

Auto Bild **klassik**

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

FAHREN WIE DER CHEF



Sechs-
zylinder ab
4000 Euro

S. 18



Volvo 264 GLE

Opel
Commodore
2.5 E



Mercedes
250 (W 123)



Alfa Romeo
6 2.5

VIETNAM-VETERAN
DIE FILMREIFE STORY
EINES CHARGER



S. 156

RESTAURIERER
DER KARMANN-GURU
SCHRAUBT IN POLEN



S. 134

PREMIERE VOR 25 JAHREN

SO ENTSTAND DER PORSCH BOXSTER



S. 46

986

ZERSTRITTENE
VERBÄNDE

WER KÄMPFT JETZT NOCH FÜR UNS? S. 10



Zoff in Deutschlands Oldtimer-Verbänden

SO ARBEITET UNSERE LOBBY

Flügelkämpfe. Eifersucht. Ein Dachverband, der ums Überleben kämpft. Und kein Nachfolger in Sicht. Wer vertritt noch die Interessen der Klassiker-Besitzer?

Für Freizeit-Trucker war es ein Tag der Freude: Am 10. März 2017 hob der Bundesrat das generelle Sonntagsfahrverbot für historische Nutzfahrzeuge auf. Wer nicht gewerblich unterwegs ist, darf seinen Lkw mit H-Kennzeichen seitdem auch sonntags fahren, ohne Ausnahme genehmigung.

Und was tun die Lobbyisten, die jahrelang dafür gekämpft hatten? Fallen sie sich in die Arme und feiern? Nein: Sie zoffen sich. Streiten um die Frage, wessen Verdienst die Gesetzesänderung ist. Mario De Rosa von der Initiative Kulturgut Mobilität (IKM) sagt ruhig: „Der Anteil lag etwa gleich verteilt beim Deuвет, bei der Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft und bei uns.“ Peter Steckel von der Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft (NVG) zetert schon lauter: „Der Deuвет hätte das Thema kaum weiterverfolgt, wenn wir nicht initiativ geworden wären.“ Für Peter Schneider vom Oldtimer-Dachver-



FOTO: DDP; KATEGORIE CRIS001; NAME CR1501

Andreas Scheuer

Bundesverkehrsminister Er ist Oldtimer-Fan – also alles in Butter? Im Gegenteil: Wer sich darauf verlässt, dass mit ihm alles einfacher wird, unterschätzt, wie nötig eine starke Klassiker-Lobby ist

band Deuвет steht fest: „Ich habe das Thema schon 2004 angestoßen, mit dem Verkehrsministerium habe all die Jahre nur ich darüber gesprochen.“ Er legt nach: „Mario De Rosa hat es 2012 auf meinen Wunsch im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut vorgebracht, Peter Steckel noch ►

Klassiker müssen fahren dürfen – darüber sind sich die Vereinsmenschen einig. Über den Weg dorthin gibt es Streit

mal 2016 in seiner Eigenschaft als Deuvel-Beirat für Nutzfahrzeuge. Die NVG hat also keinen Anteil. Der Textvorschlag für die Gesetzesvorlage stammt von Deuvel-Vize Götz Knoop.

Der Streit schwelt schon länger, wurde öffentlich auf Facebook ausgetragen und mündete in einer Austrittsempfehlung von Steckel an seinen Club, den NVG, der



daraufhin den Dachverband Deuvel verließ und ihm Mitgliedsbeiträge von rund 6000 Euro pro Jahr entzog. Der Deuvel kotzte sich am 6. März öffentlich in einer Pressemitteilung aus: „Gerade hat der Deuvel erneut ein Gesetzesprojekt nach über 15 Jahren permanenter Arbeit erfolgreich beendet, da kündigt der davon profitierende Club die gemeinsame Arbeit auf.“

Eine bizarre Eskalation – aber nicht die einzige bei unseren Lobbyisten, deren Zahl mit der Szene gewachsen ist, die über die Jahre manches bewirkt haben und nun in einem Umbruch stecken.

