
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 3. MÄRZ 2023, 12:00 BIS 15:20 UHR

ORT: PAUL-LÖBE-HAUS DES DEUTSCHEN
BUNDESTAGES, SAAL E.400

ANWESEND: VGL. TEILNEHMERLISTE

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Begrüßung
Carsten Müller | *MdB*

Carsten Müller eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Zu Beginn der Sitzung wird der nächste Sitzungstermin vereinbart. In Aussicht gestellt wird eine Sitzung mit anschließender Ausfahrt. *!Der während der Sitzung vereinbarte Termin muss im Nachgang der ursprünglichen Abstimmung leider korrigiert werden auf, Dienstag, 20. Juni 2023 zwischen 12:00 und 14:30 Uhr.*

Carsten Müller berichtet im Nachgang zur letzten Sitzung über den Sachstand zum Einsatz von synthetischen Kraftstoffen für einen CO₂-neutralen Betrieb der Dienstkraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Deutschen Bundestages. Wie vereinbart wandte sich der PAK-Vorstand mit einer Prüfbitte an die Bundestagspräsidentin Bärbel Bas, MdB. Die Bundestagspräsidentin hat den Vorschlag aufgegriffen und eine Prüfung beauftragt. Das zuständige Referat hat sich bereits mit dem Vorstand in Verbindung gesetzt und wir sind in engem Austausch, denn das Interesse war groß. Das Prüfergebnis wird der mit Abgeordneten aller Fraktionen besetzten Inneren Kommission des Ältestenrates zur Entscheidung vorgelegt. Erste Gespräche zum Thema wurden innerhalb der Fraktionen geführt und Kontakte für eine Betankungsmöglichkeit in Berlin-Mitte sind geknüpft. Unterstützend für unser Anliegen kommt die Verlautbarungen einer Einigung innerhalb Bundesregierung hinzu, wonach durch die Aufnahme der DIN EN 15940 (*Norm Kraftstoffe – Paraffinischer Dieseldieselkraftstoff aus Synthese oder Hydrierungsverfahren – Anforderungen und Prüfverfahren*) in die 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) synthetische Kraftstoffe in Reinform zum Verkauf an öffentlichen Tankstellen zuzulassen sind.

Im Nachgang zu den Sitzungen im Februar und Juni 2021 sowie dem dort behandelten Themenkomplex „Rechtliche Regelung abnehmbarer Geschwindigkeitsmesser und Beleuchtungen an historischen Zweirädern“ kann berichtet werden, dass die damalige Prüfbitte gegenüber dem Bundesverkehrsministerium auf konstruktive Unterstützung gestoßen ist. Christian Theis hat das Thema unterstützt und eine Befassung im Bund-Länder Fachausschuss „Technisches Kraftfahrtwesen“ (BLFA-TK) erreicht. Der BLFA-TK fasste einen einstimmigen Beschluss, um einem alternativen Ersatz der vorgeschriebenen abnehmbaren Laterne durch eine abnehmbare LED-Fahrradbeleuchtung und die Zulassung von abnehmbaren Geschwindigkeitsmessgeräten für Motorradoldtimer über eine Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zu ermöglichen. Das Verfahren wurde anschließend im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) weiter vorangetrieben und es wurde Anfang Februar mitgeteilt, dass das Thema in der Sechsfundfünfzigsten Änderungsverordnung der StVZO adressiert werden wird. Diese Änderungsverordnung befindet sich aktuell in der Rechtsförmlichkeitsprüfung. Es wird davon ausgegangen, dass im Herbst 2023 verkündet werden kann. Vorgeschlagen ist der folgende Passus zur Ergänzung:

„Sechsfundfünfzigste Änderungsverordnung:

