

Parteien zur Zuku

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer e. V. befragte bereits zum dritten Mal anlässlich anstehender Bundestagswahlen die großen Parteien zu ihren Plänen in Bezug auf die zukünftige historische Mobilität. Der DEUVET, Interessenvertretung der Besitzer klassischer Fahrzeuge, nennt die diesjährigen acht Fragenkomplexe „Wahlprüfsteine“. Die Parteien bekamen mehrere Wochen Zeit, ihre Antworten zu geben. Hier lesen Sie die Antworten von CDU/CSU, SPD, FDP, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke. Die AfD nutzte diese Möglichkeit auch nach mehrmaliger Erinnerung durch den DEUVET nicht. Die Bundestagswahl findet am 26. September 2021 statt.

1. Oldtimer mit H-Kennzeichen und roter 07-Nummer sind von Fahrverboten in Umweltzonen (UWZ) befreit. Sind Sie dafür, diese Regelung langfristig zu erhalten?



Die Ausnahmeregelung für Kfz mit H-/07er-Kennzeichen von Fahrverboten in UWZ hat sich bewährt. Die Gründe für die Ausnahmen bestehen uneingeschränkt weiterhin. CDU/CSU setzen sich dafür ein, dass historische Fahrzeuge weiter genutzt werden können. Die Sonderregelung soll beibehalten werden.



Historische Fahrzeuge sind technisches Kulturgut, was mit dem H-Kennzeichen anerkannt wird. Wir freuen uns, dass Menschen die Begeisterung für diese Liebhaberei aufbringen und dazu beitragen, industrielles Erbe zu bewahren. Diese Erwägungen rechtfertigen die Befreiung der H-/07-Kfz von Fahrverboten in Umweltzonen. Ob diese Regelung langfristig erhalten werden kann, hängt auch von der wachsenden Anzahl der Youngtimer ab.*



Wir Freie Demokraten haben die Einführung der Umweltzonen von Anfang an sehr kritisch betrachtet. Die bestehenden Ausnahmeregelungen sollen erhalten bleiben. Das System hat sich klar bewährt. Pauschale Anti-Oldtimer-Maßnahmen lehnen wir daher angesichts der bisherigen Rechtslage und der Nutzungsumstände (geringe Laufleistung, meist beschränkter Nutzungsraum und langfristige Weiternutzung bestehender Fahrzeuge) ab.



Es gibt bei uns Grünen keine Pläne, die Ausnahmeregelung für Oldtimer zu ändern. Um die Luftqualität in belasteten Städten und Regionen weiter zu verbessern, setzen wir uns für den Ausbau der Elektromobilität ein und fördern emissionsfreie Fahrzeuge. Zudem wollen wir Länder und Kommunen darin unterstützen, ÖPNV und Radverkehr in Städten deutlich auszuweiten und im Gegenzug den Autoverkehr zu verringern. In einer klimafreundlichen Mobilitätswende liegt der Schwerpunkt unserer Arbeit.*



Nein. Wir begrüßen UWZ, um die Gesundheit vieler Tausend Menschen in Innenstadtbereichen zu schützen. Ältere Kfz stoßen große Mengen gesundheitsgefährdender Feinstäube und Stickoxide aus. Dass Sie als Interessenvertretung das anders sehen, verstehen wir, doch Busunternehmen und Handwerker pochen auch auf Befreiung – die UWZ wären weitgehend wirkungslos. Uns geht's nicht um Fahrverbote, sondern um die Gesundheit der Menschen. Wir setzen auf Nachrüstung von Fahrzeugen.*

2. Bei Fahrverboten in Innenstädten für Fahrzeuge mit Abgasklassen-Einstufung schlechter als Euro 6 sollte der Oldtimer mit H-Kennzeichen davon befreit werden. Wie ist Ihre Einstellung dazu?

