

Über 120.000 aller H-Kennzeichen akut gefährdet!

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) überarbeitet aktuell den Anforderungskatalog für das H-Kennzeichen. Die Arbeitsgruppe Novellierung § 19 StVZO unter Federführung von Hans-Dieter Hesse, Referat S 33 will die Anforderungen zur Erlangung des H-Kennzeichens drastisch verschärfen.

Die Neuregelung würde nicht nur Halter von Oldtimern mit H-Kennzeichen betreffen. Auch historische Kraftfahrzeuge, die ein Rotes 07-Kennzeichen erhalten sollen, müssen sich nach Inkrafttreten der neuen Fahrzeugzulassungsverordnung zum 01.03.2007 der gleichen Begutachtung unterwerfen.

Jedes Fahrzeug welches ein H-Kennzeichen erhalten soll, muss sich zunächst einer Eingangsuntersuchung unterziehen. In diesem Gutachten wird neben der Authentizität des Fahrzeuges aktuell auch mindestens eine Zustandsnote 3 auf einer schulnotenähnlichen Skala von 1 bis 5 gefordert.

Zwischen dem jetzigen Zustand 2 und dem aktuell minimal erforderlichen Zustand 3 soll eine weitere Zustandsnote eingeführt werden. Dann wird es erforderlich sein, statt der alten Note 3 nun die erheblich schärfere neue Norm einzuhalten.

Der Status Quo:

Der alte Zustand 3 beschreibt einen gebrauchten Zustand mit normalen Spuren der Jahre. Kleinere Mängel sind zulässig. Sofortige Arbeiten dürfen nicht erforderlich sein. Durchrostungen dürfen nicht vorhanden sein.

Zusammengefasst wird der Zustand 3 mit „nicht schön, aber gebrauchsfertig“.

Die Planung:

Der neue Mindeststandard für die Erlangung des H-Kennzeichens verlangt erheblich mehr. So muss sich der Oldtimer in einem guten Pflege- und Erhaltungszustand befinden. Er darf maximal leichte Gebrauchsspuren aufweisen. Reparaturen oder Unfallschäden dürfen nicht erkennbar sein. Zusätzlich ist geplant die Überprüfung des Zustandes in die turnusmäßige Hauptuntersuchung zu integrieren. Eine Nichteinhaltung der erforderlichen neuen Zustandsnote soll im Ergebnis zu einem Wegfall der H-Zulassung und damit zu einem Verlust der steuerlichen Förderung kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes führen.

Der Hintergrund:

Die Kfz-Steuer fließt den Bundesländern zu und die öffentlichen Kassen sind leer. Die Neuregelung wird daher nicht zuletzt auf Betreiben der Landesfinanzministerien erfolgen. Zu dem steigt die Zahl der Fahrzeuge über 30

Jahre stetig – sowohl absolut als auch anteilmäßig am Gesamtkraftfahrzeugbestand. Auch das Durchschnittsalter aller zugelassenen Fahrzeuge steigt seit Jahren kontinuierlich an. Dies ist allerdings nicht nur auf Verbesserungen an Karosserie und Technik, sondern vor allem auf die zunehmend schwierigere wirtschaftliche Situation in der Bevölkerung zurückzuführen.

Zu dem ist man im BMVBS ganz bewusst darauf aus Oldtimer erster und zweiter Klasse zu schaffen. Nach Hans-Dieter Hesse kann es nicht reichen, dass ein Oldtimer neben der Authentizität nur die normalen Kriterien einer Hauptuntersuchung erfüllen muss. Vielmehr soll das H-Kennzeichen künftig den Unterschied zwischen einem erhaltungswürdigen Oldtimer und einem über 30 Jahre altem Gebrauchsfahrzeug veranschaulichen.

Der zeitliche Horizont:

Die Einführung der neuen Klassifizierung soll mit Inkrafttreten der neuen Fahrzeugzulassungsverordnung zum 01.03.2007 erfolgen.