§ 72

- *[14] Abweichend von § 22a, § 50 Absatz 2 und § 53 Absatz 1 ist es zulässig, an Krafträdern mit einer Erstzulassung vor dem 1. Januar 1938 alternativ oder zusätzlich zu den vorgeschriebenen lichttechnischen Einrichtungen, abnehmbare bauartgenehmigte LED-Fahrradscheinwerfer mit einer Mindestlichtstärke von 50 Lux und einer Mindestreichweite von 50 Metern, bei Bedarf auch in Verbindung mit festen oder abnehmbaren bauartgenehmigten LED-Fahrradschlussleuchten mit Fahrradrückstrahlern, zu verwenden.“*
- *[[17]] Abweichend von § 57 Absatz 1 und 2 ist es zulässig, an Krafträdern mit einer Erstzulassung vor dem 1. Januar 1961 abnehmbare Geschwindigkeitsmessgeräte und Wegstreckenzähler zu verwenden, sofern diese 1. diese während der Fahrt sicher angebracht sind, 2. der Anbau im Sichtbereich erfolgt ohne das Sichtfeld des Fahrers einzuschränken, und 3. die zulässige Abweichung der angezeigten Geschwindigkeit in den letzten Dritteln des Anzeigebereichs höchstens plus 7 Prozent des Skalenendwertes beträgt. Die angezeigte Geschwindigkeit darf nicht unter der tatsächlichen Geschwindigkeit des Fahrzeugs liegen.“*

Carsten Müller dankt allen Beteiligten für die Initiative und große Beharrlichkeit. Sobald die Änderung umgesetzt ist, wird der PAK informiert. Johannes Hübner fragt, ob die Regelung auch auf ältere Autos mit beispielsweise Karbidlampen anwendbar wäre. Heinz Kindler macht auf den tragenden Unterschied zwischen historischen Krafträdern und Kraftfahrzeugen aufmerksam, die ihn zur Initiative veranlasste – Krafträder sind

verpflichtet, mit Licht/Tagfahrlicht zu fahren. Carsten Müller schlägt einen Austausch zwischen den Beteiligten vor, so dass mit anschließender Problembeschreibung zu einem möglichen Einsatz von LED an Kraftfahrzeugen eine Basis für weiteren Handlungsbedarf gegeben ist.

TOP 2 Sachstandsbericht „Facharbeitsgruppe ECHA“

Dr. Gundula Tutt | *Omnia Restaurierung*

Fritz Cirener | *Fachbereich Historische Fahrzeuge VDA*

Mario De Rosa | *Initiative Kulturgut Mobilität e.V.*

Peter Diehl | *kfz-betrieb*

Fritz Cirener stellt noch einmal die Ausgangslage dar. Die European Chemicals Agency (ECHA) schlug sich im vergangenen Frühjahr im vor, metallisches Blei in den Anhang XIV der REACH-Verordnung, dem Verzeichnis der zulassungspflichtigen Stoffe, aufzunehmen. Die Anwendung bleihaltiger Legierungen wird europaweit verboten und nur auf Basis aufwendiger Sondergenehmigungen erfolgen. Der PAK griff das Thema mit der Sitzung am 21. Juni 2022 auf (vgl. *PAK-Sitzungsprotokoll, TOP 4*). Bis Mai 2022 gingen etwa 2.000 Widersprüche bei der ECHA ein.

Peter Diehl beschreibt die EU-Chemikalienverordnung 1907/2006 mit unmittelbarer Geltung in allen EU-Mitgliedsstaaten, da sie – anders als EU-Richtlinien – nicht erst in nationales Recht umgesetzt werden muss. Sie trat am 1. Juni 2007 in Kraft und wird seither laufend weiterentwickelt und angepasst. Die Verordnung zielt primär auf die Industrie und der Einsatz gefährlicher Stoffe sollen nur noch dort ermöglicht werden, wo sie nachweislich nicht ersetzbar sind. Von der ECHA wurde der Vorgang angestoßen, um Blei in das Verzeichnis der zulassungspflichtigen Stoffe aufzunehmen.

Dr. Gundula Tutt verweist auf die bestehenden Kenntnisse zur Wirkung von Blei und Mensch und Umwelt. Aus diesem Grund gibt es bereits ausführliche Vorgaben im Arbeitsschutz- und Verarbeitungsbereich und funktionierende Recyclingkreisläufe. Gleichzeitig gibt es nach wie vor Einsatzbereichen, in denen Blei nicht ersetzbar ist. Dass die für die Industrie geplante Änderung beim Blei umfangreiche Folgen für Handwerk, Kunsthandwerk, restaurierende und künstlerische Anwendungen haben, wurde der ECHA erst durch die Masse der Widersprüche aus dem Kulturgutbereich im Frühjahr 2022 bewusst. Die Betroffenheit der handwerklichen Kleinanwendung war der verantwortlichen Behörde nicht bewusst. Dadurch eröffnet sich Möglichkeiten von Allianzen der Betroffenen, um eine breite Basis in der Argumentation bieten zu können. So steht das automobile Kulturgut an dieser Stelle nicht allein und arbeitet gemeinsam am Ziel, den Einsatz vom Blei am historischen Kulturgut auch künftig zu ermöglichen.

