



# telegramm

Ausgabe 2, August 2018

MITGLIEDER-INFORMATIONEN VOM BUNDESVERBAND DER CLUBS KLASSISCHER FAHRZEUGE

**In unserem Sinne:** Kurz zur Erinnerung vorab. Die Arbeitsgemeinschaft der Oldtimerszene setzt sich seit über 40 Jahren für Oldtimer-Nutzer und -Betriebe ein, damit die spezifischen Interessen in Politik und Gesetzgebung sowie im Dialog mit Institutionen vertreten werden. Dazu wurde der DEUVET auf demokratischer Basis geschaffen. Seit über zehn Jahren versuchen auch andere Gemeinschaften auf diesem Gebiet zu wirken, ohne diese seinerzeit geschaffene Basis dafür zu nutzen. Das schadet der Szene bei der Durchsetzung ihrer Ziele. Auf wen wollen wir uns in Zukunft verlassen? Das fragte auch Auto Bild klassik in Nr.5/2018. Es ist jedenfalls nicht richtig, dass die Akteure nicht miteinander reden. Wir berichten weiter unten über den bestehenden Dialog.

## „Wer kämpft jetzt noch für uns?“

Zoff bei den Lobbyisten? fragte AB klassik. Der Artikel hatte einige Ungenauigkeiten, die ein Leserbrief korrigieren sollte – aber das Magazin brachte keine Resonanz der Szene. Hier der unveröffentlichte Leserbrief vom Vorstand des CCTF | Classic Car Team Franken | US-Cars: [Politische Lobbyarbeit gibt es nicht zum Nulltarif.](#)

VDA und andere Organisationen suchen sich die besten Leute und lassen sich diese Arbeit (und die gewünschten Ergebnisse) sehr viel kosten. Daher ist die Übersicht im AutoBild-Beitrag irreführend: Politische Arbeit leisten nur ADAC, DEUVET, IKM und VDA. Der Parlamentskreis im Bundestag ist nicht vergleichbar. Im Einzelnen: Der VDA arbeitet nur für die Interessen seiner Mitglieder, ebenso der ADAC. Das sind aber Millionen von Nicht-Oldtimerbesitzern. Seit 10 Jahren hat der ADAC nichts Politisches für uns Oldiebesitzer durchgesetzt. Bleibt die IKM. Mit einem Jahresetat unter 10tausend Euro kann man nicht viel bewegen. Bleibt der DEUVET, dessen politische Arbeit und Ergebnisse seit 1976 im Beitrag überhaupt nicht gewürdigt wurden. Es sei hier beispielsweise nur an das H-Kennzeichen erinnert. Auch das Fazit stimmt nicht: Wenn wir die demokratische Einrichtung DEUVET mit dem Bundestag vergleichen, dann gründen wir doch keinen neuen Bundestag, um die dort agierenden Personen zu wechseln. 2019 ist beim DEUVET ein Wahljahr: Bitte meldet neue Kandidaten an. Die Besten werden benötigt.

## Dialog der Clubleitungen/Verbandsvertreter auf Schloss Dyck

Auf Anregung des DAVC und Einladung des DEUVET trafen sich Anfang August auf Schloss Dyck im Rahmen der Classic Days Vertreter der Szene zum aktuellen Gedankenaustausch. Alle Beteiligten von ASC, DAVC, Alt-Opel IG, AvD, ADAC und DEUVET sahen keinen Widerspruch in den vom DEUVET bisher wahrgenommenen Funktionen und begrüßten die demokratische Basis zum Erreichen gemeinsamer Ziele. Nicht zuletzt wird bei den europäischen Nachbarn anerkennend reflektiert, was bisher die Oldtimer-Szene in Deutschland erreicht hat. Die bisherige Arbeit des DEUVET wurde als wichtig anerkannt, wie auch das Engagement der anderen Verbände. Unterschiedliche Ansichten begleiten grundsätzlich Aktivitäten von Interessengruppen. Das sei aber kein persönlicher Streit, sondern ein natürliches Ringen um beste Lösungen. Ein derartiger Wettbewerb einzelner Interessenvertreter sei durchaus förderlich und sollte Grundlage unserer Demokratie bleiben. Um Fehlinterpretationen wie „Zoff“ zukünftig zu vermeiden, vereinbarten die Beteiligten ihre Kommunikation untereinander weiter zu intensivieren. Für diesen positiven Meinungs-austausch waren die Classic Days ein geeigneter Rahmen.