Für Fahrverbotszonen sind die Kommunen verantwortlich. Einheitliche Regelungen sollten einen Flickenteppich verhindern. Der Schadstoffausstoß muss weiter reduziert werden. CDU/CSU setzen sich für einen einheitlichen, klugen und diskriminierungsfreien Ansatz ein, der auch technische Innovationen einbindet. Mit innovativen Ansätzen werden weiterhin historische Fahrzeuge im Straßenverkehr erlebbar bleiben, etwa unter Verwendung synthetischer Kraftstoffe.*

Wer es mit dem Erhalt historischer Kfz ernst meint, muss bei Fahrverboten Befreiungen gewähren. Das ergibt sich aus der Logik des H-Kennzeichens: Es wäre ein Widerspruch, eine gesetzliche Kategorisierung als Oldtimer an die Originalität zu knüpfen und durch eine andere gesetzliche Regelung das Fahren in UWZ aus demselben Grund zu verbieten. Aus umweltpolitischer Sicht erscheint uns das wegen der geringen Anzahl dieser Kfz im Verhältnis zum Gesamtbestand noch gerechtfertigt.*

Beim Thema Diesel-Fahrverbote ist es aktuell den betroffenen Kommunen überlassen, Oldtimer von Einfahrverboten auszunehmen. Eine Lösung vergleichbar dem bisherigen Umgang mit Umweltzonen ist aus unserer Sicht auch für die Zukunft der beste Weg. Die Frage der juristischen Verhältnismäßigkeit muss allerdings abschließend durch die Gerichte entschieden werden. Aber auch dort sehen wir gute Chancen, dass die bisherige Rechtslage Bestand hat.

Da sich die Luftqualität in vielen Städten seit 2017 durch Erneuerung der Fahrzeugflotten und lokale Maßnahmen verbessert hat, sind Innenstadt-Fahrverbote meist ausgeblieben. Ein Unterschreiten der Grenzwerte heißt aber nicht automatisch, dass die Luft sauber und gesund ist. Wir wollen es Städten/Gemeinden ermöglichen, auch Zero-Emissions-Zonen einzurichten. Die Ausgestaltung und evtl. Ausnahmen für Kfz mit H-Kennzeichen bedürfen weiterer Klärung. In jedem Fall ist Verhältnismäßigkeit geboten.*

Nein, wir lehnen eine Befreiung für Oldtimer ab und verweisen auf die Antwort zu Frage 1. Nur saubere Fahrzeuge sollen dort fahren dürfen, wo die Gesundheit von Menschen gefährdet ist.

* Der Text wurde wegen Überlänge gekürzt. Die kompletten von den jeweiligen Parteien formulierten Antworten gibt's hier: mkl.to/oldtimer-politik

nft des Oldtimers

3. Die Hauptuntersuchungsfristen für Oldtimer mit H-Kennzeichen sollten verlängert werden. Siehe Bundestagsdrucksache 19/27760. Wie ist Ihre Einstellung dazu?

Deutschland hat als Transitland Interesse an Verkehrssicherheit und Umweltschutz. Die bestehenden Regelungen zu Hauptuntersuchung und HU-Fristen sind eine Erfolgsgeschichte und tragen zur Verkehrssicherheit bei. Auch wenn die Jahreslaufleistungen von historischen Kfz gering und die Fahrerinnen und Fahrer technisch versiert sind, kann daraus keine pauschale Sicherheitsgarantie für längere HU-Intervalle abgeleitet werden. Sicherheit im Straßenverkehr ist das übergeordnete Ziel, sodass eine Verlängerung der HU-Intervalle für H-Kennzeichen nicht angestrebt wird.*

Nein, dafür sehen wir keinen Grund. Bei Haltern von Oldtimern stehen zwar der technische Erhalt und die Pflege ihrer Kfz im Mittelpunkt. Doch gerade deshalb sind zweijährige Untersuchungszeiträume nicht von Nachteil. Da die HU-Intervalle zudem der Verkehrssicherheit dienen, sollte es keine Ausnahme geben. Eine geringere Kilometerleistung rechtfertigt ebenfalls keine Ausnahme. Auch die technische Überprüfung des Oldtimers im Rahmen von Veranstaltungen stellt keinen, zumindest keinen gleichwertigen, Ersatz für die Hauptuntersuchung dar.*

Eine Verlängerung der HU-Intervalle für Oldtimer mit einer jährlichen Laufleistung unter 2000 km ist aus unserer Sicht angemessen. Denn wir brauchen weniger Verbote und Bürokratie und mehr Augenmaß bei allen Regulierungen. Aus diesem Grund hat die FDP-Bundestagsfraktion den Antrag im März 2021 im Deutschen Bundestag eingebracht.