Das Problem:

Beim Anforderungskatalog zum H-Kennzeichen handelt es sich um eine Richtlinie. Sie passiert damit weder Bundestag noch Bundesrat.

Der aktuelle Anforderungskatalog wurde vor dem Inkrafttreten den Landesverkehrsministerien zwecks Zustimmung vorgelegt.

Darauf will das BMVBS nach Auskunft von Hans-Dieter Hesse diesmal verzichten. Den Bundesländern soll kein Mitspracherecht beim neuen Anforderungskatalog eingeräumt werden.

Die fehlende Einbindung der Politik und der Landesverkehrsministerien führt dazu, dass die Handlungsspielräume eine solche Regelung zu verhindern sehr gering sind.

Der Schaden:

Nach Schätzung mehrerer Experten könnten bis zu 80 % aller Oldtimer, die heute ein H-Kennzeichen haben künftig leer ausgehen und damit vom Oldtimer zum alten Gebrauchsfahrzeug mutieren. Der finanzielle Schaden für die Oldtimerszene wäre beträchtlich. Nach Schätzungen ist die Erhaltung kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes mit jährlichen, steuerlichen Mehrkosten von 44 Millionen Euro verbunden.

Der wirtschaftliche Gesamtschaden in Bezug auf Handel, Werkstätten, Zulieferindustrie, usw. ist bislang überhaupt noch nicht abzuschätzen.

Dies wird sich gravierend negativ auf die Darstellung der Geschichte der Automobilnation Deutschland auswirken. Bereits heute sind Oldtimer nur selten in der Öffentlichkeit zu sehen. Eine Erhöhung der Betriebskosten in diesem Umfang, wird die Erhaltung vieler Oldtimer so erschweren, dass etliche Zeitzeugen der Automobilgeschichte keine Zukunft mehr haben.

Zu dem werden Oldtimer entsprechend ihrer geringen Nutzung bereits aktuell überproportional besteuert. Ein Wegfall der steuerlichen Förderung der weitaus überwiegenden Zahl der Oldtimer, würde diese steuerliche Benachteiligung nochmals verstärken.

Die neue Regelung gewährt nur noch restaurierten Fahrzeugen eine H-Zulassung. Oldtimern mit Patina, die überhaupt erst Automobilgeschichte anschaulich machen, würde künftig der Oldtimerstatus verwehrt.

Zu dem würde eine Integration der Überprüfung der Zustandsnoten in die Hauptuntersuchung zu einem unhaltbaren Tourismus der Oldtimerbesitzer von Überwachungsorganisation zu Überwachungsorganisation führen, da die Halter auf die positive Begutachtung des Zustandes zwingend angewiesen wären.

Was zu tun ist:

Der DEUVET wird sich umgehend mit allen Finanz- und Verkehrsministerien in Bund und Ländern in Verbindung setzen und zu den dramatischen Auswirkungen einer solchen Neuregelung für die Erhaltung kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes Stellung beziehen.

Was man selber tun kann:

Die Ansatzpunkte eine solche Regelung in Politik und Verwaltung zu stoppen sind wie beschrieben nicht sehr ergiebig. Um ein möglichst breites Spektrum der Unterstützung für unsere schwierige Arbeit zu gewinnen, sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen.

Wir möchten hiermit alle Oldtimerenthusiasten, -besitzer und -fans auffordern Ihrerseits zusätzlich tätig zu werden.

Schreiben oder mailen Sie an Bundesverkehrsminister Tiefensee.

Setzen Sie Ihre regional zuständigen Bundes- und Landtagsabgeordnete von dem Problem in Kenntnis.

Schaffen Sie so die notwendige Sensibilität auf allen Ebenen.

Kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut muss für die Oldtimerszene, für die Allgemeinheit und als Zeitzeuge unvermindert erhalten bleiben.

[Hier finden Sie den Bundestagsabgeordneten Ihres Wahlkreises](#)