



Sonderheft

„Die Zulassung von Oldtimern“

Änderungen zum 1. März 2007





Vorwort

Liebe Oldtimerfreunde,

die nunmehr vor Ihnen liegende dritte Neuauflage unserer Informationsbroschüre "Oldtimerzulassung" ist bewusst nicht mehr in Printmedium, sondern „nur noch“ online erschienen.

Die weitere Verbreitung des Internet und die über eine reine Onlinepublikation sehr viel günstiger ausfallenden Kosten haben uns zu diesem Schritt bewogen, von dieser Informationsbroschüre keine Printversion zu erstellen.

Zwar wurden die Kosten der Herausgabe der Printversion in der Vergangenheit durch Sponsoren getragen, die Bereitschaft der Sponsoren, uns zu unterstützen wollen wir jedoch zukünftig verstärkt für die primären Aufgaben, also insbesondere die politische Interessenvertretung und die Vertretung der Mitglieder einsetzen.

Im Sommer 1997 wurde der Oldtimer erstmals als Fahrzeuggattung in der Straßenverkehrsordnung Zulassungsordnung definiert. Der Deuvet initiierte seinerzeit den § 21 c, der das H-Kennzeichen regelte und mit seinem pauschalen Steuersatz die Oldtimer aus den immer mehr Abgas orientierten Kraftfahrzeugsteuer-System herausnahm. Dies liegt nun zwischenzeitlich 10 Jahre zurück.

Die zum 01.03.2007 in Kraft tretende Gesetzesänderung hinsichtlich der Zulassung von Fahrzeugen ist Veranlassung, nunmehr dieses Sonderheft wieder zu überarbeiten.

Nach unserer Einschätzung wird die Gesetzesänderung auch Veranlassung sein, den Kriterienkatalog zu überarbeiten, der in der Vergangenheit in Zusammenarbeit des Deuvet mit dem TÜV-Süd erarbeitet wurde. Hierzu werden wir dann – sobald ggf. ein neuer Kriterienkatalog heraus gekommen ist – in einem Sonderkapitel dieses Heftes zusätzlich berichten.

Gegenüber den vorherigen Auflagen dieses Heftes ist der Themenbereich „Import von Oldtimer“ nicht mehr Gegenstand hiesiger Besprechungen. Zu diesem Themenbereich werden wir in Kürze ein eigenes Sonderheft herausbringen.

Das Deuvet-Team wünscht Ihnen interessante und anregende Lektüre.



Inhaltsverzeichnis

1. Der DEUVET	4
2. Einleitung	4
3. Der Werdegang des H-Kennzeichens	4
4. Die Gesetzesänderung zum 1. März 2007	6
4.1. Die wichtigsten Änderungen in aller Kürze	6
4.2. Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	6
4.3. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	10
5. Die Kennzeichen	12
5.1. Das reguläre Kennzeichen	12
5.2. Das H-Kennzeichen	20
5.3. Das 07-Kennzeichen	23
5.4. Saisonkennzeichen	26
5.5. Welche Kennzeichen sind möglich?	28
6. Die Untersuchungen und Gutachten	30
6.1. Die Hauptuntersuchung	30
6.2. Die Abgasuntersuchung	31
6.3. Begutachtungsrichtlinien für das Oldtimerkennzeichen	33
7. Die Fahrzeugpapiere	47
7.1. Die Zulassungsbescheinigung Teil I	48
7.2. Zulassungsbescheinigung Teil II	50
7.3. Verlust der Fahrzeugpapiere	53
8. Betriebserlaubnis für ausgesonderte Fahrzeuge	54
9. Übergangsvorschriften	55
9.1. FZV	55
9.2. Übergangsvorschriften für PKW	57
9.3. Übergangsvorschriften für Motorräder	58
10. Fragen und Antworten	60
10.1. Oldtimer und Gutachten	60
Ich habe keinen Fahrzeugbrief mehr. Was kann ich tun?	61
10.2. Oldtimer im Verkehr	64
10.3. Oldtimer und Kosten	66
10.4. Oldtimer und das Kennzeichen	67
10.5. Einzelfälle	69
11. Stichwortverzeichnis	72



1. Der DEUVET

Der Deuvet vertritt die gesamte Oldtimerszene gegenüber der Politik, dem Gesetzgeber, den Behörden, den Institutionen, der Presse und der Öffentlichkeit.

Der Deuvet ist dem Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) angeschlossen und dessen alleinige Vertretung in Deutschland.

Der Deuvet hat eine demokratische Struktur. Die Mitglieder der dem Deuvet angeschlossenen Clubs wählen ihren Clubvorstand. Dieser entsendet einen Delegierten zur Hauptversammlung des Deuvet. Dort wählen die Delegierten den Deuvet-Vorstand. Dabei hat ein Delegierter umso mehr Stimmpunkte, je mehr Mitglieder sein Club hat, es findet also eine Stimmengewichtung nach der Clubgröße statt.

Dem Vorstand steht ein Stab von Spezialisten aus allen Oldtimer-Bereichen zur Seite. Er vergibt thematisch und zeitlich begrenzte Aufgaben an Projektgruppen. In ihnen kann jede fachlich kompetente Person mitarbeiten.

Weiterhin wählen die Delegierten auf der Jahreshauptversammlung einen Beirat. Er vertritt die verschiedenen Gruppierungen innerhalb der Clubs und berät den Vorstand in Sachfragen.

Der Deuvet unterstützt die Clubs und ihre Mitglieder. Die Clubs können an den Deuvet jederzeit mit Problemen herantreten. Bedeutsame Themen werden der Hauptversammlung vorgelegt, welche die künftige Richtung des Deuvet festlegt. Um wirklich alle Belange der Oldtimerszene berücksichtigen zu können und um deren Struktur realistisch widerzuspiegeln, ist es für den Club sinnvoll, Mitglied im Deuvet zu werden. Nur dann kann der Deuvet Wünsche und Probleme der Oldtimerszene umfassend und zielgerichtet vorbringen. Außerdem werden die Mitglieder der angeschlossenen Clubs kostenlos durch den Deuvet beraten.

Der Deuvet erfüllt gemeinnützige Ziele im Sinne der Denkmalschutzgesetze, indem er die Erhaltung, die Pflege und den Betrieb von historischen Motorfahrzeugen fördert, die als technische Kulturdenkmäler einen wesentlichen Teil der neuzeitlichen technischen Geschichte darstellen.

2. Einleitung

Zum 1. März 2007 ändern sich die Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen. Die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) wird dabei verändert und die neue Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) tritt in Kraft.

Hierdurch ergeben sich einige Veränderungen bei der Zulassung von Oldtimerfahrzeugen. Hierzu sollen im Folgenden detaillierte Informationen bereitgestellt werden.

3. Der Werdegang des H-Kennzeichens

Basierend auf den Erfahrungen mit dem roten 07-Kennzeichen hatte der DEUVET im Bundesverkehrsministerium den Wunsch vorgetragen ein Oldtimerkennzeichen zu schaffen, das



in der StVZO fest verankert ist und für das bundesweit einheitliche Ausführungsbestimmungen gelten.

Hintergrund war die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des roten Oldtimerkennzeichens (07-Kennzeichen), die Probleme mit Auslandsfahrten, die uneinheitlichen Regelungen in den einzelnen Landkreisen und – ganz wesentlich – die DEUVET-Forderung nach Herausnahme der Oldtimer aus der ökologisch orientierten Kraftfahrzeugsteuer mit der Begründung, dass Oldtimer als technisches Kulturgut betrieben und nicht mehr im Alltagsverkehr genutzt werden. Oldtimer werden wenig gefahren und stoßen somit insgesamt wenige Abgase aus. Eine Steuer, die sich an den Jahresfahrleistungen moderner Fahrzeuge orientiert würde Oldtimerfahrzeuge deswegen nicht gerecht. Gespräche mit dem Bundesfinanzministerium scheiterten jedoch zunächst. Erst als das KfZ-Steuergesetz 1997 vom Bundesrat abgelehnt wurde, bekam der DEUVET seine Chance: Es waren bereits alle Abgeordneten über die Belange der Oldtimerbesitzer informiert. Jetzt wurde nachgesetzt und alle Teilnehmer des Vermittlungsausschusses wurden über die Wünsche und Vorschläge des DEUVET informiert. Durch den zusätzlich erbrachten Einsatz von Bundesverkehrsminister Wissmann gelang es schließlich den Vermittlungsausschuss zu überzeugen: Oldtimer wurden aus dem geplanten KfZ-Steuergesetzgebung herausgenommen und einer Pauschalsteuer unterworfen. Der Vermittlungsausschuss beauftragte wiederum das Bundesverkehrsministerium, hierzu die Rahmenbedingungen per Gesetzesänderung festzulegen.

Bei der nun durchzuführenden Änderung der StVZO wurden die Vorschläge des DEUVET zu einem besonderen Oldtimerkennzeichen umgesetzt. Festzulegen waren ferner eine Altersgrenze und eine Oldtimerdefinition sowie die Bedingungen, die zum Erhalt der Pauschalbesteuerung führen sollten. In Bezug auf das Alter und der noch im Verkehr befindlichen Fahrzeuge einigte man sich auf eine Grenze von 25 Jahren.

Am Freitag, den 6. Juni 1997 hatte der Bundesrat über die Verordnung zur Gesetzesänderung zu befinden. Am Mittwoch davor schien alles festgeklopft: 25 Jahre Mindestalter, herkömmliches Kennzeichen mit zusätzlichem H, eine Begutachtung, dafür aber Wegfall weiterer Einschränkungen.

Da hörte man aus Hamburg, die Hansestadt werde den Antrag stellen, dass das Mindestalter auf 35 Jahre angehoben wird. Intensive Telefonate brachten Entwarnung: Hamburg dementierte.

Am Freitag dann die große Überraschung – der Antrag auf ein Mindestalter von 35 Jahren wurde vom Land Nordrhein-Westfalen gestellt. Und er fand eine Mehrheit. Oldtimerbesitzer reagierten zum Teil wütend, teilweise enttäuscht. Auch im Verkehrsministerium war man über diesen „Querschläger“ verärgert. Normalerweise hätte das Gesetz nun Gültigkeit erlangt. Eine Sitzung am Sonntag im Bundesverkehrsministerium sowie viele Telefonate und Argumente überzeugten Verkehrsminister Wissmann, diese Verordnung nicht zu unterzeichnen. Eine neue Verhandlungsrunde mit den Ländern begann, in der man sich auf einen Kompromiss von 30 Jahren einigte.

Der künftige Oldtimer durchläuft nun eine Begutachtung, die eine Hauptuntersuchung beinhaltet und erhält eine spezielle Schlüsselnummer (98) im Fahrzeugbrief. An das Kennzeichen wird ein H, stellvertretend für historisch, angehängt.

Eine spezielle Steuer für Oldtimer, wer hätte das für möglich gehalten?

Ein großartiger Erfolg!

Zudem gibt es durch die vom DEUVET initiierte Festlegung und Definition des Begriffs „Oldtimer“ in der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) jetzt einen Freiraum, innerhalb dessen historische Fahrzeuge auch künftig begründete Sonderregeln in Anspruch nehmen können.



In den nächsten Jahren zeigte sich, dass die Begutachtung der Fahrzeuge sehr unterschiedlich ausfiel, die Sachverständigen der Prüfungsorganisationen vor Ort waren deutlich überfordert. In Zusammenarbeit mit dem TÜV verfasste der DEUVET einen Anforderungskatalog, der seit August 2000 Bestandteil der StVZO ist.

Zum 1. März 2007 wurden die Voraussetzungen für die Zulassung von allen Fahrzeugen durch die Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen im Straßenverkehr (FZV) spezifiziert. Dabei wurde die Richtlinie 1999/37/EG des Rates und deren Änderung durch die Richtlinie 2003/127/EG des Rates in deutsches Recht umgesetzt. Hierbei wurde nun festgelegt, dass sowohl das Oldtimerkennzeichen (H-Kennzeichen), als auch das rote Oldtimerkennzeichen (07-Kennzeichen) nur noch für Fahrzeuge die vor mindestens 30 Jahren das erste Mal zugelassen wurden ausgegeben wird.

Die Arbeit hat sich aber im Grunde bewährt: Der Oldtimer ist offiziell als besondere Fahrzeugart anerkannt.

4. Die Gesetzesänderung zum 1. März 2007

Am 25. April 2006 wurde im Bundesrat die Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet. Bis auf wenige Ausnahmen tritt sie am 1. März 2007 in Kraft.

Die Verordnung besteht insgesamt aus 96 Seiten und ist für den Laien kaum zu überschauen. Hier nur die wichtigsten Passagen für den Oldtimer-Besitzer mit einigen Erläuterungen (Der Gesetzeswortlaut ist in Kursivschrift abgedruckt.)

4.1. Die wichtigsten Änderungen in aller Kürze

Die Gesetzesänderung zum 1. März 2007 enthält für den Oldtimerbesitzer eine Reihe von Neuerungen. Kurzgefasst ändert sich folgendes:

Es gibt nun eine einheitliche Definition für Oldtimer. Oldtimer im Sinne der FZV sind Fahrzeuge, die mindestens vor 30 Jahren erstmals zugelassen worden sind und weitgehend dem Originalzustand entsprechen. Weiterhin müssen sie in einem guten Erhaltungszustand sein und zur Pflege des fahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.

Das notwendige Oldtimer-Gutachten kann von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, einem Prüfer oder einem Prüfsachverständigen erstellt werden.

Auch die Erteilung eines roten 07-Kennzeichen bedarf nun einer Oldtimer - Begutachtung. Diese Kennzeichen werden somit nur noch an mindestens 30 Jahre alte Fahrzeuge ausgegeben. Alle jüngeren Fahrzeuge, die bis zum 1. März 2007 noch ein rotes 07-Kennzeichen erhalten haben, können dieses weiterhin führen.

4.2. Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind

[...]



*Nr. 22 Oldtimer: Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen;
[...]*

Damit wird das Mindestalter für Oldtimerfahrzeuge auf 30 Jahre festgesetzt. Die Fahrzeuge müssen weitgehend dem Originalzustand entsprechen und in einen guten, erhaltungswürdigen Zustand sein. Das Fahrzeug dient der Pflege des fahrzeugtechnischen Kulturgutes, soweit es historisch erhaltungswürdig ist und der Erhaltung und Darstellung der Fahrzeuggeschichte dient.

§ 3 Notwendigkeit einer Zulassung

Abs. 1

*Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Die Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Die Zulassung erfolgt durch Zuteilung eines Kennzeichens und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.
[...]*

Wie auch schon zuvor bedarf jedes Fahrzeug einer Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr. Auch Oldtimer unterliegen dieser Verpflichtung und müssen ebenso wie jedes normale Fahrzeug eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abschließen. Gefahren werden darf dann erst, wenn ein Kennzeichen ausgestellt wurde und eine Zulassungsbescheinigung ausgestellt wurde. Für die An- und Abfahrten zur Zulassung des Fahrzeuges ist keine Zulassungsbescheinigung notwendig.

§ 9 Besondere Kennzeichen

Abs. 1

*Auf Antrag wird für ein Fahrzeug, für das ein Gutachten nach § 23 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorliegt, ein Oldtimerkennzeichen zugeteilt. Dieses Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungskennzeichen und einer Erkennungsnummer nach § 8 Abs. 1. Es wird als Oldtimerkennzeichen durch den Kennbuchstaben „H“ hinter der Erkennungsnummer ausgewiesen.
[...]*

Abs. 3

Auf Antrag wird einem Fahrzeug ein Saisonkennzeichen zugeteilt. Es besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 8 Abs. 1 sowie der Angabe des Betriebszeitraums. Der Betriebszeitraum wird auf volle Monate bemessen; er muss mindestens 2 Monate und darf höchstens elf Monate umfassen. Der Betriebszeitraum ist von der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil I in Klammern hinter dem Kennzeichen zu vermerken. Das Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen nur während des angegebenen Betriebszeitraums in Betrieb genommen oder abgestellt werden. § 16 Abs. 1 bleibt unberührt. Saisonkennzeichen gelten außerhalb des Betriebszeitraums bei Fahrten zur Abmeldung und bei Rückfahrten nach Abstempelung des Kennzeichens als ungestempelte Kennzeichen im Sinne des § 10 Abs. 4.



Oldtimer können ein spezielles Oldtimerkennzeichen beantragen. Es ist dadurch zu unterscheiden, dass es am Ende den Buchstaben „H“ trägt – im allgemeinen H-Kennzeichen genannt.

Auch können für Oldtimer Saisonkennzeichen erteilt werden. Diese sind nicht ausschließlich für Oldtimer. In Betracht kommt ein Saisonkennzeichen zum Beispiel, wenn der Oldtimer aufgrund seiner Bauart nur einen Teil des Jahres gefahren werden soll (zum Beispiel bei Cabrios).

Es kann jedoch nur eine Art Kennzeichen erteilt werden. Eine Kombination von Oldtimer- und Saisonkennzeichen gibt es nicht.

§ 10 Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen [...]

Abs. 4

Fahrten, die im Zusammenhang mit dem Zulassungsverfahren stehen, insbesondere Fahrten zur Anbringung der Stempelplakette und Rückfahrten nach Entfernung der Stempelplakette sowie Fahrten zur Durchführung einer Hauptuntersuchung, Sicherheitsprüfung oder einer Abgasuntersuchung dürfen innerhalb des Zulassungsbezirks und eines angrenzenden Bezirks mit ungestempelten Kennzeichen durchgeführt werden, wenn die Zulassungsbehörde vorab ein solches zugeteilt hat und die Fahrten von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erfasst sind.

Ohne gültiges Kennzeichen darf nur gefahren werden, wenn man die Stempelplakette anbringen lassen will oder gerade hat entfernen lassen, zur Hauptuntersuchung, Sicherheitsprüfung oder zur Abgasuntersuchung. Dazu muss das ungestempelte Kennzeichen mitgeführt werden. Ein solches muss von der Zulassungsbehörde zugeteilt worden sein.

[...]

Abs. 12

Unbeschadet des Abs. 4 dürfen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn das zugeteilte Kennzeichen auf einem Kennzeichenschild nach Abs. 1,2 Satz 1,2 und 3 Halbsatz 1, Abs. 5 Satz 1 sowie Abs. 6 bis 8 und Abs. 9 Satz 1 ausgestaltet, angebracht und beleuchtet ist und die Stempelplakette nach Abs. 3 Satz 1 und 2 vorhanden ist und keine verwechselungsfähigen oder beeinträchtigenden Zeichen und Einrichtungen nach Abs. 11 Satz 1 am Fahrzeug angebracht sind. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 nicht vorliegen.

Liegt keine von den oben genannten „Sonderfahrten“ vor, so muss ein Kennzeichen mit gültiger Stempelplakette am Fahrzeug angebracht sein. Es muss beleuchtet sein, den Vorschriften entsprechend ausgestaltet sein und darf nicht verwechselungsfähig oder anderweitig beeinträchtigt sein.

Sonst darf der Halter des Fahrzeuges dieses nicht selbst nutzen und auch keinen anderen zum Fahren bestimmen oder die Fahrt erlauben.

§ 16 Prüfungsfahrten, Probefahrten, Überführungsfahrten [...]

Abs. 3

Rote Kennzeichen und besondere Fahrzeugscheinhefte für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach Anlage 10 können durch die örtlich zuständige Zulassungsbehörde zuverlässigen Kraft-



fahrzeugherstellern, Kraftfahrzeugteilehersteller, Kraftfahrzeugwerkstätten und Kraftfahrzeughändlern befristet oder widerruflich zu wiederkehrenden betrieblichen Verwendung, auch an unterschiedlichen Fahrzeugen, zugeteilt werden. Ein rotes Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungskennzeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 8 Abs. 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „06“. Für jedes Fahrzeug ist eine gesonderte Seite des Fahrzeugscheinheftes zu dessen Beschreibung zu verwenden; die Angaben zum Fahrzeug sind vollständig und in dauerhafter Schrift vor Antritt der Fahrt einzutragen. Das Fahrzeugscheinheft ist bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Über jede Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrt sind fortlaufende Aufzeichnungen zu führen, aus denen sich das verwendete Kennzeichen, das Datum der Fahrt, deren Beginn und Ende, der Fahrzeugführer mit dessen Anschrift, der Fahrzeugklasse und der Hersteller des Fahrzeugs, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Fahrstrecke ersichtlich sind. Die Aufzeichnungen sind ein Jahr lang aufzubewahren; sie sind zuständigen Personen auf Verlangen jederzeit zur Prüfung auszuhändigen. Nach Ablauf der Frist, für die das Kennzeichen zugeteilt worden ist, ist das Kennzeichen mit dem dazugehörigen Fahrzeugscheinheft der Zulassungsbehörde unverzüglich zurückzugeben.

Abs. 4

Mit dem Antrag auf Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens oder eines roten Kennzeichens sind vom Antragsteller zum Zwecke der Speicherung in den Fahrzeugregistern die in § 6 Abs. 1 Satz 2 bezeichneten Halterdaten und die in § 6 Abs. 4 Nr. 4 bezeichneten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sowie ein Kurzzeitkennzeichen zusätzlich das Ende des Versicherungsschutzes mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.

Abs. 5

Kurzzeitkennzeichen und rote Kennzeichen sind nach § 10 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1, 6 und 7 auszugestalten und anzubringen. Sie brauchen jedoch nicht fest angebracht zu sein. Fahrzeuge mit Kurzkennzeichen und rotem Kennzeichen dürfen im Übrigen nur nach Maßgabe des § 10 Abs. 12 Satz 1 in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 und 3 nicht vorliegen.

[...]

Bei der Befestigung des Kennzeichens bitte daran denken, dass es nicht fest angebracht werden muss, aber immer am vorderen und hinteren Fahrzeugende. Eine Befestigung an der Windschutz- oder Heckscheibe ist nicht ausreichend.

§ 17 Fahrten zur Teilnahme an Veranstaltungen für Oldtimer

Abs. 1

Oldtimer, die an Veranstaltungen teilnehmen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, benötigen hierfür sowie für Anfahrten zu und Abfahrten von solchen Veranstaltungen keine Betriebserlaubnis und keine Zulassung, wenn sie ein rotes Oldtimerkennzeichen führen. Dies gilt auch für Probefahrten und Überführungsfahrten sowie für Fahrten zum Zweck der Reparatur oder Wartung der betreffenden Fahrzeuge. § 31 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleibt unberührt.