Mario De Rosa berichtet von der großen Resonanz auf die Kontaktaufnahmen mit dem federführend zuständigen Bundesministerium, mit Politikerinnen und Politikern auf Bundes- und europäischer Ebene, mit beteiligten Verbänden über den Oldtimersektor hinaus sowie nationale und internationale Institutionen. In der Blei-Thematik ist eine gemeinsame Position gefunden und wird entschlossen vertreten. Beim zuständigen Petitionsausschuss des Europaparlaments wurde am 27. Februar 2023 eine unterstützende Petition eingereicht. Die hohe Anzahl der Einsprüche hat die ECHA bewogen, ihren Entwurf noch einmal zu überarbeiten.

Dr. Gundula Tutt führt zu den Chancen aus, die die breite Allianz bietet. Gemeinsam wurden Materialien erarbeitet, die den EU-Abgeordneten im Vorfeld der Abstimmung zur Verfügung gestellt werden können. Eine Sammlung zum Thema wird dem Protokoll beigelegt werden. Zudem werden die Petitionsnummer sowie der Link zur Petition nachgereicht, sobald diese durch den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments zur Verfügung gestellt wird. Bei Interesse kann diese mitgezeichnet werden. Dr. Gundula Tutt verweist darauf, dass die Texte auch in zahlreichen weiteren Sprachen vorliegen werden, so dass eine länderübergreifende Unterstützung möglich ist, denn europaweit sind Branchen und Personen von den Auswirkungen der Verordnung betroffen.

Eine langfristige Perspektive ist gegeben, denn durch die aktuelle Entwicklung rund um das Blei hat sich die Komplexität und Tragweite des REACH-Prozesses gezeigt. In der Folge wurde beschlossen, REACH zu evaluieren und gegebenenfalls neu zu strukturieren. Dadurch bietet Blei als Präzedenzfall eine Chance, möglicherweise das Kulturgut stärker im Bewusstsein und der Novelle zu verankern.

Bereits in der Sitzung erfolgte der Aufruf zur Mitzeichnung und Unterstützung der Petition über die [Internetseite des Petitionsausschusses des Europäischen Parlaments](#), um sie auf eine breite Basis zu stellen und die Tragweite der Auswirkungen der REACH-Prozesse zu unterstreichen. Jede Unterschrift, ob Einzelperson oder Institution, zählt. Sobald die genauen Daten zur konkreten Petition verfügbar sind, werden sie über die PAK-Verteiler zirkuliert werden. Carsten Müller regt auf politischer Ebene eine zusätzlich enge Abstimmung mit den Kolleginnen und Kollegen der jeweiligen Fraktionen im Europäischen Parlament an, um auch auf diesem Wege eine große Resonanz zu schaffen. Peter Diehl hebt noch einmal hervor, dass es ein Ziel von REACH war, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen chemischen Industrie zu stärken. Mit der gegenwärtigen Auslegung ist das Gegenteil der Fall.

Hubert Flaig | *BHLD*

Bert Pronk | *Federation of Historic Automobile and Motorcycle Clubs (FEHAC)*

Hubert Flaig präsentiert das Konzept des 1. FIVA Utilitarian World Event 2023 im niederländischen Panningen. Das gezeigte Konzept liegt dem Protokoll bei. Erstmals wird es ein FIVA World Event für Nutzfahrzeuge geben, nachdem Vergleichbares für Kraftfahrzeuge und Motorräder bereits erfolgreich durchgeführt wurde. Am 29. und 30. Juli 2023 werden vor Ort Transport- und Nutzfahrzeuge, Busse, Militärfahrzeuge, Wohnmobile und Wohnwagen sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge präsentiert. Es werden Fahrzeuge aus den Jahren von 1769 bis ins Jahr 2023 präsentiert, und die Hauptattraktion wird die Replika des „Fardier de Cugnot“ sein. Panningen wurde bewusst ausgewählt, da der Veranstaltungsort bereits seit 42 Jahren etabliert und gut erreichbar ist. Bert Pronk hebt hervor, dass das Thema Nachhaltigkeit beim Event von großer Bedeutung sein wird und nachhaltige Kraftstoffe genutzt werden und auch ein Shuttlebetrieb für Besucher eingerichtet, der HVO100-Treibstoff nutzt. Hubert Flaig wirbt für einen Besuch des Events. Weiterführende Informationen, inkl. der Ticketreservierung, sind auf der hier [verlinkten Eventseite der FIVA](#) oder direkt auf der [Interseite des Festivals](#) verfügbar.

