



H-Kennzeichen wieder im Schussfeld des Bundesverkehrsministeriums - Alles kommt noch schlimmer -

Der letzte Vorstoß des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) den Anforderungskatalog für das H-Kennzeichen drastisch zu verschärfen wurde nicht zuletzt aufgrund des erheblichen Gegenwindes vom DEUVET und von der gesamten Oldtimerszene Mitte Juli 2006 zurückgezogen. Damals warnte der DEUVET, dass es sich nicht um den letzten Vorstoß in diese Richtung handeln wird und mit einem erneuten Versuch den Anforderungskatalog drastisch zu verschärfen noch vor Inkrafttreten der neuen Fahrzeugzulassungsverordnung im März 2007 zu rechnen ist.

In einem Schreiben im Sommer 2006 sicherte das BMVBS zwar zu, die Ursprungsregelungen aus dem Jahr 1997 bei Einführung des H-Kennzeichens nicht anzutasten. Jedoch stammt der Anforderungskatalog selber nicht aus dem Jahr 1997, sondern wurde 1999 vom TÜV Süd in Zusammenarbeit mit dem DEUVET nachträglich geschaffen. Auf diese Regelung bezog sich die Zusicherung des BMVBS mithin nicht. Die Warnungen des DEUVET vor einer deutlich verschärfen Regelung waren also mehr als berechtigt.

Im Überblick:

Zustand:

Aktuell reicht ein Zustand mit normalen Gebrauchsspuren zur positiven Begutachtung aus. Der neue Entwurf fordert hingegen einen deutlich besseren Zustand mit nur noch leichten Gebrauchsspuren. Zu dem steigt die Anforderung am Zustand der Lackierung.

Bewertungsstufen:

Bislang wurden die Fahrzeuge bei der Begutachtung in die Stufen 1 – 5 eingeordnet. Künftig entfällt die Einstufung. Es wird nur noch eine positive und eine negative Begutachtung geben.

Wohnmobilumbau:

Umbauten zum Wohnmobil von Transportern und Nutzfahrzeugen werden künftig kein H-Kennzeichen mehr erhalten.

Motoren:

Künftig sollen keine baugleichen Motor des gleichen Herstellers neuerer Produktion mit gleicher Leistung und gleichem Hubraum mehr positiv begutachtet werden können.

DEUVET

Vorstand:
Präsident:
Maik Hirschfeld
Vizepräsidenten:
Ursula Busch Peter Schneider

BUNDESVERBAND
für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.
Wiebestraße 36 - 37
10553 Berlin
Telefon 0900-1 33 88 38(49cts p.M.), Fax 030-34 095 172
www.deuвет@t-online.de

Bankverbindung:
DEUVET e.V.
Postbank Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509



Verschärfungen im Einzelnen:

Vorwort:

Unabhängig von den nachstehenden Ausführungen sind Änderungen, die nachweislich innerhalb der ersten 10 Jahre nach Erstzulassung oder ggf. Herstellungsdatum erfolgt sind oder hätten erfolgen können, sowie Änderungen innerhalb der Fahrzeugbaureihe, zulässig.

1. Zustand des Fahrzeuges:

Bislang war es ausreichend, wenn ein Fahrzeug normale Gebrauchsspuren aufwies. Das macht auch Sinn. Ein Oldtimer ist ein Stück lebendige kraftfahrzeugtechnische Kulturgeschichte. Ein historisches Fahrzeug stellt nicht nur technische, automobile Entwicklung, sondern auch seine eigene Fahrzeuggeschichte dar. Daher sind Gebrauchsspuren nicht mehr und nicht weniger als die Manifestation des Lebens eben dieses Fahrzeuges.

Die neue Richtlinie fordert neben einem guten Pflege- und Erhaltungszustand nur leichte Gebrauchsspuren. Maximal leichte Gebrauchsspuren werden bei einem über 30 Jahre alten Fahrzeug schwerlich ohne immer wiederkehrende Restaurierungen zu erreichen sein.

Der sog. Patina-Oldtimer, der im Originalzustand oder mit älteren Restaurierungen seine eigene Geschichte dem Betrachter in einem weitaus höherem Maße vergegenwärtigt, bleibt auf der Strecke und kann kein H-Kennzeichen erlangen.

Diese Regelung widerspricht zu dem gravierend dem Authentizitätsgedanken. Man nehme ein Beispiel: es kann nicht im Sinne kraftfahrzeugtechnischer Kulturgeschichte sein, dass z.B. der regelmäßige Ersatz von Polsterungen gegen im Regelfall nicht originale Stoffe / Polsterungen dem Original mit Gebrauchsspuren der Jahre vorgezogen wird.