Abs. 2

Für die Zuteilung und Verwendung der roten Oldtimerkennzeichen findet § 16 Abs. 3 bis 5 entsprechend mit der Maßgabe Anwendung, dass Kennzeichen nur an den Fahrzeugen verwendet werden darf, für die es angegeben worden ist. Das rote Oldtimerkennzeichen besteht



aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 8 Abs. 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „07“. Es ist nach § 10 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 7 auszugestalten und anzubringen. Fahrzeuge mit roten Oldtimerkennzeichen dürfen im Übrigen nur nach der Maßgabe des § 10 Abs. 12 in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 4 nicht vorliegen.

Abs. 3

Unberührt bleiben Erlaubnis- und Genehmigungspflichten, soweit sie sich aus anderen Vorschriften, insbesondere aus § 29 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung ergeben.

Hier haben sich erhebliche Verschlechterungen zur alten Regelung durchgesetzt.

Die roten 07-Kennzeichen dürfen jetzt lediglich an Fahrzeuge erteilt werden, die Oldtimer im Sinne des § 2 Nr. 22 FZV sind. Sie müssen also vor mindestens 30 Jahren das erste Mal zugelassen worden sein und eine Oldtimer-Begutachtung bestanden haben. Fahrzeuge, die ein zugeteiltes 07-Kennzeichen führen, bedürfen keiner Zulassung. Weitere Details finden sich dazu im Kapitel 4.3 „Das 07-Kennzeichen“.

4.3. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

§ 21c wird aufgehoben

Der alte Oldtimerparagraph wurde durch die Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften abgeschafft. Er wird insbesondere durch die Regelungen des § 9 FZV ersetzt.

§ 23 Gutachten für die Einstufung eines Fahrzeuges als Oldtimer

Zur Einstufung eines Fahrzeuges als Oldtimer im Sinne des § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder Prüfüngenieurs erforderlich. Die Begutachtung ist nach einer im Verkehrsblatt nach Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde bekannt gemachten Richtlinie durchzuführen und das Gutachten nach einem in der Richtlinie festgelegten Muster auszufertigen. Im Rahmen der Begutachtung ist auch eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 durchzuführen, es sei denn, dass mit der Begutachtung gleichzeitig ein Gutachten nach § 21 erstellt wird.

Für die Zulassung als Oldtimer muss ein Gutachten vorgelegt werden. Dieses kann jetzt auch von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüfüngenieurs erstellt werden. Die Begutachtung muss nach den im Verkehrsblatt veröffentlichten Kriterien erfolgen. Ein vorgegebenes Muster muss dabei ausgefüllt werden (weitere Erläuterungen und das Muster befinden sich im Kapitel 5.3.2. „Musterblätter für die Begutachtung von „Oldtimer-Fahrzeugen““.) Anmerkung: Dies betrifft nunmehr also sowohl das 07-Kennzeichen, als auch das H-Kennzeichen.

§ 29 Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

Abs. 1



Halter von zulassungspflichtigen Fahrzeugen im Sinne des § 3 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und kennzeichenpflichtigen Fahrzeugen nach § 4 Abs. 2 und 3 Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung haben ihre Fahrzeuge auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlage VIII in Verbindung mit der Anlage VIIa in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind

- 1. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen*
- 2. Fahrzeuge der Bundeswehr und der Bundespolizei*

Über die Untersuchung der Fahrzeuge der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes entscheiden die zuständigen obersten Landesbehörden im Einzelfall oder allgemein.

Abs. 2

Der Halter hat den Monat, in dem das Fahrzeug spätestens zur

- 1. Hauptuntersuchung vorgeführt werden muss, durch eine Prüfplakette nach der Anlage XI auf dem amtlichen Kennzeichen nachzuweisen,*
- 2. Sicherheitsprüfung vorgeführt werden muss, durch eine Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild nach Anlage IXb nachzuweisen.*

Prüfplaketten sind von der Zulassungsbehörde oder den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen berechtigten Personen zuzuteilen und auf dem hinteren amtlichen Kennzeichen dauerhaft und gegen Missbrauch gesichert anzubringen. Prüfmarken sind von der Zulassungsbehörde zuzuteilen sowie vom Halter oder seinem Beauftragten auf dem SP-Schild nach den Vorschriften der Anlage IXb anzubringen oder von den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen berechtigten Personen zuzuteilen und von diesen nach den Vorschriften der Anlage IXb auf dem SP-Schild anzubringen.

[...]

Abs. 3

Eine Prüfplakette darf nur dann zugeteilt und angebracht werden, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges bestehen. Durch die nach durchgeführter Hauptuntersuchung zugeteilte und angebrachte Prüfplakette wird bescheinigt, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt dieser Untersuchung vorschriftsmäßig nach Nummer 1.2 der Anlage VIII ist. Weist das Fahrzeug lediglich geringe Mängel auf, so kann abweichend von Satz 1 die Prüfplakette zugeteilt und angebracht werden, wenn die unverzügliche Beseitigung der Mängel zu erwarten ist.

Abs. 4

Eine Prüfmarke darf zugeteilt und angebracht werden, wenn das Fahrzeug nach Abschluss der Sicherheitsprüfung nach Maßgabe der Nummer 1.3 der Anlage VIII keine Mängel aufweist. Die Vorschriften der Nummer 2.6 der Anlage VIII bleiben unberührt.

Abs. 5

Der Halter hat dafür zu sorgen, dass sich die nach Abs. 3 angebrachte Prüfplakette und die nach Abs. 4 angebrachte Prüfmarke und das SP-Schild in ordnungsgemäßigem Zustand befinden; sie dürfen weder verdeckt noch verschmutzt sein.

[...]

Abs. 7

Die Prüfplakette und die Prüfmarke werden mit Ablauf des jeweilig angegebenen Monats ungültig. Ihre Gültigkeit verlängert sich um einen Monat, wenn bei der Durchführung der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung Mängel festgestellt werden, die vor der Zuteilung einer neuen Prüfplakette oder Prüfmarke zu beheben sind.

[...]



Hier geht es um die althergebrachte Hauptuntersuchung. Diese ist nicht erforderlich, bei Fahrzeugen mit roten Kennzeichen und solchen mit Kurzzeitkennzeichen.

Für Kurzzeitkennzeichen und rote Kennzeichen ist die Freistellung von der Hauptuntersuchung ausdrücklich in § 16 VI FZV geregelt. Hier wird die Anwendung von § 29 StVZO ausgeschlossen. Da auch das 07-Kennzeichen ein Kennzeichen roten Schrift auf weißem Grund – so formuliert § 16 FZV – ist, gilt unserer Auffassung nach dies auch für 07-Kennzeichen.

5. Die Kennzeichen

Dem Oldtimerfreund steht die Auswahl unter den verschiedenen Kennzeichen grundsätzlich frei. Die Kennzeichen unterscheiden sich jedoch nicht nur in ihrer Optik, sondern auch ihre Voraussetzungen differieren.

5.1. Das reguläre Kennzeichen

Die folgenden Angaben gelten für alle Kennzeichen. Die Abmessungen und die Schrift folgen auf allen Kennzeichen den gleichen Vorgaben. Die Vorgaben sind aus dem Abschnitt 1 (gemeinsame Vorschriften für die Ausgestaltung der Kennzeichen) der Anlage 4 zur FZV. Das reguläre Kennzeichen wird an alle normal zugelassenen Fahrzeuge ausgegeben. Hierfür muss meist eine Hauptuntersuchung und eine Abgasuntersuchung durchgeführt werden.

5.1.1. Abmessungen

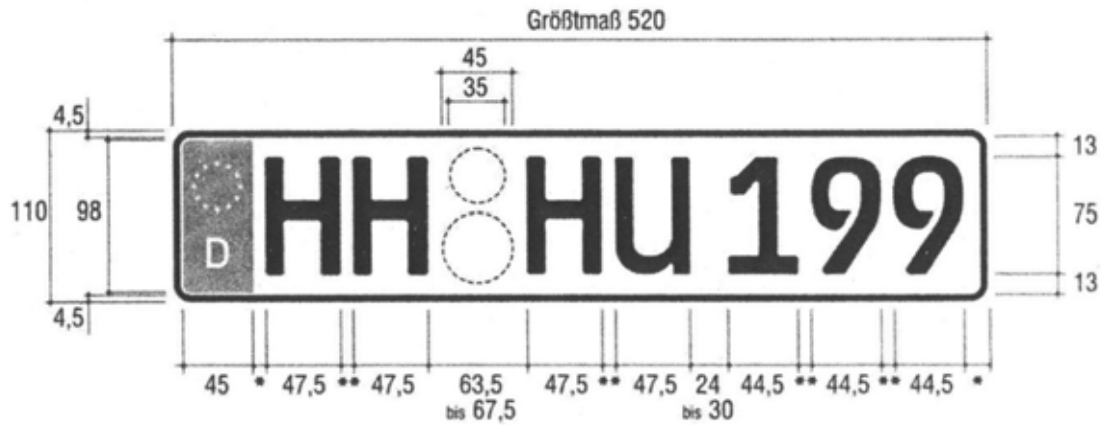
Die Maße der Kennzeichenschilder betragen für:

- a) einzeilige Kennzeichen: Größtmaß der Breite: 520 mm, Höhe 110 mm*
- b) zweizeiliges Kennzeichen: Größtmaß der Breite 340 mm, bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm, Höhe, 200 mm*
- c) verkleinerte zweizeilige Kennzeichen: Größtmaß der Breite: 255mm, Höhe 130 mm*

Verkleinerte zweizeilige Kennzeichen sind nur für Leichtkrafträder sowie für Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, wenn diese mit einem Geschwindigkeitsschild für die betreffende Geschwindigkeit gekennzeichnet sind, zuzuteilen.



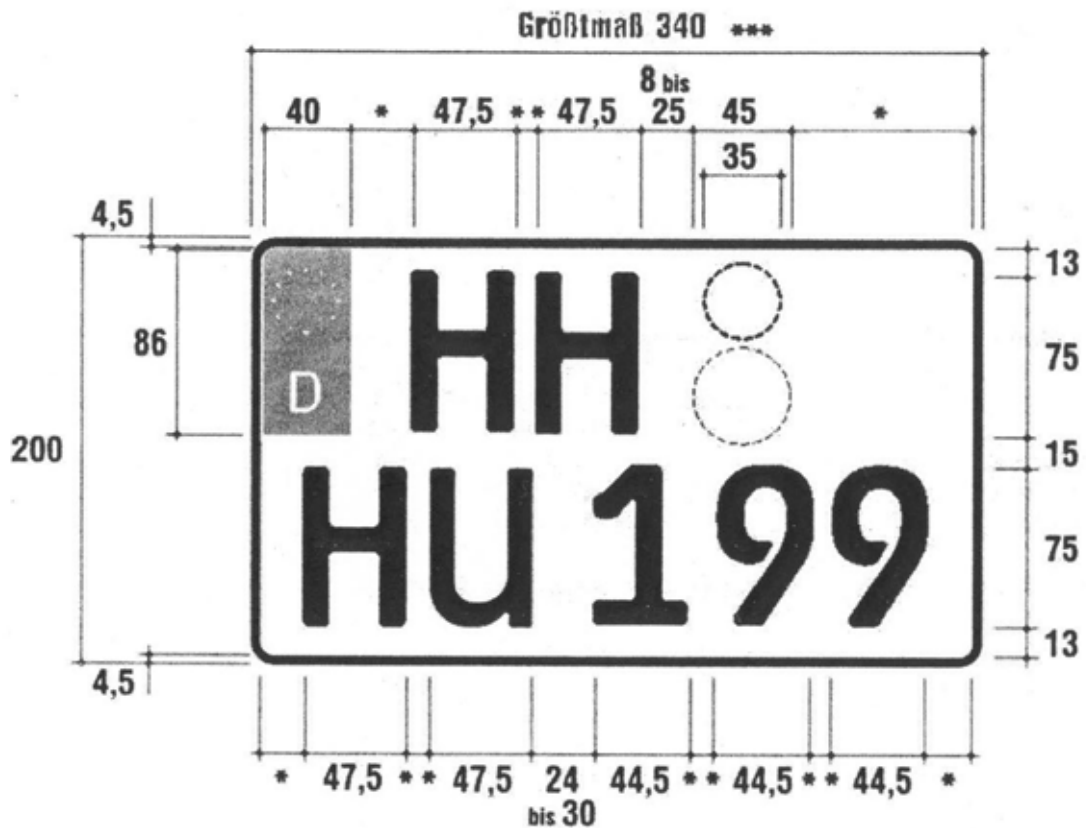
A. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

B. zweizeiliges Kennzeichen



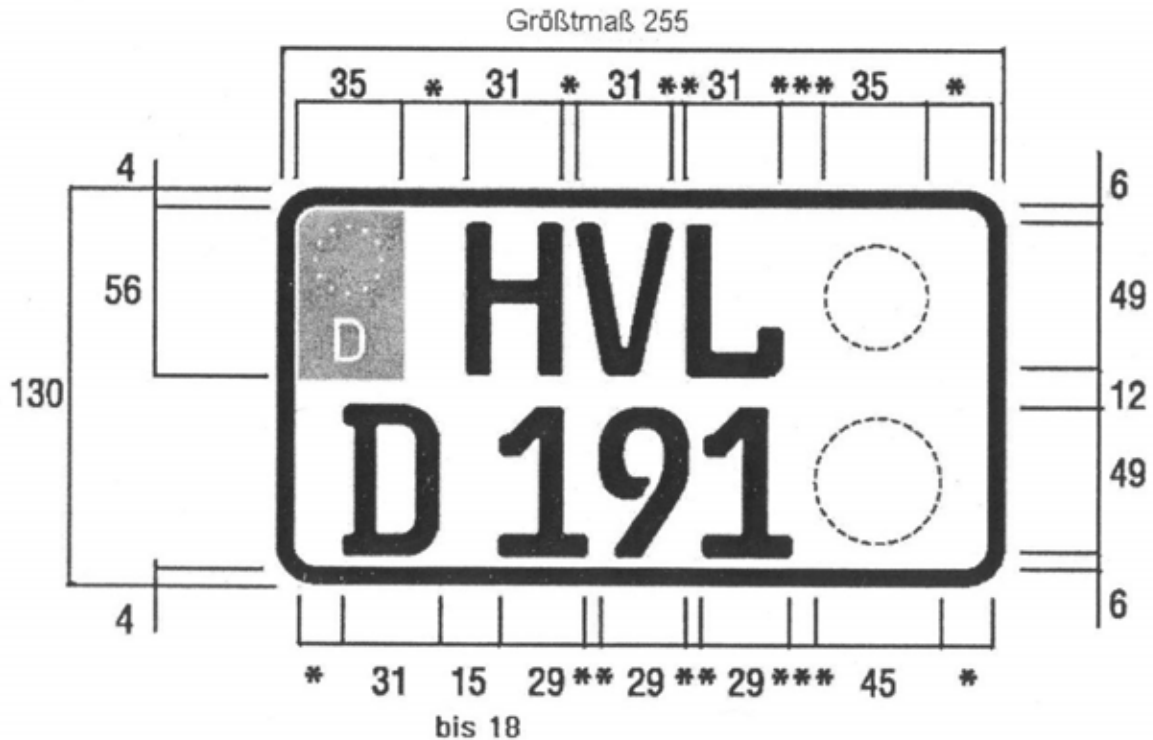
* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm



C. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

*** 5 mm bis 20 mm

Sie sehen hier Beispiele für die normalen Kennzeichen. Die Höhe ist dabei festgelegt, die Breite stellt jedoch nur ein Höchstmaß dar. Die Breite kann beliebig unterschritten werden. Bei dreistelligen Unterscheidungskennzeichen (also die „Ortsangabe“) können die Plaketten unter dem Euro-Feld angebracht werden. Zur Verkürzung des Kennzeichens kann bei ein- und zweistelligen Unterscheidungskennzeichen ebenso vorgegangen werden. Das verkleinerte zweizeilige Kennzeichen (Leichtkrafträderkennzeichen) wird für Leichtkrafträder (bis 125 ccm), die nicht schneller als 80 km/h fahren und für die früheren Kleinkrafträder (50 ccm, ungedrosselt), die jetzt auch Leichtkrafträder heißen.

5.1.2. Die Schrift

2.1. Beschriftung (Fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift -)

Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 100150, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden. Der waagerechte Abstand der Beschriftung einschließlich der Plaketten zum schwarzen, grünen oder roten Rand, zum Euro-Feld oder zum Feld, in dem der Betriebszeitraum oder das Ablaufdatum angegeben ist, muss auf bei-



den Seiten gleich sein. Bei der Fertigung der Kennzeichen dürfen die nachstehenden Toleranzen nicht über oder unterschritten werden.

2.1.1. einzelilige und zweizeilige Kennzeichen

- a) Schrifthöhe + 2,0 mm bis – 1,0 mm*
- b) Strichbreite der Beschriftung \pm 1,0 mm*
- c) Strichbreite des Randes + 2,0 mm bis – 1,0 mm*

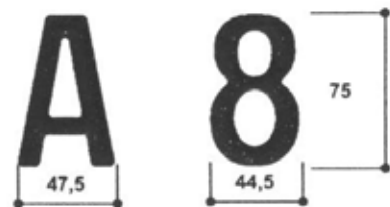
2.1.2. verkleinerte zweizeilige Kennzeichen

- a) Schrifthöhe + 1,0 mm bis - 0,5 mm*
- b) Strichbreite der Beschriftung \pm 0,5 mm*
- c) Strichbreite des Randes + 1,0 mm bis – 0,5 mm*

5.1.3. Die Schriftarten

A. Mittelschrift 75 mm

A Ä B C D E F G I J H
K L M N O ö P Q R S T
U ü V W X Y Z – 1 2 3
4 5 6 7 8 9 0





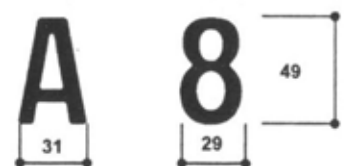
B. Engschrift 75 mm

A Ä B C D E F G H I
J K L M N O ö P Q R
S T U ü V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0



C. verkleinerte Mittelschrift 49 mm (nur für verkleinerte Kennzeichen)

A Ä B C D E F G H I J
K L M N O ö P Q R S T
U ü V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

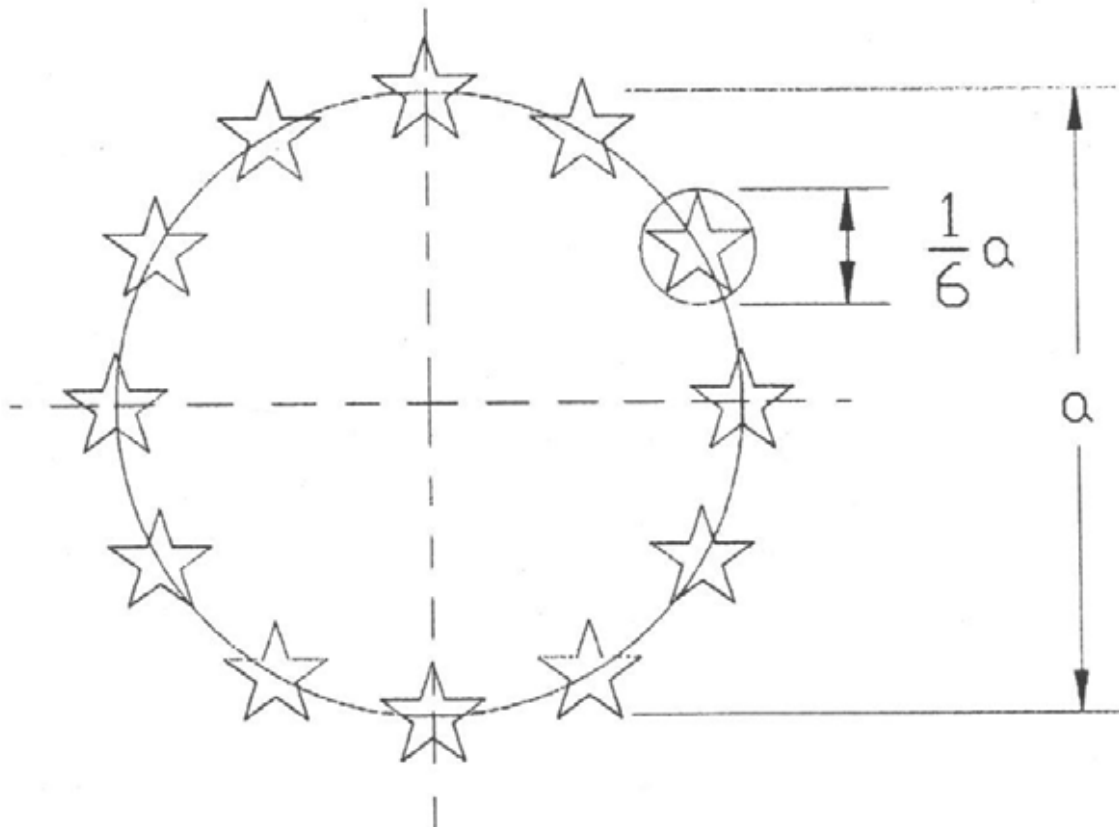




Die Zulassungsstellen sind angehalten Kombinationen für die Erkennungsnummern zu finden, die, wenn nötig, ein kleines Kennzeichen zulassen. Gegebenenfalls ist die Engschrift zu verwenden. Dies gilt für alle Fahrzeuge und nicht nur für Oldtimer.

