

CLASSIC DRIVER



Schneller zum H-Kennzeichen

09. Juli 2011 | Classic Driver



Neues aus Berlin: Während das Wechselkennzeichen stockt, nimmt die Novelle für das H-Kennzeichen Fahrt auf. E10 bleibt in Oldtimerkreisen weiterhin Zündstoff und ein Rechtsexperte fordert Besserstellung von Fahrern klassischer Automobile im Schadensfall. Classic Driver Redakteur Mathias Paulokat ist Mitglied im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut und berichtet aus der Bundeshauptstadt.

„Bürgerfreundlicher, unbürokratischer und transparenter!“ So soll zukünftig nach den Worten von Dipl.-Ing. Hans Hesse vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Deutschland die Zuteilung eines H-Kennzeichens erfolgen. Er berichtete Anfang Juli in Berlin zum aktuellen Stand der Novelle auf der jüngsten Sitzung des deutschen Parlamentskreises Automobiles Kulturgut. Das beliebte H-Kennzeichen gibt es in Deutschland seit 1997. Es wird historisch wertvollen Fahrzeugen, die erstmals vor 30 Jahren in den Verkehr gekommen sind auf Antrag zugeteilt. Fahrzeughalter profitieren hier im Regelfall von Steuerbegünstigungen und besseren Versicherungsbedingungen.

Zukünftig entfallen bei der Begutachtung des Fahrzeugs die Zustandsnoten. Denn das Gutachten für das H-Kennzeichen diene gerade nicht dazu, das Fahrzeug wertmäßig zu taxieren, sondern es als kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut ausweisen. „Originalität, Pflege- und Erhaltungszustand sind zukünftig mehr denn je die entscheidenden Kriterien. Wer mit einem H-Kennzeichen vorfährt, soll angenehm überraschen“, erklärt Hesse den Willen des Gesetzgebers. „Das Verfahren der Begutachtung und Zuteilung wird damit einfacher und kostengünstiger“ so Hesse auf der Sitzung in Berlin. Das reduzierte Verfahren ohne Detailbewertung des Fahrzeugs führe zu Kosten zwischen 80 und 120 Euro. Die Richtlinie soll am 1. November 2011 Gültigkeit erlangen.

Klar ist damit aber auch, dass der Ermessensspielraum der Prüfengeure mit der neuen Richtlinie größer wird. Somit wachsen auch die Anforderungen an ihre Kompetenzen. Martin Halder, Koordinator des Parlamentskreises, wies hier deutlich auf die notwendige Expertise bei den Prüfororganisationen hin. Dies gelte insbesondere für die Fälle zeitgenössischer Umbauten und

historischer Replika. Die Vertreter der anwesenden Prüforganisationen wie TÜV, GTÜ und Dekra signalisierten, dass ihre Prüfstellen hierauf vorbereitet seien.



Zum Wechselkennzeichen indes gibt es immer noch keine Neuigkeiten. Das bereits in 2010 vollmundig angekündigte Thema hängt offenkundig im Finanzministerium. Der Grund: drohende Steuerausfälle. Unverändert weiter hingegen läuft die Diskussion um E10. Mittlerweile sind einige Feldversuche gestartet, welche die Verträglichkeit des Kraftstoffes bei Oldtimern überprüfen. Wolfgang Dörner, Chemiker bei ARAL, wies darauf hin, dass E10 eine deutlich höhere Wasseraufnahmefähigkeit als E5 oder gar E0 Kraftstoffe aufweise. Das sei für das Fahrzeug gut, da es korrosive Prozesse eher hemme. Klar sei aber auch, dass E10 in Fahrzeugen der ersten Einspritzgeneration unbedingt gemieden werden sollte.

Michael Eckert, Rechtsanwalt aus Heidelberg mit Schwerpunkt auf „Oldtimer-Recht“, wies abschließend darauf hin, dass Oldtimerfahrer im Schadensfall zukünftig besser gestellt werden müssten, als dies bisher der Fall sei. Es ginge hierbei um den juristischen Begriff des „merkantilen Minderwerts“. Der besagt, dass ein Unfallwagen per se weniger wert ist als ein vergleichbarer unfallfreier Wagen. Die wertmäßige Differenz drücke den Minderwert aus. Bei Oldtimern wurde dieser bislang häufig nicht beachtet, da Gerichte einer BGH-Entscheidung aus 1979 folgten, welche den merkantilen Minderwert nur bei Fahrzeugen mit maximal 100.000 Kilometer Laufleistung oder einem Alter von maximal fünf Jahren gegeben sahen.

„Doch Patina ist mittlerweile ein zunehmend wertbildender Faktor“, so Eckert. „Ist diese unwiederbringlich zerstört, kann dies einen erheblichen Wertverlust darstellen. Das können durchaus fünfstellige Beträge sein.“ Entscheidend sei daher im Schadensfall, dass Gutachter den Verlust an Originalsubstanz sehr genau dokumentieren. Eckert: „Das muss penibel und sehr detailliert im Gutachten dokumentiert sein.“ Dann steigen vor Gericht auch die Chancen, diesen besonderen Schaden erfolgreich geltend zu machen.

Der Parlamentskreis im Deutschen Bundestag Automobiles Kulturgut wurde im Mai 2009 fraktionsübergreifend gegründet. Die Koordination des Gremiums hat Meilenwerk-Macher Martin Halder übernommen. Vorsitzender ist Jens Köppen MdB (CDU). Das Gremium setzt sich neben Parlamentariern aus Vertretern von Clubs und Verbänden, Automobil-Herstellern, Handwerk und Handel, Prüforganisationen, Verlagen und Fachmedien zusammen. Classic Driver ist von Anfang an im Parlamentskreis vertreten.

Text & Fotos: Mathias Paulokat