



Liebe DEUVET-Mitglieder,

landläufig sagt man, dass zu leichter und zu schneller Erfolg misstrauisch machen sollte.

Dies gilt ganz besonders für eine politische Interessenvertretung wie den DEUVET und hat sich in Bezug auf das H-Kennzeichen wieder einmal bewahrheitet.

Im Sommer 2006 kündigte sich Dramatisches an – der Anforderungskatalog für das H-Kennzeichen sollte einschneidend verschärft werden. Eine Arbeitsgruppe hatte getagt und befunden, dass sich zu viele Oldtimer mit H-Kennzeichen auf unseren Straßen befinden.

Wir hatten den Kampf gegen diesen gravierenden Einschnitt in die Erhaltung kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes nur Wochen geführt, als schriftlich eine so genannte Entwarnung aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) kam.

Dies war ein schneller und vor allem sehr leichter Erfolg – unser Misstrauen war geweckt.

Und tatsächlich – bei genauem Hinsehen gab das BMVBS keine Entwarnung hinsichtlich des Anforderungskataloges aus dem Jahr 1999, der damals nach sachgerechten Kriterien vom TÜV-Süd in enger Zusammenarbeit mit dem DEUVET entwickelt wurde. Nein, vielmehr wurde vom BMVBS ausschließlich auf die Ursprungsregelung aus dem Jahr 1997 abgestellt, die einen wesentlich größeren Auslegungsspielraum hatte.

Also gaben wir keine Entwarnung, sondern blieben wachsam. Mit einer Neuregelung musste insbesondere im Hinblick auf die neue Fahrzeugzulassungsverordnung weiterhin gerechnet werden.

Und wir behielten Recht! Die Verschärfung des Anforderungskataloges ist wieder auf dem Tisch – optisch ein wenig verändert, aber mit ähnlich dramatischen Folgen wie der Entwurf vom Sommer 2006.

Wir brauchen auch diesmal jede Unterstützung aus der Oldtimerszene, um den Verantwortlichen die massiven, negativen Auswirkungen einer solchen Regelung für die Erhaltung kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes vor Augen zu führen.

Detaillierte Informationen finden Sie in dieser Ausgabe. Wir bitten alle Oldtimerfahrer, sich an Ihre zuständigen Bundes- und Landtagsabgeordnete, sowie an das BMVBS zu wenden und damit unsere Arbeit nachhaltig zu unterstützen.

Trotz der dunklen Wolken am H-Kennzeichen-Himmel wünschen wir Ihnen einen sonnigen Saisonstart 2007

Ihre Ursula Busch
DEUVET-Vizepräsidentin

Jahrgang 2007, Ausgabe 1

Die umfangreichen Themen dieser Ausgabe:

Vorwort von DEUVET-Vizepräsidentin Ursula Busch	<i>Seite 1</i>
H-Kennzeichen wieder im Schussfeld des Bundesverkehrsministeriums	<i>Seite 2</i>
Antrag der FDP-Bundestagsfraktion bezüglich der Ausnahme von Fahrverboten für Oldtimer	<i>Seite 4</i>
Fahrverbote: NRW plant Ausnahmen für Oldtimer	<i>Seite 5</i>
Kommentare des DEUVET zu Antworten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kleinen Anfrage der FDP	<i>Seite 5</i>
Arbeitsgruppe Verkehr der CDU/CSU-Bundestagsfraktion unterstützt den Antrag der FDP-Bundestagsfraktion, Oldtimer von Feinstaub-Fahrverboten auszunehmen	<i>Seite 7</i>
FIVA Motorcycle World Rallye 2007	<i>Seite 7</i>
FIVA Webseite	<i>Seite 7</i>
EU-Regulierung 561/2006	<i>Seite 7</i>
Es ist nicht alles Chrom was glänzt	<i>Seite 8</i>
Neue geplante EU-Richtlinie für Kraftstoffe	<i>Seite 8</i>
DEUVET auf der Techno Classica und in Bremen	<i>Seite 10</i>

Impressum:

DEUVET Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V. • Wiebestraße 36 • 10553 Berlin
Telefon: 0900-1-33 88 38 (49 Cent/Minute)
Fax: (030) 34 09 51 72
E-Mail: info@deuvel.de; Internet: www.deuvel.de
© Der Abdruck von in dieser Publikation enthaltenen Informationen ist nur unter Angabe der Quelle „DEUVET“ gestattet.

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 Oldtimerzene 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 sei.

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 verschärften 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. Zudem steigt die Anforderung am Zustand der Lackierung.