TOP 4 Fahrerlaubnisse für "kleine Motorräder"

Heinz Kindler | *VFV*

Heinz Kindler knüpft an vorherige Berichte zum Thema „Kleinmotorrades“ an. Die verwendeten Präsentationen liegen dem Protokoll bei. Unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung wird angeregt, die Bestimmungen für den Führerschein AM zu novellieren, um historische Motorräder damit regulär fahren zu können. Sie erfüllen meistens zwei Voraussetzung dieser Führerscheinklasse – Nutzleistung und Höchstgeschwindigkeit. Die Hürde wird durch die dritte Voraussetzung – den Hubraum – errichtet. Historische Motorräder haben aufgrund der technischen Entwicklung der damaligen Zeit einen größeren Hubraum. Dargestellt werden die Gegebenheiten der Motorräder im Kontext der bestehenden Führerscheinklassen mit möglichen Ansätzen zur Anpassung der Klassen.

Abschließend macht Heinz Kindler auf die traditionelle Veteranenfahrt „Norddeutschland - Special Edition“ für Veteranen Motorräder bis Baujahr 1950 in Brokdorf an der Elbe vom 13. bis 16. Juli 2023 aufmerksam. Der Veranstaltungsflyer liegt dem Protokoll bei und weiterführende Informationen sind auf der [verlinkten Internetseite des VFNord](#) verfügbar.

Carsten Müller ergänzt, dass das Thema bereits aufgegriffen wurde und insgesamt sehr schlüssig ist, da nicht unbedingt der Hubraum, sondern vielmehr die Leistungsfähigkeit der Motorräder im Fokus stehen sollten. Die Rahmen für die Führerscheinklassen setzt die

EU-Führerscheinrichtlinie, so dass eine enge Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium zwingend erforderlich ist. Heinz Kindler verweist auf die nationale Sonderregelung des B196-Führerscheins, der zumindest für die nationale Ebene einen Weg aufzeigen kann. Carsten Müller schlägt vor, das Thema mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr abzustimmen und den Sachstand in der PAK-Sitzung im Herbst 2023 noch einmal aufzurufen.

TOP 5 Automobilwoche und Mobility Forum

Florian Seidl | *Carficionado Collection Management GmbH*

Florian Seidl stellt das Konzept der "[Internationale St. Moritzer Automobilwoche](#)" (ISAW) mit allen Events vor. Der Schwerpunkt des Vortrags richtet sich auf die Weiterentwicklung von Oldtimerveranstaltungen in der Zukunft. Die Präsentation inklusive [Link zum präsentierten Video](#) liegen dem Protokoll bei.

Die ISAW ist eine Neuauflage der historischen Veranstaltungsreihe von 1929 und 1930. Bereits seit 2014 wird beständig an dem Veranstaltungskonzept gearbeitet und weiterentwickelt. In der Zukunft werden Oldtimerveranstaltungen zwei zentrale Aspekte berücksichtigen müssen: Die Finanzierung wird auch künftig die Kernfrage jeder Veranstaltung sein. Darüber hinaus müssen Veranstaltungen im Einklang mit Initiativen der Region durchgeführt werden, d.h. es bedarf einer hohen Akzeptanz bei den Menschen, Besuchern sowie den Behörden vor Ort. Die aktuellen politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen üben einen gewissen Druck auf die Veranstalter aus, so dass die Anzahl der jährlichen Veranstaltungen mit Verbrennerfahrzeugen auf öffentlichen Straßen sehr wahrscheinlich rückläufig sein und mit einer optimierten Vernetzung der Szene einhergehen wird. Schließlich sind und bleiben die mediale Begleitung der Veranstaltungen von großer Bedeutung. Storytelling über die einschlägigen Medien, Kanäle und Netzwerke ist und bleibt unabdingbar. Aus eigener Erfahrung berichtet Carsten Müller von der sehr lohnenden Veranstaltung mit Fahrzeugen, die man seltener sieht und hebt hervor, dass die Veranstaltung für die Besucherinnen und Besucher eintrittsfrei ist.

