

Hallo, Herr Schneider!

Was macht eigentlich der



DEUVET

?

Der Dachverband der deutschen Oldtimerclubs hatte in den Neunziger Jahren seine große Zeit. Aber inzwischen hat sich die Oldtimerszene gewandelt und mit ihr das Klubleben. Ist der Deuvet überhaupt noch wichtig – oder ein Auslaufmodell?

„Das war eigentlich zu erwarten“, sagt Peter Schneider. Seine Schritte hallen auf einem der unzähligen Flure, die hinter dem Reichstag verlaufen und die Büros der Bundestagsabgeordneten beherbergen. Schneider kennt sich inzwischen aus in diesem Labyrinth, denn er ist regelmäßig hier unterwegs, um Oldtimerthemen in die Gesetzgebung einzubringen. Eben hat er den letzten Besuch für diesen Tag hinter sich gebracht, er war bei Valerie Wilms von den Grünen. Und er hat eine Schlappe kassiert.

Es war, sagt er selbst, eine vorhersehbare Schlappe und keine besonders bedeutende. Kleinwagen-Freunde hatten den Wunsch an den Deuvet herangetragen, dass Autos mit geringem Hubraum einen günstigeren Steuersatz fürs H-Kennzeichen bekommen

mögen. Bisher lohnt sich die H-Zulassung steuerlich erst ab einem Hubraum von knapp einem Liter, weshalb nur wenige Goggomobile und Isetta mit H-Kennzeichen herumfahren.

„Es ist ein schwaches Thema“, sagt Peter Schneider, „kein Vergleich mit anderen Initiativen, die wir in den vergangenen 25

Das H-Kennzeichen ist nicht vom Himmel gefallen

Jahren durchgebracht haben. Im Prinzip kann ich es nachvollziehen, wenn Dr. Wilms diesen Spezial-Steuersatz ablehnt. Er würde um die 40 Euro Ersparnis im Jahr bringen, das ist wirklich keine besondere Summe.“ Aber Schneider hat die Initiative trotzdem ergriffen, denn seine Aufgabe ist es nun mal, dem Gesetzgeber die

Wünsche und Ideen der Oldtimerszene näherzubringen.

Und die grüne Absage ist eine der wenigen, die Schneider heimtragen muss. Meist findet er offene Ohren. Bei seiner heutigen Besuchsrunde im Bundestag hat er zuerst Andreas Scheuer besucht, der ist Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium und die rechte Hand von Minister Peter Ramsauer, danach Dagmar Enkelmann, Erste Parlamentarische Geschäftsführerin der Linken, und Patrick Döring, verkehrspolitischer Sprecher der FDP und inzwischen Generalsekretär. Es sind keine Hinterbänkler, die sich ums Thema Oldtimer kümmern.

Das liegt daran, dass Deuvet-Mann Peter Schneider nicht zum ersten Mal hier ist. Elf Jahre lang hat er sich durch kontinuierliche Arbeit seine Kontakte aufgebaut,

und jetzt kann er mit den Entscheidern reden, ohne dass er jedes Mal bei Adam und Eva anfangen muss.

Oder bei ASU und H-Kennzeichen. Der Deuvet hat sich zwar schon 1976 gebildet, aber sein erstes großes Thema kam 1985: Damals wurde die Abgas-Sonder-Untersuchung (ASU) eingeführt, und an der scheiterten jede Menge Oldtimer. „Wir haben 1987 erwirkt, dass Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor dem 1. April 1969 von der ASU ausgenommen wurden. Das war der erste große Erfolg des Deuvet“, sagt Schneider.

Zusammen mit Autoversicherungen bewies der Deuvet, dass Oldtimer viel weniger Unfälle bauen als junge Wagen. Damit ließ sich gut beim Gesetzgeber argumentieren, und zunächst kam das rote 07er-Kennzeichen.



FOTOS: H. ALMONTAT (2)

„Wir vertreten die Interessen unserer Mitgliederklubs gegenüber dem Gesetzgeber, daran hat sich nichts geändert“

Peter Schneider, Vorstand des Bundesverbands für Clubs klassischer Fahrzeuge (DEUVET) e.V.

Als mit Matthias Wissmann 1993 ein automobilfreundlicher Verkehrsminister das Amt übernahm, war die Grundlage für das H-Kennzeichen bald geschaffen.

Im Rückblick scheint das einfacher: Seit 29. Juli 1997 kann man ein Fahrzeug historisch zulassen, sofern es bestimmte Bedingungen erfüllt. Aber bei genau diesen Bedingungen knackte es: Da war die Bedeutung von Begriffen wie „technisch-historisches Kulturgut“ zu definieren, dann mussten Versicherungen, Prüfverbände und Steuerbehörden einverstanden sein und die Kriterien für die Eignung eines Fahrzeugs zur historischen Zulassung feststehen. Das brauchte einen langen Atem.

Dieses Durchhaltevermögen holen sich die Aktiven des Deuvet aus ihrer Verwurzelung in der Szene. Peter Schneider zum Bei-

spiel engagiert sich seit vielen Jahren in der Alt-Opel-IG und fährt Opel Olympia Rekord. Der Deuvet heißt offiziell Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge. Genau daraus zieht der Verband seine Kraft: Er nimmt die Ideen auf, die in den 160 Mitgliedsklubs entstehen.

Das ist aber nur die eine Hälfte der Arbeit. Die andere liegt darin, das Oldtimerwesen gegen eine Gesetzgebung zu verteidigen, die immer restriktiver wird. Das ist mühsam und langwierig und findet nur selten einen so offensichtlichen Niederschlag wie das H-Kennzeichen. Es ging halt weiter um solche wenig prickelnden Themen wie die Befreiung von der Nachrüstpflicht für Sicherheitseinrichtungen. Dass ein Oldtimer keine Airbags haben muss, darüber lässt sich kein rauschendes Fest feiern.

