



Die Sitzung des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut vom 07.11.2011

Am 07.11.2011 fand die letzte Sitzung dieses Jahres des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut statt. Auch diesmal wurde wieder kontrovers diskutiert. Die Diskussionsinhalte wollen wir Ihnen nicht vorenthalten und geben diese nachfolgend wieder:

Begrüßung und Eröffnung der Sitzung durch Jens Koeppen. Herr Koeppen bedauert, dass er aufgrund seiner zahlreichen Verpflichtungen dem Parlamentskreis nicht länger vorstehen kann und stellt als Nachfolger Thomas Jarzombek (MdB - CDU) vor, der sogleich von seinem Vorhaben berichtet, die Plakette der Umweltzone aus optischen Gründen von der Scheibe auf das Kennzeichen wandern zu lassen.

Status Sonderkennzeichen (kleine Kennzeichen für Motorräder, Klebekennzeichen): Laut der MdBs Koeppen und Jarzombek ist der beim letzten Treffen angekündigte Antrag noch nicht gestellt worden, da dieser noch in den Gremien durchgesprochen werden muss, um seitens der Abgeordneten mehr Unterstützung zu erhalten. Thomas Jarzombek schlägt zudem vor, gleich mehrere Themen in diesem Antrag zu bündeln. Als weiterer „Problemfall“ wird hier seitens Peter Schneider die bundesweit unterschiedliche Handhabung der roten 07-Nummern bei Umzug oder Verkauf genannt, die nicht nachvollziehbar ist (wir berichteten bereits anlässlich der Sitzung vom 04.07.2011). Laut Burkhard Steins wäre es sinnvoll, die Nutzung des „US-Kennzeichens“ wieder zu beleben; ein weiterer möglicher Punkt für einen Antrag. Johannes Götze merkt die Dringlichkeit in Sachen kleine Kennzeichen für Motorräder an. Viele große Kennzeichen seien auf den Motorrädern schlichtweg nicht zu montieren. Thomas Jarzombek wird diese Punkte mit der Verkehrsarbeitsgruppe diskutieren und schlägt vor, bei PSts. Dr. Andreas Scheuer nachzufragen, inwieweit hier eine gesetzliche Lösung sinnvoll bzw. machbar ist, da eine Gesetzgebung nicht so schnell „zu kippen“ sei wie eine Verordnung. Bis zur nächsten Sitzung soll eine entsprechende Regelung in einem Antrag formuliert und in die Entscheidungsgremien gebracht sein.

Die neue Oldtimer-Richtlinie (Alf Menzel, GTÜ):

Beim letzten Treffen wurde die neue Oldtimer-Richtlinie von Hans Hesse (Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) vorgestellt. Eine hierfür ins Leben gerufene „Oldtimer-Kommission Arbeitskreis Erfahrungsaustausch“ (AKE) prüft derzeit die Möglichkeit der konkreten Anwendung. Der AKE hat keine gesetzgebende, sondern ausschließlich beratende Funktion. Am 20.03.2012 soll die neue Oldtimer Richtlinie verabschiedet werden, bis dahin wird der AKE noch dreimal zusammenkommen. Als die drei wichtigsten Entscheidungskriterien gelten das Fahrzeugalter, der Mindesterhaltungszustand und die Abweichung von der Originalität. Die Oldtimer-Richtlinie liefert keine Aussage über einen eventuellen Mehrwert, sondern beantwortet lediglich die Frage, ob es sich bei dem zu prüfenden KFZ um einen Oldtimer handelt. Alf Menzel verweist in diesem Zusammenhang auf das umfangreiche Archiv der GTÜ (www.gtue-oldtimerservice.de), das 48.000 Nachweise zu unterschiedlichsten Marken und Modellen enthält und für jedermann nutzbar ist. Thomas Lundt appelliert an die Runde, dafür Sorge zu tragen, dass sich auch wirklich Fahrzeuge auf der Straße bewegen, die die Bezeichnung Kulturgut verdienen und nicht jeder „Plastikbomber“ aus der entsprechenden Zeit als Oldtimer gelten dürfe. Carsten Bräuer entgegnet, dass es keine Frage des persönlichen Geschmacks sei. Solange die Bausätze als „zeitgenössisch“ gelten und die anderen Kriterien erfüllt seien, handele es sich ganz klar um Oldtimer. Die 80er-Jahre war die Hochzeit des Fahrzeug-Tunings und der Umbauten. Zudem habe das H-Kennzeichen keine wertbildende Funktion, es ermögliche lediglich eine Steuersubventionierung und die problemlose Befahrung der