TOP 6 Bericht Initiative Automobile Kultur e.V.

Thomas Wirth | *Vizepräsident IAK e.V.*

Thomas Wirth zeigt die Hintergründe der Gründung des „IAK - Initiative Automobile Kultur e.V.“ auf und skizziert die Bestrebungen zur Aufnahme der automobilen Kultur in das Bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes. Nach dem Scheitern des ersten Antrags hat der Vorstand intensiv die Gründe und Folgen evaluiert. Eine

Schwierigkeit besteht in der erforderlichen Fokussierung des sehr breiten Themas auf ein konkret zu benennendes Schlagwort. Dafür kann auch gegenwärtig noch keine zufriedenstellende Lösung präsentiert werden. Ein zweites Problem der Antragstellung ist die Forderung, dass der Antragsteller aus formellen Gründen fest und lange als Akteur in der Szene verankert sein muss. Der IAK ist kein Akteur der Szene oder Träger des Kulturerbes. Ohne eine Klärung dieser Fragen hat ein neuer Antrag keine Erfolgsaussichten. Von Vorteil ist, dass der Verein weiterhin existiert und nichts verloren ist. Vorgeschlagen wird eine Überarbeitung der Satzung, die auf Grundlagen von neuen Ideen und Impulsen aus dem PAK heraus, eine neue Zielsetzung für den Verein ermöglicht. Denkbar wäre beispielsweise, dass der Verein als Helfer und Unterstützer von Initiativen agiert, die das Thema ganz spezifisch und fokussiert angehen. Dr. Gundula Tutt regt an, möglicherweise den Austausch zu suchen mit den ebenfalls gescheiterten Antragstellern in Frankreich, die den französischen Karosseriebau der Stromlinienformen in den 30er Jahren im vergangenen Jahrhundert als Kulturgut schützen lassen wollten. Der gemeinsame Austausch zu den Gründen des jeweiligen Scheiterns könnte Anstöße bringen. Carsten Müller bringt Überlegungen ein, wonach die Analyse der Anträge über Ländergrenzen hinweg möglicherweise ein anderes Land mit höheren Erfolgsaussichten für eine Antragstellung in den Fokus rücken könnte. Peter Diehl schlägt den Bereich der Restaurierung als Thema vor. Thomas Wirth berichtet von der Prüfung in diesem Kontext, aber auch hier sind Abgrenzung, Erklärung und Spezifizierung der „Restaurierung“ für den Antrag komplex und zu wenig fokussierbar. Roland Kayser bitte zu prüfen, ob ggf. der gezielte Antrag für spezifische Fahrzeugtypen erfolgversprechend sein könnte. Dr. Gundula Tutt führt hierzu den traditionellen Blick auf Denkmäler an. Denkmäler sind stets an bestimmte Orte gekoppelt und so sind tatsächlich auch einige wenige Fahrzeuge unter Denkmalschutz gestellt, aber nur, weil sie ebenfalls an ganz bestimmte Orte gekoppelt sind. Thomas Wirth betont hier die Unterscheide zwischen Kulturgut, als Sache, und immaterielles Kulturerbe, das sich dem Umgang mit einem Thema widmet. Johannes Hübner skizziert an dieser Stelle die Erfahrungen der Zusammenarbeit von FIVA und UNESCO, Stichwort „Charta von Turin“, bei der über Jahre gerungen wurde, wie das Brauchtum fassbar gemacht werden kann. Mario De Rosa ergänzt an dieser Stelle, dass die Erfahrungen in der FIVA-Kulturkommission zeigen, dass die UNESCO in diesem Bereich nicht aktiv tätig ist. Aber der Kontakt zwischen beiden Organisationen besteht und wird – bei allen Optimierungsmöglichkeiten – gepflegt.

