

MEHR ALS NUR EIN BUCHSTABE*

Vor 20 Jahren wurde Deutschlands erstes H-Kennzeichen vergeben. Über ein Stück Blech, das die Oldtimerwelt verändert hat

Langsam rollt der silberne Peugeot 505 GTI in die GTÜ-Prüfhalle der „Oldtimer-Tankstelle“ in Hamburg. 1987 war er ein Neuwagen. 1997, als in Deutschland das erste H-Kennzeichen vergeben wurde, ein „guter Gebraucher“. Heute betrachtet TÜV-Süd-Prüfingenieur Siegfried Vullriede den Peugeot aus einem neuen Blickwinkel. „Sieht gut aus“, sagt er. Der 30 Jahre alte Franzose sollte das H-Kennzeichen schaffen.

Wenn der Peugeot wüsste, was für ein Krimi der Einführung des H-Kennzeichens vor

20 Jahren vorausgegangen war – der Löwe im Kühlergrill würde laut brüllen.

Denn keineswegs waren sich seinerzeit alle Beteiligten einig, dass es einer steuerlichen und rechtlichen Sonderregelung für „alte Autos“ bedürfe. „Wir mussten damals erst durch die Scholle brechen“, sagt Eckhart Bartels vom DEUVET, dem Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge.

Bis weit in die 1970er-Jahre hinein galten der Mehrheit nur Vorkriegswagen als „echte“ Oldtimer – der Rest erschien zu profan. Mehr als 20 Jahre dauerte die Vorarbeit: Schon 1976 hatte der DEUVET begonnen, sich für die Anerkennung auch jüngerer Klassiker einzusetzen und für das zu werben, was dann das H-Kennzeichen wurde.

Erst 1997 kam es, und zwar mit so umfassenden Regeln, dass es auch Großserien-



Der magische achte Buchstabe im Alphabet

Seit 20 Jahren signalisiert ein „H“ am Ende eines Nummernschilds, dass es sich um ein historisches Fahrzeug handelt – per Gesetz schützens- und erhaltenswert. Experten streiten jetzt über die Zukunft des H-Kennzeichens



FOTOS: HERSTELLER (2), K. KUHNIGK (2), PICTURE ALLIANCE/OPA (2), A. PERKOVIC, INTERFOTO / ROUF OBST, M. HEIMBACH, R. RATZKE, T. RUDDIGES, U. SONNITAG

DIE GEBURTSTUNDE – ENDLICH EIN „H“: Matthias Wissmann, damals Bundesverkehrsminister, präsentiert 1997 das erste offizielle H-Kennzeichen – noch ausgestellt auf den damaligen Regierungssitz Bonn. Wissmann war schon seinerzeit Befürworter des Kennzeichens



„Viele fühlen sich der Gilde der Oldtimerfahrer nicht mehr so stark zugehörig. Das H-Kennzeichen als Auszeichnung? Ist vielen egal.“

Stefan Röhrig, VDA

fahrzeugen zugeteilt werden konnte, was nicht immer sicher war. Im vergangenen Jahr fuhren damit laut einer Statistik des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) 381 027 Autos in der Bundesrepublik.

Aber erhalten alle 30-jährigen Autos ein H-Kennzeichen? Natürlich nicht. „Historisch“ sind Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekom-

men sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.

„In der Praxis haben wir Prüfer es überwiegend mit gut erhaltenen Fahrzeugen zu tun“, sagt Siegfried Vullriede – das H-Kennzeichen wirkt also. Gute Autos werden vor dem Verfall geschützt. Das gern bemühte Schmähszenario, es würden vermehrt Steuersparer in alten Rostbüchsen damit herumfahren, trifft nicht zu.

