

## **SITZUNGSPROTOKOLL**

**ZEIT:** **19. Oktober 2018, 12:00 bis 15:00 Uhr**

**ORT:** Deutschen Bundestag, Paul-Löbe-Haus, Raum E.400  
Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin

**ANWESEND:** vgl. Teilnehmerliste

---

**TOP 1      Eröffnung der Sitzung & Begrüßung**

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller begrüßt alle Anwesenden herzlich zur Sitzung des Parlamentskreises. Er verweist auf die bevorstehenden Namentlichen Abstimmungen im Plenum des Deutschen Bundestages gegen 12:30 Uhr. Die Mitglieder des Bundestages werden teilnehmen und kehren nach den Abstimmungen zurück. Darüber hinaus wird der Vorsitzende die Sitzung gegen 14:30 Uhr verlassen, da er im Plenum zum Thema Stickoxid-Messwerte reden wird. Im Vorfeld hat er mit Kollegen Christian Sauter vereinbart, dass er die Sitzungsleitung im PAK übernehmen wird.

Die üblicherweise am Ende der Sitzung stattfindende Terminfindung für die Folgesitzung wird von Carsten Müller vorgezogen. Da weiterhin sehr viele Expertenanhörungen im Deutschen Bundestag zu Gesetzesinitiativen durchgeführt werden, sind viele Montagstermine und damit die Sitzungssäle belegt. Carsten Müller schlägt daher vor, die nächste Sitzung wieder an einem Freitag stattfinden zu lassen. Seinem Vorschlag **Freitag, 15. März 2019, ab 12:00 Uhr, im Paul-Löbe-Haus, Saal E.400** wird zugestimmt.

**TOP 2      Kältemittel in historischen Fahrzeugen**

Dr. Patrick Amrhein | A-gas/Arthur Friedrichs Kältemittel GmbH

Dr. Patrick Amrhein stellt sich und seinen Arbeitgeber vor. Er informiert umfassend zum Thema Kältemittel und geht dabei auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen, praktische Aspekte, Verfügbarkeiten sowie Preisentwicklungen von Kältemitteln ein. Weiterhin berichtet er über alternative Kältemittel sowie Umrüstmöglichkeiten im Oldtimerbereich. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Stefan Röhrling berichtet von Aussagen des Umweltbundesamtes (UBA), wonach die gesetzlichen Quoten nach der F-Gase-Verordnung für die Kältemittelhersteller und die Kältemittel sehr großzügig seien. Die Kältemittelverknappung am Markt sei nicht notwendig und zu hinterfragen. Zudem bittet er um Einschätzung, ob die Verfügbarkeit von R134a dauerhaft gesichert werden kann oder eine Alternative zu erwarten sei. Dr. Patrick Amrhein erläutert die vom UBA erwähnte Quotenregelung, mit der nach F-Gase-Verordnung eine Reduktion der am Markt verfügbaren F-Gase erreicht werden soll. Scheinbar hat das UBA die Aussage sehr stark vereinfacht, denn die Regelung ist komplex. Demnach müssen die Hersteller unter anderem Anteile der ihnen zustehenden Quoten an neue Unternehmen am Markt abtreten. Zudem beruht die Berechnung der Mengenfestlegung auf gemittelten Werten der F-Gase-Mengen der Jahre 2009 bis 2012. Wichtig ist darüber hinaus, dass die Hersteller ihre zugeteilten Mengen an verfügbaren Kältemitteln garantieren müssen. Die Sorge über eine bevorstehende Verknappung von R134a ist für die unmittelbare Zukunft unbegründet, denn vor allem die Mengen im Servicebereich können bedient werden.

Franz Graf zu Ortenburg bittet um Einschätzung, ob es bei Importen aus EU-Staaten zu Problemen kommen könnte und wie das Kältemittel in einem historischen Fahrzeug bestimmt werden kann. Abschließend interessiert, ob die Prüfgesellschaften auch das Kältemittel testen. Dr. Patrick Amrhein sieht keine Probleme beim innereuropäischen Handel. Die Kältemittel lassen sich anhand verfügbarer Listen bestimmen, mit denen aufgrund der Typbezeichnung sowie des Produktionsjahr des Fahrzeugs das befüllte Kältemittel eindeutig benennen lässt. Peter Diehl ergänzt, dass extra Kältemitteltestgeräte am Markt verfügbar sind, um das Kältemittel im einzelnen Fahrzeug zu bestimmen.