5.1.4. Das Euro-Feld

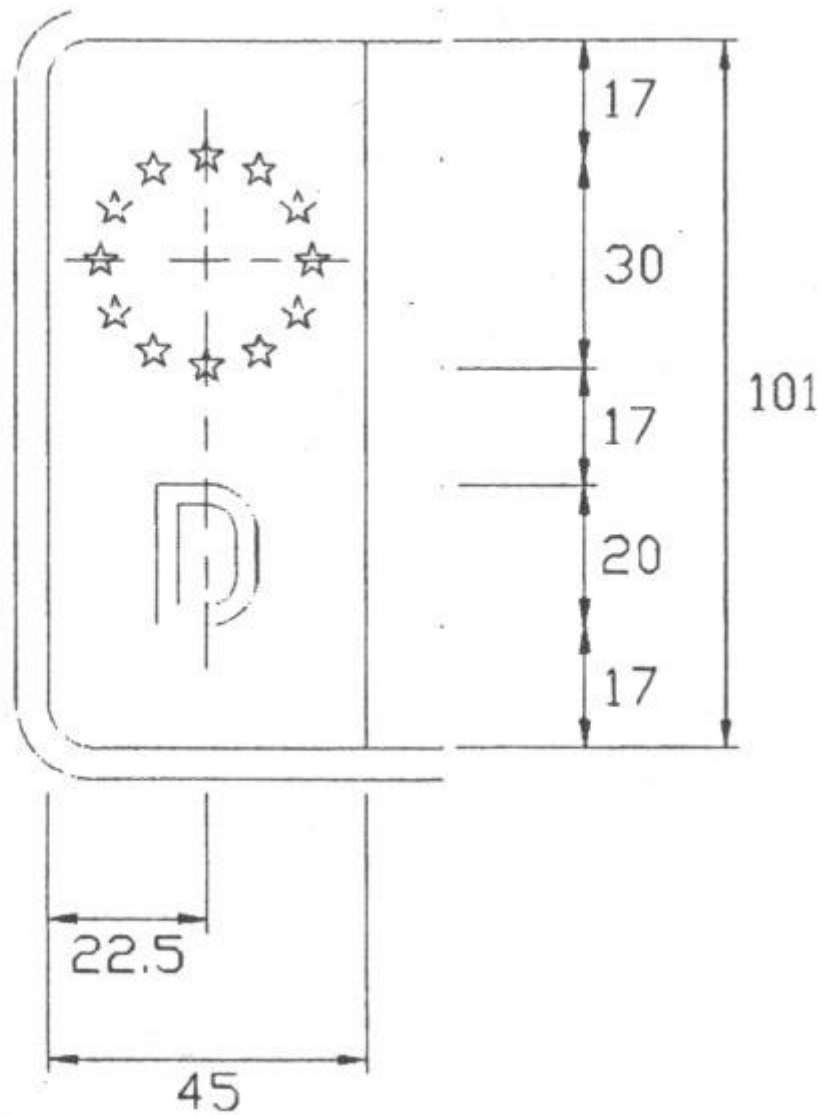
Zwischen dem Euro-Feld und dem schwarzen Rand ist eine Lichtkante bis höchstens 2,0 mm zulässig. Die Ausgestaltung des Sternenkranzes richtet sich nach dieser Abbildung:



Der Durchmesser des Sternenkranzes entspricht dem sechsfachen des Durchmessers eines einzelnen Sterns. Der Erkennungsbuchstabe „D“ für Deutschland richtet sich nach DIN 1451 Teil 2.

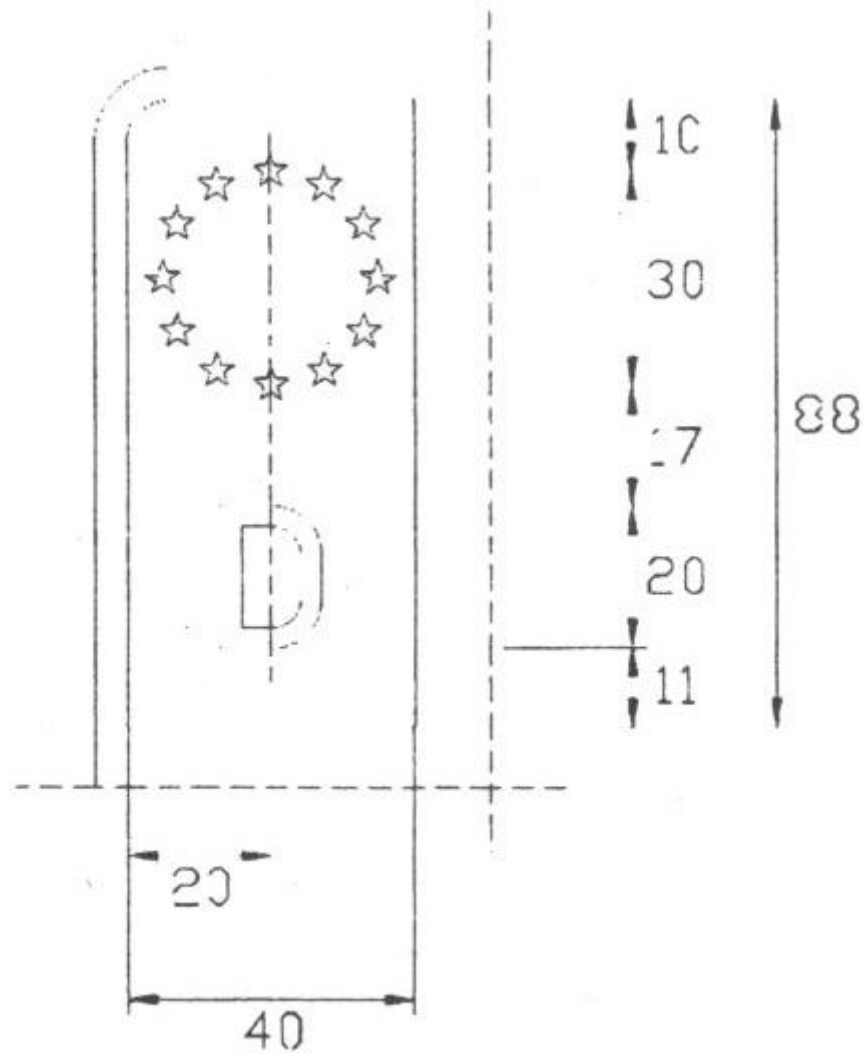


A. einzeliliges Kennzeichen



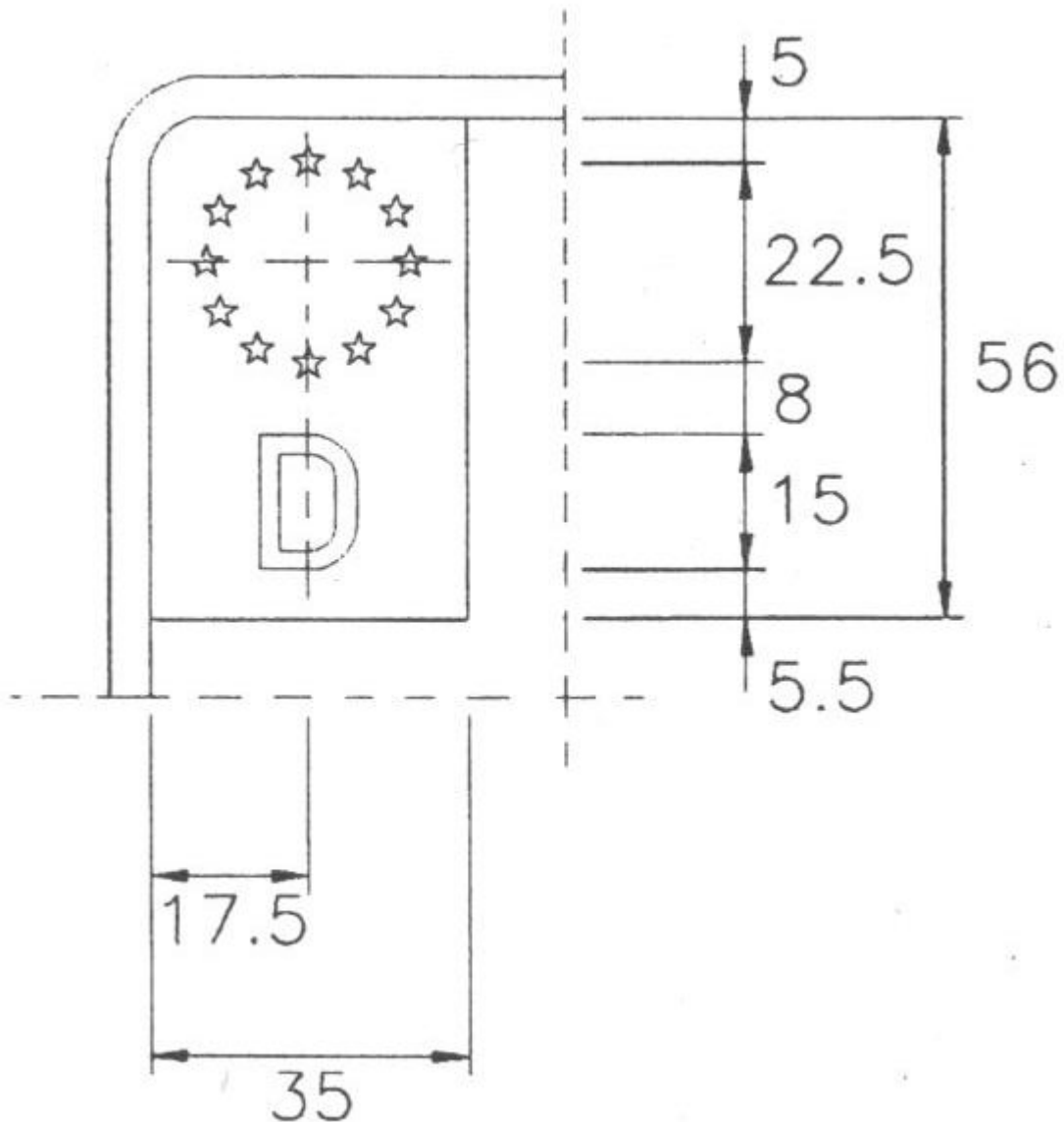


B. zweizeiliges Kennzeichen





C. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



5.2. Das H-Kennzeichen

Wurde das Fahrzeug nach der Begutachtung und Hauptuntersuchung als Oldtimer im Sinne des § 2 Nr. 22 FZV zugelassen, so wird ihm ein dem entsprechendes Kennzeichen erteilt. Für die meisten Oldtimer-Besitzer ist das Kennzeichen von besonderer Bedeutung. Oftmals entspricht das neue Kennzeichen nicht den heute vorgeschriebenen Maßen. Die Vorgaben der Zulassungsstellen werden dabei immer restriktiver und Ausnahmen sind kaum noch möglich.



Der DEUVET kämpft hier für die Belange der Oldtimer und fordert eine Lockerung der Bestimmungen. Im Folgenden werden die bestehenden Bedingungen erläutert. Die verschiedenen Möglichkeiten sollen hier dargestellt werden. Es ist jedoch noch ein Mal anzumerken, dass das historische Erscheinungsbild des Oldtimers nicht verändert werden darf. Nicht das Fahrzeug ist dem Kennzeichen anzupassen, sondern gegebenenfalls muss das Kennzeichen geändert werden. Diese Auffassung teilt auch das Bundesverkehrsministerium.

Gemäß § 9 I S. 2, 3 FZV besteht das H-Kennzeichen *aus einem Unterscheidungskennzeichen und einer Erkennungsnummer nach § 8 I FZV. Es wird als Oldtimerkennzeichen durch den Kennbuchstaben „H“ hinter der Erkennungsnummer ausgewiesen.*

Ergänzungsbestimmungen zum Abschnitt 4 „Oldtimerkennzeichen“ der Anlage 4 zur Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen im Straßenverkehr:

Der Kennbuchstabe „H“ ist der Erkennungsnummer ohne Leerzeichen in gleicher Schriftart anzufügen. Mehr als sieben Stellen (Buchstaben und Ziffern ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 1 und einem Kennzeichen für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge nach Nummer 2 oder mehr als acht Stellen auf einem Kennzeichen nach Nummer 2 oder 3 sind unzulässig. Für Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 ist die Mittelschrift zu verwenden, es sei denn, die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle für Kennzeichen lässt dies nicht zu. In diesem Fall darf für die Buchstaben zur Unterscheidung des Verwaltungsbezirks und für die Buchstaben der Erkennungsnummer und die Zahlen der Erkennungsnummer jeweils die Engschrift verwendet werden. Auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 dürfen die Plaketten nach Abschnitt 1 Nr. 6 Satz 1 wie folgt aufgebracht werden:

- a) Plakette nach Buchstaben b auf dem hinteren Kennzeichen oben rechts und*
- b) Plakette nach Buchstaben c auf dem hinteren Kennzeichen oben links.*

Die Voraussetzungen für die Erteilung eines H-Kennzeichens in § 2 Nr. 22 FZV geregelt. Demnach sind Oldtimer: *Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.* Vor der Erteilung eines H-Kennzeichens muss der Oldtimer begutachtet werden und als ein solcher qualifiziert werden. Siehe dazu die Begutachtungsrichtlinien.

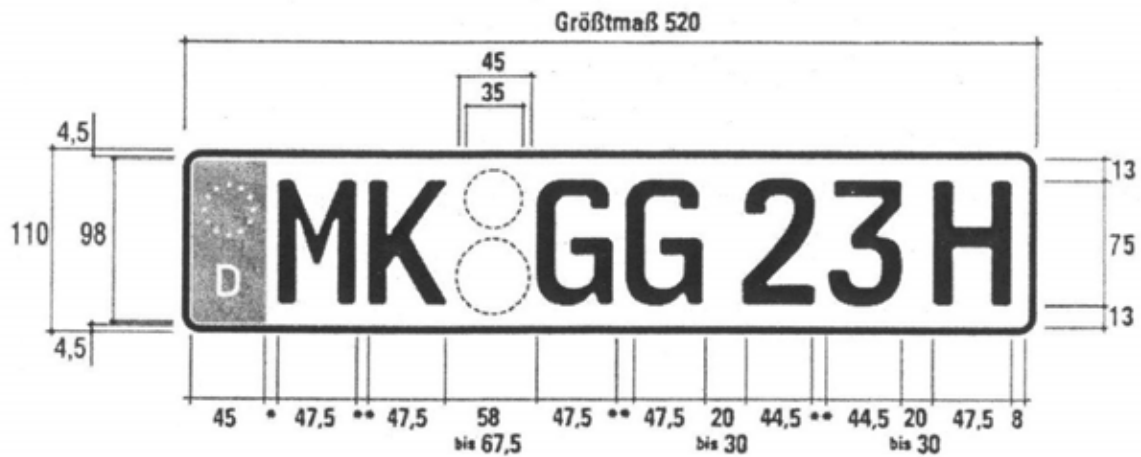
Grundsätzlich ist zu sagen, dass sich das Fahrzeug weitgehend im Originalzustand befinden sollte. Untypische Umbauten sind unerwünscht. Weiterhin muss sich das Fahrzeug in einem guten Erhaltungszustand befinden.

Im Gegensatz zum roten 07-Kennzeichen gibt es keine Einschränkungen für die Verwendung des Oldtimers. Der Oldtimer kann jederzeit und überall gefahren werden. Auch im Ausland ist der Oldtimer mit einem H-Kennzeichen zu fahren.

Eine gewerbliche Vermietung des Fahrzeuges ist jedoch gemeinhin nicht gestattet. Eine Kombination des H-Kennzeichens mit einem Saisonkennzeichen ist nicht möglich.



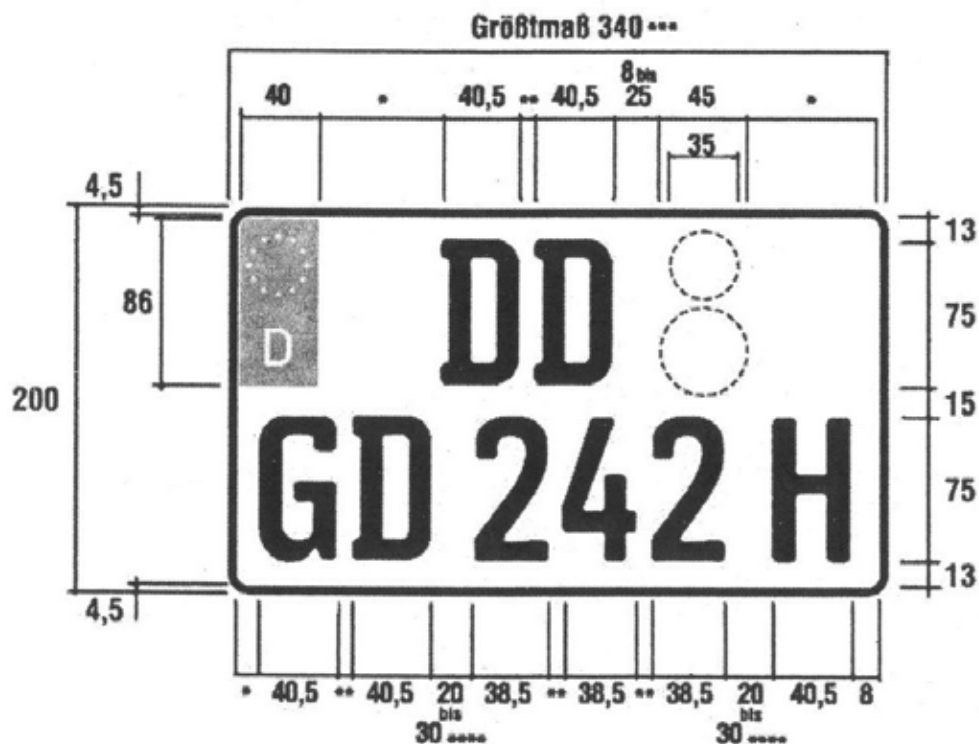
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

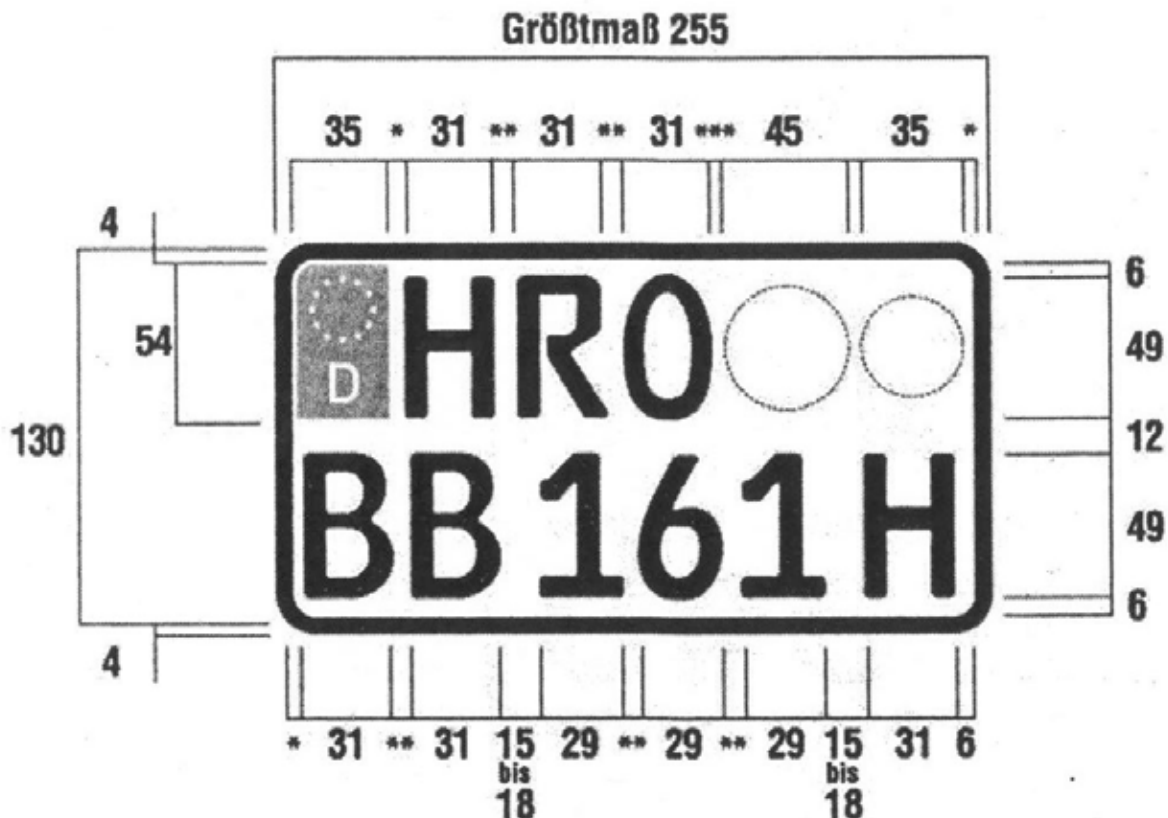
** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

**** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 15 mm bis 30 mm



3. verkleinerte zweizeiliges Kenzeichen



- * Mindestmaß 6 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** 5 mm bis 20 mm

Die Erteilung eines H-Kennzeichens kostet ca. 25,00 bis 42,00 Euro Bearbeitungsgebühr bei der Zulassungsstelle.

5.3. Das 07-Kennzeichen

Das rote 07-Kennzeichen ist der Traum eines jeden Oldtimer-Sammlers. Es ist ein Wechselkennzeichen für mehrere Fahrzeuge. Es gilt jedoch nur in einem eingeschränkten Rahmen. § 17 I FZV sagt hierzu: *Oldtimer, die an Veranstaltungen teilnehmen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, benötigen hierfür sowie für Anfahrten zu und Abfahrten von solchen Veranstaltungen keine Betriebserlaubnis und keine Zulassung, wenn sie ein rotes 07-Kennzeichen führen. Dieses gilt für Probefahrten und Überführungsfahrten sowie für Fahrten zum Zwecke der Reparatur oder Wartung der betreffenden Fahrzeuge.*

Somit ist es lediglich gestattet zur Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen, zur Werkstatt und zur Probe zu fahren.



Für die Zuteilung und Verwendung der roten Oldtimerkennzeichen findet § 16 III bis IV entsprechend mit der Maßgabe Anwendung, dass das Kennzeichen nur an den Fahrzeugen verwendet werden darf, für die es ausgegeben worden ist. Das rote Oldtimerkennzeichen besteht aus einem Unterscheidungskennzeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 8 I FZV, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „07“. (§ 17 II 1, 2 FZV)

Das 07-Kennzeichen gilt ab dem 1. März 2007 nur noch für Oldtimer im Sinne des § 2 Nr. 22 FZV. Es wird also nur noch an Fahrzeuge ausgegeben, die vor mindestens 30 Jahren erstmals zugelassen worden sind und eine Begutachtung bestanden haben.

Für die Erteilung eines roten 07-Kennzeichens bedarf es eine Auflistung der Fahrzeuge an denen das Kennzeichen verwendet werden soll, ein aktueller Auszug der Punktekartei aus Flensburg, ein polizeiliches Führungszeugnis und die Gutachten für die Einstufung der Fahrzeuge als Oldtimer. Die Fahrzeuge brauchen keine Betriebserlaubnis. Sie müssen lediglich haftpflichtversichert und verkehrssicher sein.

