
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 28. JANUAR 2022, 12:39 BIS 14:21 UHR

ORT: WEBEX-VIDEOKONFERENZ

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Begrüßung
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle Anwesenden herzlich zur virtuellen Sitzung des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK). Die pandemische Lage bedingt, dass auch diese Sitzung leider ausschließlich virtuell durchgeführt wird.

Carsten Müller erinnert zu Beginn der Sitzung an den für jede und jeden überraschend und viel zu früh verstorbenen Mitstreiter Carl Christian Jancke. Der Parlamentskreis gedenkt Carl Christian Jancke mit einem Moment der Stille.

Carsten Müller berichtet von einem unmittelbar vor der heutigen Sitzung stattgefundenen Treffens von mehreren Bundestagsabgeordneten fast aller Fraktionen, die in dieser Legislaturperiode aktiv im PAK mitarbeiten werden. Die MdBs werden in ihren Fraktionen noch deutlicher als in der Vergangenheit für den PAK und die Themen werben. Carsten Müller berichtet, dass die Abgeordneten ihn im Amt des PAK-Vorsitzenden bestätigt haben. Zudem wurde eine Anregung des Vorsitzenden aufgegriffen, einen Vorstand für den Parlamentskreis zu bilden und diesen breit aufzustellen. Carsten Müller begrüßt die Wahl von Matthias W. Birkwald und Christian Sauter in den Vorstand ausdrücklich. Künftig wird der PAK-Vorstand mit noch mehr Einsatz wirken können

TOP 2 PAK Agenda
Carsten Müller | MdB

Carsten Müller dankt Ulf Schulz im Namen des gesamten PAK ausdrücklich für das hohe persönliche Engagement, die perfekte Organisation und die äußerst gelungen Durchführung der „100-Jahre-AVUS“-Veranstaltung am 24. September 2021 sowie seine zahlreichen Aktivitäten um dieses Jahrestag herum, etwa die Sonderausstellung im

PS.SPEICHER in Einbeck oder das lehrreiche und unterhaltsame Buchprojekt zum Ereignis.

Anknüpfend an die vorherige PAK-Sitzung berichtet Carsten Müller über den Sachstand mobiler Geschwindigkeitsmesser und mobiler Beleuchtung an historischen Zweirädern. Nach der Sitzung hat sich der PAK an das Bundesverkehrsministerium gewendet. Das BMDV hat wohlwollend geprüft, ob der Ersatz der vorgeschriebenen abnehmbaren Laterne durch eine abnehmbare LED-Fahrradbeleuchtung und die Zulassung von abnehmbaren Geschwindigkeitsmessgeräten für Motorradoldtimer über eine Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) erfolgen kann. Damit würden Ausnahmegenehmigungen überflüssig. Im September 2021 hat der Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ (BLFA-TK) die Thematik erörtert und einstimmig unterstützt. Der genaue Wortlaut wird dem Protokoll zur Kenntnis beigefügt. Dem Einsatz von Johannes Götze ist einmal mehr zu danken, dass der Szene geholfen wurde, das Erscheinungsbild sichergestellt ist und der Verkehrssicherheit gedient ist. Johannes Götze knüpft unmittelbar eine Frage nach dem weiteren Verfahren zur Umsetzung dieser Empfehlung des BLFA-TK an, um die rechtskonforme Verwendung mobiler Geschwindigkeitsmesser und Beleuchtung zu ermöglichen. Carsten Müller führt dazu aus, dass der Bund-Länder-Fachausschuss StVO gebeten wurde, die entsprechenden Verordnungen zu ändern, um die Entscheidung des BLFA-TK rechtssicher umzusetzen. Da alle Verfahrensfragen soweit geklärt sind, wird der PAK nun die Umsetzung begleiten.

Carsten Müller berichtet zum Thema Handreichung des „Arbeitskreises Erfahrungsaustausch“ (AKE) im sehr aufgeschlossenen, freundschaftlichen Kontakt mit den Vertreterinnen und Vertretern der Prüforganisationen. Der PAK unterstützt weiterhin sehr gern die Überarbeitung, um gemeinsam gut handhabbare, rechtssichere und nachvollziehbare Ausarbeitungen verfassen zu können.