Dr. Henning Rauls stellt noch einmal die drei Eckpunkte für die Grundlage des Antrags bei der Deutschen UNESCO-Kommission heraus: Fokussierung, kulturelles Leben und Transformation. Er schlägt vor, diese einzelnen Aspekte noch einmal genauer zu beschreiben und diese in der nächsten oder übernächsten Sitzung konkretisiert, kann es gelingen, aus dem PAK heraus Vorschläge zu filtern und weiter zu verfolgen. Daraus ließe sich anschließend die notwendige Anpassung der Vereinssatzung umsetzen. Carsten Müller schlägt vor, dass mögliche Ideen und Vorschläge zum IAK in seinem Büro gesammelt und in der nächsten PAK-Sitzung präsentiert werden. Thomas Wirth

unterstützt das Anliegen, denn es ist unstrittig, dass der IAK auf Initiative des PAK entstanden ist.

Abschließend erkundigt sich Martin Stromberg über die bevorstehende Mitgliederversammlung des IAK. Mario De Rosa erklärt, dass er nicht erneut für den Vereinsvorstand zur Verfügung stehen wird und kein Amt anstrebt. Thomas Wirth erklärt seine Bereitschaft zur erneuten Kandidatur und seinen Wunsch das Thema weiter zu begleiten und voranzutreiben. Die Ergebnisse der Mitgliederversammlung werden in der nächsten PAK-Sitzung berichtet werden.

TOP 7 Oldtimer in den Medien

Mario De Rosa | *Initiative Kulturgut Mobilität e.V.*

Mario De Rosa berichtet von der Wirkung einer Panorama-Sendung am 12. Januar 2023 auf ihn. Der Titel des in der ARD ausgestrahlten Beitrags lautete [„Das Klima und die Reichen“](#). Auffallend ist die bewusste Polarisierung des Beitrags, der alle Klischees bedienend, die Oldtimerfahrer als reiche Umweltzerstörer stigmatisiert und unter dieser Maßgabe scheinbar ganz bewusst eine Ausfahrt eines Maserati-Clubs begleitet. An diesem außergewöhnlich tendenziösen Beitrag wurde keinerlei Gesamtbetrachtung der Thematik vorgenommen, sondern lediglich ein Vorurteil auf einfachste Weise und ganz bewusst bedient. Alle Aspekte, wie etwa die Einbeziehung der Rohstoff- und Energiebilanz von erhaltenen Fahrzeugen, bleiben unerwähnt. Im Ergebnis reiht sich dieser Beitrag scheinbar in eine lange Liste von einseitigen Berichterstattungen ein, in der private Mobilität und auch Oldtimerei gezielt einseitig kritisiert und verurteilt werden. Diese Berichterstattung wirkt sich bereits auf die Szene aus, weil selbst langjährige und traditionelle Veranstaltungen plötzlich nicht mehr problemlos genehmigt, mit zusätzlichen und enormen Auflagen belegt oder ganz grundsätzlich hinterfragt werden. Ulf Schulz schildert von mehreren, vergleichbaren Diskussionen und Gesprächen in der jüngsten Vergangenheit. Er schlägt etwas Gelassenheit vor und nicht über jedes Stöckchen zu springen, denn Tatsache ist, die Proteste gegen Autos gab es – in unterschiedlicher Intensität – immer. Die aktuell erneut höhere Empörungswelle bestärkt die Kritiker, die es immer gab. Diese fühlen sich nun wieder bestärkt und werden lauter, aber: Nach wie vor gibt es einen Unterschied zwischen öffentlicher und veröffentlichter Meinung. Er regt an, die Selbstdarstellung und das Selbstbewusstsein der Szene zu stärken. Die Szene bewahrt unstrittig Kulturgut und erhält es für die Nachwelt. Gleichzeitig zeigen die großen Studien nachweislich bis heute, dass die Hälfte der Bevölkerung sich weiterhin freut, wenn sie einen Oldtimer auf der Straße sehen. Wolfgang Presinger berichtet aus der Perspektive des Veranstalters über den spürbaren Wandel und den Reaktionen. Wichtig ist es, als Community Rücksicht zu nehmen, sich entsprechend zu verhalten und die wenigen schwarzen Schafe, die es überall gibt, herauszufiltern. Stephan Joest verweist auf die