Eine Zulassung ist im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage nicht mehr erforderlich. Es reicht aus, dass ein rotes 07-Kennzeichen zugeteilt ist und geführt wird. Dadurch wird nun die Kombination von rotem 07-Kennzeichen mit Saisonkennzeichen nach diesseitiger Auffassung möglich. D.h. ein Fahrzeug mit Saisonkennzeichen kann ein rotes 07-Kennzeichen erhalten und außerhalb der Saison (Betriebszeitraum) mit dem roten 07-Kennzeichen bewegt werden. Da gemäß § 17 Abs. 2 FZV die § 16 Abs. 3 bis 5 FZV entsprechend angewendet werden, sind für Fahrzeuge mit einem 07-Kennzeichen Fahrtenbücher zu führen:

§ 16 Abs. 3 Satz 3 bis 5

Für jedes Fahrzeug ist eine gesonderte Seite des Fahrzeugscheinhefts zu dessen Beschreibung zu verwenden; die Angaben zum Fahrzeug sind vollständig und in dauerhafter Schrift einzutragen. Das Fahrzeugheft ist bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Über jede Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrt sind fortlaufende Aufzeichnungen zu führen, aus denen das verwendete Kennzeichen, das Datum der Fahrt, deren Beginn und Ende, der Fahrzeugführer mit dessen Anschrift, der Fahrzeugklasse und der Hersteller des Fahrzeugs, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Fahrtstrecke ersichtlich sind.

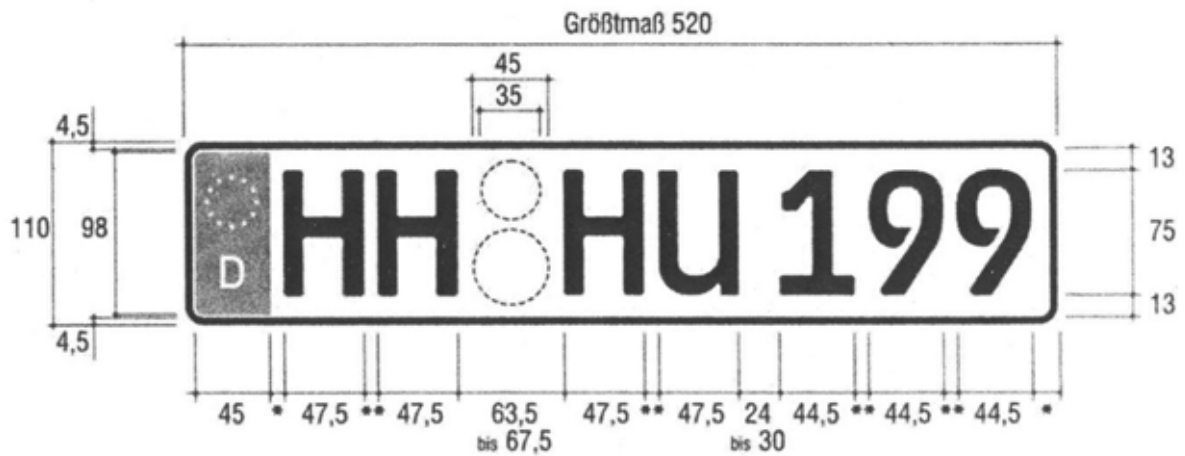
Da diese Vorschrift entsprechend angewendet werden soll ist davon auszugehen, dass auch die Fahrten zu Oldtimerveranstaltungen in das Fahrtenbuch einzutragen sind.

07-Kennzeichen die bis zum 01. März 2007 an andere Fahrzeuge, insbesondere so genannte Youngtimer, ausgegeben worden sind bleiben aufgrund ihrer Besitzstandswahrung gültig unabhängig davon ob sie befristet oder unbefristet vergeben worden sind.

Die roten 07-Kennzeichen sehen fast aus, wie die regulären Kennzeichen. Sie haben jedoch eine rote, keine schwarze, Schrift und die Erkennungsnummer beginnt mit „07“ und enthält keine Buchstaben.



1. einzeiliges Kennzeichen

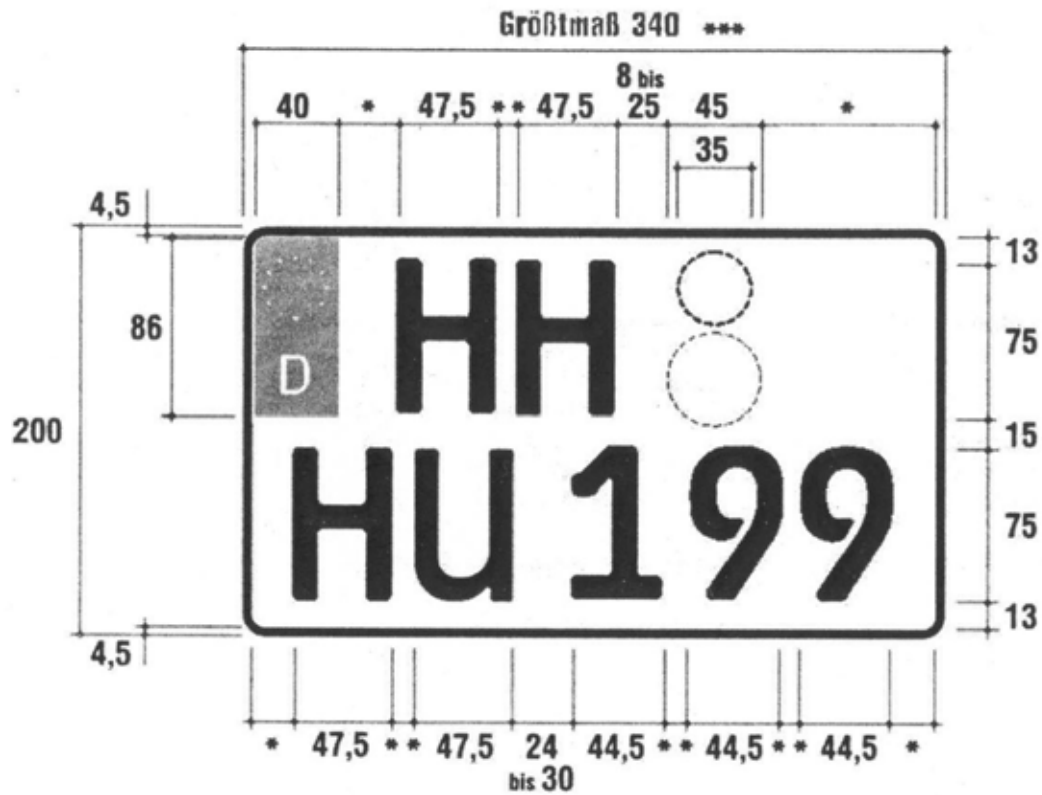


* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen

3.



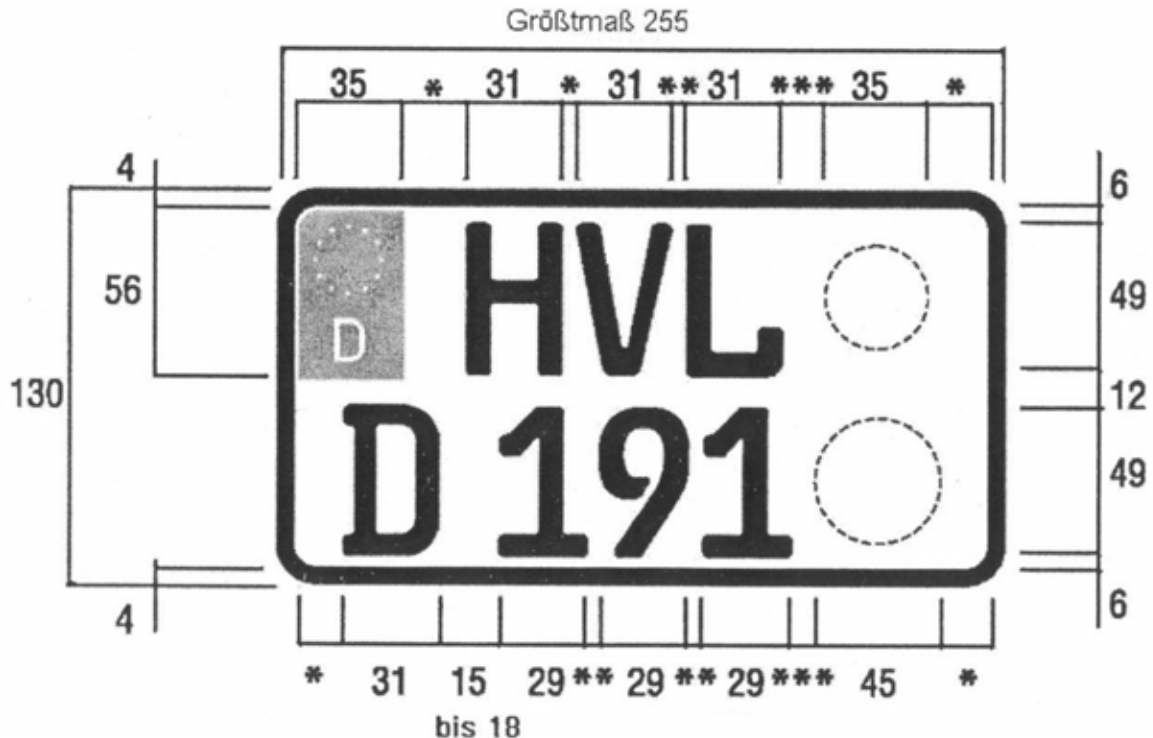
* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm



4. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** 5 mm bis 20 mm

Die Erteilung eines roten 07-Kennzeichens kostet zwischen 25,60 und 205,00 Euro Bearbeitungsgebühr bei der Zulassungsstelle.

5.4. Saisonkennzeichen

Ein Saisonkennzeichen kann auch für Oldtimer erteilt werden. Es bietet sich für alle Kraftfahrzeuge an, die nicht im gesamten Jahr genutzt werden sollen oder können (z.B. Cabrios). Das Kennzeichen trägt am rechten Rand den Betriebszeitraum. Das Fahrzeug ist in diesem Zeitraum automatisch zugelassen. Es muss nicht jedes Mal ein neues Kennzeichen beantragt und erstellt werden. Das erspart Zeit und Geld.

Während der Betriebsruhe darf das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Geländen stehen. Es muss auf einem privaten Grundstück abgestellt werden.

Soll das Fahrzeug im Zeitraum der Betriebsruhe gefahren werden, dann muss ein anderes Kennzeichen beantragt werden (z.B. Kurzzeitkennzeichen).

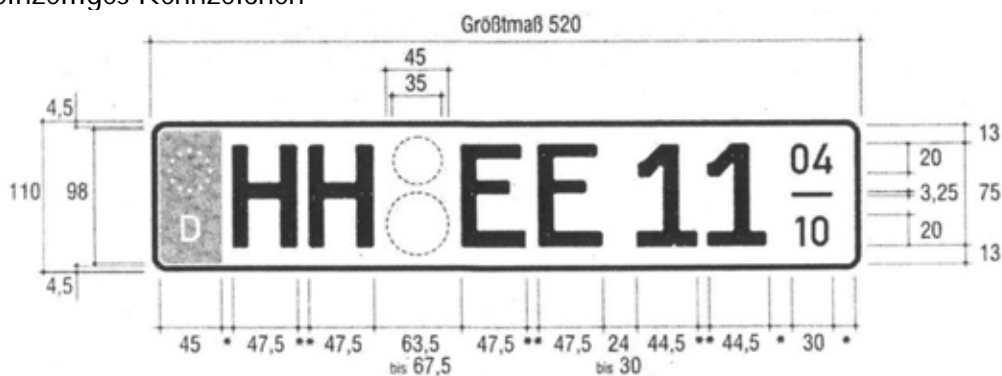
Gemäß § 9 III FZV wird das Saisonkennzeichen auf Antrag erteilt. *Es besteht aus einem Unterscheidungskennzeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 8 I FZV sowie der Angabe eines Betriebszeitraumes. Der Betriebszeitraum wird auf volle Monate bemessen; er*



muss mindestens zwei Monate und darf höchstens elf Monate umfassen. Der Betriebszeitraum ist von der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil I in Klammern hinter dem Kennzeichen zu vermerken. Das Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen nur während des angegebenen Betriebszeitraums in Betrieb genommen oder abgestellt werden [...] Saisonkennzeichen gelten außerhalb des Betriebszeitraums bei Fahrten zur Abmeldung und bei Rückfahrten nach der Abstempelung des Kennzeichen als ungestempelte Kennzeichen im Sinne des § 10 IVFZV.

Ergänzungsbestimmungen zum Abschnitt 5 „Saisonkennzeichen“ der Anlage 4 FZV:
In dem Feld, das den Betriebszeitraum angibt, kennzeichnet die Zahl über dem Bindestrich den Monat des Beginns, die Zahl unter dem Bindestrich den Monat der Beendigung des Betriebszeitraums. Die Ausführung der Ziffern, die den Betriebszeitraum angeben, erfolgt nach DIN 1451 Teil 2. Mehr als sieben Stellen (Buchstaben und Ziffern) auf einem Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 sind unzulässig. Auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 dürfen die Plaketten entsprechend Abschnitt 4 Nr. 4 Satz 5 angebracht werden.

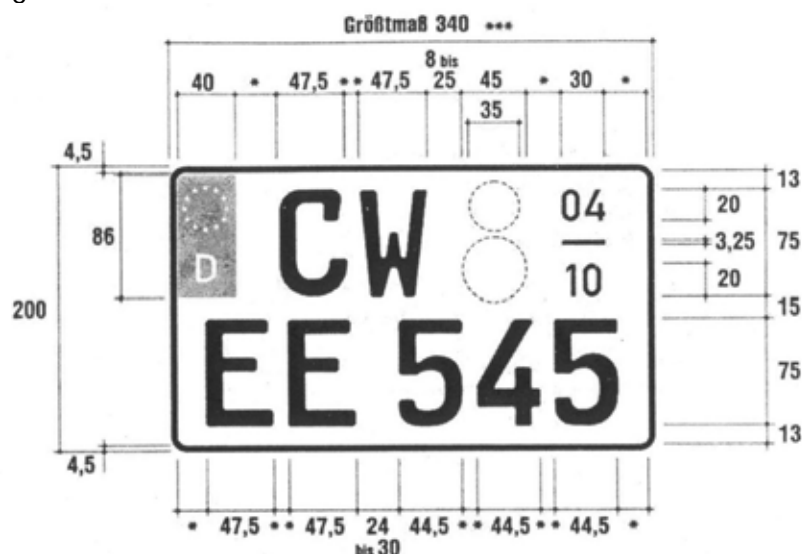
1. einzeliliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen





- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

3. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** 5 mm bis 20 mm

Die Erteilung eines Saisonkennzeichens kostet bei der Zulassungsstelle ca. 25,00 bis 42,00 Euro Bearbeitungsgebühr.

5.5. Welche Kennzeichen sind möglich?

Oldtimer können mit verschiedenen Kennzeichen angemeldet werden. Die Entscheidung darüber hängt zumeist vom Zustand des Oldtimers ab und welche Variante die günstigste und einfachere darstellt.

Deshalb im folgenden eine kleine Entscheidungshilfe.



Zulassungsart	Notwendige Untersuchungen	Beschränkungen	Steuern im Jahr	Sonstige
Zulassung mit einem Oldtimer-kennzeichen	<ul style="list-style-type: none"> - Hauptuntersuchung(HU) alle 2 Jahre - Begutachtung als Oldtimer - ggf. Abgasuntersuchung (AU) 	Nur zulässig für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor mehr als 30 Jahren	<ul style="list-style-type: none"> - 42,06 Euro für Krafträder - 191,73 Euro für alle übrigen Fahrzeuge 	
Zulassung mit rotem 07-Kennzeichen	<ul style="list-style-type: none"> - Keine HU notwendig - Keine AU notwendig - Begutachtung als Oldtimer 	Das Fahrzeug darf lediglich zu Oldtimer-Veranstaltungen, Probe- und Werkstattfahrten genutzt werden. Die Erstzulassung muss vor mindestens 30 Jahren erfolgt sein.	<ul style="list-style-type: none"> - 46,02 Euro für Krafträder - 191,73 Euro für alle übrigen Fahrzeuge 	Das Kennzeichen kann alternativ für mehrere Fahrzeuge genutzt werden.
Zulassung mit Saisonkennzeichen	<ul style="list-style-type: none"> - HU alle 2 Jahre (fällt der Zeitpunkt in die Betriebsruhe kann die Untersuchung in einer Nachfrist von 1 Monat nachgeholt werden) - ggfls. AU notwendig 	Es darf nur während des gewählten Zeitraumes gefahren werden. Während der Betriebsruhe muss das Kfz auf einem privaten Gelände abgestellt werden.	<ul style="list-style-type: none"> - Anteilig gemäß Steuertabelle - Fahrzeuge mit wenig Hubraum zahlen bei regulärer Zulassung zumeist weniger als beim H-Kennzeichen 	Eine Aufteilung in zwei Perioden im Jahr ist nicht zulässig. Betriebszeitraum dauert mindestens 2, höchstens 11 Monate.
Reguläre Zulassung	<ul style="list-style-type: none"> - HU alle 2 Jahre - ggfls. AU notwendig 		gemäß Steuertabelle	
Kurzzeitkennzeichen	<ul style="list-style-type: none"> - keine HU notwendig - keine AU notwendig 	Das Kennzeichen ist höchstens 5 Tage gültig.		Anerkennung im Ausland nur teilweise. ca. 10,50 Euro Gebühr



6. Die Untersuchungen und Gutachten

Für die Zulassung von Fahrzeugen müssen in den meisten Fällen Gutachten und Untersuchungen über deren Fahrsicherheit und vorschriftsmäßigen Zustand durchgeführt werden. Dazu gehören unter anderem die Hauptuntersuchung, die Abgasuntersuchung und das Gutachten für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer.

6.1. Die Hauptuntersuchung

6.1.1. Die Vorschrift

§ 29 StVZO

Abs. 1

Halter von zulassungspflichtigen Fahrzeugen im Sinne des § 3 I FZV und kennzeichenpflichtige Fahrzeuge nach § 4 II, III 2 FZV haben ihre Fahrzeuge auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlagen VIII in Verbindung mit Anlage VIIa in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind:

- 1. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen,*
- 2. Fahrzeuge der Bundeswehr und der Bundespolizei*

[...]

Abs. 2

Der Halter hat den Monat, in dem das Fahrzeug spätestens zur

- 3. Hauptuntersuchung vorgeführt werden muss, durch eine Prüfplakette nach der Anlage XI auf dem amtlichen Kennzeichen nachzuweisen,*
- 4. Sicherheitsprüfung vorgeführt werden muss, durch eine Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild nach Anlage IXb nachzuweisen.*

Prüfplaketten sind von der Zulassungsbehörde oder den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen berechtigten Personen zuzuteilen und auf dem hinteren amtlichen Kennzeichen dauerhaft und gegen Missbrauch gesichert anzubringen. Prüfmarken sind von der Zulassungsbehörde zuzuteilen sowie vom Halter oder seinem Beauftragten auf dem SP-Schild nach den Vorschriften der Anlage IXb anzubringen oder von den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen berechtigten Personen zuzuteilen und von diesen nach den Vorschriften der Anlage IXb auf dem SP-Schild anzubringen.

[...]

Abs. 3

Eine Prüfplakette darf nur dann zugeteilt und angebracht werden, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges bestehen. Durch die nach durchgeführter Hauptuntersuchung zugeteilte und angebrachte Prüfplakette wird bescheinigt, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt dieser Untersuchung vorschriftsmäßig nach Nummer 1.2 der Anlage VIII ist. Weist das Fahrzeug lediglich geringe Mängel auf, so kann abweichend von Satz 1 die Prüfplakette zugeteilt und angebracht werden, wenn die unverzügliche Beseitigung der Mängel zu erwarten ist.



Abs. 4

Eine Prüfmarke darf zugeteilt und angebracht werden, wenn das Fahrzeug nach Abschluss der Sicherheitsprüfung nach Maßgabe der Nummer 1.3 der Anlage VIII keine Mängel aufweist. Die Vorschriften der Nummer 2.6 der Anlage VIII bleiben unberührt.

Abs. 5

Der Halter hat dafür zu sorgen, dass sich die nach Abs. 3 angebrachte Prüfplakette und die nach Abs. 4 angebrachte Prüfmarke und das SP-Schild in ordnungsgemäßem Zustand befinden; sie dürfen weder verdeckt noch verschmutzt sein.

[...]

Abs. 7

Die Prüfplakette und die Prüfmarke werden mit Ablauf des jeweilig angegebenen Monats ungültig. Ihre Gültigkeit verlängert sich um einen Monat, wenn bei der Durchführung der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung Mängel festgestellt werden, die vor der Zuteilung einer neuen Prüfplakette oder Prüfmarke zu beheben sind.

[...]

6.1.2. Die Mindeststandards

Gemäß § 23 StVZO n.F. muss im Rahmen der Begutachtung des Oldtimers eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO durchgeführt werden. Der Oldtimer muss also eine Hauptuntersuchung erfolgreich absolvieren.

Bei der Hauptuntersuchung von Lkws, Motorrädern und Wohnmobilen können die Kriterien entsprechend erweitert und angepasst werden.

Werden die Mindeststandards nicht erfüllt, so wird keine HU-Plakette erteilt. Die Mängel werden aufgelistet. Werden die Mängel innerhalb eines Monats behoben wird das Siegel oder die Plakette bei einer Nachprüfung erteilt.

6.2. Die Abgasuntersuchung

6.2.1. Die Vorschrift

§ 47 a StVZO

Abs 1

Die Halter von Kraftfahrzeugen, die mit Fremdzündungsmotor oder mit Kompressionszündungsmotor angetrieben werden und nicht mit einem On-Board-Diagnosesystem ausgerüstet sind, das den im Anhang zu § 47 genannten Bestimmungen entspricht, haben zur Verringerung des Schadstoffausstoßes die Abgase ihres Kraftfahrzeuges auf ihre Kosten nach Nummer 1.2.1.1 Buchstabe b der Anlage VIII in Verbindung mit Nummer 4.8.2.1 der Anlage VIII a in den in Anlage VIII Nr. 2 genannten Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind

1. Kraftfahrzeuge mit

- a. Fremdzündungsmotor, die weniger als vier Räder, ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 400 kg oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit*



von weniger als 50 km/h haben oder die vor dem 1. Juli 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind;

- b. Kompressionszündungsmotor, die weniger als vier Räder oder eine Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h haben oder die vor dem 1. Januar 1977 erstmalig in den Verkehr gekommen sind;*
- c. Rote Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen (§ 28);*
- d. Versicherungskennzeichen*
- 2. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und*
- 3. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die nicht den Baumerkmale von Lastkraftwagen hinsichtlich des Antriebsmotors und des Fahrgestells entsprechen und Stapler.*

[...]