Die Hauptuntersuchung dient dazu, die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen im Straßenverkehr zu gewährleisten. Diesem Ziel müssen die Vorgaben zu Prüfstandards und -fristen entsprechen. Wir Grüne unterstützen einheitliche Prüfstandards und -fristen in der gesamten EU, auch dabei soll der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

Wir haben uns bei der Abstimmung enthalten. Für viele Kfz wäre es ausreichend, die Überprüfung zu strecken. Wir gehen davon aus, dass die meisten Halter*innen ihre Oldtimer sorgfältig pflegen, Mängel erkennen und abstellen, schon aus Eigeninteresse. Aber der Staat kann sich darauf nicht verlassen, dass dies ALLE so handhaben. Trotz geringerer Fahrleistung und überwiegend vorsichtiger Fahrweise können Oldtimer Unfälle bauen und müssen verkehrssicher sein. Mit dem Alter kann sich die Anfälligkeit erhöhen, daher sind fünf Jahre Abstand ein sehr langer Zeitraum.*

4. Die derzeitige Kraftfahrzeugsteuer für Oldtimer mit H-Kennzeichen beträgt 191 Euro im Jahr. Das ist mehr als für durchschnittliche Alltagsfahrzeuge, die eine wesentlich höhere Jahresfahrleistung als Oldtimer (unter 2000 km/Jahr) haben. Würden Sie eine niedrigere Steuer für Oldtimer befürworten?

Fragen 4 und 5 werden zusammen beantwortet: Die Kfz-Steuer wird für die Fahrzeughaltung erhoben. Bemessungsgrundlage für den Steuersatz bilden Hubraum und Schadstoffemission des Fahrzeugs. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen erfolgt eine pauschale Besteuerung. Die bestehende Regelung hat sich bewährt. Zu beachten ist, dass für historische Kfz eine Kombination von H- und Saisonkennzeichen möglich ist. Damit ist eine Kostensenkung möglich. Bei der Besteuerung nicht relevant ist die Laufleistung. Insgesamt müssen Vor- und Nachteile der jeweiligen Zulassungsmöglichkeiten abgewogen werden. Das gilt ebenso für Halter historischer Campingfahrzeuge. Auf Grundlage dieser Bewertung müssen deren Halter entscheiden, ob sie das Fahrzeug mit einem Oldtimer-Kennzeichen zulassen möchten. Die Notwendigkeit zur Einführung eines speziellen H-Kennzeichens für Wohncampinganhänger mit reduziertem Steuersatz besteht nicht. Eine weitere Privilegierung gegenüber modernen Fahrzeugen ist nicht angebracht. Eine „Überprivilegierung“ gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern könnte einen gegenteiligen Effekt auslösen und bereits vorhandene Ausnahmeregelungen gefährden.*

Wir halten die pauschale Kraftfahrzeugsteuer für Oldtimer mit H-Kennzeichen in Höhe von 191 Euro pro Jahr für angemessen.

5. Für Fahrzeuge mit geringem Hubraum oder besserer Schadstoffklasse und historische Wohnwagen fällt bei H-Zulassung eine Steuer von 191 Euro an, obwohl die normale Steuer niedriger war. Dieser bisherige Steuerbetrag sollte auch bei H-Zulassung Bestand haben. Würden Sie das befürworten?