Die Beispiele sind überall zu sehen, auch innerhalb der „Initiative Automobile Kultur“: Gegründet wurde sie, um das mobile Kulturgut von der Unesco anerkennen zu lassen; tatsächlich verbringen die beiden Vorstände ihre Zeit mit Streit. Carsten Müller wirft Bernhard Kaluza vor, Mitgliedsanträge nicht bearbeitet zu haben, Kaluza verklagt Müller, weil der eine ►

Wichtige Organisationen der Klassiker-Lobby

ADAC angeführt von* Dr. August Markl, Präsident. **Mitgliedsclubs*:** rund 1850 Ortsclubs; angeschlossen: 64 Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs. **Mitglieder*:** ca. 20,2 Millionen, davon 153 000 bei der FIVA registriert. **Jahresetat*:** k. A. **Schwerpunkte*:** Clubbetreuung, Betreuung der historischen ADAC-Pokalserien, Mitgliederberatung, Oldtimer-Events, Interessenvertretung, Ausstellung der FIVA-ID-Card. **Starke Lobby?** Beim Weltoldtimerverband FIVA vertritt er federführend Deutschland, arbeitet mit der FIVA an Themen wie der Charta von Turin, ID-Card-System, Fahrer-Guide und Umwelt-Guide. Auf Bundesebene ist er auch aktiv – aber mit Forderungen an die Politik sehr zurückhaltend.

ADAC

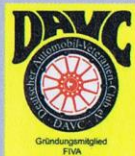
ALLGEMEINER SCHNAUFERL CLUB angeführt von* Uwe Brodbeck, Präsident. **Mitgliedsclubs*:** 15 Landesgruppen. **Mitglieder*:** ca. 1600. **Jahresetat*:** k. A. **Schwerpunkte*:** FIVA-Schnaufferl-Rallye und viele andere Veranstaltungen, Ausfahrten, Messeauftritte. **Starke Lobby?** Der ASC hat einen Sitz beim Weltoldtimerverband FIVA, arbeitet auch eng mit dem ADAC zusammen, ist erstklassig vernetzt – führt aber keine neue Bewegung an. Wenige Mitglieder.



AvD repräsentiert von* Franz Graf zu Ortenburg, Vizepräsident Klassik und Finanzen. **Mitgliedsclubs*:** 176, davon 53 reine Classic- oder Markenclubs. **Mitglieder und Kunden*:** insgesamt ca. 1,4 Millionen. **Jahresetat*:** k. A. **Schwerpunkte*:** Messeauftritte, Beteiligungen an Rallyes und Events, z. B. AvD-Oldtimer-Grand-Prix. **Starke Lobby?** Er hat einen FIVA-Sitz, pflegt die Beziehungen zum Welt-Autoverband FIA und zum Europäischen Parlament – aber auf nationaler Ebene kommt bisher wenig Initiative.



DEUTSCHER AUTOMOBIL VETERANEN CLUB angeführt von* Georg Sewe, Präsident. **Mitgliedsclubs*:** 14 Landesgruppen, davon vier rechtlich selbstständig. **Mitglieder*:** ca. 1400. **Jahresetat*:** ca. 400 000 bis 500 000 Euro. **Schwerpunkte*:** Treffen, Ausfahrten, Rallyes, Unterstützung bei Restaurierungen. **Starke Lobby?** Auch der DAVC hat einen Sitz bei der FIVA, sitzt dort in den Kommissionen für Technik und Kultur. In Deutschland tritt er mutiger auf als ADAC, ASC und AvD. Aber: Struktur und Mitgliederzahl verhindern eine Führungsrolle.



DEUVEL angeführt von* Peter Schneider, Präsident. **Mitgliedsclubs*:** ca. 80. **Mitglieder*:** ca. 10 000. **Jahresetat*:** ca. 91 000 Euro. **Schwerpunkte*:** Lobbyarbeit in Deutschland; Messen und Veranstaltungen; Club- und Mitgliederberatung, Seminare, Info-Blätter, Bücher. **Starke Lobby?** Der Präsident spricht nebenberuflich sehr fleißig mit Politikern, ist extrem gut vernetzt; andere Verbände kritisieren seine Themen und seinen Kommunikationsstil. Schrumpfende Mitgliederzahl, prekäre finanzielle Lage.