Bewertungsstufen

Bislang wurden die Fahrzeuge bei der Begutachtung in die Stufen 1 bis 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 Motoren des gleichen Herstellers neuerer Produktion mit gleicher Leistung und gleichem Hubraum mehr positiv begutachtet werden können.

Die Verschärfungen im Einzelnen

Vorwort

Unabhängig von den nachstehenden Ausführungen sind Änderungen, die nachweislich innerhalb der ersten zehn Jahre nach Erstzulassung oder gegebenenfalls 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 so genannte Patina-Oldtimer, der im Originalzustand oder mit älteren Restaurierungen seine eigene Geschichte dem Betrachter in einem weitaus höheren 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 zum Beispiel 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, zum Beispiel für den Ausbau zum Wohnmobil, soweit er 20 Jahre und mehr zurück liegt, 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 und andere.

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.

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 – zum Beispiel 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 dieser 30 Jahre alt ist;
- einen Motor eines anderen Herstellers gemäß StVZO – soweit er vor mehr als 20 Jahren eingebaut wurde;
- 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 zehn 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, beziehungsweise 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.

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 zwei Nummern breiter als das Original möglich.

Künftig soll der letzte Passus entfallen. Die Zwei-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 Bundesländer-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 siebziger und achtziger 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.

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 Ge-

brauchsspuren“, „weitgehend fehlerfreie Lackierung“, und so weiter, 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 fünfziger 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 schon die Stagnation von Oldtimerzahlen mit einem Einbruch in einem für dieses Land bedeutenden Wirtschaftssektor einhergehen.

Aktuell werden jährlich im Bereich Oldtimer 4,6 Milliarden Euro umgesetzt (Fahrzeuge über 25 Jahre ohne Nutzfahrzeuge). Allein 25 000 Beschäftigte erzielen ihr Einkommen im Bereich Oldtimer – und das in zirka 2300 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!

Antrag der FDP-Bundestagsfraktion bezüglich einer Ausnahme von Fahrverboten für Oldtimer

Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Michael Kauch, Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst,

Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich Leonhard Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Josef Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Oldtimer von Feinstaub-Fahrverboten ausnehmen

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die im Frühjahr 2006 beschlossene Kennzeichnungsverordnung sieht die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Schadstoff-Plaketten nach der Höhe ihrer jeweiligen Schadstoffemissionen vor. Mit dem neu eingeführten Verkehrszeichen „Umweltzone“ erhalten Städte und Kommunen die Möglichkeit, auf der Basis von Luftreinhalteplänen der Bundesländer Fahrverbote für Kraftfahrzeuge auszusprechen.

Von der Einrichtung von Umweltzonen und möglichen Fahrverboten sind auch historische Kraftfahrzeuge, die so genannten Oldtimer betroffen. Als Oldtimer gelten Kraftfahrzeuge, deren Erstzulassung vor 30 oder mehr Jahren erfolgte, und die weitestgehend original erhalten sind. Mit dem erforderlichen guten Erhaltungszustand dieser Fahrzeuge dienen Oldtimer der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes in Deutschland. Eine Nachrüstung von Oldtimern mit Schadstofffiltern ist in vielen Fällen technisch nicht möglich und verbietet sich nicht zuletzt aufgrund der wünschenswerten Erhaltung des Originalzustands dieser Fahrzeuge.

Derzeit sind in Deutschland rund 150.000 Fahrzeuge als Oldtimer mit einem H (historischen) -Kennzeichen zugelassen. Schätzungen zufolge dürften insgesamt rund 400.000 Fahrzeuge in Deutschland als Oldtimer gelten. Die überwiegende Zahl dieser Fahrzeuge ist mit Ottomotoren ausgerüstet, die im Gegensatz zu Dieselmotoren nur geringe Feinstaubemissionen aufweisen. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Oldtimern ist zudem gering. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass ihr Anteil an den Feinstaubbelastungen insgesamt verschwindend niedrig sein dürfte. Es erscheint daher gerechtfertigt, Oldtimer generell von Fahrverboten durch eine entsprechende Ergänzung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) auszunehmen.

Oldtimer waren bisher in Deutschland ein wachsender und zunehmend wichtiger Wirtschaftsfaktor. Europaweit werden jährlich mehrere Milliarden Euro beispielsweise in den Bereichen Versicherungen, Fahrzeughandel, Reparatur und Restaurierung von Oldtimern umgesetzt.

Eine große Zahl von Messen, Oldtimer-Vorführungen und –fahrten finden jährlich statt. Die seit Monaten laufende Diskussion um Fahrverbote hat bereits zu spürbaren Umsatzeinbußen in diesem Wirtschaftszweig geführt. In vielen deutschen Großstädten sind zahlreiche Handwerksbetriebe auf Oldtimer spezialisiert. Sofern diese Betriebsstätten in einer Umweltzone liegen, sind sie durch Fahrverbote für Oldtimer in ihrer Existenz bedroht.