2. Aufbau / Wohnmobilausbau

Nach dem aktuellen Anforderungskatalog ist eine zeitgenössische Umrüstung der Innenausstattung allgemein und eine Änderung der Aufbauart bei Nutzfahrzeugen, z.B. für den Ausbau zum Wohnmobil soweit er 20 Jahre und mehr zurückliegt möglich.

Nach dem neuen Entwurf ist die Änderung der Aufbauart von Nutzfahrzeugen und der Umbau zu Wohnmobilen – auch wenn er vor mehr als 20 Jahren erfolgte – nicht mehr möglich. Dies trifft neben Nutzfahrzeugen vor allem Transporter, wie VW-Bulli, Opel Blitz, u.a.

Die Erhaltung dieser Fahrzeuge im bisherigen Umfang ist damit in Frage gestellt. Ein schonender Ausbau, der das äußere Erscheinungsbild nicht oder nicht geringfügig verändert, darf nicht zu einer negativen Begutachtung führen.

Eine solche Umrüstung bietet einen Zusatznutzen, der die Erhaltung der Fahrzeuge in einem nennenswerten Umfang erleichtert.

3. Die Lackierung

Bislang musste sich der Lack in einem ordentlichen Zustand befinden. Originale Patina, kleinere Kratzer und Minidellen waren zulässig. Auch dies macht Sinn. Der Authentizitätsgedanke bedingt, dass bei kleineren Schäden und Reparaturen, der Eingriff nach Möglichkeit schonend vorzunehmen ist. Teil- und Nachlackierungen bei kleineren Reparaturen müssen daher statthaft sein.

DEUVET

Vorstand:
Präsident:
Maik Hirschfeld
Vizepräsidenten:
Ursula Busch Peter Schneider

BUNDESVERBAND
für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.
Wiebestraße 36 - 37
10553 Berlin
Telefon 0900-1 33 88 38(49cts p.M.), Fax 030-34 095 172
www.deuvel@t-online.de

Bankverbindung:
DEUVET e.V.
Postbank Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509



Die neue Richtlinie setzt statt des ordentlichen Zustandes der Lackierung eine weitgehend fehlerfreie Lackierung voraus. Der gravierende Eingriff einer Komplettlackierung ist also erheblich eher erforderlich als nach dem aktuellen Katalog.

4. Rahmen und Fahrwerk.

Auch gilt nach der alten Regelung, dass neben zeitgenössischen Umbauten auch Umbauten von vor mehr als 20 Jahren möglich sind.

Künftig bleiben nur zeitgenössische Umbauten mit Originalersatzteilen möglich. Der Einbau originalgetreuer Ersatzteile – z.B. auch anders geartete Stoßdämpfer (solange die Anbaumaße unverändert bleiben) – kann nicht mehr positiv begutachtet werden.

5. Motor und Antrieb

Aktuell hat man neben Originalausführung und anderer Motoren der gleichen Baureihe auch die Möglichkeit für:

- einen anderen Motor des gleichen Herstellers – soweit 30 Jahre alt,
- einen Motor eines anderen Herstellers gemäß StVZO – soweit vor mehr als 20 Jahren eingebaut,
- einen baugleichen Motor des gleichen Herstellers neuerer Produktion mit gleicher Leistung und gleichem Hubraum,

ein H-Kennzeichen zu erhalten

Künftig sind nur noch Originalausführung und Motoren gleicher Baureihe möglich.

6. Gasanlage

Bislang kann auch eine neuere Gasanlage positiv begutachtet werden, wenn sie vorschriftsmäßig ist und den optisch, authentischen Eindruck des Fahrzeuges und Motorraums nicht erheblich beeinträchtigt.

Nach dem neuen Entwurf muss eine Gasanlage in dem jeweiligen Fahrzeug in den ersten 10 Jahren nach Zulassung des Fahrzeuges in eben diesem Fahrzeug eingebaut worden sein. Jede andere Gasanlage führt zu einer negativen Begutachtung und ist damit nicht H-Kennzeichen fähig.

Diese Entwicklung ist insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über Feinstaub und Umweltschutz äußerst bedenklich. Autogasanlagen sind umweltfreundlich und im Hinblick auf den Partikelaustritt zu vernachlässigen.