INITIATIVE KULTURGUT MOBILITÄT angeführt von* Mario De Rosa, 1. Vorsitzender. **Mitgliedsclubs*:** 19 plus eine Stadt und vier Organisationen. **Mitglieder*:** ca. 12 000. **Jahresetat*:** 9627,60 Euro. **Schwerpunkte*:** Lobbyarbeit, damit historische Fahrzeuge politisch wie gesellschaftlich als Kulturgut anerkannt, dadurch vor Restriktionen geschützt sind. **Starke Lobby?** Die Mitgliederzahl wächst, hat die des Deuvel überholt; große Anerkennung in der Szene; aber auch die IKM hat keinen hauptamtlichen Lobbyisten.



PARLAMENTSKEIS AUTOMOBILES KULTURGUT angeführt von* Carsten Müller MdB (CDU), Vorsitzender. **Mitglieder*:** ca. 100 Adressaten im Verteiler, ca. 70 Gäste pro Treffen. **Jahresetat*:** keiner. **Schwerpunkte*:** Gäste aus Politik, Wirtschaft, Verbänden, Medien und der Oldtimerszene treffen sich, um technisches Erbe zu bewahren und historische Fahrzeuge als Kulturgut auf unseren Straßen erlebbar zu halten. **Starke Lobby?** Ja, zumal Politiker mehrerer Fraktionen dabei sind – aber schwerfällig, weil der Kreis nur zwei- bis dreimal pro Jahr zusammenkommt. Keine klare Trennung von Sendern und Empfängern. Viel Diskussion, selten einhellige Beschlüsse.



VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE repräsentiert von* Stefan Röhrig, Leiter Fachbereich Historische Fahrzeuge. **Mitgliedsunternehmen*:** mehr als 600. **Jahresetat*:** k. A. **Schwerpunkte*:** Der VDA arbeitet darauf hin, dass Oldtimer weiterhin am Verkehr teilnehmen können, unterstützt z. B. Analysen und Marktforschungen und berät Mitgliedsunternehmen. **Starke Lobby?** Er ist vor allem beim Europäischen Parlament präsent, in der Historic Vehicle Group, stimmt sich auch mit der FIVA und dem Autoverband OICA ab. Auf nationaler Ebene verhält sich der VDA ähnlich vorsichtig wie der ADAC.



*jeweils nach eigenen Angaben

Mitgliederversammlung ohne Kaluza abgehalten und als Vorstand allein entschieden hat. Am Landgericht Potsdam gewinnt Kaluza (Az 8 O 38/17).

Das ist **Problem A**: Immer wieder rasseln starke Persönlichkeiten aneinander, anstatt mit voller Kraft für die Interessen der Besitzer historischer Fahrzeuge zu kämpfen – unsere Interessen. Oder wie es ein Insider formuliert: „Zu viele eitle Pfauen im Gehege.“



Problem B ist der ewige Flügelkampf der Lobbyisten: Der eine Flügel setzt früh, laut und sichtbar neue Themen auf die Tagesordnung (zum Beispiel Diesel) – der andere verhält sich vorsichtig und leise nach dem Motto: bloß keine schlafenden Hunde wecken! Nicht dass uns noch jemand die Privilegien wegnimmt! Vor allem ADAC und VDA wird diese Haltung attestiert.

Problem C ist neu: Der Deuvel, lange die Speerspitze der Oldtimer-Clubs, kämpft ums Überleben (siehe Interview rechts). Etwa 15 000 Mitglieder hatte der Dachverband der Oldtimer-Clubs mal, heute sind es noch etwa 10 000, und das Geld wird knapp.

Die Gründe sind vielfältig. Allgemein sinkendes Interesse an Vereinen, Streitereien, ungeschickte Kommunikation des Deuvel (siehe oben), die saftige Beitragserhöhung 2009 und Clubs, die zu geizig sind, für Lobbyarbeit zu bezahlen.

Und dann ist da noch die Dolchstoßlegende: Bis 2008 ►

„Wenn es so weitergeht, bleiben uns fünf Jahre“

Der Chef des Dachverbands Deuvel spricht über Geldnot, eigene Fehler und einen Plan, wieder stark zu werden

Am 6. März hat der Deuvel eine Pressemitteilung herausgegeben, die einem Hilferuf gleicht. Überschrift: „Deuvel hat zu wenig Geld“. Was ist da los?