häufiger thematisierte Situation beim Nachwuchs. Es muss mit gelingen, diesen mit neuen Ideen und Konzepten zu interessieren und gewinnen, um die Sympathien für die Szene auch in Zukunft zu erhalten. Christian Steiger merkt an, dass die Auswirkung kein primäres Altersthema ist, da die Nachwuchssituation besser als häufig dargestellt ist. Viele jüngere Leute sind in der Szene, aber sie sind weniger sichtbar, weil sie regelmäßig nicht in Clubs sind oder Messen besuchen, sondern Betätigungsformen und Kanäle für das Thema nutzen, die nicht unbedingt im alltäglichen Fokus dieser Runde liegen – Stichwort soziale Medien und digitale Vernetzung. Unsere Außenwirkung ist regelmäßig besser, als es in einigen Medien dargestellt wird, aber mit Best-Practice-Beispielen kann es besser werden. Das ist jedoch aufwendig, zeit- und sicherlich auch kostenintensiv. Dr. Gundula Tutt führt aus, dass die Thematik in der Fachpresse kein Thema ist. Außerhalb dieser Presse wird das Thema kaum gespielt und wenn holt es kaum jemanden ab und vor allem die Frauen gar nicht. Stets werden die gleichen Aspekte Kraft, Hubraum etc. betont, aber neue Pfade, wie etwa Design oder Gestaltung, finden nach wie vor nicht statt. Zudem sind Oldtimer nicht mehr zwingend Mobilitätsmittel sondern künftig immer mehr Erhalt von Kulturgut. Auf Grundlage des Panoramabeitrags greift Matthias W. Birkwald die gesellschaftliche Lage auf, die dieser Beitrag teilweise bebildert und dargestellt hat. Wichtig ist, dass die Oldtimer als Klischee nicht 1:1 einsetzbar sind, denn vielen in der Szene sind Liebhaberinnen und Liebhaber aus der gesellschaftlichen Mitte, die bewusst Mittel für die Fahrzeuge einsetzen oder sogar zusammensparen. Ein zweiter grundsätzlicher Fehler resultiert in der individuellen Schuldzuweisung in der Umweltpolitik. Das liegt im Konzept des ökologischen Fußabdrucks begründet. Das macht es für die Besitzerinnen und Besitzer historischer Fahrzeuge erforderlich, dass individuelle Mobilität und Oldtimer als einen Teil eines Gesamtbildes begriffen und dargestellt werden. In diesem Kontext ist grundsätzlich die individuelle Situation zu hinterfragen und in Einklang zu bringen. Es kann beispielsweise der Interkontinentalflug, dessen CO₂-Ausstoß gleichbedeutend mit sieben Jahren Kleinwagenfahren ist, als Faktor und Vergleichsgröße hinzugezogen werden. In der Debatte weiterhin von Bedeutung ist die Tatsache, dass die meisten CO₂-Emissionen bei der Produktion entstehen. Die Nutzung eines Oldtimers bleibt also die nachhaltigste Art der individuellen Mobilität. Ein weiterer, nicht vernachlässigbarer Aspekt der aktuellen Debatten ist die Tatsache, dass die neuen Antriebstechnologien für ein Sozialverträglichkeitsproblem sorgen werden. Die Preise der rein elektrisch angetriebenen Pkws sind deutlich höher angesiedelt als bei den aktuellen Fahrzeugen mit Verbrennermotoren. Wichtig ist, dass wir viele unserer akademischen Argumente verständlich machen und umfassen verbreiten. Georg Sewe rät vor allem im kleinteiligen, regionalen Bereich aktiv zu werden, denn eine umfassende Imagekampagne ist nicht nur kostenintensiv, sondern produziert auch immer eine Gegenbewegung. Wichtig ist es, den Kontakt mit der Regionalpresse zu halten und einzubinden, denn die Fachpresse muss nicht überzeugt werden und erreicht vor allem die Szene. Frank B. Mayer schlägt vor, dass Jede und Jeder Argumente bereithält, wenn er mit den wiederkehrenden Behauptungen konfrontiert wird. Wichtig bleibt stets die Betonung des Kulturguts, dass von der Szene gepflegt wird. Wenn der Oldtimer im Bereich der Mobilität eingesetzt wird,