Dabei hatten vor knapp 20 Jahren tatsächlich Steueraspekte die Anstrengungen in Richtung H-Kennzeichen forciert. In dem Buch „Es fährt einmal... Die Geschichte der deutschen Oldtimer-Szene“, das demnächst vom DEUVET verlegt wird, ruft dessen ehemaliger Präsident Martin Kraut die Ausgangssituation in Erinnerung. Er schreibt: „Die Kfz-Steuer sollte eine grundlegende Änderung erfahren. Bis dato allein von der Größe des Hubraums abhängig und relativ moderat, plante man nun, ihre Höhe zusätzlich an der Menge der ausgestoßenen Abgase festzumachen. Autos ohne Kat sollten von nun an in die teuerste Steuerklasse fallen.“

Bevor das H-Kennzeichen beschlossen worden war, hatte es harte Auseinan-

dersetzungen gegeben: Die Veteranclubs wollten das automobiler Kulturgut etabliert sehen und mancher Verband seinen Einfluss sichern, die Landes- und der Bundesfinanzminister ihre Einnahmen nicht geschmälert wissen.

„Hierzu wäre der längst eingeführte DEUVET-Fahrzeugpass ein geeignetes Mittel gewesen“, glaubt Martin Kraut noch heute. Doch anstelle seines Verbands profitierten die Prüforganisationen, deren Sachverständige beauftragt wurden, eine Fahrzeugbegutachtung durchzuführen. „Wäre noch anzumerken, dass in den folgenden Jahren der DEUVET Lehrgänge für Sachverständige von Prüforganisationen anbot, da es mit der Kompetenz dann doch nicht so weit her war“, ätzt Kraut. „Die Bedingungen dieser Untersuchung hatte der TÜV schon ausgearbeitet, und selbst die Gebühren in Höhe von 86 Mark standen erstaunlicherweise schon fest.“



WO SIND SIE GEBLIEBEN? Verkehrsinfarkt auf dem Münchner Ring in den 70ern: heute ein Oldie-Panorama

„Als Oldtimer wurden bis in die 1970er-Jahre hinein nur Vorkriegswagen angesehen, andere Autos wirkten etwas



profan. Wir mussten da erst durch die Scholle brechen.“

Eckhart Bartels, DEUVET

MODERN IM AUSSEHEN, ABER AUCH SCHON 30



Alfa Romeo 164
„Comeback einer Marke“ schrieb die Fachpresse damals – der schicke Keil 164 kriegt jetzt ein „H“



Audi 90 quattro
Lange galt der Audi Typ 89 vom Design her als „Stück benutzte Seife“ – mit der Zeit erkannte man seine Geradlinigkeit



Jeep Wrangler
„The old Horse“, das alte Schlachtross Jeep Wrangler wirkte eigentlich bereits vor 30 Jahren antiquiert



Lancia Delta HF Turbo Integrale
An Lancias Rallye-Erfolge muss man heute erinnern – und bald wohl auch daran, dass es mal eine Marke namens Lancia gab



Mercedes C 124
Klassisches Sacco-Design, irgendwie zeitlos, gleichzeitig modern – und, ohne Scherz, mittlerweile historisch



Peugeot 309 GTI
Entwickelt als Talbot Arizona, wurde das Auto nach dem Exitus der Marke als Peugeot 309 lanciert



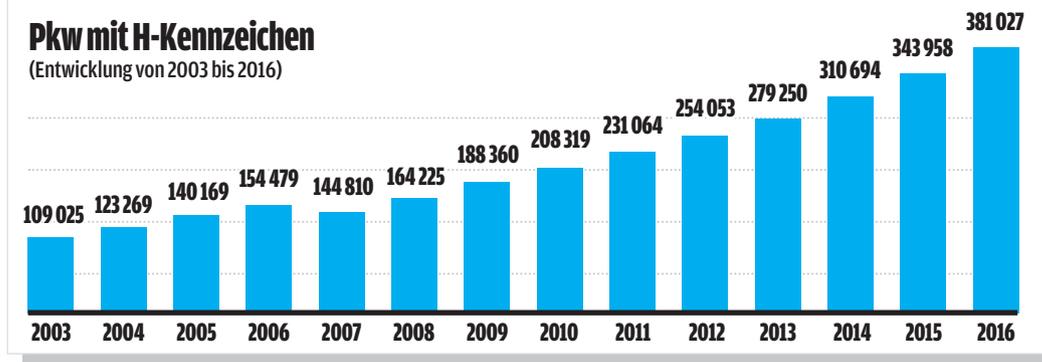
Renault 5 GT Turbo
Ganz schön frech, der kleine Freund! Heute ist er 30, ein Geheimtipp war der potente Ableger des R5 schon lange



Honda Legend
Will noch jemand eine etwas langweilige japanische Oberklasse...? Hallo? Ist da wer, der noch ein „H“ übrig hat?