Carsten Müller hebt den stets offenen, direkten und unkomplizierten Umgang im PAK und den Arbeitsgruppen hervor. Diese Art des Miteinanders wird allseits hoch geschätzt und soll auch künftig genauso weitergeführt werden. Die Arbeitsgruppen des PAK werden in ihrer bisherigen Aufgabenstellung und Besetzung weitergeführt. Es ist feststellbar, dass unsere Arbeitsgruppen immer deutlicher in der Szene wahrnehmbar sind.

Carsten Müller hat bereits eine Einladung an den neuen Bundesverkehrsminister ausgesprochen, weiß aber um die besondere Terminlage der Minister. Für die nächste Sitzung des Parlamentarischen Kreises wird die Einladung des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Luksic, MdB angekündigt. Wichtig ist es, weiterhin gut mit dem für PAK-Interessen besonders zentralen

Bundesverkehrsministerium gut zusammenzuarbeiten. Der Vorsitzende ist diesbezüglich sehr zuversichtlich.

Das Thema Zulassungsfragen und Kennzeichen bleibt weiterhin ein sehr gewichtiges Anliegen des PAK. Deshalb werden wir die Kontaktaufnahme mit dem Kreis der Landesverkehrsministerinnen und Landesverkehrsminister noch einmal intensivieren, um eine Teilnahme einer oder eines Verantwortlichen einer Landesregierung im PAK zu ermöglichen.

Der Kontakt zur europäischen Ebene ist über Bernd Lange, MdEP weiterhin absolut vorbildlich und von kurzen Drähten geprägt. Der ständige Austausch mit der European Parliament Historic Vehicle Group zu allen relevanten Themen, wie beispielsweise REACH oder Nutzung roter Kennzeichen im europäischen Ausland, ist weiter gesichert. Der vertrauensvolle Austausch mit der FIVA hat sich in den vergangenen Jahren ebenfalls weiter intensiviert und ist durch die regelmäßige PAK-Teilnahme des FIVA Präsidenten Tidde Bresters belegt. Für den Parlamentskreis ist die europäische und internationale Vernetzung sehr wichtig und bereichernd, um die relevanten Themen in der gesamten Breite und umfänglich zu diskutieren.

In der nächsten Sitzung werden wird das Thema „E-Fuels und alternative Kraftstoffe“ auf die Tagesordnung setzen. Dieses wird in der Szene umfänglich diskutiert. Der ADAC und Andreas Scheuer haben bereits Unterstützung bei der Ausgestaltung signalisiert.

Bei der Aufzählung von Themenkomplexen in diesem Tagesordnungspunkt handelt es sich ausdrücklich um keine abgeschlossene Liste. Alle Themen, die noch fehlen oder in der Zukunft relevant werden, werden im PAK auf die Tagesordnung gesetzt. Meldungen und Themenwünsche sind jederzeit möglich.

TOP 3 „Oldtimernachwuchs lernt schrauben“ Marco Wenzl | Oldtimer-Netzwerk

Marco Wenzl präsentiert das Thema Oldtimernachwuchs. Seit 2019 wird das beschriebene Projekt aktiv betrieben. Leider hat die Coronapandemie die Jugendarbeit vor Ort unmöglich gemacht. Die gezeigte Präsentation bietet einen Einblick in die Projektarbeit und greift viele Fragen aus dem Jugendbereich auf. Sie liegt dem Protokoll bei.

Carsten Müller hebt das informative und unterhaltsame Oldtimernetzwerk bei Facebook hervor und unterstützt den Aufruf zur Zusammenarbeit und zum Austausch von Marco Wenzl. Die Kontaktdaten sind in der Präsentation aufgeführt.

TOP 4 Metternich-Büste und Maybach-Büste: neue Auszeichnungen für besondere Leistungen der Automobilgeschichte
Wolfgang Blaube | Automobilhistorische Gesellschaft e.V.

Dieser Tagesordnungspunkt wird nach technischen Schwierigkeiten auf die nächste Sitzung des Parlamentskreises verschoben.