Winfried Seidel bittet um Einschätzung, ob ein im Museum vorhandener 72er Mercedes weiterhin mit dem originalen Kältemittel R12 betrieben werden kann und ob eine Umrüstung auf R134a denkbar wäre. Dr. Patrick Amrhein führt aus, dass die Nutzung von R12 im Wagen weiterhin möglich ist. Eine Umrüstung der Anlage im Fahrzeug auf R134a ist denkbar. Es gibt zahlreiche Anleitungen dazu. Wichtig ist, bei der technischen Umrüstung zwingend die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen und – hinweise zu beachten.

Dr. Patrick Amrhein dankt dem PAK für die Einladung und steht für Fragen jederzeit zur Verfügung.

### TOP 3 Versicherungswirtschaft und -tarife

Peter Diehl | Aioi Nissay Dowa Insurance Company of Europe Ltd.

Peter Diehl beginnt seine Ausführungen mit dem Hinweis, dass er sich weniger auf allgemeine Ausführungen zur Versicherungswirtschaft und den Kfz-Tarifen konzentriert, sondern in seinem Bericht die Frage der vorherigen Sitzung zu speziellen Oldtimertarifen für junge Fahrerinnen und Fahrer in den Mittelpunkt stellt. In seinem Bericht zeigt der Referent auf, warum die Versicherungswirtschaft besondere Tarife für spezielle Zielgruppen anbietet, welche Basis dem Oldtimertarife zu Grund liegen muss, welche Schranken für junge Fahrerinnen und Fahrer in historischen Fahrzeugen gelten und welche Voraussetzungen zu erfüllen sind, um am Markt ein Tarifangebot unterbreiten zu können. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Mario De Rosa bittet um Prüfung, ob die dargelegte Tarifbedingung „vorhandenes Alltagsfahrzeug“ nicht um eine Alternativregelung erweitert werden kann. Hintergrund dieses Vorschlags ist die gegenwärtige Situation, dass Jugendliche in vielen urbanen Gebieten kein eigenes Fahrzeug besitzen, sondern auf den ÖPNV oder Carsharing-Angebote zurückgreifen. Matthias W. Birkwald unterstützt die Ausführungen und schlägt die Anerkennung eines ÖPNV-Abonnements oder Carsharing-Vertrages als gleichwertigen Ersatz für die Vertragsbedingung „Alltagsfahrzeug“ vor. Peter Diehl berichtet, dass sein Unternehmen diesen Aspekt bereits diskutiert hat. Da der Tarif in diesen Tagen neu am Markt eingeführt wird, wurde vereinbart, zunächst die Resonanz zu bewerten und den Aspekt mit der Evaluation des Produkts erneut zu diskutieren.

Christoph Karle bittet um eine Einschätzung, wie viele Interessenten für den Versicherungstarif erwartet werden und ob möglicherweise eine Rückerstattungslösung für junge Versicherungsnehmer denkbar wäre, wenn sie das sich im Versicherungsjahr positiv und schadensfrei verhalten haben. In diesem Zusammenhang gibt Frank Bergmann zu bedenken, dass regelmäßig Jugendliche aus oldtimeraffinen Familien besonders sensibilisiert für umsichtiges Fahrverhalten sind. Die möglicherweise gemeinsame Zeit mit den Eltern bei der Reparatur und Pflege des automobilen Kulturguts der Familie führt dazu, dass sie weniger risikobehaftet wie andere Jugendliche ohne diesen Bezug sind. Peter Stein schlägt vor, ein Privileg für jugendliche Mitglieder aus Oldtimervereinen zu prüfen und das Tarifangebot möglicherweise auf den Bereich der grünen Kennzeichen zu erweitern. Peter Diehl führt aus, dass seinem Unternehmen bislang keine eigenen statistischen Auswertungen zum Oldtimertarif für Jugendliche vorliegen, da dieser gerade erst am Markt eingeführt wird. Für die Risikobewertung des Tarifs im Unternehmen gibt es daher noch keine eigene Datengrundlage. Dem Tarifangebot liegen daher die relevanten Daten des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zu Grunde. Eine Clubmitgliedschaft kann für den Versicherungsanbieter leider kein Faktor einer belastbaren

Risikobewertung sein. Die Chancen für eine derartige Privilegierung sind eher gering. Eine Rückvergütung bei schadensfreiem Fahren kann möglich sein. Diese Option kann vom Unternehmen geprüft werden.