6.2.2. Allgemeines

Die Abgasuntersuchung dient der Überprüfung des Abgasverhaltens von zugelassenen Kraftfahrzeugen. Hintergrund dieser Untersuchung ist der Umweltschutz und die Regulierung der Schadstoffemission.

Die Abgasuntersuchung findet bei PKWs in der Regel alle zwei Jahre statt.

Den nächsten Termin für die Abgasuntersuchung ist anhand des Datums auf dem letzten Prüfbericht und an der Prüfplakette am Kennzeichen zu erkennen. Die Plakette wird am vorderen Kennzeichen angebracht. Die Zahl die nach oben zeigt gibt den Monat an in welchem die nächste Abgasuntersuchung fällig ist. In der Mitte der Plakette steht das Fälligkeitsjahr der Untersuchung.

Zu den Abgasuntersuchungen müssen Fahrzeugschein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I mitgebracht werden. War das Fahrzeug abgemeldet ist der Fahrzeugbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil II mitzubringen. Das Fahrzeug muss sich einem prüffähigen Zustand befinden. Unter anderem muss genügend Öl eingefüllt sein und der Luftfilter und die Zündkerzen müssen in einem einwandfreien Zustand sein.

Nach der Untersuchung wird ein Prüfprotokoll erstellt. Hier wird das Ergebnis der Prüfung festgestellt. Ist das Ergebnis positiv, so wird die sechseckige Prüfplakette am vorderen Kennzeichen vom Prüfer angebracht. Der Prüfbericht ist auf zu bewahren. Er ist für die Hauptuntersuchung notwendig.

Im Rahmen der Feinstaubdiskussion schwirren derzeit verschiedene Gerüchte und Ideen durch den Raum. Eine endgültige Entscheidung ist hier noch nicht getroffen worden. Der DEUVET wird darüber rechtzeitig informieren welche Änderungen für den Oldtimerbesitzer relevant sind.

6.2.3. Die Abgasuntersuchung und der Oldtimer

Der Oldtimer ist nicht grundsätzlich von der Abgasuntersuchung befreit. Auch Fahrzeuge mit einem H-Kennzeichen sind nicht grundsätzlich befreit. Lediglich Fahrzeuge mit einem roten 07-Kennzeichen sind von der Abgasuntersuchung befreit.



Stichtag für Fahrzeuge mit Benzinmotoren ist der 01.07.1969, für Dieselmotoren ist es der 01.01.1977. Alle Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor diesen Daten sind von der Abgasuntersuchung befreit.

Für die anderen Fahrzeuge gelten die Abgasbestimmungen, die für die Erstellung der ABE des Fahrzeugtyps gelten. Bei Einzelabnahmen gelten jedoch eigene Kriterien.

6.3. Begutachtungsrichtlinien für das Oldtimerkennzeichen

Zur Erteilung eines Oldtimerkennzeichens muss eine Begutachtung gemäß § 23 StVZO n.F. stattfinden.

6.3.1. Die Vorschrift

§ 23 StVZO

Zur Einstufung eines Fahrzeuges als Oldtimer im Sinne des § 2 Nr. 22 FZV ist ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder Prüfsachverständigen erforderlich. Die Begutachtung ist nach einem im Verkehrsblatt nach Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie durchzuführen und das Gutachten nach einem in der Richtlinie festgelegten Muster zu fertigen. Im Rahmen der Begutachtung ist auch eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 durchzuführen, es sei denn, dass mit der Begutachtung ein Gutachten nach § 21 erstellt wird.

Das Gutachten kann jetzt von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, von einem Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder von einem Prüfsachverständigen erstellt werden.

Hierfür sind spezielle Kriterien vorgeschrieben. Derzeit gelten hierfür noch die „Richtlinien für die Begutachtung von Oldtimer- Fahrzeugen“ in der Fassung aus dem Verkehrsblatt 1997 S. 515.

Eine Kommission ist gerade dabei diese Richtlinien zu überarbeiten. Jedoch sind hier noch keine konkreten Ergebnisse veröffentlicht. Ein Termin für die Fertigstellung und Veröffentlichung der Richtlinie ist noch nicht angesetzt. Eine Veränderung der Richtlinie ist im Hinblick auf die Veränderungen im Rahmen der Gesetzesänderung zum 1. März 2007 jedoch zu erwarten.

So lange findet die Richtlinie von 1997 weiterhin Anwendung. Wir bitten jedoch darum auf die Veröffentlichung der neuen Richtlinien zu achten. Der DEUVET wird darüber natürlich umgehend berichten, sobald die Ergebnisse bekannt werden. Sollte die neue Richtlinie von der Richtlinie von 1997 abweichen plant der DEUVET eine Veröffentlichung im Anhang an dieses Heft.

6.3.2. Musterblätter für die Begutachtung von „Oldtimer-Fahrzeugen“

Da derzeit der Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern überarbeitet wird, wird es auch eine Überarbeitung der Musterblätter für die Begutachtung geben. Solange die neuen Richtlinien noch nicht beschlossen sind verbleibt es bei der alten Regelung.



Das derzeit noch gültige Muster für die Begutachtung von „Oldtimer-Fahrzeugen nach § 21 c StVZO“ a.F. findet sich auf S. 515 des Verkehrsblattes von 1997.
Sie sieht in etwa wie folgt aus:

1. Name und Anschrift der ausführenden Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeug-Verkehr

--

2. Fahrzeugdaten

2.1 Fahrzeugart	
2.2 Hersteller	
2.3 Typ	
2.4 Verkaufs- bzw. Handelsbezeichnung	
2.5 Fahrzeugidentifizierungsnummer	
2.6 Baujahr	
2.7 Tag der 1. Zulassung bzw. der 1. Juli des geschätzten Baujahres	
2.8 bisheriges amtliches Kennzeichen	

3. Technische Beschreibung

3.1 Zustand der Hauptbaugruppen

	Originalzustand *)	
3.1.1 Rahmen und Fahrgestell	ja	nein
3.1.2 Aufbauten	ja	nein
3.1.3 Motor	ja	nein
3.1.4 Kraftübertragung	ja	nein
3.1.5 Radaufhängung und Achsen	ja	nein
3.1.6 Lenkanlage	ja	nein



3.2 Zustand folgender Teile

	Originalzustand *)		Nachbildung od. Austauschteile *)	
3.2.1 Reifen/Räder	ja	nein	ja	nein
3.2.2 Lampen und Leuchten	ja	nein	ja	nein
3.2.3 Elektrik	ja	nein	ja	nein
3.2.4 Verglasung	ja	nein	ja	nein
3.2.5 Ketten und Riemen (im Antriebsstrang)	ja	nein	ja	nein
3.2.6 Auspuffanlage	ja	nein	ja	nein
3.2.7 Sitze und Inneneinrichtung	ja	nein	ja	nein

3.3 technische Besonderheiten von großer Bedeutung

z. B. Wankelmotor, Flügeltüren, besonderes Modell

4. Zustand des Gesamtfahrzeuges

4.1 Erhaltungszustand des Fahrzeuges (Gesamtoptik) *)

mit Original identisch bzw. nur geringe Abweichungen	authentisch restauriert z.B. Ledersitze, Verdeck, Tür, Lackierung neu	abweichend restauriert z.B. Schweller, Spoiler, neue Farbe
--	---	--

Guter Erhaltungszustand : *)	ja	nein
------------------------------	----	------

4.2 Pflegezustand

Guter Pflegezustand : *)	ja	nein
--------------------------	----	------

5. Kommentar – Würdigung – Gesamtbild



6. Ergebnis der Begutachtung – Bestätigung nach § 21 c StVZO

Das beschriebene Fahrzeug entspricht einem Oldtimer im Sinne des § 21 c StVZO	ja	nein
---	----	------

7. weitere Bestätigung

	Eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung wurde am mit positivem Ergebnis durchgeführt
--	--

oder

	Ein Gutachten nach § 21 StVZO wurde mit positivem Ergebnis erstellt.
--	--

Nummer des Gutachtens:	
Ort, Datum Unterschrift des aaS	Prüfstempel mit Kenn-Nummer

*) ggf. Erläuterungen unter Nr. 5

6.3.3. Anforderungskatalog für das Gutachten

Im Folgenden wird der Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern dargestellt. Er ist auf die Begutachtung von Oldtimern gemäß § 21 c StVZO a.F. abgestimmt. Der § 21 c StVZO wird zum 1. März 2007 durch den § 9 FVZ ersetzt. Anmerkungen, die aufgrund der Gesetzesänderung erfolgen können, werden in Kursivschrift abgebildet.

Im Moment wird an einer neuen Richtlinie und einem neuen Anforderungskatalog gearbeitet. Da derzeit jedoch noch keine Ergebnisse vorliegen und eine Änderung der derzeitigen Regelungen möglich erscheint, wird hier der bisher noch gültige Anforderungskatalog dargestellt. Sobald es Neuigkeiten bezüglich des Anforderungskatalogs gibt wird der DEUVET darüber berichten. Der folgende Anforderungskatalog wurde im Jahr 1999 vom TÜV-Süd in Zusammenarbeit mit dem DEUVET erstellt.

Er soll die Entscheidungsfindung im Rahmen der Begutachtung durch einheitliche Kriterien vereinfachen.



a) Präambel

Im Rahmen von Begutachtungen gemäß § 21 c StVZO a.F. (*jetzt durch den § 9 FVZ ersetzt*) treten häufig Unsicherheiten bei der Beurteilung der Fahrzeuge auf. Gerade der Begriff „kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut“, der in der Richtlinie für die Begutachtung von „Oldtimer-Fahrzeugen (VkBl 1997, S. 515) genannt ist (*und auch jetzt in § 2 Nr. 22 FVZ*) und der als Grundvoraussetzung für die Zulassung als Oldtimer gilt, wirft Probleme bei der Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 21 c StVZO a.F. (*jetzt § 9 FVZ*) auf.

Deshalb wurde ein Anforderungskatalog erstellt, der einer Begutachtung zugrunde gelegt werden soll (*ein neuer wird derzeit erarbeitet*).

Grundlage ist die Richtlinie für die Begutachtung von „Oldtimer-Fahrzeugen, die im Verkehrsblatt 1997, S. 515 bekannt gemacht wurde.

Der Anforderungskatalog dient der Entscheidungsfindung im Rahmen einer Begutachtung von Fahrzeugen aller Klassen gemäß § 21c StVZO a.F. (§ 9 FVZ). Er hat das Ziel, einheitliche Anforderungen zu definieren, um einheitliche Beurteilungskriterien zu schaffen.

b) Inhalt

1. Allgemeine Voraussetzungen
2. Anforderungskatalog
3. Entscheidungsmatrix zur Beurteilung von Abweichungen

Voraussetzungen für eine positive Begutachtung gemäß § 21c StVZO a.F. (§ 9 FVZ)

Grundsätzliches zum Geltungsbereich der Richtlinie für Oldtimerfahrzeuge:

- Nur Fahrzeuge, die vor mehr als 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, können als Oldtimer positiv begutachtet werden und die Schlüsselnummer „98“ erhalten. Die Nachweispflicht liegt beim Fahrzeughalter. Bei der Festlegung des Fahrzeugalters legen manche Zulassungsbehörden nicht das exakte Datum der Erstzulassung zugrunde, sondern nehmen lediglich Bezug auf das Jahr der Erstzulassung. Z.B. wird am 15. Januar 1999 ein VW Käfer mit einer Erstzulassung vom 28. November 1969 anerkannt. Da diese Vorgehensweise diesbezüglich unterschiedlich ist, wird empfohlen, bereits im Vorfeld mit einer zuständigen Verwaltungsbehörde im Einzelfall Kontakt aufzunehmen.
- Gleichzeitig zur Begutachtung nach § 21 c StVZO a.F. erfolgt eine Untersuchung im Umfang der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO, wenn das Fahrzeug eine gültige Betriebserlaubnis besitzt und die letzte HU mehr als zwei Monate zurückliegt. Liegt keine gültige Betriebserlaubnis vor, ist ein Gutachten gemäß § 21 StVZO und eine Begutachtung gemäß § 21c StVZO a.F. erforderlich.
- Die Originalität (siehe „Anforderungskatalog“) muss gegeben sein. Bei einigen Merkmalen kann im Einzelfall davon abgewichen werden (Absprachen mit dem zuständigen Oldtimer-Fachmann).



- Anerkennungsfähige Umbauten müssen in den ersten 10 Jahren der Zulassung erfolgt sein (Abmeldezeiträume unterbrechen diese Zehnjahresfrist nicht), d.h. sie müssen mindestens 20 Jahre alt sein. So genannte „Hot-Rod“-Fahrzeuge werden grundsätzlich nicht anerkannt, es sei denn, der Umbau erfolgte vor mehr als 20 Jahren. Ausnahmen sind in den Fällen möglich, in denen im Anforderungskatalog ausdrücklich ein anderer Sachverhalt aufgeführt wird. Die Fahrzeuge und deren Umbauten müssen immer den Vorschriften der StVZO genügen. z.B. sind scharfkantige Originalteile trotz Originalität nicht zulassungsfähig.
- Das vorgestellte Fahrzeug muss in einem erhaltungswürdigen Zustand sein. Als Voraussetzung dafür gilt eine bestandene HU und mindestens ein Zustand 3 aus den einschlägigen Bewertungsstufen der Oldtimerliteratur.

Diese Bewertungsstufen sind wie folgt definiert:

Bewertungsstufen	Definition
1	Makelloser Zustand: Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeuge der absoluten Spitzenklasse. Unbenutztes Original (Museumsauto) oder mit Neuteilen komplett restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser). Sehr selten!
2	Guter Zustand: Mängelfreies, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Original oder fachgerecht und aufwendig restauriert. Keine fehlenden oder zusätzlichen montierten Teilen (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt!)
3	Gebrauchter Zustand: Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfertig.
4	Verbrauchter Zustand: Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile fehlen oder sind defekt. Teilrestauriert. Leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).
5	Restaurationsbedürftiger Zustand: Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile. Keine Wracks oder Ersatzteilträger.

- Grundsätzlich kann ein Fahrzeug die Betriebserlaubnis als Oldtimer erst nach positivem Abschluss der Untersuchung im Umfang einer HU gemäß § 29 StVZO erhalten.



Anforderungskatalog

Kapitel 0: IDENTITÄT

- Die originale FIN muss vorhanden sein. Fahrzeuge, die ab Werk keine FIN aufweisen, müssen mit einer TP-Nummer versehen werden. Vom Kunden ausgedachte Nummern sind nicht eintragungsfähig.
Bis 01.10.1969 war es zulässig, die FIN elektrisch einzugravieren oder auf einem separaten, aufgenieteten Blechschild anzubringen. Dies ist nicht zu beanstanden. Ist keine Identifikation möglich, so ist nach § 59 III StVZO zu verfahren.
- Es ist ein Typenschild in deutscher oder EG-Ausführung erforderlich. Das originale Schild darf natürlich montiert bleiben.
- Die Motor-Nummer bzw. der Motortyp muss nachvollziehbar sein (durch eingeschlagene Nummer/Typen, durch Gussnummern oder durch genaue Kenntnis der optischen Erscheinung, auch der Nebenaggregate etc.).
- Alle Nachweise sind im Zweifelsfall vom Halter zu erbringen.

Kapitel I: KAROSSERIE / ÄUSSERES ERSCHEINUNGSBILD

Lack

- Eine Originalität im Farbton kann nicht gefordert werden, d.h. auch ein pinkfarbener Citroën 11 CV kann akzeptiert werden.
- Unilackierungen sind in allen Farben akzeptabel. Dies gilt auch für Metallic-Lacke und Zweifarblackierungen. Mehrfarblackierungen dürfen jedoch nur dann anerkannt werden, wenn original solche angeboten wurden.
- Gemusterte Lacke und Motive (Paintbrush) werden nicht anerkannt, ausgenommen sind z.B. Reklamemotive auf Lieferwagen „aus der Zeit“ oder ihnen nachempfundene Aufschriften etc. (z.B. historische Coca-Cola-Werbung).
- Der Lack muss sich in einem ordentlichen Zustand präsentieren. Originale Patina und kleine Kratzer oder Minidellen sind in kleiner Anzahl akzeptabel. Die Zustandsnote „DREI“ ist für eine positive Begutachtung ausreichend. Grundsätzlich gilt: je älter das Fahrzeug ist, desto mehr Schönheitsfehler sind möglich.
- Eine „Rostlaube“ kann demnach nicht positiv begutachtet werden, auch wenn die Zuteilung der HU-Plakette gemäß § 29 StVZO möglich wäre. Durchgerostete Türen, Radläufe, Hauben, etc. stehen also im Gegensatz zu einer Betriebserlaubnis als Oldtimer.

Blech

- Umbauten von Limousine oder Coupé zum Cabrio sind für die Einstufung als Oldtimer nicht möglich. Eine Ausnahme hiervon ergibt sich nur, wenn der Umbau mindestens 20 Jahre alt ist oder es diese Version im offiziellen Angebot des Herstellers gegeben hat, also ein Umbau in eine damals lieferbare Karosserie-Version des gleichen Fahrzeugtyps erfolgte (z.B. Mercedes 111 Coupé in Cabrio oder Borgward Isabella Coupé in Cabrio: möglich, jedoch Mercedes 114 Coupé in Cabrio nicht möglich)



Bei Fahrzeugen mit separatem Rahmen (meist Vorkriegsfahrzeuge) ist Tausch mit zeittypischer (identischer) Karosserie (z.B. Umbau Rolls Royce Leichenwagen in Open Tourer) möglich, auch wenn sie in jüngerer Zeit hergestellt wurde.

- GfK-Kotflügel oder andere GfK-Teile werden nur anerkannt, sofern ihr Erscheinungsbild nicht vom Original abweicht und die ersetzten/zu ersetzenden Teile nicht zu Festigkeit des Rahmens beitragen. Eine ganze Karosserie aus GfK oder mehrere zusammenhängende Teile aus GfK (z.B. Flipfront) werden jedoch nicht akzeptiert.

Erscheinungsbild

- Das Fahrzeug darf keinen äußerlich sichtbaren Unfallschaden haben und keine größeren Beulen (siehe § 29 StVZO) aufweisen. Kleine Beschädigungen sind unter dem Grundsatz des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes sachverständig zu beurteilen.
- Das Fahrzeug muss weitgehend frei von Rost sein.
- Generell muss das originale Erscheinungsbild bleiben.

Umbau auf anderen Typ oder andere Ausstattung

- Beispiel: Ein Umbau vom MG B „Gummiboot“ auf „Chrommodell“ ist möglich, da beide Fahrzeuge aus gleicher Typenreihe hervorgegangen sind.
- Jedoch ist ein Umbau der Heckpartie eines Mercedes 220 SEb auf 230 SL generell nicht möglich, es sei denn, der Umbau erfolgte vor mehr als 20 Jahren.

Kapitel II: RAHMEN UND FAHRWERK

An Rahmen und Fahrwerk sind folgende Anforderungen zu stellen:

Rahmen

- Nur originale Rahmen, keine Nachfertigungen oder Replika.
- Reparaturen nur in fachgerechter Ausführung, keine mehrfach übereinander geschweißten Bleche (Patchwork).
- Der Rahmen darf nicht verbogen oder gebrochen sein (geringfügige Eindellungen, z.B. von falscher Benutzung des Wagenhebers herrührend, sind im Einzelfall zu beurteilen).
- Moderner Korrosionsschutz wird akzeptiert.

Fahrwerk

- Das Originalfahrwerk ist gefordert.
- Keine Tiefer- oder Höherlegung (wenn nicht schon damals als legales Zubehör angeboten).
- Keine Verstell-Achsen (z.B. VW-Käfer-Vorderachse).
- Es dürfen nur Originalfedern oder originalgetreue Ersatzteile (auch härtere Dämpfer erlaubt, aber nur mit gleichen Anbaumaßen) Verwendung finden.



Kapitel III: MOTOR UND ANTRIEB

Motor

- Es können ausschließlich Motoren aus der Baureihe des jeweiligen Fahrzeugtyps anerkannt werden
Beispiel:
 - Jaguar XK mit allen in der XK-Reihe erhältlichen Motoren
 - Mercedes Pagode 230 SL bis 280 SL, nicht aber der Doppelnockenwellenmotor der späteren Modelle
 - Corvette Sting Ray (1963 – 1967) nur mit originalen Motoren oder gleichen Motoren aus benachbarten Baureihen (Chevelle, Camaro, Impala), nicht aber die Nachfolgemaschine mit 350 CID (cubic inch displacement: amerikanische Einheit für Hubraum).
 - insbesondere ist bei US-Fahrzeugen generell auf die konkrete Motorenbestückung zu achten. Der Motortyp ist in den Fahrzeugbrief einzutragen (*wird in der neuen Zulassungsbescheinigung Teil II nicht mehr vermerkt*).
- Ausnahmen:
 - Soll ein anderer Motor des gleichen Herstellers eingebaut werden, so muss dieser Motor mindestens 30 Jahre alt sein (ein Einbau in jüngerer Zeit ist möglich).
 - Soll ein Motor eines anderen Herstellers positiv begutachtet werden, so muss es sich bei diesem Aggregat um einen gemäß StVZO zulässigen Motor handeln, der bereits vor mindestens 20 Jahren eingebaut worden sein muss.
 - Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einen baugleichen Motor (gleicher Hersteller) neuerer Produktion, aber mit gleichem Hubraum und gleicher Leistung positiv zu begutachten.
z.B.
 - Mercedes 200 D (Flosse) mit 200 D-Motor vom 123er mit gleicher Leistung
 - Ford P5 mit 2,0 Liter V6 mit baugleicher Maschine bis Ende 1971 oder mindestens 20 Jahre alt (2,0 Liter V 6 mit gleicher Leistung und gleichem Basis-Motortyp)
 - In Zweifelsfällen sollte ein Oldtimer-Spezialist zu Rate gezogen werden.
- Vergaser und Ansaugtrakt müssen original sein (auch bei den oben genannten Motoren). Ein Umbau ohne Leistungssteigerung (+/- 5 % Toleranz) ist möglich. Offene Ansaugrichter können nur dann akzeptiert werden, wenn derartige Teile bereits im Basisfahrzeug original verbaut wurden.
- Nicht originale Vergaser können nur dann positiv begutachtet werden, wenn:
 - es sich um die gleiche Bauart (z.B. Steigstrom, Doppelvergaser) handelt, oder
 - ein zeitgenössischer Umbau vorliegt. Es ist ein Nachweis über den zeitgenössischen Umbau zu führen (im Zweifelsfall Rücksprache mit einem Oldtimer-Spezialisten, z.B. bei englischen und US-Fahrzeugen)



- Bei Nachrüstungen mit einem Katalysator werden die im Gutachten aufgeführten abgasrelevanten Bauteile akzeptiert.