2015 haben wir noch 104 000 Euro eingenommen, dieses Jahr planen wir mit 91 000. Es treten mehr Clubs aus als ein, und bei vielen Clubs reduziert sich die Mitgliederzahl. Das trifft uns, weil die Deuvel-Mitgliedschaft einen Club sieben Euro pro Mitglied und Jahr kostet.

Wie dramatisch ist die Lage?

Wir wollten die Leute wachrütteln. Wenn es so weitergeht, können wir mithilfe der Rücklagen nur noch etwa fünf Jahre unsere konstruktive Arbeit für die Szene weiterführen.

Wofür braucht der Deuvel das Geld?

Für die politische Arbeit. Der handelnde Vorstand erhält laut Satzung 25 Euro brut-

to pro Stunde als Aufwandsentschädigung. Allein ich als Präsident stelle bis zu 900 Stunden im Jahr dieser Aufgabe zur Verfügung. Unser Jurist im Vorstand verzichtet seit 2017 auf seine Entschädigung. Der Aufwand für alle Aktiven zusammen beträgt rund 40 000 Euro im Jahr. 20 Prozent davon werden derzeit für die Sozialversicherungen zurückgelegt...

... es wird von hohen Forderungen der Sozialversicherungen gemunkelt.

Wer munkelt? In unseren Protokollen steht, dass der Deuvel für 2011 bis 2016 aus seinen Rücklagen 41 000 Euro zahlte.

Mehrere Clubs traten aus, weil Sie 2009 den Beitrag um 40 Prozent erhöht haben. War das nicht ein Fehler?

Für die Beitragsanpassung zur Bewältigung der Aufgaben haben seinerzeit über 70 Prozent der Clubs gestimmt. Wegen der ADAC-Geschichte* traten dann mehrere Mercedes-Clubs aus, das entsprach rund 20 000 Euro pro Jahr an Einnahmen.

Was hat der Deuvel falsch gemacht?

Unsere Arbeit findet nur wenig Interesse, dringt nicht durch die Clubs bis zu den Mitgliedern vor. Daran arbeiten wir.

Auch digital? Die Facebook-Seite hat nur 145 Fans, es gibt keinen Twitter-Account, keinen Wikipedia-Eintrag.

Unsere Möglichkeiten sind begrenzt. Und wir hatten lange Zeit bei den Mitgliedern eine starke Opposition gegen eine Facebook-Seite.

Welchen Plan hat der Deuvel, wieder stark zu werden?

Wir wollen die Kontakte mit Fördermitgliedern ausweiten. Und: Wir bauen den Deuvel um, auch zu einer Interessenvertretung der Firmen in der Oldtimerbranche. Das ist beschlossen.

* siehe Lauftext links unten

Peter Schneider

Deuvel-Präsident
Seit 2013 leitet er den Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge, kurz Deuvel



THEMA DES MONATS Interessenvertretung



Lobbyarbeit an der Basis: Bei Rallyes lernen Zuschauer, warum alte Autos erhaltenswert sind

vertrat der Deuвет federführend die deutsche Szene beim Weltoldtimerverband FIVA. Dann nahm die FIVA dem Deuвет diesen sogenannten ANF-Status weg und verlieh ihm dem ADAC. Viele reden bis heute darüber, als sei das eine Mobbing-Aktion des ADAC gewesen. „Ja, damals wollte Albert Kockelmann vom ADAC den ANF-Status für den Club, um bei seinem Präsidenten zu punkten“, erzählt ein weiterer Insider. Aber hätte der damalige FIVA-Präsident den Deuвет abgesägt, wenn er mit dem Dachverband zufrieden gewesen wäre?

Heute repräsentiert Mario Theissen als ehrenamtlicher Oldtimer-Referent den ADAC bei der FIVA. Er erklärt: „Der ANF übernimmt Aufgaben in der FIVA, die mit Personalaufwand und Kosten verbunden sind. Die Rolle des ANF sieht

der ADAC als Dienstleistung an der nationalen und internationalen Klassikszenе, keinesfalls als Selbstzweck und Bestandsgarantie eines Verbands.“



Das alles klingt wie Schnee von vorgestern, ist aber brandaktuell. Denn bedrohlich für alle ist nicht so sehr, dass der Deuвет schwächelt, sondern – **Problem D** – dass ein Nachfolger fehlt.