TOP 5 Verschiedenes

Neuigkeiten aus der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge
Johann König | AGHF

Johann König berichtet vom vorherigen Treffen der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AHGF) vom 18. Januar 2022. Das Thema E-Fuels wird von der AHG künftig noch intensiver begleitet werden. Geplant sind Praxistests, um im Sommer auf erste Ergebnisse und Untersuchungen der realen Wirkung synthetischer Kraftstoffe auf Motoren historischer Fahrzeuge zurückgreifen zu können.

Im Sommer wird ein Nachwuchsprojekt der Arbeitsgemeinschaft gestartet, das vor allem auf Grundlage einer erfrischenden Zusammenarbeit mit vielen jungen Leuten umgesetzt werden wird. Die Ideen zielen nicht nur auf die reale sondern explizit auch auf die digitale Welt. Übergeordneter Schwerpunkt bleibt die Nachwuchsgewinnung für Oldtimerclubs. So soll den Clubs eine Hilfestellung für die Ansprache junger Leute gegeben werden.

Johann König verweist im Kontext der aktuellen Debatten zur Verantwortung historischer Fahrzeughalterinnen und -halter erneut auf den [Flyer der AHGF](#). Er bietet kompakte Infos und Fakten für die Argumentation.

Bericht IAK e.V.
Mario De Rosa | IAK e.V.

Mario De Rosa führt zu den Aktivitäten des Vorstandes seit Dezember 2019 und dabei absolut vorrangig zur Antragsstellung bei der Deutschen UNESCO-Kommission aus. Der Vorstand aus Mario De Rosa, Franz Graf zu Ortenburg und Thomas Wirth war fest entschlossen einen Antrag einzureichen und hat sich mit der Antragsthematik entsprechend umfassend und detailliert befasst. Der Austausch mit Expertinnen und Experten kann als intensiv und aufgeschlossen titulierte werden. Im Zuge der Formulierung und Ausarbeitung des Antrags haben sich drei Punkte ergeben, die zu grundsätzlichen Problemen geführt haben: 1. Einreichung eines fokussierten Antrags. 2. Der Antragsteller,

der IAK e.V. muss in der Szene verankert sein. 3. Das Praxisbeispiel muss ein spezifisches Erhaltungs- und Entwicklungsprogramm sein. In der Folge führt es dazu, dass eine derart heterogene Szene, wie die der historischen Fahrzeuge, nicht zu fokussieren ist. Der IAK e.V. besteht ohne Frage aus Akteuren, die fest in der Oldtimerszene verankert sind, ist aber selbst kein Teil Szene, der die zu beantragende Kulturform selbst in der Praxis ausübt. Schließlich ist kein spezielles Projekt oder ein Praxisbeispiel selbst zu benennen, dass bei der UNESCO als erhaltenswerte Kulturform für die Zukunft zu sichern ist. Da diese Fragen im Sinne des IAK e.V. nicht zu beantworten sind, hat der Vorstand entschieden, keinen Antrag auf Aufnahme der automobilen Kultur in das Bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes einzureichen. Die Pressemitteilung des IAK e.V. liegt dem Protokoll bei.

Thomas Wirth regt in Ergänzung der vorherigen Ausführungen an. Das Thema neu zu denken. Wenn weiterhin ein Antrag bei der Deutschen UNESCO gestellt werden soll, muss das Thema komplett aus einer anderen Perspektive betrachtet werden.

Stephan Joest fragt, ob das als Nummer 2 erkannte Problem, des in der Szene verankerten Antragsstellers, nicht über eine Verlagerung der Antragsstellung auf beispielsweise den DEUVET gelöst werden könnte. Mario De Rosa schließt das aus, denn die übergeordneten Verbände üben diese Kulturform nicht unmittelbar selbst aus. Thomas Wirth verweist in diesem Kontext auch auf die Begründung der Ablehnung des ersten IAK-Antrags, wonach die Fokussierung fehlte und alles zu groß, komplex und übergeordnet gewesen sei. Es bedarf zwingend einer ganz konkreten, individuelleren Form, die von sehr einer speziellen Gruppe Personen sehr lange, seit Generationen, begleitet würde.