II. Der Bundestag wolle beschließen:

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf:

1. dafür Sorge zu tragen, dass Oldtimer bundesweit von feinstaubbedingten Fahrverboten in Innenstädten ausgenommen werden.
2. die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) durch eine generelle Ausnahmeregelung für Oldtimer zu ergänzen.

Berlin,

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Fahrverbote: NRW plant Ausnahmen für Oldtimer

Anfang Februar fand ein Gespräch zwischen den CDU-Fraktionen NRW und dem Minister für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW, Eckard Uhlenberg statt. Minister Uhlenberg erklärte, dass die Umsetzung der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in NRW mit Augenmaß erfolgen werde. Es sei nicht beabsichtigt historische Fahrzeuge mit Fahrverboten zu belegen.

Das umfassende Engagement des DEUVET zur Vermeidung von Fahrverboten für Oldtimer trägt Früchte.

Kommentare des DEUVET zu Antworten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kleinen Anfrage der FDP „Oldtimer in Deutschland – Fragen zum Bundesimmissionsschutzgesetz“ im Bundestag

Am 28. November 2006 richtete die FDP-Bundestagsfraktion eine von 47 Bundestagsabgeordneten unterzeichnete Kleine Anfrage zum Thema „Oldtimer in Deutschland – Fragen zum

Bundesimmissionsschutzgesetz“ an die Bundesregierung (siehe auch DEUVET-Info 6/06, Dezember 2006).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau, und Stadtentwicklung (BMVBS) antwortete hierauf im Monat Dezember.

Allerdings waren einige Fragen (der komplette Fragen-Satz kann im Internet unter www.deuvel.de herunter geladen werden) unzureichend oder sogar unrichtig beantwortet. Der Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge (DEUVET) nimmt wie folgt zu den einzelnen Punkten Stellung:

Zur Frage 2 (Wie viele Kraftfahrzeuge mit einem H-Kennzeichen oder einem roten 07-Kennzeichen sind derzeit in Deutschland zugelassen?):

Antwort des BMVBS: 152 817 Fahrzeuge sind mit einem H-Kennzeichen zugelassen. Angaben über die Zahl von Fahrzeugen, die mit einem roten 07-Kennzeichen zugelassen sind, liegen nicht vor, da im zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt lediglich die Inhaber dieser Wechselkennzeichen, nicht aber auch die mit diesen Kennzeichen betriebenen Fahrzeuge registriert sind.

Anmerkung des DEUVET: Ergänzung zur Anzahl der Fahrzeuge mit rotem 07-Kennzeichen – dem Bundesverband DEUVET sind durch das KBA etwa 40 000 Halter von 07-Kennzeichen bekannt. Nach einer internen Umfrage im Schnitt mit jeweils drei Fahrzeugen. Im ermittelten Zeitraum mit einem Alter ab 20 Jahren also etwa 120 000 Fahrzeuge.

Zur Frage 4 (Wie wird sich der Bestand an Kraftfahrzeugen, deren Erstzulassung vor 30 oder mehr Jahren erfolgte, in den kommenden zehn Jahren entwickeln?):

Antwort des BMVBS: Derzeit sind in Deutschland 1.657.991 Fahrzeuge zugelassen, deren Erstzulassung vor 20 oder mehr Jahren aber nicht vor mehr als 30 Jahren erfolgte. Dabei handelt es sich um die potentiellen Oldtimer-Fahrzeuge der kommenden zehn Jahre. Heute sind zirka 11,6 Prozent der vor dem 1. Januar 1976 erstmals zugelassenen Kraftfahrzeuge mit einem H-Kennzeichen zugelassen. Geht man davon aus, dass sich dieser Trend fortsetzt, werden in den kommenden zehn Jahren etwa 200 000 mit H-Kennzeichen zugelassene Fahrzeuge hinzu kommen.

Anmerkung des DEUVET: In dieser Antwort befindet sich ein gravierender Fehler. Bei den Fahrzeugen mit Erstzulassung vor dem 1. Januar 1976 sind alle Baujahre ab 1886 enthalten. Eine vergleichbare Hochrechnung für die Jahrgänge ab 1976 ist nicht möglich. Aus den aktuellen Statistiken ist auch ersichtlich, dass die Verschrottungsrate bei jüngeren Jahrgängen viel höher ist und zusätzlich vom Export der Gebrauchtwagen ins Ausland reduziert wird. In der Regel werden nur gut erhaltene Originalfahrzeuge in den Status des Oldtimers mit H-Kennzeichen übernommen.