Getriebe

Eine Umrüstung der Getriebeart mittels Automatik-Getriebe ist nur dann möglich, wenn in der Baureihe des vorliegenden Fahrzeugtyps Automatik-Getriebe vom Fahrzeughersteller angeboten wurden.

Ansonsten gelten sinngemäß die Aussagen zur Rubrik „Motor“

Kapitel IV: BREMSEN, LENKUNG, REIFEN/RÄDER, AUSPUFFANLAGE

Bremsen

- siehe Motor. Es gibt jedoch auch für einige Vorkriegsfahrzeuge schon seit sehr langer Zeit Umbausätze von Seil- auf Hydraulikbremsen (BMW Dixi oder Ford A). Diese sind akzeptabel.
- Die Umrüstung von Einkreis- auf Zweikreisbremsanlagen kann akzeptiert werden.
- Der Umbau von Trommel- auf Scheibenbremsanlage ist nur dann positiv zu begutachten, wenn in der Baureihe des vorliegenden Fahrzeuges später eine solche Ausrüstung serienmäßig war (z.B. Mercedes 300 SL W 198, Jaguar XK). Dies ist z.B. nicht möglich bei einem Ford Thunderbird, Bj. 57, mit Schreibenbremse vom Modell 70, da es sich dabei um zwei vollständig unterschiedliche Fahrzeuge (Fahrzeug-Konzept) handelt.
- Eine Änderung der Pedalanordnung ist erlaubt.
- In Zweifelsfällen sollte Rücksprache mit einem Oldtimer-Spezialisten gehalten werden.

Lenkung

- Nachfertigungen von Originalenkrädern sind akzeptabel.
- Ein Holzlenkrad ist nur zulässig, wenn es sich dabei um ein Original bzw. um einen originalgetreuen Nachbau handelt. Es sind keine Nachfertigungen zu akzeptieren, die keine Originalmaße aufweisen (Moto-Lita Holzlenkräder sind z.B. grundsätzlich nicht zulässig!)
- Zeitgenössische Sport- oder Sonderlenkräder sind nur möglich, wenn diese wahlweise ab Werk angeboten wurden oder nachweislich aus der Zeit stammen (Nachweis z.B. durch Rechnung oder Katalog-/Bildmaterial aus dieser Zeit). In beiden Fällen muss das Lenkrad vorschriftsmäßig gemäß StVZO sein.
- Der Umbau auf Servolenkung kann dann akzeptiert werden, wenn es in die Baureihe des vorliegenden Fahrzeuges serienmäßig diese Ausstattungsvariante gegeben hat. Darüber hinaus kann auch eine servounterstützte Lenkanlage aus einem anderen Modell vom gleichen Hersteller (z.B. Jaguar XK mit Servoaggregat vom XJ) nachgerüstet werden, wenn diese vorschriftsmäßig gemäß StVZO ist. Die Ausführung des Lenkgetriebes (z.B. Schnecken-, Zahnstangen- oder Kegelumlauf lenkgetriebe) ist dann jedoch beizubehalten.



Reifen/Räder

Folgende Voraussetzungen sind der Begutachtung zugrunde zu legen:

- Originalausrüstungen oder zeitgenössisches Zubehör, dass der StVZO entspricht.
- Nur dem Erstzulassungszeitraum entsprechend zeitgemäße und mögliche Umrüstungen (Liste A aus altem § 36 StVZO beachten, z.B. grüne TUVIS).
- Werksfreigegebene Umrüstungen.
- Reifengröße max. 2 „Nummern“ breiter als am Original.
Beispiel: MG-B
Grundausrüstung: 165SR14
mögliche Umrüstung: 185/70SR14 (Felgenbreite beachten!)
- Umrüstungen, die nachweislich bereits vor 20 Jahren, bezogen auf den Zeitpunkt der Oldtimerbegutachtung, vorschriftsmäßig durchgeführt worden sind.
- Umbereifungen von Diagonal- auf Radial-Reifen sind grundsätzlich möglich.
- Unterschiedliche Reifengrößen vorne/hinten nur, wenn ab Werk bereits vorgesehen oder im Räderkatalog bzw. zeitgenössischen Prüfberichten aufgelistet (also keine „Hot-Rod-Fahrzeuge“)
- Alle im Räderkatalog für den betreffenden Fahrzeugtyp aufgeführten Umrüstungen sind möglich, auch wenn sie nicht bereits vor 20 Jahren eingetragen waren.

Auspuffanlage

- Nur originale Auspuffanlagen oder originalgetreue Nachbauten (auch in Edelstahl) können positiv begutachtet werden.
- Zudem kann eine Fremdanlage, die optisch etwa der Originalanlage entspricht, akzeptiert werden, wenn sich daraus keine Änderung des Geräusch-/Abgas- und Leistungsverhaltens ergibt.
- Umbauten generell nur auf zeitgenössisches Zubehör. Die Vorschriftsmäßigkeit gemäß StVZO muss gewahrt bleiben.
- Die Nachrüstung mit einem Katalysator ist grundsätzlich möglich.

Kapitel V: AUSSTATTUNG, ELEKTRIK/BELEUCHTUNG, ZUBEHÖR

Ausstattung

- Es wird weitgehende Originalität verlangt.
- Ein Armaturenbrett, das aus einem anderen Fahrzeugtyp entstammt, ist nicht zulässig.
Beispiel: VW-Käfer mit Porsche Armaturen ist nicht möglich.
Stammen die Armaturen jedoch vom gleichen, aber jüngeren Fahrzeugtyp, können sie akzeptiert werden (siehe auch Kapitel I, Umbauten und Kapitel III, Motor)
- Der Ersatz des originalen Sitzbezugmaterials durch Zebrafell o.ä. ist nicht positiv zu begutachten, während Schonbezüge aus Fell keine Veränderung darstellen und demnach zulässig sind.



- Eine Umrüstung der Innenausstattung auf Kunstleder/Leder oder andere Stoffe ist möglich. Diese Aussage gilt auch für den Einbau von Sitzen aus späteren Modellen des gleichen Herstellers, die optisch nicht zu sehr differieren. Der komplette Umbau anderer Sitze aus anderen Modellen (z.B. Mercedes-Sitze in VW-Bus o.ä.) ist jedoch nicht zu akzeptieren.
- Eine zeitgenössische Umrüstung ist jederzeit möglich (mit Nachweis).
- Der Einbau von Recaro-Sitzen ist dann möglich, wenn es sich um zeitgenössisches Zubehör handelt (mit Nachweis).
- Der Umbau einer vorderen durchgehenden Sitzbank auf Einzelsitze muss im Einzelfall sachverständig beurteilt werden.
- Behindertengerechte Umbauten können aufgrund sozialer Aspekte nicht abgelehnt werden. Dies gilt sowohl für zeitgenössische als auch für moderne Varianten.
- In Zweifelsfällen sollte Rücksprache mit Oldtimer-Spezialisten gehalten werden.

Elektrik und Beleuchtung

- Ein modernes Radio kann akzeptiert werden.
- Modifikationen des Kabelbaums, sowie der Umbau der elektrischen Versorgung von 6V auf 12V sind grundsätzlich möglich.
- Der Einbau anderer Scheinwerfer (z.B. Rechteckscheinwerfer an Käfer) kann nicht positiv begutachtet werden, es sei denn bei der Umrüstung handelt es sich um zeitgenössisches Zubehör.
- Zusätzliche vorschriftsmäßige Scheinwerfer sind möglich.
- Der Umbau von Beleuchtungsteilen, der für die Zulassung erforderlich ist, muss anerkannt werden. Ein genereller Umbau von Beleuchtungsteilen (z.B. Manta-Rückleuchten an einem Mercedes) ist hingegen nicht statthaft.

Zeitgenössisches Zubehör

- Die Vorschriftsmäßigkeit muss gewährleistet sein (z.B. „Sonnenblendschutz“, „Brooklands-Rennscheibe“)
- Zur Beurteilung ist ggf. ein Nachweis über Herkunft und Alter zu führen.

Kapitel VI: BESONDERHEITEN NUTZFAHRZEUGE

Aufbau

- Der Umbau zu einem zeitgenössischen Aufbau ist generell möglich.
- Zeitgenössische Werbe- oder Firmenaufschriften sind akzeptabel.
- Umbau von LKW geschlossener Kasten in Wohnmobil ist nicht zulässig, es sei denn, der Umbau erfolgte vor mehr als 20 Jahren.
- Umbauten in eine andere Fahrzeugkategorie (z.B. LKW in PKW, LKW in selbstfahrend Arbeitsmaschine, etc. können nicht positiv begutachtet werden. Bei Feuerwehrfahrzeugen muss jedoch eine StVZO-konforme Lösung gesucht werden, da die Zulassung derartiger Fahrzeuge auf Privatperson zwangsläufig mit Umbaumaßnahmen (z.B.



Kennleuchte für blaues Blinklicht) einhergehen. Der Umbau in ein Wohnmobil ist jedoch auch in diesem Fall nicht möglich.

Kapitel VII: BESONDERHEITEN KRAFTRÄDER

Tank

- Der Originaltank muss installiert sein.
- Abweichender Tank, z.B. von Nachfolgemodell, kann im Einzelfall akzeptiert werden. In Zweifelsfällen sollte zur Beurteilung Rücksprache mit Oldtimer-Spezialisten gehalten werden.
- Ein Zubehörtank kann nur dann positiv begutachtet werden, wenn es sich nachweislich um zeitgenössisches Zubehör handelt.
- Eigenbauten mit abweichender Optik sind nicht möglich.
- Nachbauten von Originaltanks und zeitgenössischer Zubehör-Tanks sind zulässig.

Auspuffanlage

- Es können nur Originalanlagen oder originalgetreue Nachbauten positiv begutachtet werden.
- Bei Vorkriegsfahrzeugen sind Zugeständnisse möglich, jedoch darf das originale Erscheinungsbild nur minimal verändert werden.
- Typgeprüfte Zubehör-Anlagen (z.B. „4 in 1“ bei Serie „4 in 2“) dürfen montiert werden.

Sitzbank oder Sitz

- Es wird die Ausrüstung mit einem Originalsitz oder einer Originalsitzbank (auch originalgetreue Nachbauten) gefordert.
- Des Weiteren ist die Ausstattung mit Sitzen oder Sitzbänken von Nachfolgemodellen desselben Herstellers (auch deren originalgetreuen Nachbauten) möglich.
- Andere Sitze oder Sitzbänke können auch akzeptiert werden, wenn sie sich optisch nahe am Original darstellen.

Entscheidungsmatrix für das Gutachten

Im Folgenden wird die Entscheidungsmatrix für die Beurteilung von Abweichungen gegenüber dem Original-Zustand dargestellt.



Art der Abweichung Kapitel	Bemerkung	Oldtimer	
		Ja	Nein
0: Identität	Nachträglich eingeschlagene TP-Nummer	X*	
	Fehlendes Original-Typenschild	X*	
I: Karosserie/ Äußeres Erscheinungsbild	Lack: Abweichung von der Originalität im Farbton	X	
	Lack: Metallic oder Zweifarbenlack	X*	
	Lack: gemustert Lack oder Paintbrush		X*
	Lack: historische Coca-Cola-Werbung	X	
	Lack: Durchrostung an Türen, Hauben, Radlauf, etc.		X
	Blech: Umbau in Cabrio, Targa, Pick-Up		X*
	Blech: Einzelteile auf GfK	X*	
	Blech: Karosserie auf GfK oder sog. Flipfront auf GfK		X
	Erscheinungsbild: Unfallschaden und größere Beulen		X*
II: Rahmen und Fahrwerk	Rahmen: Nachfertigung oder Replika		X
	Rahmen: nicht fachgerechte Reparatur		X
	Rahmen: Beschädigung		X*
	Rahmen: moderner Korrosionsschutz	X	
	Fahrwerk: Tiefer- oder Höherlegung		X*
	Fahrwerk: Verstell-Achsen		X*
	Fahrwerk: Nicht original / Federn nicht original / originalgetreu		X*
III: Motor und Antrieb	Motor: Motor aus anderer Baureihe		X*
	Motor: Änderung Vergaser / Ansaugtrakt oder Leistungssteigerung	X*	
	Motor: Vergaser nicht original	X*	
	Motor: Nachrüstung nicht original	X*	
	Getriebe: Umrüstung von Schalt- auf Automatikgetriebe	X*	
IV: Bremsen, Lenkung, Reifen / Räder Auspuff	Bremsen: Umbau von Seilzug- auf Hydraulikbremse	X*	
	Bremsen: Umbau von Einkreis- auf Zweikreisanlage	X*	
	Bremsen: Umbau von Trommel- auf Scheibenbremse	X*	
	Bremsen: Änderung der Pedalanordnung	X	
	Lenkung: originalgetreue Nachfertigung des Lenkrades	X	
	Lenkung: Holzlenkrad		X*
	Lenkung: Zubehörlenkrad		X*
	Lenkung: Umrüstung mittels Servolenkung	X*	
	Reifen/Räder: Originalausrüstung/zeitgem. Zubehör	X*	
	Reifen/Räder: Umrüstung gemäß Räderkatalog	X*	
	Reifen: andere Reifengröße		X*
	Reifen: Umbereifung von Diagonal- auf Radialreifen	X	
	Reifen: unterschiedliche Reifengrößen vorn/hinten		X*
	Auspuff: Original oder originalgetreue Nachbauten	X	
	Auspuff: Edelstahl-Anlage	X*	
	Auspuff: Fremdfabrikat, ähnlich dem Original	X*	
	Auspuff: Kat-Nachrüstung	X	



V: Ausstattung, Elektrik, Beleuchtung, Zubehör	Ausstattung: anderes Armaturenbrett		X*
	Ausstattung: Veränderung der Fahrzeugsitze		X*
	Ausstattung: Leder-/Kunstlederausstattung	X*	
	Ausstattung: Recaro-Sitze	X*	
	Ausstattung: geänderte Sitze / Sitzbank		X*
	Ausstattung: behindertengerechter Umbau	X	
	Elektrik: modernes Radio	X	
	Elektrik: Umbau von 6V auf 12V	X	
	Beleuchtung: andere Scheinwerfer		X*
	Beleuchtung: zusätzliche vorschriftsmäßige Scheinwerfer	X	
	Beleuchtung: LTE anderer Fahrzeugtypen		X
	Beleuchtung: Umbau, der in der StVZO gefordert ist	X	
	Zubehör: nicht vorschriftsmäßig (original / nicht original)		X
	Zubehör: nicht zeitgenössisch		X
VI: Nutzfahrzeuge	Aufbau: Umbau in zeitgenössischer Variante	X	
	Aufbau: nicht zeitgenössische Werbe- / Firmenaufschrift		X
	Aufbau: Umbau in Wohnmobil		X*
	Aufbau: Umbau in andere Fahrzeugkategorie		X*
VII: Krafträder	Tank: Umbau vom Nachfolgemodell	X*	
	Tank: Zubehörtank		X*
	Tank: Eigenbau mit abweichender Optik		X
	Tank: originalgetreuer Nachbau	X	
	Auspuff: kein Original oder originalgetreuer Nachbau		X*
	Auspuff: typengeprüfte Zubehöranlage	X	
	Sitz / Sitzbank: Umbau vom Nachfolgemodell	X*	
	Sitz / Sitzbank: originalgetreuer Nachbau	X	
	Sitz / Sitzbank: geänderte Ausführung	X*	

Hinweise:

X* = Weitere Details und Ausführungen siehe Anforderungskatalog unter jeweiligen Kapitel
In Zweifelsfällen sollte auf das Fachwissen eines Oldtimer-Spezialisten zurückgegriffen werden.

7. Die Fahrzeugpapiere

Seit dem 1. Oktober 2005 werden von den Zulassungsbehörden die neuen Fahrzeugpapiere ausgegeben. Die neuen Zulassungsbescheinigungen wurden aufgrund einer EU-Richtlinie eingeführt und sind somit in den Mitgliedsstaaten der EU allgemein anerkannt.

Die Fahrzeugpapiere sind für alle Fahrzeuge gleich. Es gibt keine speziellen Papiere für Oldtimer.

Ausgegeben werden die Zulassungsbescheinigungen von der zuständigen Zulassungsbehörde. Örtlich zuständig ist jetzt die Zulassungsbehörde des Wohnsitzes. Gibt es mehrere Wohnsitze, so ist der Hauptwohnsitz maßgeblich (§ 46 II FZV).

Fahrzeugbriefe, Fahrzeugscheine und Anhängerscheine, die bis zum 30. September 2005 ausgestellt worden sind gelten fort. Auch Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II, die ab dem 1. Oktober 2005 ausgestellt worden sind gelten fort.



Die neuen Fahrzeugdokumente müssen erst ausgestellt werden, wenn eine neue Zulassungsbescheinigung erteilt werden oder die alte geändert werden muss. Bei jedem Halterwechsel, bei Änderungen der Eintragungen oder bei vorübergehender Stilllegung werden von den Zulassungsstellen die Fahrzeugbescheinigungen ausgestellt. Die alten Papiere werden von Amts wegen ungültig und oft auch eingezogen. Im Gegensatz zu Ausweispapieren, an denen der Bund das Eigentum behält, gibt es für Fahrzeugpapiere keine ausdrückliche Regelung bezüglich der Eigentumsverhältnisse. Deshalb besteht auch kein ausdrücklicher Anspruch darauf die Fahrzeugpapiere zu behalten. Meist besteht aber die Möglichkeit die alten Papiere entwertet zurück zu erhalten. Kopieren Sie jedoch zur Sicherheit Ihre Papiere vorsorglich, falls sich die Zulassungsbehörde quer stellt.

Muss lediglich eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestellt werden, so wird auch der Fahrzeugbrief gegen die Zulassungsbescheinigung Teil II eingetauscht. Die Papiere müssen sich ergänzen.

Zu Beachten ist weiterhin, dass die neuen Zulassungsbescheinigungen weniger Angaben enthalten, als die alten Papiere. Es ist deshalb zu empfehlen die alten Papiere vor einem Umtausch noch ein Mal zu kopieren, um wichtige Angaben nicht zu verlieren, falls man die alten Papiere nicht behalten darf. Die Kopie sollte dann im Fahrzeug mitgeführt werden, um es bei Kontrollen einfacher zu haben. Dann kann durch die Kopie der alten Papiere sofort angezeigt werden, dass z.B. die Reifen zugelassen sind.

Wird ein Fahrzeug außer Betrieb gesetzt, so kann der Halter die Zulassungsbescheinigungen behalten. Gemäß § 14 I FZV sind die Papiere und die Kennzeichen zur Entstempelung vorzulegen. Die Unterlagen und die entstempelten Kennzeichen sind dann wieder auszuhändigen. Dies ist auch logisch, da sonst bei der Wiederzulassung Zweitpapiere ausgestellt werden müssten oder die Zulassungsbehörde alle eingezogenen Papiere lagern müsste.

Hieraus ergibt sich jedoch kein Anspruch darauf die alten Papiere zu behalten, wenn die neuen Zulassungsbescheinigungen ausgestellt werden. Es gibt hierzu keine gesetzliche Regelung wer das Eigentum an den Fahrzeugpapieren hat und wer die Papiere bei der Neuausstellung behalten darf. § 14 FZV regelt lediglich die Fälle der Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung.

Sollten weitere Informationen nötig sein, so gibt es verschiedene Möglichkeiten an diese zu kommen. Bei Oldtimern ist natürlich der DEUVET immer eine Quelle. Der DEUVET hilft gern bei Problemen und verfügt über viele Informationen bezüglich verschiedenster Oldtimer. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) kann ebenfalls Quelle für Informationen sein. Über die Website des KBA kann man Kontakt aufnehmen und konkrete Fragen stellen.

7.1. Die Zulassungsbescheinigung Teil I

Anstelle des ehemaligen Fahrzeugscheines wird von den Zulassungsbehörden jetzt die Zulassungsbescheinigung Teil I ausgefertigt. Geregelt sind die Voraussetzungen für ihre Erteilung in § 11 FZV.



7.1.1. Vorderseite

Zulassungsbescheinigung Teil I
(Fahrzeugschein)

Nr. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515



Sicherheitsreagenzien als Schutz gegen Manipulationen (zum Beispiel mit einer Rasierklinge) zu schützen.

Weitere Sicherheitsmerkmale werden auf dem Neobond aufgedruckt. Ein mehrfarbiger Guillochenschutzunterdruck (zweistufig verarbeitet) mit Irisverlauf und integrierter Mikroschrift auf beiden Seiten, ein Fluoreszenzaufdruck (Bundesadler mit zweigeteilter Linienstruktur) auf der Vorderseite und ein unsichtbarer Aufdruck der unter UV-Licht leuchtet werden aufgebracht. Die Textfarbe ist dunkelgrün und fluoresziert unter UV-Licht. Mikroschriftelemente werden in den Formulartext integriert. Auf der Rückseite der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein optisch-variables Element in Form eines Kinegrams einschließlich eines maschinell prüfbaren Merkmals aufgebracht. Der Kinegram wird durch eine Vordrucknummerierung teilweise überdruckt. Unter UV-Licht fluoresziert die dunkelblaue Schrift gelb-grün. Auf der Vorderseite wird durch die Zulassungsbehörde bei der Ausstellung eine fortlaufende Nummer eingetragen. Die Zulassungsbehörde hat dabei die Einmaligkeit der Nummer sicherzustellen.