Die H-Zulassung eines Oldtimers ist nicht verpflichtend. Vor diesem Hintergrund liegt es in der Hand des Fahrzeughalters, durch eine „normale“ Zulassung des Fahrzeuges von einer im Einzelfall niedrigeren Kraftfahrzeugsteuer zu profitieren. Eine Günstigerprüfung bei der Kraftfahrzeugsteuer befürworten wir daher nicht.

Fragen 4 und 5 werden zusammen beantwortet: Wir Freie Demokraten wollen die Kfz-Steuer vollständig abschaffen, sobald der Emissionshandel auf den Verkehrssektor ausgeweitet ist. Damit würde die bürokratische Erhebung einer gesamten Steuer entfallen, ohne dass es zu Mindereinnahmen kommen muss. Der Emissionshandel ist der wirksamste Weg, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Kfz-Steuer ist dann nicht mehr nötig und kann ersatzlos entfallen. Dadurch können wir umfangreich Steuerbürokratie abbauen und die Bürgerinnen und Bürger entlasten.

Oldtimer mit großen Verbrennungsmotoren profitieren von der vergünstigten Kfz-Steuer. Oft dienen diese Kfz auch als eine attraktive Wertanlage. Wir halten eine Pauschalregelung gerade auch angesichts der zahlreichen unterschiedlichen Fahrzeugtypen, die in der Oldtimer-Szene verbreitet sind, für sinnvoll. Eine Pauschalregelung vermindert bürokratischen Mehraufwand und ist auch im Sinne der Oldtimer-Besitzer*innen. Grundsätzlich gilt, dass die Kraftfahrzeugsteuer unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Fahrzeuge erhoben wird.*

Historische Campingfahrzeuge sind aus grüner Sicht Teil des automobilen Kulturguts. Wir halten eine Neuregelung für prüfenswert, um gesonderte H-Kennzeichen auch für Wohnanhänger zu ermöglichen. Denkbar ist auch hier eine Pauschalregelung, die differenziert und in Abgrenzung zu motorisierten Oldtimer-Fahrzeugen ausgestaltet wird.

Nein, wir wollen die Kfz-Steuer für Oldtimer nicht senken. Wir geben zu bedenken, dass für Oldtimer einer höheren Kfz-Steuer auch Privilegien wie eben die Befreiung von Fahrverboten in Umweltzonen gegenüberstehen. Wir halten die Kfz-Steuer für die meisten Pkw zudem grundsätzlich eher für zu niedrig und wollen sie grundsätzlich reformieren, um einen Anreiz für kleinere und sparsame Fahrzeuge zu schaffen. Auch deswegen wäre die Senkung für eine spezielle Gruppe von Fahrzeugen derzeit ein falsches Signal.

Ihr Anliegen ist grundsätzlich verständlich und nachvollziehbar. Dennoch halten wir eine Reform der Kfz-Steuer mit diesem Anliegen angesichts der geringen Zahl betroffener Fahrzeuge für nicht sachgerecht, zumal es die Steuergesetzgebung weiter verkomplizieren würde.