muss der Blick über den Tellerrand der Mobilität hinaus gerichtet werden, etwa durch den Vergleich mit dem Urlaubsflug, der Umweltbelastung, die durch ein Fußballspiel entsteht oder auch der grauen Energien und Gesamtenergiebilanz, die für die vermeidlich umweltschonende E-Mobilität oder im Vergleich zu einem gekauften Neuwagen anfallen. Alexander Gregor votiert für Gelassenheit und gegen proaktive Maßnahmen. Andreas Keßler zeichnet ein erklärendes Bild der gegenwärtigen Redaktionslage im Bereich der Motorjournalistik und Mobilität. In diesem Zusammenhang verweist er auf die eingeschränkte Fachkompetenz außerhalb von Fachmedien. Im Ergebnis unterstreicht er die Positionierung von Vorrednern, die zur Gelassenheit mahnen. Johann König hebt hervor, dass in der Szene und auch in der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ viele Aspekte dazu umfassend diskutiert wurden und der AGHF-Flyer daher fünf der wichtigsten Fakten aus Sicht der Oldtimerszene betont. Hinzu ist es für jede Fahrerin/Besitzerin und jeden Fahrer/Besitzer stets ratsam, die Punkte des FIVA-Leitfadens – Für eine verantwortungsbewusste Nutzung historischer Fahrzeuge auf den Straßen von heute“ ([Download auf der Seite amicale-citroen.de](#)) zu berücksichtigen. Wichtig bleibt es, die Sympathien in der Gesellschaft zu erhalten und für die Zukunft zu pflegen. Maximilian Sans bekräftigt die Erkenntnisse der Diskussion und rät zur Gelassenheit. Die öffentlichen-rechtlichen Medien sind für viele Oldtimerbegeisterte – vor allem bei den jüngeren – eher nicht von übergeordneter Bedeutung. Ganz besonders für die Kommunikation mit der Gesellschaft und vor allem der Jugend sind andere Wege wichtig und häufig auch nicht so kostenintensiv. Ulf Schulz hebt zum Abschluss der Diskussion noch einige sehr erfolgreiche Oldtimerbeispiele hervor: etwa die lebendige Szene in Bremen oder das „Rollende Museum“ in München mit langen Schlangen junger, interessierter Menschen. Zudem ist das gesellschaftliche Interesse am Auto anders und deutlich höher, als es in hier diskutierten und häufig negativ positionierten Medienbeiträgen suggeriert wird.

TOP 8 **Verschiedenes**

Carsten Müller schlägt vor, neue Brücken zu schlagen und sich in der PAK-Sitzung im Oktober dem Nachwuchsthema auf anderem Wege zu nähern, stärker die Punkte Kommunikation und soziale Medien in den Fokus zu nehmen. Er wird dazu Marco Degenhardt kontaktieren, der nicht nur unter „Halle77“ im Internet aktiv ist, sondern vor allem auch erfolgreiche Kanäle auf YouTube und Facebook betreibt und auf diesem Wege viel Interesse für alte Autos weckt. Ein anderer Punkt muss das Thema Frauen in der Szene sein, die häufig wenig eingebunden werden. Roland Kayser schlägt vor, dass er zu der Sitzung gern auch einen Azubi mitbringt, der aus seiner Perspektive zum Thema berichtet.

Johannes Hübner weist auf den „50. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring“ vom 11. bis 13. August 2023 hin. Anlässlich dieses Jubiläums soll ein Buch über das traditionsreiche

Seite 11 von 11

Rennfestival des Oldtimer Motorsports erscheinen. Wer Geschichten, Beiträge, Fotos oder ähnliches, ganz besonders aus den ersten 10 bis 15 Jahren hat, kann sich gern an Johannes Hübner wenden, dessen Kontaktdaten über die verlinkte Website und auch über das [Berliner Büro von Carsten Müller](#) zu erhalten sind.

Georg Sewe verabschiedet sich von der Runde, an der er fast 13 Jahre für den DAVC, davon 11 Jahre als Präsident des Verbandes, teilgenommen hat. Künftig werden abwechselnd Nico Angleitner und Thorsten Müller für den DAVC teilnehmen.

Die Sitzung wird um 15:46 Uhr geschlossen.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet

– entgegen der Absprache in der Sitzung zu anderer Zeit und an abweichenden Sitzungsort –

statt am

~~Freitag, 23. Juni~~ **Dienstag, 20. Juni 2023 um 12:00 bis 14:30 Uhr
in Berlin.**

(der genaue Tagungsort wird rechtzeitig mitgeteilt)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden hierzu rechtzeitig eingeladen. Für die Unannehmlichkeiten wird um Nachsicht gebeten.