Zur Frage 5 (Welche durchschnittliche Jahresfahrleistung haben die in Deutschland zugelassenen Oldtimer und wie hoch ist im Vergleich dazu die durchschnittliche Jahresfahrleistung von in Deutschland zugelassenen Pkw?):

Antwort des BMVBS: Die durchschnittliche Fahrleistung aller Personenkraftwagen und Kombi-Fahrzeuge im Jahr 2005 beträgt 12 700 km. Für Oldtimer betrug die Jahresfahrleistung im Jahr 2002 6 600 km (Quelle: Fahrleistungserhebung 2002 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)).

Anmerkung des DEUVET: Auch hier irrt das BMVBS. Die Fahrleistungserhebung von 2002 der Bundesanstalt für Straßenwesen liegt dem DEUVET komplett vor. In der angeführten Statistik wird lediglich in einem Schaubild der Begriff „Oldtimer“ aufgeführt, gemeint sind hier alle Fahrzeuge die älter als 25 Jahre sind. Siehe dazu auch die ausführlichen Daten in dieser Veröffentlichung (ISBN 3-86509-277-2). Darunter befinden sich auch Fahrzeuge, die gewerblich eingesetzt werden und wesentlich höhere Laufleistungen als ein als Oldtimer zugelassenes Fahrzeug aufweisen. Nach einer im Jahre 2006 durchgeführten Umfrage der FIVA (Weltverband der Oldtimer-Dachverbände) in elf europäischen Staaten liegt die jährliche Fahrleistung von Oldtimern im Bereich von 1500 bis 2500 Kilometern. Die Zahlen für Deutschland aus dieser Studie werden derzeit präzise ausgewertet, lassen jetzt schon einen durchschnittlichen Wert von etwa 2000 Kilometern pro Jahr erkennen.

Zu den Fragen 6-9 (Welche wirtschaftliche Bedeutung haben Oldtimer in Deutschland? – Wie viele Unternehmen sind mit der Pflege und Erhaltung von Oldtimern in Deutschland befasst? – Liegen der Bundesregierung Informationen über die Zahl der direkt und indirekt Beschäftigten in Deutschland im Geschäftsbereich „Oldtimer“ vor, und lassen sich Angaben über den in diesen Geschäftsbereichen erzielten jährlichen Umsatz machen? – Wie viele Werkstätten, Fachbetriebe und sonstige auf Oldtimer spezialisierte Unternehmen haben ihre Betriebsstätte in einer Umweltzone?):

Antworten des BMVBS: (zu 6) Oldtimer stellen in traditionellen Handwerksberufen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, weil es sich um einen wachsenden Markt mit weiter steigenden Zulassungszahlen handelt. (zu 7) Die Bundesregierung führt diesbezüglich keine Statistik. Nach Auskunft des Zentralverbandes des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) gibt es in Deutschland ca. 1.500 Fach-Werkstätten für Oldtimer. (zu 8) Nein. (zu 9) Der Bundesregierung liegen keine Zahlen vor, da noch keine Umweltschutzzonen eingerichtet wurden.

Anmerkung des DEUVET: Die unter Frage 5 genannte Studie wird derzeit auch zu diesen Fragen ausgewertet. Wir werden hierzu in Kürze die Zahlen für Deutschland mitteilen können.

Zur Frage 10 (Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die von Oldtimern ausgehenden Umweltbelastungen (Feinstaub, Schadstoff-Emissionen etc.) vor, und wenn ja, lassen sich diese quantifizieren?):

Antwort des BMVBS: Obwohl die Oldtimer am gesamten Pkw-Bestand nur einen Anteil von ca. 0,44 % haben, betragen ihre Anteile nach Berechnungen des Umweltbundesamtes an den gesamten Otto-Pkw-Schadstoffemissionen in Deutschland – trotz der geringen Fahrleistung – ca. 6 % bei den Kohlenmonoxidemissionen (CO), ca. 5 % bei den Kohlenwasserstoffen (VCO) und ca. 3 % bei den Stickoxidemissionen (Nox). Dies liegt an den hohen spezifischen Emissionen der alten Fahrzeuge. Im Vergleich zu einem modernen Euro-4-Otto-Pkw emittieren Oldtimer 35 x höhere CO-, 60 x höhere VOC- und 45 x höhere NOx-Emissionen. Der Anteil an den Feinstaubemissionen kann nicht quantifiziert werden.