Fragen 6 bis 8: bitte umblättern ►►►

<p>6. Bei der Nutzung der roten 07-Nummer ist durch ein veraltetes Dokument (rosa Heft) die Fahrt zu Veranstaltungen in den europäischen Nachbarländern nicht möglich. Sind Sie für die Änderung des Dokuments auf das Format der EU-konformen Zulassungsbescheinigung 1?</p>	<p>7. Bestandsschutz der 07-Nummer bei Umzug; Dies wird in den Bundesländern unterschiedlich umgesetzt. Teilweise werden neue Fahrzeugprüfungen und Führungszeugnisse der Halter verlangt, obwohl sich am Status der Fahrzeuge und des Halters nichts geändert hat. Sind Sie für eine Harmonisierung?</p>	<p>8. Wir möchten eine Zusage erhalten, dass der Oldtimer-Besitzer auch in Zukunft sein Fahrzeug entsprechend der Zulassung mit dem H-Kennzeichen nutzen kann. Wie ist Ihr Standpunkt dazu?</p>
<p>CDU CSU</p> <p>Die EU-konforme Ausgestaltung der Zulassungsdokumente wird von CDU und CSU uneingeschränkt unterstützt und angestrebt. Sie ist Voraussetzung, um historische Fahrzeuge rechtssicher und über Grenzen hinweg im Straßenbild sichtbar zu halten und den wichtigen interkulturellen Austausch weiter zu vertiefen. Bis zum Erreichen der europäischen Harmonisierung muss der eingeschlagene Weg von bilateralen Abkommen zur Duldung der vorübergehenden Verkehrsteilnahme von Fahrzeugen mit Sonderkennzeichen fortgeschrieben werden. Die zum 1. Juli 2021 in Kraft getretene Durchführungsvereinbarung mit der Schweiz zeigt den Weg und ermöglicht nun dort die rechtssichere Fahrzeugüberführung oder die Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen.*</p>	<p>Das 07er-Kennzeichen wurde als Sonderkennzeichen vor allem für Sammlerinnen und Sammler historischer Kfz eingeführt, um mehrere Kfz abwechselnd fahren zu können. Die Erteilung eines 07er-Kennzeichens ist ein Privileg und an Voraussetzungen und Auflagen geknüpft. Diese beziehen sich unmittelbar auf die Halterin bzw. den Halter. Daher hat der Gesetzgeber die 07er-Kennzeichen bereits seit 2015 bei einem möglichen Verzicht auf Umkennzeichnung bei Wohnortwechsel bewusst ausgenommen. Bei Wohnortwechsel in einen anderen Zulassungsbezirk sollte ein möglicher Bestandsschutz geprüft werden. Aufgrund der Personenbindung der 07er-Kennzeichen liegen die Voraussetzungen für einen Bestandsschutz nicht vor, wenn das Fahrzeug verkauft wird.*</p>	<p>CDU und CSU setzen sich weiterhin für den uneingeschränkten Erhalt der Erfolgsgeschichte H-Kennzeichen ein. Historische Automobile, Motorräder und Nutzfahrzeuge genießen in der Gesellschaft ein hohes Ansehen und sind in unserer gesellschaftlichen Identität tief verwurzelt. Über die vielen Vereine, Verbände, Werkstätten, Museen und Fachmessen gewinnen sie zudem stetig an wirtschaftlicher Bedeutung. Dieser Bedeutung und dieses Stellenwerts des erlebbaren historischen Kulturguts auf den Straßen, auch als Ausdruck unserer Technikgeschichte und Ingenieurskunst, sind wir uns stets bewusst. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, historische Kraftfahrzeuge, Motorräder und Nutzfahrzeuge erlebbar zu halten. Das H-Kennzeichen ist dafür auch künftig ein zentrales Element.*</p>
<p>SPD</p> <p>Ja, dieses Anliegen scheint aus unserer Sicht unterstützenswert. Ein solcher Schritt würde nicht zuletzt dazu führen, dass die historischen Fahrzeuge über Ländergrenzen hinweg im Straßenbild sichtbar würden.</p>	<p>Eine einheitliche und möglichst unbürokratische Vorgehensweise unter Wahrung der derzeitigen Anforderungen wollen wir unterstützen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit § 13 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 FZV bereits eine gesetzliche Regelung besteht, die es ermöglicht, bei einem Wohnortwechsel auf die Umkennzeichnung zu verzichten.</p>	<p>Ja, kraftfahrzeugtechnischem Kulturgut muss Schutz gewährt werden. Das wird auch in Zukunft gelten, wenn der Anteil der hoch automatisierten und untereinander vernetzten Fahrzeuge zunimmt. Es wird immer hybride Verkehre, bestehend aus nicht automatisierten und automatisierten Fahrzeugen, geben. Es soll auch zukünftig gewährleistet werden, dass Oldtimern aufgrund ihrer hohen kulturellen und historischen Bedeutung eine gewisse Sonderstellung zugutekommt.</p>