Der Deuvet hat seither viele kleine Erfolge errungen, und er hat seine Klubs immer auf dem Laufenden gehalten. Aber in der Wahrnehmung der Clubmitglieder verblassste der Verband im-

mer mehr – und so kann es heute vorkommen, dass man einen Oldtimerfahrer auf dem Deuvet anspricht und einen verblüfften Blick erntet: „Was, den gibt's noch?“ ►

Eine kleine Geschichte des Deuvet

■ Der Deuvet wurde 1976 in Bergisch Gladbach gegründet als „Bundesverband Deutscher Motorveteranen-Clubs e.V.“. Davon leitet sich das Kürzel ab, das bekannt war und deshalb bleiben durfte, als 2002 die neue Bezeichnung Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V. kam. Der Deuvet hat eine wechselhafte Geschichte, was sich an stetig schwankenden Mitgliederzahlen zeigt. In den späten 1990er-Jahren, nachdem der Verband mit dem H-Kennzeichen den publikumswirksamsten Erfolg hatte, erreichte der Mitgliederstand ein Rekordhoch von 170 Klubs mit 30 000 Mitgliedern. In Folge des ADAC-Engagements (Seite 90) stürzten die Zahlen ab; inzwischen steigt der Mitgliederstand wieder. Aktuell gibt es mehr als 22 000 Mitglieder.

Vielleicht steckte diese Wahrnehmungslücke hinter der heftigsten Krise, die der Deuvet meistern musste, im Sommer 2008. „Die deutschen Oldtimerfahrer haben das Gefühl, sie hätten jetzt alles, was sie brauchen: H-Zulassung, günstige Versicherung, Ausnahme vom Fahrverbot in Umweltzonen und einiges mehr“, erinnert sich Schneider. „Wenn dann der ADAC die Vertretungsmacht für die Oldtimerszene für sich beansprucht, dann bricht uns ein wichtiger Teil der Unterstützung weg.“ Und ein großer Teil der Mitglieder.

Wer sonst setzt sich für Youngtimer-Fahrer ein?

So was tut weh. Doch die Mitgliederzahl hat sich inzwischen auf mehr als 22 000 erholt. Ein Viertel weniger als zu den besten Zeiten, aber auf sie kann der Deuvet sich verlassen. Diesen Klubs lassen sich auch Inhalte vermitteln, die nicht in die Schlagzeilen kommen, aber das Oldtimerleben nachhaltig prägen. Kann ich in 20 Jahren noch E5-Benzin tanken? Darf ich mit einem auf 07 zugelassenen Oldtimer ins Ausland? Muss ich ein Fahrerassistenz-System einbauen?

Wenn Sie so was wissen wollen, fragen Sie den Deuvet. Till Schauen

„Wir arbeiten daran, dass rote Kennzeichen auch im Ausland akzeptiert werden“

Peter Schneider im Gespräch mit Dagmar Enkelmann, MdB, Erste Parlamentarische Geschäftsführerin der Fraktion Die Linke

„191 Euro Steuer im Jahr sind auch für Isetta-Fahrer zumutbar, Herr Schneider“

Valerie Wilms, MdB, für die Grünen stellvertretendes Mitglied im Bundestags-Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Erfolge und Ziele des Deuvet

■ Was ist ein Oldtimer? Nicht einfach, diese Frage rechtsverbindlich so zu beantworten, damit sich auf den Begriff Verträge, Versicherungen und Zollsätze stützen lassen – der Deuvet hat es bewältigt. Die Einführung von H-Kennzeichen, roter 07-Nummer und die Befreiung von Nachrüstpflichten für historische Fahrzeuge sind Deuvet-Errungenschaften, die aber oft genug nicht

mit ihm in Verbindung gebracht werden. Genau damit beschäftigt sich der Dachverband – eine Aufgabe, die wohl nie erledigt ist.

Derzeit arbeitet der Deuvet außerdem an einer Verlängerung von HU-Fristen für historische Fahrzeuge und der juristischen Verankerung von 07-Kennzeichen im Ausland. Als heißes Thema zeichnet sich die elektronische Vernetzung ab, bei der alle Fahrzeuge im Verkehr miteinander kommunizieren: Müssen Oldtimer vernetzt werden?

Der große Konkurrent: ADAC

■ Ein Dachverband mit gut 22 000 Mitgliedern als Konkurrent eines der größten Automobilclubs der Welt? Wohl kaum – und vor 2008 hätte das auch kaum einer gedacht. Dann entzog der internationale Oldtimerverband Fiva dem Deuvet die Zuständigkeit für das Oldtimerszenen in Deutschland. Diese Funktion riss der ADAC an sich. In der Öffentlichkeit wurde das als Absage an den Oldtimer-Dachverband gedeutet, mancher sah schon das Ende des Deuvet besiegelt. Und in der Tat, seit der ADAC sein Herz für Oldtimer demonstriert hat, mag es so manchem Oldiefahrer so vorkommen, als lägen seine Interessen nun in machtvoller Händen. Das mit der Macht stimmt zwar – aber das mit den Interessen wird wohl nicht hinhalten. Die Oldtimerabteilung ist im ADAC mit seinen 17 Millionen Mitgliedern eher unbedeutend, und wenn der ADAC in Berlin Lobbyarbeit betreibt, wird es nur am Rande um Klassiker gehen.

ADAC



Quelle: VDA; Grafik: Manuela Heins