Anmerkung des DEUVET: Der Oldtimer wird nicht primär in der Stadt, also Umweltzonen, bewegt. Auch wenn die Schadstoffemissionen beim Oldtimer in den gemessenen Werten in bestimmten Betriebssituationen wesentlich höher als bei schadstoffärmeren Fahrzeugen sind, sind diese im hauptsächlichen Nutzungsbereich – gleichmäßige Landstraßenfahrt ohne Ausnutzung von Leistungsspitzen – wesentlich geringer. Abgesehen davon wird der Oldtimer auch nicht zu den belastungsstarken Zeiten eingesetzt, wie zum Beispiel im Berufsverkehr und bei ungünstigen Wetterbedingungen.

In einem Schreiben an das BMVBS hat der DEUVET auf diese Punkte hingewiesen und gebeten, die Einwände und Ergänzungen zu prüfen und bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Studie zum Wirtschaftsfaktor Oldtimer mit den für Deutschland ermittelten Zahlen wird der DEUVET dem BMVBS nach der genauen Auswertung zukommen lassen.

Arbeitsgruppe Verkehr der CDU/CSU-Bundestagsfraktion unterstützt den Antrag der FDP-Bundestagsfraktion, Oldtimer von Feinstaub-Fahrverboten auszunehmen

Die Bundestagsabgeordneten Dirk Fischer, Carsten Müller, Andreas Scheuer und Gero Storjohann, sowie Ministerialrat Michael Odenwald, Referent der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der CDU/CSU-Bundestagsfraktion haben sich nach sorgfältiger Prüfung der Argumentation des DEUVET und damit dem Antrag der FDP-Bundestagsfraktion

angeschlossen, Oldtimer mit H-Kennzeichen und roter 07-Nummer von den Fahrverboten in Umweltzonen auszunehmen. Dieser Vorschlag wird dem Bundesminister Wolfgang Tiefensee vorgelegt und damit eine bundeseinheitliche Regelung vorangetrieben. Lesen Sie dazu bitte auch die aktuelle Meldung aus Nordrhein-Westfalen (Seite 4).

FIVA Motorcycle World Rallye 2007 in Griechenland

Nach dem großen Erfolg der vorjährigen FIVA Motorradrallye in Deutschland, ausgerichtet vom DEUVET/VFV, für die wir großes Lob bekamen, wird die Rallye in diesem Jahr in Griechenland ausgetragen. Sie findet vom 16. bis 20. Mai 2007 statt.

Es werden zwei Tage touristische Ausfahrten zu allen möglichen antiken Sehenswürdigkeiten sein und zwei Tage sportlicher Rallye mit Gleichmäßigkeitswertung. Die Anfahrt wird mit Superfast Ferries ab Ancona/Italien möglich, und unsere griechischen Freunde haben besonders günstige Bedingungen für die Teilnehmer ausgehandelt. Wer mit der Wettbewerbsmaschine übersetzt, kann das Motorrad sogar kostenlos mitnehmen, und verladen (im Auto oder auf Hänger) soll der Preis für das Transport-Fahrzeug um 50 Prozent ermäßigt sein.

Für die Personentariife bekommen wir in den nächsten Tagen ein spezielles Angebot. Offensichtlich gibt es ermäßigte Tickets für Gruppen, sodass ein Zusammenschluss mehrerer Fahrer günstig wäre. Wichtig ist eine Vorausbuchung mindestens 45 Tage vor Abfahrt.

Details finden Sie auf der homepage des griechischen Clubs unter www.classicbike.gr.

Auskünfte gibt auch Willy Hof/VFV unter Telefon (0 61 81) 31 750 oder willy.hof@gmx.de

Unsere Schweizer Kollegen haben bereits 20 Teilnehmer gemeldet, es wäre schön, wenn die größte Nation der FIVA – Deutschland – auch mit einem stattlichen Aufgebot kommen würde! Für das Nenngeld von 440.- Euro inklusive allem sind fünf Tage in einem Fünf-Sterne Hotel und der großartigen Gastfreundschaft unserer griechischen Freunde aus Athen sicher ein Anreiz, zu dieser Veranstaltung zu kommen.

FIVA Website

Die FIVA Website www.fiva.org wurde unter dem neu gewählten Kommunikationsdirektor Peeter Henning modifiziert und präsentiert sich mit einem sehr informativen Auftritt. Alle FIVA Events 2007 der Klassifizierungen „FIVA A“ und

„FIVA B“ sind dort zu finden, der FIVA Kalender wird ständig mit den neuesten Informationen der Veranstalter versehen. Die Unterlagen zur FIVA World Rallye für Fahrzeuge in San Marino 2007, beziehungsweise der FIVA World Rallye für Motorräder in Griechenland können ebenfalls auf der Website heruntergeladen werden.

