1. die für die Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - a) für die Dauer der Verwendung der Reifen an dem Fahrzeug durch ein Schild oder einen Aufkleber oder
 - b) durch eine Anzeige im Fahrzeug, zumindest rechtzeitig vor Erreichen der für die verwendeten Reifen zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
im Blickfeld des Fahrzeugführers angegeben oder angezeigt wird und
2. diese Geschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten wird.

Quelle: Juris

**Problem: Oldtimerreifen mit DOT0118 (+ KOM, KRAD, SoKFZ...) und M+S-Kennung:
Regelung über Geschwindigkeitsaufkleber ist nicht mehr möglich!**

Warum wurde der §36 StVZO geändert?

Gab es kein Anhörungsverfahren?



DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!