Ein Argument welches einer positiven Begutachtung häufig entgegengehalten wird, ist die durch eine positive Begutachtung entstehende doppelte steuerliche Begünstigung, zum einen durch die pauschale Kfz-Steuer, zum anderen durch die steuerliche Begünstigung von Autogas. Einer solchen Argumentation ist vor dem Hintergrund drohender Klimaveränderungen und der hohen Bedeutung des Umweltschutzes nicht zu folgen. Zum einen trifft dies auf neuere Fahrzeuge, die ebenfalls wegen ihres Abgasverhaltens bei der Kfz-Steuer begünstigt werden und aufgrund einer Autogasanlage vom vergünstigten Autogas profitieren ebenfalls zu. Zum anderen sollte man vielmehr die doppelte Steuerbegünstigung als zusätzlichen Anreiz verstehen, Oldtimer im bivalenten Betrieb mit Autogas zu bewegen.

7. Lenkung

Bisher sind auch Holzlenkräder möglich soweit diese Modelle damals vom Hersteller angeboten wurden, bzw. originalgetreue Nachbauten mit originalen Maßen.

Nach dem neuen Entwurf bleiben zeitgenössische Sonderlenkräder möglich. Holzlenkräder sind hiervon jedoch ausdrücklich ausgeschlossen und damit nicht positiv zu begutachten.

DEUVET

Vorstand:
Präsident:
Maik Hirschfeld
Vizepräsidenten:
Ursula Busch Peter Schneider

BUNDESVERBAND
für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.
Wiebestraße 36 - 37
10553 Berlin
Telefon 0900-1 33 88 38(49cts p.M.), Fax 030-34 095 172
www.deuвет@t-online.de

Bankverbindung:
DEUVET e.V.
Postbank Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509



Das Interesse vieler Oldtimerfahrer an Holzlenkrädern ist bekannt. Dies bietet aber keinen Grund einen Unterschied zwischen zeitgenössischen Holzlenkrädern und sonstigen zeitgenössischen Lenkrädern zu machen. Vielmehr muss die Wahl in der Entscheidungsfreiheit des Oldtimerbesitzers verbleiben.

8. Räder und Reifen

Aktuell sind neben Originalausführung, Kombinationen aus der gleichen Baureihe und mögliche Reifen aus dem Räder-/Reifenkatalog, auch Reifengrößen bis zu 2 Nummern breiter als das Original möglich.

Künftig soll der letzte Passus entfallen. Die 2-Nummern-Regelung soll nicht mehr gelten.

Verfahren:

Der Entwurf wird den Bundesländern zur Stellungnahme vorgelegt. Grundsätzlich ist es möglich, dass die Stellungnahme im Umlaufverfahren auf die Schriftform beschränkt wird.

Jedoch haben alle Bundesländer die Möglichkeit Themen, die der Diskussion bedürfen auf die Tagesordnung der Bund-Länder-Fachausschüsse zu setzen. Da der DEUVET bereits seit Vorliegen des letzten Entwurfes die Bundesländer für das Thema sensibilisiert, haben wir die positive Rückmeldung, dass mehrere Bundesländer keinen Sinn in einer solchen Verschärfung sehen und das Thema auf jeden Fall auf die Tagesordnung des zuständigen Bund-Länder-Fachausschusses TK setzen lassen werden.

Der Boden diesen Entwurf zum Scheitern zu bringen, wurde also vom DEUVET gründlich und langfristig vorbereitet.

Dennoch bleibt zu Mahnen und zu Warnen. Erfolge können noch so gut vorbereitet werden. Eine Garantie für einen Erfolg kann es jedoch nie geben.

Der DEUVET wird auch weiter mit den Bundesländern im Gespräch bleiben und versuchen möglichst flächendeckend Überzeugungsarbeit zu leisten.

Kommentar des DEUVET:

Der Verzicht auf Steuergelder schmerzt die öffentlichen Kassen. Also ist es mehr als folgerichtig, dass man nun auch den Oldtimerfahrern in die Taschen greifen möchte.

Auch befürchtet man, dass aufgrund der in den 70er und 80er Jahren steigenden Zulassungszahlen immer mehr Fahrzeuge in den Genuss eines H-Kennzeichens und der entsprechenden Steuervergünstigung kommen.

Jedoch erhält der Oldtimerfahrer seine Steuervergünstigung nicht zur Finanzierung seines privaten Hobbys, sondern nicht zuletzt um kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut für die Allgemeinheit zu erhalten. Oldtimer sollen der Bevölkerung Automobilgeschichte näher bringen und helfen die Öffentlichkeit über dieses Thema informieren.