Frank B Meyer schließt aus diesen Ausführungen, dass ein Antrag von einer spezifischen Kleingruppe zielführender wäre und regt an, dass die IAK diese Kleingruppen möglicherweise unterstützen könnte. Thomas Wirth bestätigt, dass dies eine Perspektive sein könnte. So bietet sich die Chance, ein Antrag aus kleinen Cluster der Vielschichtigkeit der Szene entstehen lassen zu können, um im Effekt so die Akzeptanz und das positive Feedback für unser Thema zu sichern.

Christoph Karle fragt an, ob der ASC, als Club mit sehr langer Geschichte, als Antragssteller fungieren könnte. Mario De Rosa bezweifelt, dass der Club allgemein die geforderte „Spezifität“ darstellen kann. Als Beispiel dieser sehr spezifischen Antragsstellung wäre etwa ein historisches Bergrennen, das von einem Verein seit Generationen durchgeführt wird. Dieses Bergrennen könnte eine Chance auf Aufnahme haben, bildet insgesamt aber nicht die Szene insgesamt ab, deren Aufnahme das ursprüngliche Ziel des IAK e.V. war.

Alexander Gregor verweist, dass die Gruppierungen nicht wirtschaftliche verbunden sind und das Erhaltungsprogramm wohl nicht richtig definiert sind. Thomas Wirth führt aus, dass der IAK gezielt nach definierten, ausgeübten Erhaltungsprogrammen in der Szene gesucht, aber derartige nicht auffindbar waren. Sollte es im PAK Kenntnis davon geben, bittet Thomas Wirth um entsprechende Rückmeldung. Das UNESCO-Verfahren arbeitet mit klar definierten, in der Praxis ausgeübten Best-Practice Beispielen. Die Schwierigkeit

der Oldtimerszene resultiert klar aus der enormen Größe und Bandbreite der Szene, die unzählige Bereiche abbildet. Beim immateriellen Kulturerbe geht es der UNESCO jedoch um etwas sehr spezifisches.

Carsten Müller schlägt vor, dass anknüpfend an diese Ausführungen alle Vorstellungen, Ideen und Gedanken zum IAK gern an den Vorstand des IAK direkt oder auch an das Berliner Büro von Carsten Müller gesendet werden. Carsten Müller leitet die Anregungen gern weiter.

Neue Konzepte

Marcus Herfort | Classic Days

Aufgrund der zeitlichen Verzögerung und weiteren Verpflichtungen von Marcus Herfort wird dieser Tagesordnungspunkt ebenfalls auf die kommende Sitzung im Juni geschoben.

Verkehrstechnische Denkmäler

Alex Piatscheck | Prüfsachverständiger

Alex Piatscheck führt zu den Stadtumbauplänen der Stadt Hamburg und den Folgen für die Oldtimertankstelle in der Hansestadt aus. Geplant wird die Errichtung einer Parkanlage, die das Gebäude der Oldtimertankstelle glücklicherweise nicht bedroht, da sie unter Denkmalschutz steht. Andere historische Gebäude droht jedoch eine konkrete Gefahr des Abrisses durch die Pläne der Stadt. In diesem Kontext verweist Alex Piatscheck auf zahlreiche verkehrshistorische Baudenkmäler in Deutschland, nicht selten im Eigentum von Bund und Ländern, die derzeit ungenutzt sind, verfallen oder durch Bebauungspläne gefährdet sind. Diese verkehrshistorischen Baudenkmäler drohen ohne Einsatz der Szene zu verschwinden.

Carsten Müller betont, dass die Mobilität Städte und Dörfern nachhaltig prägte. Auch unter Anknüpfung an den vorherigen IAK-TOP betont er die Bedeutung von erhaltenswerten verkehrshistorischen Baudenkmälern, die es überall gibt. Außerordentliche Baudenkmäler sollten für die Nachwelt erhalten und nicht leichtfertig der Städtebauplanung zum Opfer fallen.

Das Gewährleistungsrecht

Britta Mirbach | die Oldtimeragentur

Da aufgrund der aufgetretenen technischen Schwierigkeiten bei den Anschlussbetreibern scheinbar auch Britta Mirbach betroffen ist, führt Carsten Müller zu diesem Punkt zur Sachlage aus. Hintergrund ist eine Novelle des europarechtlichen Warenkaufrechts sowie

die Gewährleistungsfristen an womöglich prognostizierbare Lebensdauern von Verbrauchsgütern anzupassen. Zu diesem Thema wird eine Handreichung dem Protokoll beigelegt. Falls diese als nicht ausreichend erachtet wird, wird das Thema in einer Folgesitzung erneut aufgegriffen.