EU Regulierung (EG) No 561/2006 – verabschiedet vom EU Parlament und EU Rat

Dieser Beschluss, veröffentlicht in den Amtsblättern der EU (L 102/1 bis L 102/12) betrifft unter anderem den Regulierungsschadensersatz, die Einrichtung beziehungsweise dem nachträglichen Einbau von digitalen Tachographen in Lkw, diverse Punkte beim Straßenverkehr, Fahrten im Anhängerbetrieb (Trailer), Betrieb von Traktoren, Fahrzeiten und Ruheperioden, Harmonisierung des Straßenverkehrs, et cetera. Rechtsverbindliche Ausnahmen und Befreiungen für alle geforderten Umsetzungen, die auch Oldtimer betreffen:

- alle Fahrzeuge, die nicht im kommerziellen Transportverkehr laufen;
- Nutzfahrzeuge, die einen historischen Status gemäß der Gesetzgebung des Mitgliedstaates haben, in dem diese betrieben werden, und die für die nicht kommerzielle Beförderung von Personen und Waren verwendet werden;
- Fahrzeuge oder Kombinationen von Fahrzeugen (Trailerbetrieb) mit einer maximal erlaubten Nutzlast bis 7,5 Tonnen, wenn diese für den nicht kommerziellen Gütertransport verwendet werden, ebenso Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h;
- Alle Feuerwehren, Krankentransporter, Militär, THW, Polizei, et cetera.

Der größte Teil der Regulierung tritt am 11. April 2007 in Kraft, einige Punkte sind bereits jetzt verbindlich.

Eine wahre EU-Geschichte: „Es ist nicht alles Chrom was glänzt“

Hintergrund und Vorgeschichte

Perfluorooctane Sulfonate (PFOS) ist eine Zusammensetzung, die in vielen Chemikalien und Fertigungsverfahren (häufig als ein Feuerverzögerungsmittel) verwendet worden ist. Zum Gebrauch kam es aber auch als beim Verchromungsverfahren, da mit PFOS einer so genannten „Vernebelung“ des Chroms vorgebeugt wurde. Es wurde bekannt, dass PFOS gesundheitsschädlich (karzinogen) ist.

Die Firma 3M, der größte Hersteller von PFOS, stoppte daraufhin vor ein paar Jahren die Herstellung dieses Mittels und die britische Regierung beriet über ein generelles Verbot, kam aber – auch bedingt durch die Interventionen unseres britischen Schwesterverbandes in der FIVA – zu keinem endgültigen Entschluss.

Aber dann bewegte sich das Problem nach Brüssel mit der Begründung, dass, wenn das Vereinigte Königreich darüber nachdenkt den Gebrauch von PFOSes generell zu verbieten, dann sollte Brüssel mit einer Direktive sicherzustellen, dass alle Mitgliedstaaten genauso verfahren. Die EU-Länder stimmten grundsätzlich einer Richtlinie zu, die von der EU-Kommission ausgearbeitet wurde, der Gebrauch von PFOS beim Verchromen sollte jedoch weiterhin als Ausnahme möglich sein.

Zwischenzeitlich wurde diese Ausnahme im Textentwurf, hauptsächlich bedingt durch die Schweden, nach hitzigen Diskussionen vom Sprecher des EU Parlamentes wieder dementiert, um kurz darauf als „Ausnahme mit Einschränkungen im Entwurf wieder aufzutauchen. Als Einschränkungen gelten „decorative proposes“, das heißt kein Einsatz von PFOS beim Verchromen von Duschköpfen, Wasserhähnen, et cetera, da die Industrie nach Meinung der EU-Kommission hierbei andere Mittel einsetzen könnte.

Das Problem hierbei für uns Oldtimerfahrer ist, dass die so genannte industrielle Verchromung auf Neuteilen wie Duschköpfen et cetera, so hauchdünn ist, das ein „Chromschleier“ erst gar nicht auftritt. Das ist bei Stoßstangen, oder dem Verchromen von Spritzgussteilen ganz anders, da sonst keine Tiefenwirkung oder Glanz mehr erfolgen kann.

Nach erneuten FIVA-Gesprächen mit der EU-Kommission soll nun eine Ausnahme für die Restaurierung von Chromteilen bei historischen Fahrzeugen einfließen. Das heißt, „Oldtimer-teile“ sollen vom Verbot des PFOS-Einsatzes bei „decorative proposes“ ausgenommen werden. Die endgültige Fassung des Kommissionsvorschlages liegt jedoch noch nicht vor, die Richtlinie soll dann ab Mitte 2008 zur Ratifizierung in den jeweiligen EU-Ländern vorliegen.