## **29. Juni 2018: Parlamentskreis Automobiles Kulturgut in Berlin**

Steffen Bilger (CDU), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur überbrachte Grüße vom Bundesminister Andreas Scheuer, dereinst Mitbegründer des Parlamentskreises. Aus dem Petitionsausschuss des Bundestages kam die gute Nachricht vom Bundestagsabgeordneten Gero Storjohann (CDU, Ex-DEUVET-Beirat) über die bald mögliche Nutzung von Klebekennzeichen, die sich der Front der Karosserien anpassen, Beispiel Jaguar E-Type. Bernd Lange MEP und Vorsitzender der Historic Vehicle Group Brüssel berichtete über die europäische Oldtimerdefinition. (siehe DEUVET-newsletter). Michael Kaiser, Oldtimer Markt, referierte über die IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018 in Zusammenarbeit mit dem VDA. Erstmals sinkt der Sympathiewert von Oldtimern in der Öffentlichkeit. Leider musste die Diskussion über die Bewertung von historischen Fahrzeugen nach aktualisierten Zustandsnoten auf die Sitzung 19. Oktober 2018 verschoben werden.

**Zustandsnoten:** Im Auftrag des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut arbeitet derzeit ein kleines Team an einem Vorschlag zur Überarbeitung der Notendefinition, um den erweiterten Ansprüchen bei der Bewertung und Einstufung von historischen Fahrzeugen besser gerecht zu werden. Auslöser ist das gewachsene Interesse von Käufergruppen, bei der Einstufung von Fahrzeugen auch eine einvernehmliche Aussage zur Originalität zusätzlich zur bekannten Einstufung des Gesamtzustands zu erhalten. Aus Sicht des DEUVET greift es zu kurz, wie bisher vorgeschlagen, nur eine einzige Sondernote einzuführen. Dies erweckt den Eindruck, dass der Grad der Originalität nur bei wenigen Klassikern überhaupt eine Bedeutung habe. Wir wollen die Fahrzeugbewertung wie bisher nach den bekannten 5 Stufen des technischen Zustands einerseits und den Grad der Originalität andererseits ebenfalls mehrstufig aufteilen. Daraus entsteht logisch zwingend eine Bewertung in zwei Säulen mit dem Vorteil, dass das etablierte System der fünf Zustandsnoten fortgeführt werden kann und um eine zweite Bewertungssäule des Grades der Originalität erweitert wird. Wir werden über die weitere Entwicklung berichten.

**Diesel-Fahrverbote:** Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur arbeitet derzeit an einem „Sofortprogramm Saubere Luft“. Der DEUVET informierte den Sonderbeauftragten Dr. Siegfried Balleis über bestehende und anzustrebende Regelungen für historische und Sammler-Fahrzeuge mit Diesel-Motor. Für diese Fahrzeugkategorie wurden drei Aussagen getroffen:

1. Generelle Ausnahme bei Fahrverboten für Diesel-Fahrzeuge wie bei historischen Fahrzeugen mit H-Kennzeichen und roten 07-Nummern analog zur Ausnahme von Fahrverboten in Umweltzonen: Befreiung von der Plakettenpflicht (grün, gelb, rot). Die bestehende Gesetzgebung sollte zugleich eine ausführliche und umfassend geregelte Neufassung erhalten.
2. Bei Einführung einer „blauen“ Plakette sollte analog zur Befreiung von der Plakettenpflicht für historische Fahrzeuge mit H-Kennzeichen und roten 07-Nummern entschieden werden. Oldtimer sind eindeutig am H-Kennzeichen oder der roten 07-Nummer zu erkennen. Eine Plakette daher unnötig.
3. Die unter 1. und 2. genannten Ausnahmen sollten auch für historische Fahrzeuge mit Dieselmotor gelten. Nach Erhebungen ist bekannt, dass H-Fahrzeuge jährlich unter 2000 km bewegt werden mit weiter rückläufiger Tendenz. Außerdem gibt es keine regelmäßigen Fahrten im Stadtgebiet, es sei denn von und zum Wohnort, zum Stellplatz oder zum Werkstattbetrieb.

Außerdem: Der Anteil der Oldtimer am Gesamtbestand beträgt weniger als 0,9 Prozent. Die geringe Fahrleistung gerade auch im Stadtgebiet führt zu keiner messbaren Umweltbelastung durch H- und schon gar nicht durch 07-Fahrzeuge. Die Besitzer von Oldtimerfahrzeugen meiden den Alltagsbetrieb oder Kurzstreckenverkehr wegen unnötiger Abnutzung und Verschleiß. Das widerspricht auch dem Ziel der Erhaltung des technischen Kulturgutes.