Carsten Müller greift das grüne Kennzeichen auf. Das Thema historische Landmaschinen wird immer bedeutender und war bereits im PAK ein Thema. Die im Vortrag von Peter Diehl angesprochene Petition wird dem Protokoll mit Beschluss des Petitionsausschuss beigefügt. Carsten Müller wird die Thematik erneut im Bundesverkehrsministerium einbringen und bei dem anstehenden Gespräch mit dem Staatssekretär Steffen Bilger ansprechen.

Dr. Patrick Amrhein fragt nach, wie die Versicherung vorgeht, wenn beispielsweise durch Manipulation oder unsachgemäßem Umbau die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlischt. In diesem Zusammenhang fragt Roland Kayser nach, ob es Ausnahmeregelung oder Sonderbedingungen für Werkstätten gibt, wenn die/der jugendliche Auszubildende einen Unfall mit einem Kundenfahrzeug zu verantworten hat. Peter Diehl verweist unmittelbar auf die einschlägigen Werkstatttarife der Versicherungswirtschaft, die jeder professionelle Betrieb haben muss oder aus ganz eigenem Interesse abgeschlossen haben sollte. Diese Tarife sichern geschilderte Vorgänge mit ab. Für den Fall der erloschenen Betriebserlaubnis wird das Unternehmen zunächst den Schaden bei den Beteiligten ausgleichen und anschließend prüfen, inwiefern der Verursachern für den Schaden aufgrund einer erloschenen Betriebserlaubnis haftbar gemacht werden kann.

### **TOP 4      Bericht der Arbeitsgruppe Zustandsnoten**

Norbert Schroeder | TÜV Rheinland Schaden- und Wertgutachten GmbH

Dieser Tagesordnungspunkt muss leider erneut auf die nächste Sitzung verschoben werden. Nobert Schroeder muss einen wichtigen Gerichtstermin wahrnehmen, dessen Verschiebung ihm leider nicht möglich war.

Peter Diehl ergänzt, dass auch Dr. Gundula Tutt wegen eines Termins im Ausland nicht an der Sitzung teilnehmen konnte. Zudem arbeitet Martin Stromberg aktiv in der Arbeitsgruppe Zustandsnoten mit und bringt noch einmal neue Perspektiven ein.

### **TOP 5 Verschiedenes**

#### **Änderung § 36 StVZO – Winterreifen**

Carsten Müller | MdB

In der Sitzung am 12. März hatte Markus Tappert auf die Änderungen des § 36 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und die Folgen für Oldtimer verwiesen. Es ging um die Nutzung von „M+S-Reifen“ bei winterlichen Witterungsverhältnissen, die nach einer Übergangsfrist unter bestimmten Kriterien nur noch bis zum 30. September 2024 möglich ist. Die Nachfrage im zuständigen Bundesverkehrsministerium hat ergeben, dass es aus Sicherheitsgründen keinerlei Ausnahmen geben kann. M+S Reifen dürfen mit Ende der Übergangsfrist bei Schneeglätte, Schneematch, Eis- und Reifglätte nicht mehr als Winterreifen gefahren werden. Die Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums wird dem Protokoll beigefügt.

#### **Formulierungsvorschlag für § 10 FZV für kleine Kennzeichen**

Carsten Müller | MdB

Matthias Gerst hat einen Formulierungsvorschlag für den § 10 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für kleine Kennzeichen historischer Motorräder ausgearbeitet und mit Johannes Götze und Kollegen der Prüforganisationen abgestimmt. Diesen Vorschlag wird Carsten Müller im Gespräch mit Staatssekretär Steffen Bilger thematisieren und zur Prüfung im Ministerium einbringen.

#### **Datenschutz im Verein**

Carsten Müller | MdB

Der Bundesverband der Vereine und des Ehrenamtes e.V. hat sich an Carsten Müller gewandt und angeboten, den Vereinen im gesamten Bundesgebiet Schulungen zu den Themen „Datenschutz im Verein“ sowie „Nachfolge im Verein“ anzubieten. Bei Interesse können die entsprechenden Kontaktdaten im Berliner Büro von Carsten Müller abgefragt werden.