Auf der Zulassungsbescheinigung Teil I werden ähnliche Daten vermerkt, wie auch schon auf dem Fahrzeugschein. Für den Oldtimer sind natürlich das Datum der Erstzulassung im Feld B und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer im Feld E wichtig.

Das Kraftfahrt- Bundesamt erstellt Typendaten, sofern ihm die erforderlichen Angaben zur Verfügung stehen und der Erstellungsaufwand angemessen ist. Vom Kraftfahrt-Bundesamt werden der Zulassungsbehörde diese Typpdaten dann für die Erstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I zur Verfügung gestellt. Sie wird von der Zulassungsbehörde maschinell erstellt.

Die Einstufung des Fahrzeugs in eine Emissionsklasse nach § 48 StVZO und die Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug gemäß § 47 II StVZO werden mit Datum in der Zulassungsbescheinigung Teil I vermerkt, sofern zuvor deren Vorliegen nachgewiesen worden ist. Die Zulassungsbehörde kann auch die Vorlage eines Gutachtens über die Einstufung in eine Emissionsklasse durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen verlangen.

Auch Anhänger erhalten eine Zulassungsbescheinigung Teil I.

7.2. Zulassungsbescheinigung Teil II

Die Zulassungsbescheinigung Teil II ersetzt den Fahrzeugbrief. Sie weißt den Eigentümer des Fahrzeuges aus. Die Erteilung richtet sich nach § 12 FZV.

Die Zulassungsbescheinigung Teil II wird nur auf Antrag erteilt. Dabei ist die Verfügungsbeziehung über das Fahrzeug nachzuweisen. In Einzelfällen kann die Zulassungsbehörde auch beim Kraftfahrt-Bundesamt nachfragen, ob es Eintragungen im Zentralen Fahrzeugregister gibt, ob ein Suchvermerk vorliegt oder ob bereits eine Zulassungsbescheinigung Teil II erteilt wurde.



Der Nachweis, bzw. die Überprüfung, muss auch nachgewiesen werden, wenn die Ausfüllung eines Vordrucks der Zulassungsbescheinigung Teil II beantragt wird.

In die Zulassungsbescheinigung Teil II werden nur noch zwei Halter eingetragen. Der Fahrzeugbrief hatte sechs mögliche Felder für die Halter. Der dritte Halter muss dann eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausstellen lassen. Außerdem wird die Anzahl der Halter



vermerkt. Die Daten über die vorhergehenden Halter sind jedoch nicht umgehend verloren. Bis zum Ablauf von 7 Jahren werden die Halterdaten im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert. Durch die Glaubhaftmachung von berechtigten Interessen zur Verfolgung von Rechtsansprüchen können diese Informationen angefordert werden.

Die Zulassungsbescheinigung Teil II wird nach dem folgenden Muster erstellt:

Europäische Gemeinschaft Bundesrepublik Deutschland Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief)	
Permisio de circulaci3n. Parte II / Osvědčení o registraci - Část II / Registreringsattest. Del II / Névezendígyjelölésnyomtatvány. Másod. II / Registration certificate. Part II / Certificat d'immatriculation. Partie II / Carta di circolazione. Parte II / Registrações aplicáveis. II, dala / Registracijos liudijimas. II dale / Forgalni engedély. II. Rész / Certifikat ta' Registrazzjoni. II-II Parti / Kartakartbewijs. Deel II / Dowód Rejestracyjny. Część II / Certificado de matrícula. Parte II / Osvědčení o evidenci. Část II / Prometno dovoljenje. Del II / Rakstarbittodatus. Osa II / Registreringsbeviset. Del II	
Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!	
A	Antikites Kennzeichen
B	Datum der Zulassung des Fahrzeugs (1) Anzahl der Vorhalter (1) Anzahl der Vorhalter
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)
C.3.3 C.6.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.
I	Datum (I) Datum (I) Datum
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"><div> [Vollständige Bezeichnung und Sitz der Zulassungsbehörde]</div><div> [Vollständige Bezeichnung und Sitz der Zulassungsbehörde]</div></div>	

AA000000
(Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Werk	(2) Raum für interne Vermerke des Herstellers
D.2	Typ	
D.3	Variante	
D.4	Modell	
D.5	Herstellerbezeichnung	
(2)	Herstellerbezeichnung	
(2.1)	Code in (2)	(2.2) Code in (2) (3) Herstellerbezeichnung
E	Fahrzeugidentifizierungsnummer	(4) Teil des Fahrzeug
J	Fahrzeugklasse	
(5)	Bezeichnung des Fahrzeugs (Name und des Aufbaus)	(5) Erst-Bescheinigung wurde für ein nichtvollständig beschriebenes Fahrzeug ausgestellt (durch Zulassungsbefehl bzw. Genehmigungsbescheid)
R	Code des Fahrzeugs	(11) Code
P.1	Modellname in (P.1)	(P.2) "Modellname in (P.1)" (P.3) "Modellname in (P.1)"
P.3	Modellname in (P.3)	(10) Code (P.4)
K	Modellname in (K)	(6) Code
(17)	Modellname in (17)	
(25)	Interne Vermerke der Zulassungsbehörde	



Die Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung Teil II und die erstmalige Ausfertigung einer solchen erfolgt nur, wenn eine Übereinstimmungsbescheinigung, einer Datenbestätigung oder einer Bescheinigung über eine Einzelgenehmigung des Fahrzeuges vorgelegt wird.

Die Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeuges und der Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ werden von der Zulassungsbehörde eingetragen, sofern noch keine Eintragung durch den Hersteller erfolgt ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt stellt auch hier die Daten zur Verfügung, sofern es darüber verfügt.

Auf der Übereinstimmungsbescheinigung oder der Datenbestätigung wird unter Angabe der zugewiesenen Nummer für die Zulassungsbescheinigung Teil II die Ausfertigung vermerkt.

Die Vordrucke der Zulassungsbescheinigung Teil II werden vom Kraftfahrt-Bundesamt an Inhaber einer nationalen oder EG-Typengenehmigung für Fahrzeuge oder deren Bevollmächtigte zum Zweck des Ausfüllens und den Zulassungsbehörden ausgegeben. Die Ausgabe erfolgt lediglich auf Antrag.

Geht ein Vordruck der Zulassungsbescheinigung Teil II verloren, so muss dies dem Kraftfahrt-Bundesamt vom ursprünglichen Empfänger mitzuteilen. Wurde die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits ausgefertigt, so ist der Verlust der zuständigen Zulassungsbehörde mitzuteilen.

Eine neue Zulassungsbescheinigung wird erst ausgefertigt, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt die verlorene Bescheinigung auf Antrag im Verkehrsblatt aufgeboden hat. Dabei muss immer eine Frist zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde bestimmt worden sein.

Eine aufgefundene Zulassungsbescheinigung Teil II ist unverzüglich bei der Zulassungsbehörde abzuliefern. Hierzu ist jedermann verpflichtet.

Die Zulassungsbehörde trifft keine privatrechtlichen Entscheidungen. Der Halter, der Eigentümer und jeder, der Gewahrsam an der Zulassungsbescheinigung Teil II hat, sind zur Vorlage dieser bei Aufforderung bei der Zulassungsbehörde verpflichtet. Händigt die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil II wieder aus, so gibt sie an die vorlegende Person oder von dieser bestimmten Stelle oder Person zurück.

Auch die Zulassungsbescheinigung Teil II wird nach konkreten Kriterien ausgefertigt. Sie wird auf weißem Neobond (150 m/qm) einseitig bedruckt. Sie ist 210 mm breit und 12 Zoll (304,8 mm) hoch.

Fälschungssichere Merkmale sind ein Wasserzeichen (der stilisierte Adler), teilweise fluoreszierende Melierfasern, fluoreszierende Planchetten und Sicherheitsreagenzien als Schutz gegen chemische Rasurmanipulation.

Weitere Sicherheitsmerkmale sind durch Druck aufgebrachte mehrfarbige Guillochen-schutzdrucke (zweifärbig verarbeitet) mit Irisverlauf und integrierten Mikroschriften auf der Vorderseite, eine einfarbig eingefärbte Rückseite und ein vorderseitiger unsichtbarer Fluoreszenzaufdruck (der Bundesadler mit zweigeteilter Linienstruktur). Die Textfarbe ist dunkelgrün und fluoresziert unter UV Licht grün. Im Formulartext werden auch hier Mikroschrift-elemente integriert. Die Vordrucknummerierung wird in dunkelblau gedruckt und fluoresziert gelb-grün.



7.3. Verlust der Fahrzeugpapiere

Besondere Probleme ergeben sich, wenn zu dem zuzulassenden Fahrzeug kein Fahrzeugbrief (bzw. Zulassungsbescheinigung Teil II) mehr vorhanden ist. Für die Zulassung des Fahrzeuges ist gemäß § 6 II die Zulassungsbescheinigung Teil II vorzulegen.

Gemäß § 12 IV 2 FZV ist der Verlust der Zulassungsbescheinigung Teil II der zuständigen Zulassungsbehörde anzuzeigen. Diese unterrichtet davon das Kraftfahrtbundesamt.

Der Fahrzeuginhaber muss dann eine zweite Ausfertigung beantragen. Mit diesem Antrag auf Erteilung einer zweiten Ausfertigung ist eine Bescheinigung des Kraftfahrtbundesamtes darüber vorzulegen, dass das Fahrzeug im zentralen Fahrzeugregister weder eingetragen ist, noch dass es gesucht wird. Anhand des vom Kraftfahrtbundesamt herausgegebenen Datenblattes zu dem betreffenden Fahrzeug werden dann die neuen Eintragungen vorgenommen.

Vor Erteilung einer zweiten Ausfertigung ist ein sogenanntes Aufbietungsverfahren gemäß § 12 IV FZV durchzuführen. Hierzu ist eine Veröffentlichung einer Anzeige im Verkehrsblatt mit der Aufforderung erforderlich, Berechtigungen an dem Fahrzeug geltend zu machen, zu dem eine zweite Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil II erstellt werden soll. Nach erfolglosem Ablauf der dort bestimmten Meldefrist wird eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefertigt. Die näheren Angaben zu diesem Aufgebotsverfahren werden in einer Verwaltungsanweisung geregelt.

Die Straßenverkehrsbehörde kann zudem gemäß § 5 StVG die Abgabe einer eidesstattlichen Versicherung über den Verbleib des Briefes verlangen. Die Versicherung an Eides statt muss hierbei ernst genommen werden. Sofern nämlich in der eidesstattlichen Versicherung fahrlässig oder vorsätzlich falsche Angaben gemacht werden, so macht sich der Abgebende strafbar. Weitere Voraussetzungen bestehen nicht. Die Verwaltungsbehörde ist deshalb zur Ausstellung eines Zweitbriefes verpflichtet. Weitere Voraussetzungen dürfen von der Behörde nicht aufgestellt werden.

Sollte die Zulassungsbehörde die Erstellung einer zweiten Ausfertigung verweigern, ist ein rechtsmittelfähiger Bescheid über die Entscheidung zu fordern. Dann kann gegen die Entscheidung das sogenannte Widerspruchsverfahren durchgeführt werden. Dabei ist auf die gesetztes Fristen zu achten.

Bei erfolglosem Widerspruchsverfahren kann, unter Einhaltung der Fristen, ein Klageverfahren angestrebt werden.

Ohne die Zulassungsbescheinigung Teil II kann das Fahrzeug nicht zugelassen werden. Gehen Sie deshalb auf Nummer sicher und sorgen Sie für eine gute Beweislage. Sollten Sie ein Fahrzeug ohne Zulassungsbescheinigung Teil II kaufen, so verlangen Sie vom Verkäufer eine zusätzliche Übergabebestätigung und eine Bescheinigung, dass das Fahrzeug bereits ohne Zulassungsbescheinigung Teil II übergeben wurde. Im Kaufvertrag können diese Punkte zusätzlich festgehalten werden und die Verpflichtung des Verkäufers zur Erteilung einer eidesstattlichen Versicherung aufgenommen werden. Das vereinfacht die spätere Beantragung der Zweitpapiere.



8. Betriebserlaubnis für ausgesonderte Fahrzeuge

Aufgrund eines Antrages der Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen wurde der § 19 StVZO wie folgt neu geregelt:

§ 19 II a StVZO

Die Betriebserlaubnis für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart speziell für militärische und polizeiliche Zwecke sowie für Zwecke des Brandschutzes und des Katastrophenschutzes bestimmt sind, bleibt nur so lange wirksam, wie die Fahrzeuge für die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei, die Feuerwehr oder den Katastrophenschutz zugelassen oder eingesetzt werden. Für Fahrzeuge nach Satz 1 darf eine Betriebserlaubnis nach § 21 nur der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei, der Feuerwehr oder dem Katastrophenschutz erteilt werden; dies gilt auch, wenn die für die militärischen oder die polizeilichen Zwecke sowie die Zwecke des Brandschutzes und des Katastrophenschutzes vorhandene Ausstattung oder Ausrüstung entfernt, verändert oder unwirksam gemacht worden ist. Ausnahmen von Satz 2 können gemäß § 70 genehmigt werden.

Das heißt, dass „ausrangierte“ Polizei- und Militärfahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr nicht mehr teilnehmen dürfen. Von ihnen geht eine erhöhte Gefährdung aus. Hintergrund des Antrages des Landes NRW war die vor einem Oberverwaltungsgericht durchgesetzte Zulassung eines Schützenpanzers.

Die Begründung des Landes NRW stellt fest, dass durch Polizei- und Militärfahrzeuge eine erhöhte Gefährdung für den Straßenverkehr aufgrund „sehr kurzer Bremswege, zackender Fahrweise, Ausscherbewegungen und dem Überrollen von Fahrzeugen“ zu sehen ist. Durch die Formulierung „speziell für militärische und polizeiliche Zwecke“ stellt sicher, dass normale PKW, LKW, Geländewagen etc. grundsätzlich nicht von der Regelung betroffen sind, selbst wenn sie in den entsprechenden Farben lackiert sind.

Bei der Auslegung des § 19 II a StVZO ist jedoch davon auszugehen, dass lediglich Fahrzeuge davon betroffen sind, von denen eine Gefährdung des Straßenverkehrs ausgeht. Insbesondere Schützenpanzer, Panzerspähwagen, Wasserwerfer etc.

Oldtimer mit einem roten 07-Kennzeichen sind von der Regelung jedoch nicht betroffen. Für die Erteilung eines roten Oldtimerkennzeichens ist keine Betriebserlaubnis von Nöten, weshalb § 19 II a StVO hier keine Anwendung findet. Somit bleiben Probe-, Werkstatt- und Veranstaltungsfahrten mit historischen Polizei- und Militärfahrzeugen weiterhin möglich.

Eine Ausweitung auf Oldtimer ist durch die Änderung ebenfalls nicht gewollt. Gemäß § 19 II a 2 StVZO bezieht sich die Regelung lediglich auf eine Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO. Ausrangierte Militär-, Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge mit einem H-Kennzeichen können von Privaten weiterhin zur Pflege kraftfahrzeughistorischen Kulturgutes gefahren werden.



9. Übergangsvorschriften

9.1. FZV

Gemäß § 50 FZV gibt es für die Einführung der neuen FZV Übergangsvorschriften. Die FZV tritt am 1. März 2007 in Kraft.

§ 50 FZV

Abs. 1

Fahrzeuge, die nach § 18 StVZO in der bis zum 28. Februar 2007 geltenden Fassung der Zulassungspflicht oder dem Zulassungsverfahren nicht unterworfen waren und die vor dem 1. März 2007 erstmals in den Verkehr kamen, bleiben weiterhin zulassungsfrei.

Bisher zulassungsfreie Fahrzeuge bleiben weiterhin zulassungsfrei, auch wenn sie nach der neuen FZV eine Zulassung benötigen würden.

Abs. 2

Kennzeichen, die vor dem 1. März 2007 nach Maßgabe der StVZO zugeteilt worden sind, bleiben gültig.

Das heißt, dass keine neuen Kennzeichen beantragt werden müssen. Bereits erteilte Kennzeichen bleiben so lange gültig, bis ein neues Kennzeichen erteilt werden muss (z.B. beim Umzug in einen anderen Landkreis).

Abs. 3

Folgende vor dem 1. März 2007 ausgefertigte Fahrzeugdokumente gelten als Fahrzeugdokumente im Sinne dieser Verordnung fort:

1. Fahrzeugscheine und Anhängerscheine, die
 - a) den Mustern 2, 2a, 2b, 3 und 3a der StVZO in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9232-1, veröffentlichten bereinigten Fassung
 - b) den Mustern 2a, 2b und 3 der StVZO in der Fassung der Verordnung vom 21. Juli 1969 (BGBl. I S. 3193)
 - c) den Mustern 2a und 2b der StVZO in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193) und
 - d) den Mustern 2 a und 2b der StVZO in der Fassung der Bekanntgabe vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793)entsprechen;
2. Fahrzeugbriefe, die durch eine Zulassungsbehörde bis zum 30. September 2005 ausgefertigt worden sind; ein Umtausch in eine Zulassungsbescheinigung Teil II ist erforderlich, wenn der Fahrzeugschein nach bisher gültigen Mustern durch eine Zulassungsbescheinigung Teil I ersetzt wird;
3. Fahrzeugscheine, die durch die Bundeswehr bis zum 30. September 2005 ausgefertigt worden sind;



4. Zulassungsbescheinigungen Teil I (Fahrzeugscheine), die dem Muster 2a der StVZO in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und ab 1. Oktober 2005 ausgefertigt worden sind;
5. Zulassungsbescheinigungen Teil II (Fahrzeugbriefe), die dem Muster 2b der StVZO in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und ab dem 1. Oktober 2005 ausgefertigt worden sind;
6. Zulassungsbescheinigungen Teil I (Fahrzeugscheine) der Bundeswehr, die dem Muster 2c der StVZO in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und ab dem 1. Oktober 2005 ausgefertigt worden sind.

Vordrucke für Zulassungsbescheinigungen, die den in Satz 1 Nr. 4 bis 6 genannten Mustern entsprechen, dürfen noch bis zum 31. März 2008 aufgebraucht werden.

Hieraus ergibt sich, dass die alten Fahrzeugscheine und Fahrzeugbriefe weiterhin Geltung behalten. Auch die neu ausgestellten Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II, die der Verordnung vom 24. September 2005 entsprechen, gelten weiterhin.

Neue Fahrzeugpapiere müssen erst ausgestellt werden, wenn neue beantragt werden oder Änderungen in den Papieren vorgenommen werden sollen.

Bis Ende März 2008 können von den Zulassungsbehörden noch die Vordrucke für die Zulassungsbescheinigungen Teil I und II aufgebraucht werden. Also nicht wundern, wenn die alten Vordrucke noch benutzt werden.

Abs. 4

Vordrucke, die den Mustern 6, 6a, 7 und 9 der StVZO in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I 2374) entsprechen, dürfen noch bis zum 31. März aufgebraucht werden.

Abs. 5

Die Vorschriften über die Speicherung der Daten nach § 30 I Nr. 1 in Verbindung mit § 6 IV Nr. 1 bis 3, nach § 30 I Nr. 1 in Verbindung mit § 6 VII Nr. 2 hinsichtlich der Nummer und des Datums der Erteilung der Genehmigung, nach § 30 I Nr. 1 in Verbindung mit § 6 VII Nr. 7 lit d hinsichtlich der zulässigen Anhängelast und des Leistungsgewichts bei Krafträdern, lit. h hinsichtlich der Nenndrehzahl sowie lit. i bis l, der Daten nach § 30 I Nr. 2 und 5 sowie Nr. 6 hinsichtlich des Datums der Zuteilung, Nr. 7 lit. b, Nr. 15 bis 17 und 19 lit. b und d sowie Nr. 20 bis 24 und der auf das Kurzzeitkennzeichen bezogenen Daten nach § 30 II jeweils im Zentralen Fahrzeugregister sind ab dem 1. September 2008 anzuwenden. Eine Nacherfassung dieser Daten für Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt bereits in Verkehr waren, erfolgt nicht.

Abs. 6

Die Vorschriften über die Übermittlung der in Abs. 5 genannten Daten an das Zentrale Fahrzeugregister sind ab dem 1. September 2008 anzuwenden.

Abs. 7

§ 47 I Nr. 2 ist ab dem 1. September 2008 anzuwenden.