Eigentlich müsste es der ADAC sein. Denn er spricht

für mehr als 150 000 Mitglieder, die Klassiker fahren. Und personell wäre der ADAC zu professioneller Lobbyarbeit besser in der Lage als alle anderen: Der Klassikbereich hat etwa zehn Angestellte. Trotzdem ist eine der meistgestellten Fragen in der Szene: „Was tut eigentlich der ADAC?“

Weit weg bei der FIVA beackert er mehrere Themen (Übersicht auf Seite 12). „Wir haben uns dafür stark gemacht, dass die Nicht-ANF-Verbände ein direktes Stimmrecht in der FIVA haben. Das stärkt die gesamte deutsche Oldtimerszene“, sagt Theissen. Auch hier in Deutschland ist der ADAC in vielen Gremien fleißig. Aber hat er je gegenüber der deutschen Politik ein Anliegen der Oldie-Gemeinde durchgebracht? Das überlässt er vornehm dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut.

Wer also kommt noch infrage? Die Initiative Automobiles Kulturgut (Interview unten) wird gerade immer populärer. Wie der Deuвет ist sie nah an der Szene, eine Feierabendveranstaltung von Enthusiasten. Um richtig stark zu werden, müsste sie sich aber professionalisieren.

Oder kriegt der Deuвет die Kurve? Kurios: So sehr Peter Schneider kritisiert wird für seinen Stil oder seine Themen – auch Feinde erkennen noch immer seine Kontakte in die Politik und seinen langen Atem an. Und keiner mag sich vorstellen, dass er aufhört.

FAZIT

■ Mein Vorschlag: gründet eine neue Organisation! Eine, die in der deutschen Politik die Interessen der Besitzer klassischer Fahrzeuge und der Branche vertritt. Besetzung: ein sympathischer, allseits geachteter Präsident; ein gelernter Lobby-Profi als Vollzeit-Geschäftsführer; ein Oldtimer-Profi, der in der Politik exzellent vernetzt ist, aber keine Pressemitteilungen schreibt; und ein Mediator, der Streit schlichtet.

Frank B. Meyer



Mario De Rosa

Chef der Initiative Kulturgut Mobilität, aktiv auch in der FIVA und der Initiative Automobile Kultur

„Die Szene ist unsicher, wer sie vertreten soll“

■ **AUTO BILD KLASSIK: Sie leiten die Initiative Kulturgut Mobilität – einen jungen Verband, dessen Mitgliederzahl wächst und die des Deuвет überholt hat. Was machen Sie anders als der Deuвет?**

Mario De Rosa: Zum Beispiel erheben wir erheblich geringere Beiträge: 24 Euro Basisbeitrag (auch für Einzelmitglieder), für Clubs zusätzlich nur 50 Cent pro Jahr und Nase.

Wieso reicht das?

Wir rechnen tatsächliche Ausgaben nach Belegen ab, stellen aber unseren Zeitaufwand nicht in Rechnung. Ich setze meine Urlaubstage ein, will an dieser Arbeit kein Geld verdienen.

Was kann ein Verein ohne Vollzeitkräfte leisten?

Die IKM fokussiert sich auf den Tag des rollenden Kulturguts in Wiesbaden, die FIVA, den Parlamentskreis und die Initiative Automobile

Kultur, die an der Unesco-Anerkennung arbeitet. Damit sind wir ausgelastet. Schließlich kommen unregelmäßig noch Gespräche mit politischen Entscheidungsträgern hinzu.

Wenn der Deuвет seine Führungsrolle verliert, wer kann übernehmen?

Die Notwendigkeit einer Lobbyvertretung ist erkannt, aber die Szene ist sich nicht sicher, wem sie die Aufgabe anvertrauen will. Der ADAC

erweckt ab und an den Anschein, den Fokus nicht zu 100 Prozent auf die politische Alltagslobbyarbeit zu legen; der Parlamentskreis gehört zum Bundestag, kann also kein Sprachrohr sein. Ich sehe das nicht an einer einzigen Organisation aufgehängt. Andererseits: Dass mehrere Organisationen sich bündeln, wird meines Erachtens an der Besitzstandswahrung der Akteure scheitern.