### Änderung der RL 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug Haftpflichtversicherung

Michael Eckert | EDK Kanzlei Eckert, Klette & Kollegen

Michael Eckert verweist auf den Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht vom 24. Mai 2018. Dieser Vorschlag beruht unter anderem auf Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs, in denen etwa ausgeführt wurde, dass jedes Fahrzeug in die Richtlinie zur Haftpflichtversicherung fällt, und zwar "... *unabhängig davon, auf welchem Gelände das Kraftfahrzeug verwendet wird und ob es sich in Bewegung befindet oder nicht.*" Der vorgelegte Richtlinienvorschlag nimmt diese Ausführungen des Gerichts auf und setzt sie in der Richtlinie um. Der Wortlaut im Vorschlag zur Richtlinienänderung lautet: „*Jede Verwendung eines in der Regel zur Verwendung als Beförderungsmittel bestimmten Fahrzeugs, die seiner normalen Funktion entspricht, und zwar unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs, dem Gelände, auf dem das Kraftfahrzeug verwendet wird, und der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht...*“. Durch diese Formulierungen besteht nun eine deutliche Gefahr, dass selbst nicht angemeldet Fahrzeuge auf Privatgrund künftig einer Haftpflichtversicherung unterfallen könnten. Das beträfe Sammler, Museen und auch Fahrzeughändler. Michael Eckert weist darauf hin, dass eine klarstellende Überarbeitung erforderlich ist und entsprechende Initiativen ergriffen werden sollten.

Dr. Thomas Almeroth knüpft an und berichtet, dass auch Fahrzeughersteller und mittelbar Verbände und die Versicherungen von dieser weitreichenden Änderung betroffen wären. Mit dieser Formulierung würde bei Herstellern beispielsweise eine Fahrzeughhaftpflicht unmittelbar am Ende des Werkbandes für gerade produzierte Fahrzeuge einsetzen. Grundsätzlich ist die Absicht des Vorschlags nachzuvollziehen. Die Formulierung in diesem Punkt geht jedoch deutlich zu weit und muss überarbeitet werden. Der VDIK hat eine entsprechende Stellungnahme erarbeitet. Dr. Thomas Almeroth berichtet weiter, dass die Versicherungswirtschaft aufgrund des zu befürchtenden Verwaltungsaufwandes ebenfalls für eine Klarstellung des Vorschlags einzutreten scheint. Stefan Röhrig ergänzt, dass sich FIA und FIVA abgestimmt hätten, eine Stellungnahme vorbereiten und sich auch der VDA positionieren wird.

Carsten Müller wird sich in den nächsten Tagen mit Bernd Lange, MdEP in Verbindung setzen und dabei auch dieses Thema ansprechen. Sollten aus dem Kreis des PAK entsprechende Positionspapiere vorliegen, die er an den Vorsitzenden der European Parliament Historic Vehicle Group senden soll, bittet er, diese Informationen an sein Berliner Abgeordnetenbüro zu mailen.

### **Dieselfahrverbotssituation**

Michael Eckert | EDK Kanzlei Eckert, Klette & Kollegen

Michael Eckert thematisiert die aktuelle Entwicklung im Zuge des Bundesverwaltungsgerichtsurteils zu möglichen Diesel-Fahrverboten. Es ist gegenwärtig sehr im Fokus, das Urteil wird stark instrumentalisiert und auch Fahrzeuge mit H-Kennzeichen sind betroffen. Michael Eckert verweist darauf, dass diese Fragestellung mehrfach in dieser Runde besprochen und dazu sensibilisiert wurde. Er schlägt ein internes „Frühwarnsystem“ vor, welches zunächst alle möglichen weiteren Informationen zu geplanten Fahrverboten zentral sammelt.

Im Parlamentskreis wird die Lage diskutiert und abgewogen zwischen aktiverer Positionierung einerseits und der möglichen Folge andererseits. Die könnten darin bestehen, dass dadurch historische Fahrzeuge stärker in den Fokus rücken. Andreas Keßler führt aus, dass in Frankfurt/Main nun erstmals sogar ein zonales Fahrverbot diskutiert wird. Dieses wird wahrscheinlich auch ältere Euro-1 und Euro-2 Benzinmotoren betreffen.

