

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Michael Kauch, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/3686 –**

Oldtimer in Deutschland – Fahrverbote nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Die im Frühjahr 2006 beschlossene Kennzeichnungs-Verordnung sieht die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Feinstaubplaketten nach der Höhe ihrer jeweiligen Feinstaubemissionen vor. Mit einem zudem eingeführten neuen 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 Oldtimer-Fahrzeuge betroffen, obwohl der durch sie verursachte Anteil an den Feinstaub-Belastungen aufgrund der geringen durchschnittlichen Jahresfahrleistung verhältnismäßig gering sein dürfte. Einzelne Städte und Kommunen haben Ausnahmeregelungen für Oldtimer-Fahrzeuge angekündigt.

1. Wie viele Kraftfahrzeuge mit einer Erstzulassung vor dem 1. Januar 1976 sind derzeit in Deutschland zugelassen?

1 316 686 Kraftfahrzeuge sind mit einer Erstzulassung vor dem 1. Januar 1976 zugelassen.

2. Wie viele Kraftfahrzeuge mit einem H-Kennzeichen oder einem roten 07-Kennzeichen sind derzeit in Deutschland zugelassen?

152 817 Kraftfahrzeuge sind mit einem H-Kennzeichen zugelassen.

Angaben über die Anzahl 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.

3. Welche Altersstruktur haben die derzeit mit einem H- oder roten 07-Kennzeichen zugelassenen Fahrzeuge?

Die Altersstruktur der mit einem H-Kennzeichen zugelassenen Fahrzeuge unterscheidet sich wie folgt:

bis 30 Jahre	688 Fahrzeuge
über 30 bis 35 Jahre	48 473 Fahrzeuge
über 35 bis 40 Jahre	44 130 Fahrzeuge
über 40 bis 45 Jahre	26 113 Fahrzeuge
über 45 bis 50 Jahre	16 963 Fahrzeuge
über 50 Jahre	15 799 Fahrzeuge
ohne Datumsangabe	651 Fahrzeuge

Angaben über die Altersstruktur der mit einem roten 07-Kennzeichen betriebenen Fahrzeuge liegen nicht vor. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie wird sich der Bestand an Kraftfahrzeugen deren Erstzulassung vor 30 oder mehr Jahren erfolgte in den kommenden 10 Jahren entwickeln?

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 10 Jahre. Heute sind ca. 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 10 Jahren etwa 200 000 mit H-Kennzeichen zugelassene Fahrzeuge hinzukommen.

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?

Die durchschnittliche jährliche 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).

6. Welche wirtschaftliche Bedeutung haben Oldtimer in Deutschland?

Oldtimer stellen in traditionellen Handwerksberufen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, weil es sich um einen wachsenden Markt mit weiter steigenden Zulassungszahlen handelt.

7. Wie viele Unternehmen sind mit der Pflege und Erhaltung von Oldtimern in Deutschland befasst?

Die Bundesregierung führt diesbezüglich keine Statistik. Nach Auskunft des Zentralverbands des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes gibt es in Deutschland ca. 1 500 Fachwerkstätten für Oldtimer.

8. 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 diesem Geschäftsbereich erzielten jährlichen Umsatz machen?

Nein.

9. Wie viele Werkstätten, Fachbetriebe oder sonstige auf Oldtimer spezialisierte Unternehmen haben ihre Betriebsstätte in einer Umweltzone?

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen vor, da noch keine Umweltzonen ausgewiesen worden sind.

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

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

11. Gibt es nach Informationen der Bundesregierung Städte oder Kommunen, die Ausnahmeregelungen für Oldtimer von feinstaubbedingten Fahrverboten planen oder bereits ausgesprochen haben, und wenn ja, welche sind dies?

Der Bundesregierung liegen noch keine Informationen vor. Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung Überlegungen, Ausnahmeregelungen von feinstaubbedingten Fahrverboten für Oldtimer bundeseinheitlich zu regeln, und plant die Bundesregierung eine derartige Regelung?

Die Bundesregierung hält zum jetzigen Zeitpunkt eine bundesweite Ausnahmeregelung von der Kennzeichnungsverordnung für Oldtimer für nicht erforderlich.

Den für die Erteilung von Ausnahmen zuständigen Länderbehörden stehen nach derzeitiger Rechtslage genügend eigene Entscheidungsspielräume offen, um dem Anliegen der Oldtimer gerecht zu werden. Über mögliche Ausnahmeregelungen sollte vor Ort unter Berücksichtigung der vorhandenen Immissionsbelastung entschieden werden, zumal die Belastungssituation nicht bundeseinheitlich ist.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung Überlegungen, zugelassene Oldtimer aufgrund der bereits erfolgreich bestandenen Untersuchung nach dem Anforderungskatalog gemäß § 23 StvZO und der entsprechenden Kennzeichnung mit einem H-Kennzeichen von der zusätzlichen Kennzeichnung durch eine Feinstaubplakette auszunehmen?

Bei dem nach § 23 Abs. 1c StVZO geregelten Verfahren handelt es sich um Anforderungen für die Erlangung eines Oldtimerkennzeichens. Im Anerkennungsverfahren wird u. a. die Verkehrssicherheit geprüft, die Umwelteigenschaften des Fahrzeugs bleiben jedoch unberücksichtigt und werden nicht bewertet.

Aufgrund der noch zu sammelnden Erfahrungen in der praktischen Anwendung der Kennzeichnungsverordnung wird die Bundesregierung die Erforderlichkeit einer abstrakt-generellen Ausnahmeregelung nochmals, auch unter den Aspekten der Förderung des Brauchtums und des Kulturgutes, prüfen.