Michael Eckert verweist in diesem Kontext auf den kommenden 7. Oldtimerrechtstag vom 1. bis 3. Mai 2022 im PS.SPEICHER in Einbeck, auf dem auch das Gewährleistungsrecht angesprochen wird. Der Flyer liegt dem Protokoll ebenfalls bei (Protokoll wurde verspätet zugesendet).

Motorradführerschein

Heinz Kindler | VFV

Heinz Kindler verweist auf eine Problematik im Bereich Führerschein hin. Anhand eines historischen Diskurses zur Entwicklung der Zweiräder wird aufgezeigt, dass die heutige Klassifizierung der Führerscheinklassen dazu führt, dass historische Motorräder aufgrund des hohen Motorhubraums regelmäßig einen höherwertigen, teureren Führerschein benötigen, um gefahren zu werden - obwohl Leistungsdaten und Geschwindigkeit eher zu mit den kleineren Führerscheinklassen vergleichbar sind. Der Aufwand eines höherwertigen Motorradführerscheins ist auch aus wirtschaftlicher Perspektive nicht unerheblich. Angeregt wird eine Prüfung, ob im nationalen oder europäischen Recht eine Änderung im Sinne der historischen Fahrzeuge denkbar und durchsetzbar wäre.

Carsten Müller verweist auf den europäischen Rahmen, der die Regelungen setzt. Er regt einen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium, den europäischen Kollegen und vor allem auch mit der Szene in Frankreich an, die ebenfalls ein hohes Problembewusstsein haben dürften.

Stephan Joest fragt nach, ob eine Zielgruppenuntersuchung bekannt ist, die eine Anpassung in dieser Thematik fordert oder profitieren würde, beispielsweise durch hohes Feedback auf Veranstaltungen und Messen. Heinz Kindler führt aus, dass ein hohes Interesse besteht, da die bisherigen Regelungen nur wenige Ausnahmen zulassen, z.B. Autoführerschein und die Möglichkeit für Fahrten mit Mopeds mit Versicherungskennzeichen. Das Erfordernis eines Motorradführerscheins für viele historische Zweiräder stellt eine hohe Hürde für viel denkbare Fahrpotenzial dar.

Dr. Barbara Kieslich erkundigt sich, ob der VFV über Erkenntnis verfügt, wie hoch die Schwarzfahrten ohne passenden Führerschein sind. Heinz Kindler geht davon aus, dass in der Szene der frühen Vor- und Nachkriegsmotorräder eine höchstens äußerst geringe Quote ohne passenden Führerschein unterwegs ist, da die Szene sehr überschaubar ist und wenige wirklich alte Motorräder unterwegs sind. Johannes Hübner berichtet von Veranstaltungen und Erfahrungen, dass von keinen Schwarzfahrten in dieser Szene auszugehen ist. Besonders auch im Hinblick, dass die Motorräder häufig von der Polizei kontrolliert wird. Wenn, dann ist von Einzelfällen auszugehen. Johannes Götze schließt

Seite 8 von 8

sich den Ausführungen an und bestätigt, dass bei Veranstaltungen die Papiere vorzuweisen sind.

Carsten Müller schließt den Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ und regt an, im Nachgang zur nächsten PAK-Sitzung eine kleine Ausfahrt des PAK organisieren. Dadurch könnten auch im Kreise der Parlamentarier neue Mitstreiter gewonnen werden. Denkbar wäre eine Ausfahrt in der Nähe von Berlin. Bei Vorschlägen und Hinweisen ist Carsten Müller jederzeit erreichbar.

Carsten Müller dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Die Sitzung wird um 14:21 Uhr geschlossen.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet

– entgegen der ursprünglichen Planung während der Sitzung – bereits am

**Dienstag, 21. Juni 2022 von 12:00 bis 14:30 Uhr
im Tour TotalEnergies, Jean-Monnet-Straße 2, 10557 Berlin**

statt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden rechtzeitig eingeladen.