**DEUVET zum 07-Kennzeichen:** Auf mehrfachen Wunsch informieren wir hier über die Nutzung von 07-Kennzeichen nach §17 FZV (Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung). Dort steht u.a. «Oldtimer, welche an Veranstaltungen teilnehmen, die der Darstellung von Oldtimerfahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, benötigen hierfür sowie für An- und Abfahrten von solchen Veranstaltungen keine Betriebserlaubnis und keine Zulassung, wenn sie ein rotes Kennzeichen führen...». Damit ist das 07-Kennzeichen keine Zulassung im rechtlichen Sinne, sondern nur eine Möglichkeit, ein historisches Fahrzeug auf Straßen zu bewegen. Das „historische Fahrzeug“ im §17 FZV basiert auf der Definition des Oldtimers nach § 2 Ziff. 22 FZV, sodass nur Fahrzeuge mit einem 07-Kennzeichen bewegt werden dürfen, die dem Oldtimer-Status – und der erlassenen Richtlinie – entsprechen. Damit gelten die Voraussetzungen wie beim H-Kennzeichen. Die früher genannte Altersgrenze über 20 Jahre ist Vergangenheit und wurde durch die Übernahme der Oldtimer-Regelung einheitlich auf 30 Jahre geändert. Das rote 07-Kennzeichen ist ein Sammlungskennzeichen, mit dem also mehrere Fahrzeuge nacheinander, niemals zeitgleich bewegt werden können. Allerdings müssen die mit 07-Kennzeichen zu nutzenden Fahrzeuge in einem «07-Fahrzeugscheinheft» eingetragen werden, für die das Kennzeichen ausgegeben wurde.

Außerdem sind Einschränkungen des Gesetzgebers bei der Nutzung zu beachten:

1. An- und Abfahrt sowie Teilnahme an Veranstaltungen welche der Pflege Kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.
2. Probe- und Überführungsfahrten
3. Fahrten zum Zwecke der Reparatur oder Wartung

Weitere Nutzungsmöglichkeiten wie regelmäßige Fahrten im Alltag sind damit nicht erlaubt. Es gibt in Deutschland sogar Urteile, die eine alleinige Fahrt zum Tanken verweigern. Damit sind Fahrzeuge mit 07-Kennzeichen irgendwo geparkt am Straßenrand oder allein auf einem Supermarkt-Parkplatz durchaus kritisch zu beurteilen.

Grundsätzlich gilt, dass die Behörde vor Ausgabe des 07-Kennzeichens vom Antragsteller die Vorlage eines Führungszeugnisses und zugleich den Punktestand in Flensburg im Fahreignungsregister abfragen darf. Ebenso können an die Vergabe des 07-Kennzeichens Auflagen verbunden werden, die eingetragenen Fahrzeuge in einem gewissen Turnus zur Hauptuntersuchung vorzuführen. Sofern derartige Auflagen nicht bestehen, müssen allerdings auch keine wiederkehrenden Hauptuntersuchungen erfolgen. Der Nutzer bleibt aber weiterhin für den einwandfreien technischen Zustands des Fahrzeugs verantwortlich, schon allein, um seinen Versicherungsschutz nicht zu verlieren. Die Zuteilung eines 07-Sammlungskennzeichens kann die Behörde auch befristen, also beispielsweise nur für ein Jahr. An Steuern sind für ein 07-Kennzeichen wie für Fahrzeuge mit „H“ ebenfalls jährlich € 191 zu bezahlen.

Zu bedenken ist noch, dass eine Reihe von Staaten, auch im EU-Verbund, eine grenzüberschreitende Nutzung des roten 07-Kennzeichens ausschließt, also eine Einreise trotz Versicherungspapiere nicht zulassen. Diese Einschränkungen im Rahmen der EU zu beseitigen ist seit Jahren ein Arbeitsfeld des DEUVET. Auf dem langen Weg gibt es Teilerfolge, die hoffentlich bald als abgeschlossen gemeldet werden können.

**Treffpunkt DEUVET:** Technorama Hildesheim vom 7. bis 9. September 2018 in Halle 2. Oldtimer-Hannover ADAC-Fahrsicherheitszentrum am Mittwoch 3. Oktober 2018 in Laatzen. MOTORWORLD Classics Berlin vom 5. bis 7. Oktober 2018, Teilnahme Podiumsdiskussion. VETERAMA Mannheim vom 12. bis 14. Oktober 2018 zu Gast auf dem Stand der Jaguar-Freunde Süd-West.

Wie immer: Rückfragen an E.Bartels, [Kommunikation@deuvet.de](mailto:Kommunikation@deuvet.de)