Umweltzonen. Thomas Jarzombek ist jedoch durchaus der Meinung, dass das H-Kennzeichen ein Fahrzeug adelt. Eine Anmerkung, die ein großer Teil der Runde teilt: Laut Reinhard Sachse hat das H-Kennzeichen durchaus monetären Einfluss. Der Teilnehmerkreis ist sich einig darüber, dass die geplante Regelung sehr offen ist und vernünftige Grenzen aufgezeigt werden müssten, um einer undifferenzierten Vergabe von H-Kennzeichen einer möglichen Schwemme vorzubeugen, die sich auch negativ auf die öffentliche Akzeptanz auswirken könnte, die nach wie vor sehr hoch sei. Zudem fördert eine solche nachvollziehbare Einstufung die Klassifizierung. Eine drohende Oldtimer-Schwemme widerspricht zudem der Berechtigung, von einem Kulturgut zu sprechen. Martin Halder verweist in diesem Zusammenhang auf einendurchaus kritischen Artikel des „Spiegel“, der die Sensibilität der Öffentlichkeit für dieses Thema unterstreicht.

Biokraftstoff E10 bei Oldtimern (Johannes Hübner | autoconsult):

Johannes Hübner berichtet über Entwicklungen aus seinem aktuellen Feldversuch (wir berichteten bereits anlässlich der Sitzung vom 04.07.2011). Zusammenfassend kann berichtet werden, dass das ein oder andere Fahrzeug zwar „Macken“ aufweist, jedoch nicht eindeutig belegbar ist, ob diese durch die Nutzung von E10 herrühren. Von ihm konsultierte andere Quellen wie beispielsweise Internetforen melden ebenfalls keinerlei Probleme mit dem Kraftstoff E10. Peter Steinfurth wirft die Frage auf, ob es denn verlässliche Zahlen im Hinblick auf den Verkauf von E10 gäbe. Offensichtlich werde E10 nämlich aufgrund der geringen Nachfrage von den Tankstellenpächtern gar nicht verkauft, aus den entsprechenden Zapfsäulen fließe E5. Stefan Röhrig erwähnt, dass innerhalb der EU-Kommission das Thema für so brisant gehalten wird, dass darüber diskutiert wird, E10 als zukünftigen Standard-Kraftstoff in Frage zu stellen. Martin Halder kündigt an, das Thema E10 zugunsten anderer wichtiger Themen innerhalb dieser Runde ruhen zu lassen, bis neue, konkrete Erkenntnisse vorliegen.

FIVA | Charta von Turin:

Johannes Hübner sieht die größte Problematik nicht im eigentlichen Text der Charta, sondern im Vorwort (Definitionen). Vom 17.-19.11.2011 findet in Washington, DC, die FIVA General-Assembly statt; der ADAC hat laut Dirk Jurgasch hierfür seine Anmerkungen an den FIVA Vertreter der Schweiz, Herrn Kohler, geschickt. Der DAVC wird lt. Georg Sewe in Washington teilnehmen. Stefan Röhrig berichtet von einem Treffen des VDA mit Vertretern der FIVA. Laut Herrn Röhrig will der VDA auf jeden Fall verhindern, dass die FIVA auf die Unesco zugeht und die Charta als Gesetz verabschiedet wird. Eine Meinung, der sich Winfried Seidel bedingungslos anschließt – jegliche Entwicklung in Richtung Denkmalschutz sei aufgrund der unabsehbaren Einschränkungen um jeden Preis zu vermeiden. Peter Steinfurth berichtet, dass im Internetforum der „Oldtimer-Markt“ weniger der Inhalt der geplanten Charta kritisiert wird, als die Tatsache, dass von der FIVA in Vorwegnahme einer öffentlichen Diskussion Einschränkungen besprochen werden. Martin Halder fasst die allgemeine Stimmung dahingehend zusammen, dass die Oldtimer-Richtlinie von den meisten als zu liberal angesehen wird. Hingegen befasst sich die geplante Charta von Turin zwar mit vergleichbaren Fragestellungen, wird aber insgesamt als zu restriktiv beurteilt. An Dirk Jurgasch richtet sich abschließend die Bitte, das nächste öffentliche Protokoll der FIVA zur Vorbereitung auf das nächste Treffen des Parlamentskreises zu liefern. Martin Halder regt an, die Themen zur Klassifizierung von Oldtimern zum Schwerpunkt der nächsten Sitzung zu machen, was breite Zustimmung findet.

Verschiedenes:

Peter Schneider berichtet von einer Sitzung der Historic-Vehicle-Group der EU. Da die „Problematik Umweltzone“ inzwischen auch andere Länder der EU erreicht hat, besteht dort der Wunsch nach einer Einführung des H-Kennzeichens analog zu Deutschland. Georg Sewe berichtet von der Schwierigkeit für Oldtimer Clubs, den Status der Gemeinnützigkeit zu erlangen / zu behalten. Peter Schneider merkt an, dass nur allgemeine Oldtimer-Clubs diesen Status zugesprochen bekommen, nicht jedoch Marken-Clubs.

Christoph Karle befürchtet kommende Maut-Gebühren für PKWs. Thomas Jarzombeks Einschätzung dazu ist, dass dies aus Gründen der Umsetzung und der Kosten-Nutzen-Rechnung eher nicht realisiert wird und sich somit auch die Frage nach einer Mautbefreiung für Oldtimer absehbar nicht stellt.

Soweit die Ausführungen aus dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut. Eine kurze Anmerkung in eigener Sache: Die Initiative Kulturgut Mobilität teilt weder die Befürchtung einer Oldtimerschwemme noch die Ängste um einen Denkmalschutz in Richtung historische Automobile. Dies ist und war nie Intention der FIVA oder der Initiative Kulturgut Mobilität. Davon abgesehen spricht die Charta von Turin von Kulturgüterschutz und nicht von Denkmalschutz; zwei völlig unterschiedliche Paar Schuhe.

Als Lesetipp können wir diesmal das Buch „Juan Manuel Fangio“ empfehlen. Eine lesenswerte Biographie rund um den erfolgreichsten Rennfahrer des 20. Jahrhunderts. Die Rezension haben wir Ihnen in unserer Lesecke unter <http://www.kulturgut-mobilitaet.de> zur Verfügung gestellt.

Zu guter Letzt dürfen wir ein neues Fördermitglied in unseren Reihen begrüßen und heißen hiermit die Aero-IG herzlich willkommen.

Herzliche Grüße aus Württemberg
Ihr Mario De Rosa
stellvertretend für den Vorstand der Initiative

Initiative Kulturgut Mobilität e.V.
Mario De Rosa
1.Vorsitzender
Seestraße 40
73278 Schlierbach
Tel.: 07021/75413

E-Mail: derosa@kultur-mobil.org
Home: www.kulturgut-mobilitaet.de

Wir würden uns freuen, wenn Sie diese Informationen an Interessierte weiterempfehlen. Leiten Sie einfach diese Email weiter!

In den vergangenen Wochen haben Sie Ihr Interesse an der Initiative Kulturgut Mobilität gezeigt. Falls Ihre Email-Adresse missbräuchlich bei uns registriert wurde, so bitten wir dies zu entschuldigen. Wenn Sie keine weiteren Informationen mehr erhalten möchten, klicken Sie bitte auf den nachfolgenden Link und senden Sie die Email leer an uns zurück.

[Ich möchte keine weiteren Informationen mehr erhalten.](#)