Erfahrungen auf Oldtimerveranstaltungen zeigen, dass selbst interessierte Personenkreise immer noch unter einem erheblichen Informationsdefizit leiden. Auch extrem häufige Marken und Typen werden von den Zuschauern bunt durcheinander geworfen.

Daher vertreten wir die Auffassung, dass es mehr als wünschenswert ist, wenn zusätzliche Oldtimer in den Verkehr kommen. Nur so lässt sich dieses Informationsdefizit der Öffentlichkeit für die Zukunft zumindest teilweise einschränken.

Die Ziele des Entwurfes gehen daher an der Realität vorbei. Gerade eine Automobilnation wie Deutschland hat einen Bildungsauftrag im Hinblick auf ihre Bürger.

DEUVET

Vorstand: Präsident: Maik Hirschfeld Vizepräsidenten: Ursula Busch Peter Schneider	BUNDESVERBAND für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V. Wiebestraße 36 - 37 10553 Berlin Telefon 0900-1 33 88 38(49cts p.M.), Fax 030-34 095 172 www.deuvet@t-online.de	Bankverbindung: DEUVET e.V. Postbank Köln Bankleitzahl 370 100 50 Kontonummer 38 25 48 - 509
--	---	--



Auch grenzt der neue Entwurf den Patina-Oldtimer aus. In jedem historischen Bereich vertritt man heute die Auffassung, dass Instandhaltung und Instandsetzung von historischen Kulturgütern möglichst schonend und umsichtig, mit möglichst geringen Eingriffen in die Substanz erfolgen sollen. Der Gedanke der Authentizität und des Substanzerhaltes dominiert in Fachkreisen den früher vorherrschenden Gedanken der Perfektionierung des Ergebnisses.

Der neue Entwurf mit seinen Ansprüchen, wie „leichte Gebrauchsspuren“, „weitgehend fehlerfreie Lackierung“, usw., konterkariert diese Erkenntnisse. Hier wird plötzlich der überrestaurierte Oldtimer zum erklärten Ziel.

Zu dem führt die Verschärfung des Anforderungskataloges zu einer Benachteiligung geringpreisiger „Brot-und-Butter-Oldtimer“. Die Erhaltung hochpreisiger Oldtimer wird in der Praxis selten ein Problem darstellen. Kosten einer Vollrestaurierung und Marktwert werden in der Regel in einem akzeptablen Verhältnis zueinander stehen.

Anders verhält es sich bei Oldtimern mit geringem Marktwert, sog. Brot-und-Butter-Fahrzeugen. Gerade in diesem Bereich nehmen die Besitzer schon heute Restaurierungs- und Instandhaltungskosten in Kauf, die in keinem realistischen Verhältnis zum Marktwert stehen.

Steigen durch eine Verschärfung des Anforderungskataloges nun die erforderlichen finanziellen Aufwendungen zur Erlangung des H-Kennzeichens nochmals erheblich an, werden viele dieser Fahrzeuge nicht weiter erhalten bleiben.

Dies zeigt uns die Geschichte. Gerade Kleinwagen aus den 50er Jahren, die keine besondere Anhängerschaft haben – und damit nur einen geringen Marktwert – sind heute nur noch in minimalen Stückzahlen erhalten oder völlig verschwunden.

Aus diesen Erfahrungen sollten wir gelernt haben.

Weiterhin würden Rückgang oder Stagnation von Oldtimerzahlen mit einem Einbruch in einem für dieses Land bedeutenden Wirtschaftssektor einhergehen.

Aktuell werden jährlich im Bereich Oldtimer 4,6 Mrd. € umgesetzt (Fahrzeuge über 25 Jahre ohne Nutzfahrzeuge). Allein 25.000 Beschäftigte erzielen ihr Einkommen im Bereich Oldtimer – und das in ca. 2.300 Unternehmen. Das Oldtimer-Hobby nimmt zusätzlich erheblichen Einfluss auf die Touristikbranche. In Verbindung mit diesem Hobby werden jährlich 827.000 Übernachtungen gebucht.

Eine Verschärfung des Anforderungskataloges zum H-Kennzeichen muss verhindert werden!

DEUVET

Vorstand:
Präsident:
Maik Hirschfeld
Vizepräsidenten:
Ursula Busch Peter Schneider

BUNDESVERBAND
für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.
Wiebestraße 36 - 37
10553 Berlin
Telefon 0900-1 33 88 38(49cts p.M.), Fax 030-34 095 172
www.deuвет@t-online.de

Bankverbindung:
DEUVET e.V.
Postbank Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509