<p>Freie Demokraten FDP</p> <p>Wir wollen die grenzübergreifende Bürokratie vereinfachen. Dazu gehört auch das genannte Beispiel der Dokumentation. Es muss schnellstens eine unbürokratische Regelung getroffen werden, damit das 07-Kennzeichen wieder für Fahrten zu Veranstaltungen im europäischen Ausland genutzt werden kann. Idealerweise sind dies EU-einheitliche Vorgaben, damit auch historische Kfz die europäische Freizügigkeit vollständig nutzen können. Zudem setzen wir uns auch für eine Digitalisierung von Kfz-Unterlagen und Prozessen ein, um Kosten und Aufwand zu reduzieren.*</p>	<p>Die Entscheidungen zu Ummeldungen und dem Bestandsschutz werden auf Landesebene getroffen. Wir halten den zusätzlichen bürokratischen Aufwand für unnötig und sind der Meinung, dass den Haltern der Fahrzeuge mit 07-Kennzeichen überall in Deutschland der Bestandsschutz gewährt werden sollte. Wir können nicht europäische Vergleichbarkeit fordern und gleichzeitig am eigenen Föderalismus scheitern. Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz der Länder sollte dieses Anliegen aus unserer Sicht daher diskutiert und eine möglichst praxisnahe Lösung gefunden werden.*</p>	<p>Wir stehen für weniger Bürokratie. Solange von Oldtimern keine Gefahr ausgeht, gibt es keine Gründe, warum deren Betrieb beschränkt werden sollte. Statt auf einseitige Subventionierung der E-Mobilität setzen wir auf technologieoffenen Innovationswettbewerb. Alternative Kraftstoffe bieten eine Chance auf nachhaltige Mobilität. Auch historische Kfz mit Verbrennungskraftmaschinen können CO₂-neutral betrieben werden. Oldtimer können nachhaltig und ressourcenschonend weitergenutzt werden. Wir bekennen uns zum Eigentum und setzen uns für den Bestandsschutz ein.*</p>
<p>Grüne</p> <p>Wir Grüne halten einheitliche Regelungen auf EU-Ebene im Bereich der Fahrzeugzulassung für grundsätzlich sinnvoll.</p>	<p>Wir Grüne unterstützen Maßnahmen, um bürokratische Hemmnisse abzubauen und z. B. im Falle des Umzugs eines Fahrzeughalters den Verwaltungsaufwand zu begrenzen. Grundsätzlich befürworten wir eine bundeseinheitliche Regelung.</p>	<p>Über lokale Einschränkungen, etwa veränderte Einfahrtmöglichkeiten, wird nicht die Bundesebene entscheiden. Grundsätzlich halten wir es für richtig, Kommunen mehr Möglichkeiten zu geben, um Autoverkehr in besonders sensiblen Gebieten zu vermindern oder auszuschließen. Dabei kann es sich nur um bestimmte Stadtviertel oder Straßen handeln. Wir wollen grundsätzlich Mobilität für alle ermöglichen. Auch bei zunehmender Digitalisierung des Straßenverkehrs und stärkerer Automatisierung von Neufahrzeugen muss gelten, dass alle anderen Kfz weiter am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.*</p>
<p>DIE LINKE.</p> <p>Ja. Eine Änderung der Fahrscheinhefte mit dem Ziel, dass mit der 07-Nummer ins Ausland gefahren werden kann, halten wir für richtig.</p>	<p>Ja, dieses Anliegen unterstützen wir im Sinne einer Entbürokratisierung, solange gewährleistet ist, dass die gesetzlich vorgegebenen Anforderungen bei diesen Fahrzeugen erfüllt sind.</p>	<p>Ja. Wir planen keine Nutzungsbeschränkungen für Oldtimer – außer in den Umweltzonen der Städte bzw. bei emissionsbedingten Fahrverboten (s. Antworten auf Fragen 1 und 2). Menschen müssen weiter die Wahlfreiheit haben, mit welchem Fahrzeug sie unterwegs sind.</p>

* Der Text wurde wegen Überlänge gekürzt. Die kompletten von den jeweiligen Parteien formulierten Antworten gibt's hier: mkl.to/oldtimer-politik