Auch die Festlegung einer Altersgrenze bot Stoff für Zoff: Während der DEUVET die Grenze gern bei 20 Jahren gezogen hätte, plädierte der Automobilclub AvD für 30 Jahre und überzeugte damit schnell einige Ländervertreter. Das Bundesverkehrsministerium hätte sich wohl zu 25 Jahren durchringen können.

Und heute? Zwischen 200 und 250 H-Kennzeichen vergibt die in der Hamburger Oldie-Szene bekannte Oldtimer-tankstelle nach eigenen Angaben im Jahresdurchschnitt. Wird die Zahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen nicht überhandnehmen? „Ich denke nicht“, sagt TÜV-Prüfer Vullriede, der zwar von einer weiteren Zunahme „in den kommenden drei, vier Jahren“ ausgeht, „danach aber wird



Alles Kulturgut, oder was?

Unaufhaltsam hat sich in den vergangenen Jahren die Anzahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen erhöht – die „Schallmauer“ von 30 Jahren soll bleiben

sich das nivellieren“. Als Grund dafür nennt er, dass zunehmend Fahrzeuge mit Abgasreinigung die 30-Jahre-Grenze überschreiten. Schon bei Euro 2 ist die jährliche Kfz-Steuer in den meisten Fällen geringer als die 191 Euro, die beim H-Kennzeichen anfallen.

Die Überlegung wird allerdings nur dann zutreffen, wenn sich an den Rahmenbedingungen nichts ändert. Sollten die Steuersätze für ältere Autos erhöht oder neue Umweltplaketten und Fahrverbote eingeführt werden, dürfte der Run auf das H auch bei denen einsetzen, für die es sich heute noch nicht lohnt.

Es wird also spannend, vor allem vor dem Hintergrund, dass mit der Zunahme des Umweltbewusstseins die soziale Akzeptanz der Oldie-Liebhaberei Einbußen erleidet. „Die Begeisterung in der Bevölkerung für Oldtimerveranstaltungen klingt ab“, sagt Stefan Röhrig, Leiter Fachbereich Historische Fahrzeuge beim VDA. Dabei kommen Oldtimer im Durchschnitt auf sehr geringe Jahresfahrleistungen und verursachen deswegen insgesamt wenig Abgase.

Ob die abklingende Begeisterung der Allgemeinheit für Klassiker auch zu einem Rückgang bei den H-Kennzeichen führt? „Es ist eher so, dass wir eine Parallele zu den Neufahrzeugen erleben“, sagt Röhrig. „So wie dort die Markenloyalität eingebrochen ist, gibt es auch zunehmend Menschen, die sich der Gilde der Oldtimerfahrer nicht mehr so stark zugehörig fühlen.“ Das H-Kennzeichen als Auszeichnung? Sei vielen egal. Allerdings bleibt das „H“ im Nummernschild oft wichtig, um in Umweltzonen fahren zu dürfen.

Dazu kommen Nachwuchsorgen: Das Durchschnittsalter von Oldtimerbesitzern liegt aktuell bei 56,1 Jahren und steigt weiter. Und auch wenn die Anzahl der Oldtimer in den letzten Jahren gestiegen ist: Die Zahl der Besitzer bleibt konstant.

Was das für die Zukunft des H-Kennzeichens bedeutet? Erst mal bekommt jetzt der Peugeot 505 eins. Und dann sehen wir weiter.

Knut Simon



FOTO: F. STANGE

„Noch drei, vier Jahre, dann werden wir eine Nivellierung von Fahrzeugen mit H-Kennzeichen erleben.“

Siegfried Vullriede, Prüferingenieur, Partner des TÜV Süd

Was sind Ihre Erfahrungen mit dem H-Kennzeichen?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 55 10
 20350 Hamburg
 Fax: 0 18 05-01 52 96;
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: H-Kennzeichen