Dabei taucht dann das nächste Problem auf: Da es aller Wahrscheinlichkeit nach nur eine EU-Richtlinie sein wird, können die jeweiligen Mitgliedsstaaten bei der Umsetzung auch „Verbesserungen“ vornehmen. In diesem Sinne...

EU Richtlinie zur Erfassung des „Totwinkels“ bei Außenspiegeln

Die EU-Kommission hatte eine Direktive (Richtlinie) verabschiedet, dass Lastwagen bis zu einem Alter von zehn Jahren

nachträglich mit Spiegel zur Erfassung des Totwinkels ausgerüstet werden müssen; für uns Oldtimerfahrer kein Problem. Anscheinend wird aber diese Richtlinie, abweichend vom Text, in einigen EU-Ländern (speziell Schweden und Skandinavien) dazu verwendet, alle in den letzten zehn Jahren zugelassenen Lkw mit dieser Maßnahme nachrüsten zu lassen. Das beträfe auch Oldtimer-Lkw, die nach der Restaurierung in den letzten zehn Jahren zugelassen worden wären. Immerhin fahren allein in Deutschland rund 6000 Lkw mit einem H-Kennzeichen. Sollte Ihnen bezüglich dieser Thematik in unserem Land ein ähnlicher Fall bekannt sein, so setzen Sie sich bitte mit dem DEUVET in Verbindung. Die FIVA wurde auf europäischer Ebene bereits tätig.

FIVA: Neue geplante EU-Richtlinie zu Kraftstoffen

Ein neuer EU-Vorschlag vom 10. Januar 2007 könnte auch Probleme für die Motoren, Vergaser und Dichtungen unserer Oldtimer hervorbringen. Die FIVA hat ihre Mitgliedsländer um Unterstützung gebeten, der DEUVET hat hierzu Verbindung mit seinen Fördermitgliedern und den Automobilherstellern aufgenommen. Die FIVA wird hierzu eine Stellungnahme erarbeiten. Der gesamte 26-seitige EU-Text in deutscher Sprache kann auf unserer Website eingesehen werden, hier sind nur die wichtigsten Punkte aufgeführt:

- EU Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen, et cetera.

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Richtlinie 98/70/1 legt Mindestanforderungen für Otto- und Dieselmotoren für den Straßenverkehr und mobile Maschinen und Geräte fest. Diese Anforderungen sind aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes eingeführt worden. Dieser Vorschlag für eine Anpassung der Richtlinie 98/70 zielt darauf ab, zur Verringerung von luftverunreinigenden Stoffen und Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen beizutragen, die im und außerhalb des Straßenverkehrs gebraucht werden; außerdem sollen damit die Strategien der Gemeinschaft zu Luftqualität und Klimawandel umgesetzt werden. Partikelemissionen sollen gesenkt werden. Ferner soll die Verwendung höherer Anteile von Biokraftstoffen gefördert werden unter Berücksichtigung von Erfordernissen der Umwelt und der Gesundheit. Schließlich sollen die Treibhausgasemissionen aus regulierten Kraftstoffen gesenkt werden.

Aufgrund der Entwicklung der Kraftstoff- und Verbrennungsmaschinenteknik und der verstärkten Verwendung von Biokraftstoff hat sich eine Revision der Richtlinie als notwen-

dig erwiesen. Weitere Gründe dafür sind die Zielvorgaben für die Luftqualität, die sich die Gemeinschaft in der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung gesetzt hat, sowie die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen kontinuierlich zu kontrollieren.

Mit der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament – Thematische Strategie zur Luftreinhaltung der Gemeinschaft – wurden Zielvorgaben für die Begrenzung von Schadstoffemissionen bis 2020 aufgestellt. Insbesondere wurden Ziele für die Senkung der SO₂-Emissionen um 82 Prozent, der NO_x-Emissionen um 60 Prozent, der VOC um 51 Prozent und des Ausstoßes von Primärpartikeln PM_{2,5} um 59 Prozent gegenüber den Emissionswerten von 2000 aufgestellt. Die Gemeinschaft hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls für den Zeitraum 2008-2012 Treibhausgasemissionsziele gesetzt. Kraftstoffe im Straßenverkehr sind für einen wesentlichen Anteil der gesamten Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft verantwortlich.

Geplante Änderungen der Richtlinie 98/70/EG

(nur Auszüge)

- Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen geringer Mengen verbleiten Ottokraftstoffs mit einem Bleianteil von nicht mehr als 0.15 g/l bis zu höchstens 0.5 Prozent des Gesamtabsatzes, der zur Verwendung in älteren, besonders beschaffenen Fahrzeugen (Oldtimer) bestimmt ist und von besonderen Interessengruppen vertrieben wird, weiterhin zulassen.