Carsten Müller verweist auf die Komplexität der Thematik. Gegenwärtig laufe sehr viel zusammen und wird vermischt, z.B. der Betrug in einigen wenigen Teilen der Automobilindustrie, die Wirkung einer bestehenden Europäischen Richtlinie ohne Ausführungsverordnung oder gültige emissions- und immissionsrechtliche Regelungen mit sich vermengenden Diskussionen über verschiedene, teilweise in direkter Relation stehende Emissionen, wie etwa Feinstaub, NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub> und schließlich noch gesellschaftspolitische Forderungen nach Hardwarenachrüstungen mit unmittelbaren Folgen auf bereits erteilte Typzulassungen. Hinzu kommt, dass im Bereich Fahrverbote keine Regelungskompetenz des Bundes besteht, sondern die einzelnen Kommunen mit ihren jeweiligen Luftreinhalteplänen maßgeblich sind. Das macht die Lage insgesamt sehr kompliziert und jede Entwicklung sehr schwer vorhersehbar.

Reinhard Sachse berichtet dem PAK, dass viele seiner potenzielle Kunden gegenwärtig sehr verunsichert sind, ob sie mit Oldtimern zukünftig überhaupt noch fahren dürfen.

### **Sachstand IAK**

Thomas Wirth | [wirthredaktion.de](http://wirthredaktion.de)

Thomas Wirth fragt in diesem Zusammenhang nach einem Sachstand zum Thema IAK, denn genau in dieser Situation wäre die Anerkennung der automobilen Kultur als immaterielles Kulturgut ein gutes Argument pro historische Fahrzeuge. Carsten Müller führt aus, dass es aktuell keinen neuen Sachstand gibt. Die zu lösende Frage in diesem

Zusammenhang ist, abzuwägen, ob die aktuelle abgaspolitische Debatte und Gemengelage eher gegen den Antrag spricht oder sogar ein wichtiger Beschleuniger für die Notwendigkeit der Antragsstellung werden könnte. Wichtig ist, dass intensiv an einer Lösung der Situation gearbeitet wird.

Mario De Rosa berichtet dem PAK von zwei ihm vorliegenden Anträgen auf Anerkennung als immaterielles Kulturgut. Beim Vergleich mit dem ersten IAK-Antrag und einer Wertung wird deutlich, dass der IAK-Antrag viel zu stark auf das Automobil und viel zu wenig auf das Immaterielle, die verbundenen Traditionen, das Handwerk, den Wissensstand und den Gemeinschaftssinn abgezielt hat. Er regt an, genau abzuwägen, ob der nächste Antrag lieber länger vorbereitet wird und dafür ausgewogen und absolut wasserdicht nach den Anforderungen der Deutschen UNESCO-Kommission ausgearbeitet ist oder ob der neue Antrag eher schnellstmöglich eingereicht wird. Zu Bedenken ist, dass ein erneutes Scheitern im Antragsverfahren für das gesamte Anliegen eher kritisch wäre.

Franz Graf zu Ortenburg unterstreicht die Bedeutung der Anerkennung. Thomas Wirth und Michael Eckert bekräftigen den hohen Stellenwert, sich für die anerkannte automobile Kultur zu engagieren.

### **Petition zu Klebekennzeichen**

Carsten Müller | MdB

Carsten Müller verweist auf die letzte Sitzung des PAK im Juni und den Bericht des Kollegen Gero Storjohann, MdB aus dem Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages. Die Petition zu den Klebekennzeichen wurde einstimmig dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erwägung überwiesen, um das Anliegen zu überprüfen und mögliche Abhilfe zu suchen.

Carsten Müller übergibt die Sitzungsleitung an Christian Sauter, MdB.

### **Evaluierung Wechselkennzeichen**

Christoph Karle | Karle Organisation und Moderation

Christoph Karle regt an, sich an das Bundesverkehrsministerium zu wenden und eine Evaluierung der Regelungen zum Wechselkennzeichen zu bitten. Die bisherigen Eindrücke scheinen auf eine sehr geringe Nachfrage zu deuten. Christian Sauter schlägt vor, das Thema ebenfalls mit in das Gespräch im BMVI zu nehmen.

### **Termine**

Thomas Ulrich weist auf die Pan Europäische Konferenz der Automobilhistoriker vom 29. bis 31. März 2019 im Louwman Museum im niederländischen Den Haag hin. Der Veranstaltungsflyer wird dem Protokoll beigefügt.

Christian Sauter schließt die Sitzung.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet statt

**Freitag, 15. März 2019, 12:00 Uhr**  
im **Paul-Löbe-Haus**, Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin,  
**Saal PLH E.400**.