- Spätestens bis 31. Dezember 2008 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Dieselmotoren nur in Verkehr gebracht werden, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

- Ab 1. Januar 2009 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen bei diesen Kraftstoffen zu kontrollieren und mitzuteilen.

- Ab 1. Januar 2011 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen bei diesen Kraftstoffen zu vermindern. Diese Verminderung beträgt pro Jahr ein Prozent der Emissionen des Jahres 2010 für jedes Kalenderjahr bis 31. Dezember 2020. Die im Jahr 2020 berichtete Menge der Lebenszyklustreibhausgasemissionen pro Energieeinheit darf nicht größer als 90 Prozent der im Jahr 2010 berichteten Menge sein.

- Ethanolbeimengung in Ottokraftstoff: Die Maßnahmen betreffen die Einzelheiten über die Beimengung von Ethanol in Ottokraftstoff und insbesondere den Dampfdruck wie in

Anhang V dargelegt und mögliche Alternativen, mit dem Zweck, nicht-essentielle Elemente dieser Richtlinie durch Ergänzungen anzupassen, werden nach dem Verfahren in Artikel 11(2) angenommen.

- Metallische Zusätze: Die Kommission setzt die Entwicklung einer geeigneten Testmethode betreffend die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoff fort.

Berichte und Vorgehensweise

Bis 31. Dezember 2012 und danach alle drei Jahre, legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, wenn erforderlich von einem Vorschlag begleitet. Dieser Bericht geht insbesondere auf die folgenden Elemente ein:

- (a) den Verwendung von Biokraftstoffen im Rahmen dieser Richtlinie und die Anwendung und Entwicklung der Automobiltechnologie, in Anbetracht des Ziels, ein Mindestmaß von zehn Prozent Biokraftstoffanteil in Kraftstoffen für den Verkehr bis 2020 zu erreichen, wie in der Überprüfung der Energiestrategie der Kommission, und des Ziels einer Verringerung des Kohlenstoffanteils in Kraftstoffen für den Verkehr;
- (b) der Gemeinschaftspolitik auf dem Gebiet der CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen;
- (c) Grenzwerten für den Dampfdruck für Ethanolbeimengung in Ottokraftstoff;
- (d) Schadstoffemissionsgrenzwerte für in der Binnenschifffahrt genutzte Motoren;
- (e) die Zunahme in dem Gebrauch von Detergenzien in Kraftstoffen;
- (f) den Gebrauch metallischer Zusätze in Kraftstoffen.

DEUVET-Fahrzeugprüfer- schulung während der Techno Classica in Essen

Interessenten müssen Mitglied in einem DEUVET Club sein und auch offiziell über ihren jeweiligen Club bei uns angemeldet werden. Termin: Sonntag, 1. April 2007 ab 9.45 Uhr, Zeitaufwand etwa sechs Stunden. Anmeldungen bitte an unser Büro in Berlin senden (info@deuvet.de).

Techno Classica in Essen

Auch in diesem Jahr genießen unsere Mitglieder bei der Techno Classica in Essen (28. März bis 1. April) eine Ermäßigung von zwei Euro auf den regulären Eintrittspreis. Die Voraussetzung ist eine Kopie der DEUVET Bonuscard 2006.

Weitere Infos dazu finden Sie auf unserer Website. Der DEUVET Stand befindet sich in Halle 6, wir freuen uns auf Ihren Besuch!

DEUVET auf der Bremen Classic Motorshow



Bei der fünften Ausgabe der Bremen Classic Motor Show am ersten Februar-Wochenende konnten die Veranstalter 32 227 Besucher zählen – eine klare Steigerung gegenüber den Vorjahren. Das Interesse am Oldtimer ist also ungebrochen groß und nimmt sogar zu. Mit dabei war selbstverständlich auch der DEUVET mit einem eigenen Stand, auf dem viele Besucher ihre Fragen stellten – und beantwortet bekamen.

Die DEUVET-Vorstandsmitglieder und ihre Tätigkeitsfelder

Maik Hirschfeld, Präsident: Präsident, FIVA Aufgaben, Passwesen, Industriekontakte

Ursula Busch, Vizepräsidentin: Recht, Statistiken, elektronische Kommunikation

Peter Schneider, Vizepräsident: Politik, Clubbetreuung

Dr. Götz Knoop, (kommissarisch): Finanzen, Seminare

Den Vorstand erreichen Sie per E-Mail unter info@deuvet.de

**Nicht vergessen: DEUVET-Jahreshauptversammlung
am 24. März 2007, 10.00 Uhr, in Rüsselsheim.**



**Die nächste Ausgabe der DEUVET-Info
erscheint Mitte April 2007.**