9.2. Übergangsvorschriften für PKW

Erstzulassung	Änderung der Vorschriften	Normen
vor 01.04.1952	Anbringungsstelle für Fabriktypenschildes ist beliebig	§ 59 StVZO
vor 01.04.1952	Angabe des Fahrzeugtyps auf dem Fabrikschild ist nicht erforderlich	§ 59 StVZO
vor 01.01.1954	Keine Bauartgenehmigungspflicht für Einrichtungen zum Verbinden von Fahrzeugen	§ 22a StVZO
vor 01.01.1954	Keine Bauartgenehmigungspflicht für lichttechnische Einrichtungen	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Scheinwerfer mit Fern- und Abblendlicht	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Kennzeichenbeleuchtung, Begrenzungs- und Parkleuchten	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Schluss- und Bremsleuchten, sowie für Rückstrahler	§ 22a StVZO
vor 01.01.1956	Keine Heizung und Lüftung in geschlossenen PKW erforderlich	§ 35c StVZO
vor 01.01.1957	Keine Kennzeichnungspflicht für Sicherheitsglas erforderlich	§ 40 StVZO
vor 01.04.1957	Winkler mit gelben Blinklicht zulässig	§ 54 StVZO
vor 01.04.1957	Gelbe Pendelwinker zulässig	§ 54 StVZO
ab 01.04.1957	Bauartgenehmigungspflicht für Sicherheitsgurte	§ 22a StVZO
ab 01.04.1957	Bauartgenehmigungspflicht für Fahrtrichtungsanzeiger	§ 22a StVZO
ab 01.01.1961	Bauartgenehmigungspflicht für Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht	§ 22a StVZO
ab 01.01.1961	Bauartgenehmigungspflicht für Nebelscheinwerfer	§ 22a StVZO
ab 01.04.1961	Bauartgenehmigungspflicht für Zusatzheizung (ausgenommen Warmwasser- und elektrische Heizung)	§ 22a StVZO
ab 01.04.1961	Bauartgenehmigungspflicht für Sicherheitsgurte	§ 22a StVZO
vor 01.07.1961	Eine Bremsleuchte zulässig.	§ 53 StVZO
vor 01.01.1962	Keine genaue Definition für Radabdeckungen (kein heutigen Maßstäbe anlegen)	§ 36a StVZO
vor 01.01.1962	Sicherung durch ungefugte Benutzung durch loses Zubehör (nur mit Ausnahmegenehmigung)	§ 38a StVZO
ab 01.01.1962	Bauartgenehmigungspflicht für Heizungen (ausgenommen Warmwasser- und elektrische Heizung)	§ 22a StVZO
ab 01.01.1962	Diebstahlsicherung rückwirkend für alle erforderlich	§ 38a StVZO
ab 01.01.1962	Funkschutzzeichen für Funkentstörung erforderlich	§ 55a StVZO
vor 01.07.1963	Hinten angeschlagene Türen zulässig	§ 35e StVZO
ab 01.07.1969	AU Pflicht für PKW mit Benzinmotor	§ 47a StVZO
vor 01.10.1969	Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) darf auch eingraviert werden	§ 59 StVZO
vor 01.10.1969	FIN auch auf genietetem Schild zulässig	§ 59 StVZO



vor 01.04.1970	Fahrtrichtungsanzeiger auch rot zulässig	§ 54 StVZO
ab 01.04.1970	Sicherheitsgurte auf den vorderen Sitzen erforderlich	§ 35a StVZO
ab 01.10.1974	Vorn ist eine Abschleppöse erforderlich, wenn Anhängelast, auch hinten	§ 43 StVZO
ab 01.01.1977	AU Pflicht für PKW mit Dieselmotor	§ 47a StVZO
ab 01.05.1979	Sicherheitsgute auf den hinteren Sitzen erforderlich	§ 35a StVZO
vor 01.01.1983	Bremslicht ist auch in gelber Farbe zulässig	§ 53 StVZO
vor 01.01.1983	Brems- und Blinklicht als Baueinheit zulässig (Einkammernleuchten)	§ 53 StVZO
ab 01.01.1986	Bauartgenehmigungspflicht für Rückfahrscheinwerfer (müssen an Fahrzeug mit EZ am 01.01.1987 verwendet werden)	§ 22a StVZO
ab 01.01.1986	Getrennte Absicherung von Schlussleuchten erforderlich	§ 53 StVZO
ab 01.01.1987	Pflicht für Rückfahrscheinwerfer	§ 52a StVZO
ab 01.01.1988	Pflicht für Dreipunktgurte hinten	§ 35a StVZO
ab 01.08.1988	Anbauhöhen für Hauptscheinwerfer: untere Spiegelkante : ≥ 500 mm oberster Punkt der leuchtenden Fläche : ≤ 1200 mm	§ 50 StVZO
ab 01.10.1989	Zur Berechnung des Hubraumes $P_i = 3,1416$ Bohrung und Hubraum in mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma	§ 30b StVZO
ab 01.01.1990	Leuchtweitenregulierung erforderlich	§ 50 StVZO
ab 01.01.1991	Bremsanlage der Pkws muss der Richtlinie 71/320/EWG entsprechen	§ 41 StVZO
ab 01.01.1991	Nebelschlussleuchten sind erforderlich	§ 53d StVZO
ab 01.01.1991	Geschwindigkeitsmesser muss der Richtlinie 75/443/EWG entsprechen	§ 57 StVZO
ab 01.01.1992	Verankerungspunkte für Sicherheitsgurte müssen der Richtlinie 76/115/EWG entsprechen	§ 35a StVZO
ab 01.10.1998	Bauartgenehmigungspflicht für Luftbereifung (für Verkauf)	§ 22a StVZO

9.3. Übergangsvorschriften für Motorräder

Erstzulassung	Änderung der Vorschriften	Normen
vor 01.04.1952	Fabrikschild kann beliebig angebracht werden	§ 59 StVZO
vor 01.01.1954	Keine Bauartgenehmigungspflicht für Fahrzeugteile	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Scheinwerfer mit Fern- und Abblendlicht	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Kennzeichenbeleuchtung, Begrenzungs- und Parkleuchten	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Beiwagen (wurde am 01.08.1990 rückwirkend wieder aufgehoben)	§ 22a StVZO
ab 01.01.1954	Bauartgenehmigungspflicht für Schluss- und Bremsleuchten, Rückstrahler und Fahrtrichtungsanzeiger	§ 22a StVZO
vor 01.07.1958	Amtliches Kennzeichen ist gemäß der Anlage V, Form a (255 X 130 mm) möglich	§ 60 StVZO



vor 01.01.1959	Verkleinerte Kennzeichen bei Motorrädern festgelegt nach StVZO Anlage Vc, Abs. 2.3	§ 60 StVZO
ab 01.01.1961	Bauartgenehmigungspflicht für Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht	§ 22a StVZO
ab 01.01.1961	Bauartgenehmigungspflicht für Nebelscheinwerfer	§ 22a StVZO
vor 01.01.1962	Es gilt keine genaue Definition für Radabdeckungen.	§ 36a StVZO
vor 01.01.1962	Das Fahrzeug kann mit Ausnahmegenehmigung nur durch loses Zubehör vor unbefugter Benutzung gesichert werden.	§ 38a StVZO
ab 01.01.1962	Fahrtrichtungsanzeiger ist erforderlich	§ 54 StVZO
ab 01.01.1962	Funkschutzzeichen für Funkstörungen erforderlich	§ 55a StVZO
ab 13.09.1966	Geräuschmessungen müssen der „Nationalen Methode“ gemäß in dB(A) durchgeführt werden	§ 49 StVZO
ab 13.09.1966	Geräuschverhalten muss der „Nationalen Methode“ in dB(A) entsprechen	§ 49 StVZO
vor 01.01.1970	Fahrtrichtungsanzeiger ist auch in roter Farbe zulässig	§ 54 StVZO
ab 01.05.1981	Geräuschmessungen müssen der Richtlinie 78/1015/EWG gemäß in dB(A) für die ABE durchgeführt werden	§ 49 StVZO
ab 01.05.1981	Geräuschverhalten muss der Richtlinie 78/1015/EWG in dB(A) für die ABE entsprechen	§ 49 StVZO
vor 01.01.1983	Bremslicht ist auch in gelber Farbe zulässig	§ 53 StVZO
ab 01.05.1983	Geräuschmessungen müssen der Richtlinie 78/1015/EWG gemäß in dB(A) für die EBE durchgeführt werden	§ 49 StVZO
ab 01.05.1983	Geräuschverhalten muss der Richtlinie 78/1015/EWG in dB(A) für die EBE entsprechen	§ 49 StVZO
vor 22.03.1985	Rückstrahler der Kategorie I zulässig	§ 53 StVZO
ab 22.03.1985	Rückstrahler der Kategorie IA zulässig	§ 53 StVZO
ab 01.04.1986	Antimanipulierungskatalog für Fahrräder mit Hilfsmotor, Klein und Leichtkrafträder muss angewendet werden	§ 30a StVZO
ab 01.01.1987	Fahrtrichtungsanzeiger ist nicht mehr an beweglichen Fahrzeugteilen zulässig	§ 53 StVZO
ab 01.01.1988	Bremslicht ist erforderlich	§ 53 StVZO
ab 01.01.1988	Ausreichende elektrische Versorgung für Scheinwerfer und Signalleuchten ist erforderlich	§ 49a StVZO
ab 01.08.1988	Anbauhöhen für Hauptscheinwerfer: untere Spiegelkante : ≥ 500 mm oberster Punkt der leuchtenden Fläche : ≤ 1200 mm	§ 50 StVZO
ab 01.10.1988	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 1, > 175 ccm für ABE	§ 49 StVZO
ab 01.01.1989	Abgasverhalten muss ECE R40-00 und ECE R47-00 entsprechen	§ 47 StVZO
ab 01.10.1989	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 1, über 80 bis inklusive 175 ccm für ABE	§ 49 StVZO
ab 01.10.1989	Zur Berechnung des Hubraumes $P_i = 3,1416$ Bohrung und Hubraum in mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma	§ 30b StVZO
ab 01.01.1990	Zweiter Rückspiegel ist erforderlich, wenn $bbH > 100$ km/h	§ 56 StVZO



ab 01.08.1990	Rückwirkende Aufhebung der Bauartgenehmigungspflicht für Beiwagen	§ 22a StVZO
ab 01.10.1990	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 1, über 80 bis inklusive 175 ccm für EBE	§ 49 StVZO
ab 01.10.1990	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 1, > 175 ccm für EBE	§ 49 StVZO
ab 01.01.1991	Geschwindigkeitsmesser muss der Richtlinie 75/443/EWG entsprechen	§ 57 StVZO
ab 01.10.1993	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 2, > 175 ccm für ABE	§ 49 StVZO
ab 01.10.1993	Erst- oder Nachrüstung von Stahlflex Bremsschläuchen unabhängig von der Erstzulassung nur mit Schleuderprüfung gemäß FMVSS 106	K 65/93
Ab 01.04.1994	Für Austauschschalldämpferanlagen ist eine EG-Kennzeichnung erforderlich	§ 49 StVZO
ab 01.07.1994	Abgasverhalten muss ECE R40-01 entsprechen	§ 47 StVZO
ab 01.10.1994	Erst- oder Nachrüstung von Stahlflex Bremsschläuchen unabhängig von der Erstzulassung nur mit Schleuderprüfung gemäß FMVSS 106 (Lagerverkauf)	K 65/93
ab 31.12.1994	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 2, über 80 bis inklusive 175 ccm für ABE	§ 49 StVZO
ab 01.10.1995	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 2, > 175 ccm für EBE	§ 49 StVZO
ab 01.10.1996	Geräuschverhalten nach der Richtlinie 78/1015/EWG in der Fassung 87/56/EWG Stufe 2, über 80 bis inklusive 175 ccm für EBE	§ 49 StVZO
ab 01.10.1998	Bremsanlagen müssen der Richtlinie 93/14/EWG entsprechen	§ 41 StVZO
ab 17.06.1999	Abgasverhalten muss für neue Typen mit EG-Betriebserlaubnis der Richtlinie 97/24/EG entsprechen	§ 47 StVZO

10. Fragen und Antworten

10.1. Oldtimer und Gutachten

Was ist ein Oldtimer?

Für die Einstufung als Oldtimer müssen gemäß § 2 Nr. 22 FZV drei Voraussetzungen vorliegen. 1. Das Fahrzeug muss vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sein. 2. Es muss weitestgehend dem Originalzustand entsprechen und 3. in einem guten Erhaltungszustand sein. Sie dienen der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes.

Wie erhalte ich ein H-Kennzeichen?

Auf Antrag wird ein H-Kennzeichen von der zuständigen Zulassungsstelle zugeteilt, wenn für das Fahrzeug ein Gutachten gemäß § 23 StVZO n.F. vorliegt (§ 9 FVZ).



Was ist ein Gutachten nach § 23 StVZO n.F.?

Um ein Fahrzeug als Oldtimer einzustufen bedarf es eines Gutachtens. Dieses muss von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder einem Prüfer oder einem Prüfungsingenieur erstellt werden. Das Gutachten muss nach einer Richtlinie und einem in der Richtlinie festgelegten Muster durchgeführt werden. Diese ist im Verkehrsblatt nach Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde bekannt gemacht.

Wenn das Gutachten erstellt wird, so ist ebenfalls eine Hauptuntersuchung durchzuführen. Es sei denn es wird gleichzeitig ein Gutachten für die Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge erstellt.

Muss ich ein Fahrzeug, das älter als 30 Jahre ist, als Oldtimer zulassen?

Nein! Es steht jedem Halter frei sein Fahrzeug als Oldtimer zuzulassen. Sie haben die Wahl bei ihrem Fahrzeug einen Kat nachzurüsten (z.B. geringere Steuern), das Fahrzeug mit einer regulären Zulassung (für Kleinwagen und die meisten Motorräder die günstigste Lösung), einer Saisonzulassung (für saisonale Fahrzeuge und Motorräder interessant) oder einem roten Oldtimerkennzeichen (interessant bei Sammlungen) zu fahren.

Wann ist der Stichtag für eine Oldtimerzulassung?

Es gilt der Tag der Erstzulassung. Gemäß § 2 Nr. 22 FZV muss das Fahrzeug vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr genommen worden sein.

Mein Fahrzeug wurde vor über 30 Jahre im Ausland zugelassen. Im Brief ist jedoch als Erstzulassung das Jahr des Importes eingetragen. Demnach wäre es keine 30 Jahre alt. Kann ich es trotzdem als Oldtimer zulassen?

Für den Antrag ist der Tag der Erstzulassung unabhängig vom Land wichtig. Dieser Tag muss lediglich nachgewiesen werden. Hilfreich sind dabei originale Zulassungspapiere. Sind diese nicht mehr vorhanden kann der DEUVET Ihnen über einen Fahrzeugpass das Baujahr des Fahrzeuges bestätigen. Dann wird als Tag der Erstzulassung der 1. Juli des ermittelten Baujahres angenommen. Der 1. Juli fungiert hier als fingiertes Datum der Erstzulassung.

Mein Fahrzeug wurde erst einige Jahre nach dem Baujahr erstmals zugelassen. Welches Jahr zählt nun?

Es zählt immer der Tag der Erstzulassung. Das Jahr der Erstzulassung wird nur dann fingiert, wenn die Erstzulassung nicht anders nachgewiesen werden kann.

Ich habe keinen Fahrzeugbrief mehr. Was kann ich tun?

Wenn der Fahrzeugbrief (bzw. die Zulassungsbescheinigung Teil II) verloren gegangen ist, dann kann die Ausstellung eines Zweitbriefes beantragt werden. § 12 IV FZV sieht in diesen Fällen vor, dass der Halter den Verlust bei der Zulassungsbehörde anzeigt. Diese unterrichtet das Kraftfahrtbundesamt über den Verlust. Wird die Erstellung eines Zweitbriefes beantragt, dann wird der Verlust vom Kraftfahrtbundesamt im Verkehrsblatt aufgeboten und nach erfolglosem Ablauf der Frist eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt.



Warum ist die Erstzulassung so wichtig?

Natürlich ist die Erstzulassung wichtig, wenn es um die Zulassung als Oldtimer geht. Ansonsten kann die Erstzulassung bei manchen PKW unter anderem in Bezug auf Gurt- und AU-Pflichten relevant sein, bei Motorrädern betrifft es zum Beispiel Vorschriften bezüglich der Blinker.

Was wird bei dem Gutachten nach § 23 StVZO n.F. festgestellt?

Mit dem Gutachten nach § 23 StVZO n.F. wird zugleich eine Untersuchung im Umfang der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO durchgeführt. Das ist der so genannte „Zwei-Jahres-TÜV“. Eine „Vollabnahme“ ist nach neuem Recht nur noch erforderlich, wenn die Fahrzeugdaten beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) gelöscht sind und die Fahrzeugdaten in anderer Weise nicht nachgewiesen werden können. Fahrzeugdaten werden beim KBA 7 Jahre nach Außerbetriebsetzung gelöscht.

In beiden Fällen wird die Verkehrssicherheit geprüft und eine neue Prüfplakette (nach § 29 StVZO) erstellt. Diese hat eine Laufzeit von zwei Jahren.

Zudem stellt der Prüfer auf einem Formblatt mindestens fest,

- dass dem Fahrzeug ein Oldtimerkennzeichen zugeteilt werden kann,
- den Hersteller des Fahrzeuges,
- die Fahrzeugidentifikationsnummer (Fahrgestellnummer)
- das Jahr der Erstzulassung
- das Datum und den Ort der Begutachtung
- Unterschrift mit Stempel und Kennnummer des Prüfers.

Dieses Formblatt bewahren Sie bitte gut auf, es gilt als Nachweis bei den Behörden, dass es sich um einen Oldtimer im Sinne der FZV und StVZO handelt.

Was ist, wenn meine alte Schlüsselnummer schon eine emissionsbezogene Nummer war, mein Fahrzeug also schadstoffarm ist?

Diese Nummer wird dann mit dem Klartext in Ziffer 14 und 14.1 in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 vermerkt. Sie bleibt also erhalten, um nachvollziehen zu können, welchen Emissionsstand das Fahrzeug zuletzt erfüllt hat.

Ist der DEUVET-Fahrzeugpass jetzt zur Erlangung eines H-Kennzeichens überflüssig?

Nein! Er ist nicht zwingend vorgeschrieben, kann aber im Zweifel hilfreich sein. Er kann dem Prüfer bei der Entscheidungsfindung helfen. Der Prüfer oder Sachverständige kann nicht alle Daten von Oldtimern im Kopf haben. Im Datenblatt des Fahrzeugpasses findet er das Fahrzeug jedoch genau beschrieben. Er wird für diese Hilfe dankbar sein.

Mein Auto hat gerade eine Hauptuntersuchung bestanden. Muss ich nun trotzdem noch einmal ein Gutachten nach § 23 StVZO n.F. machen lassen?

Ja! Die Hauptuntersuchung bestätigt Verkehrssicherheit und Vorschriftsmäßigkeit. Das Gutachten nach § 23 StVZO n.F. bestätigt Authentizität und Zustand des Oldtimers.

Läuft die Hauptuntersuchung wie bei einem Neuwagen ab?

Die Hauptuntersuchung wird entsprechend dem Erstzulassungsdatum des Fahrzeuges und den sich daraus ergebenden gesetzlichen Regelungen durchgeführt. Bei der Begutachtung nach § 9 FZV geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich das Fahrzeug noch in dem Zustand befindet, in dem es damals in den Verkehr gekommen ist. § 2 Nr. 22 FZV sagt hierzu: „ ...



weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, ...". Natürlich sind Veränderungen, die für den Umweltschutz oder zur Verkehrssicherheit vorgenommen wurden, zumeist zulässig. Es liegt jedoch im Ermessen des Sachverständigen, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen, wenn das Fahrzeug nicht mehr allen heutigen Vorschriften entspricht.

Muss der Oldtimer ganz original sein, um das Gutachten zu erhalten?

Jein! Er sollte schon wie ein Oldtimer aussehen. § 2 Nr. 22 FZV sagt hierzu: " ... weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, ...". Custom-Fahrzeuge, nach modernen Gesichtspunkten und mit moderner Technik, sind keine Oldtimer.

„Customizing“ gab es natürlich schon immer – alle Sonderkarosserien zählen hierzu. Die DEUVET-Definition dazu: „Die Hauptbaugruppen sind original oder zeitgenössisch ersetzt.“ Als zeitgenössisch gemäß internationaler Definition der *Fédération Internationale des Véhicules Anciens* (FIVA) ist eine Veränderung anzusehen, wenn diese selbst schon historisch, also mindestens 20 Jahre zurück liegt. Dass eine Veränderung historisch anerkannt ist, lässt sich am besten durch einen DEUVET-Fahrzeugpass bestätigen.

Kann ich schon jetzt ein Gutachten erstellen lassen, obwohl mein Fahrzeug erst nächstes Jahr 30 Jahre alt wird?

Nein! Das erfolgreiche Gutachten hat eine Änderung des Fahrzeugtyps und der Schlüsselnummer zur Folge. Voraussetzung dafür ist unter anderem ein Alter von über 30 Jahren.

Wie lange ist mein Gutachten nach § 23 StVZO n.F. gültig?

Das Gutachten wird in der Regel 6 Monate anerkannt. Wird es nicht mehr anerkannt, muss es neu erstellt werden, wenn das Fahrzeug nicht als Oldtimer zugelassen worden ist und die Schlüsselnummer nicht geändert wurde.

Ich habe mein Gutachten nach § 23 StVZO n.F. im Mai erstellen lassen. Ich will das Fahrzeug aber erst im September zulassen. Ab welchem Zeitpunkt läuft die Frist bis zur nächsten HU?

Die Frist beträgt dann nur noch 20 Monate. Die nächste HU muss 24 Monate nach dem Gutachten gemacht werden, unabhängig davon, wann das Fahrzeug tatsächlich zugelassen wird.

Ich habe meinen Oldtimer als solchen zugelassen. Darf ich nun jederzeit damit fahren?

Ja, natürlich aber nach den Vorschriften der StVO. Es gibt keine Kilometer- oder Fahrtagsbeschränkungen. Es muss auch kein Fahrtenbuch geführt werden. Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Fahrzeuge zur *Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes* genutzt werden. Bitte beachten Sie aber, dass zahlreiche KfZ-Versicherer maximale Jahresfahrleistungen vorgeben. Anders ist es natürlich bei dem roten 07-Kennzeichen. Die dürfen nur für An- und Abfahrten von Oldtimer-Veranstaltungen, Probe- Werkstatt- und Überführungsfahrten genutzt werden.



10.2. Oldtimer im Verkehr

Kann ich für einen LKW ein H-Kennzeichen beantragen?

Ja, wenn er die Begutachtung bestanden hat. Allerdings darf er dann nicht mehr gewerblich genutzt werden.

Kann ich auch für die Zugmaschine ein H-Kennzeichen beantragen?

Ja, mit einem H-Kennzeichen können Sie eine Zugmaschine im Originalzustand in den Verkehr bringen. Dann brauchen Sie zum Beispiel für einen historischen Traktor keinen Überrollbügel.

Kann ich auch ein grünes H-Kennzeichen beantragen?

Nein, eine solche Kombination gibt es nicht. Entweder muss das Fahrzeug als Oldtimer zugelassen werden und die dementsprechenden Steuern zahlen oder es wird mit einem grünen Kennzeichen zugelassen, es fallen keine Steuern an und unterliegt den Bestimmungen der Berufsgenossenschaft.

Ein grünes Kennzeichen ist jedoch nur in land- und forstwirtschaftlichen Bereichen möglich.

Darf ich mit meinem Oldtimer-LKW mit H-Kennzeichen trotz Sonntagsfahrverbot fahren?

Nein, hier ist die Rechtslage nicht eindeutig geklärt und deshalb Vorsicht geboten. Grundsätzlich soll das Sonntagsfahrverbot den Warenverkehr und die dadurch begründeten Verkehrsbehinderungen an den Wochenenden vermeiden und dem Arbeitnehmerschutz dienen. Ein Oldtimer-LKW wird nicht zum Warentransport eingesetzt sondern präsentiert ein kraftfahrthistorisches Kulturgut. Dies geschieht verständlicherweise vorwiegend am Wochenende. Das Verkehrsministerium rät deshalb sich bei der zuständigen Zulassungsbehörde eine für ein Jahr gültige Ausnahmegenehmigung ausstellen zu lassen.

Falle ich mit meinem Oldtimer-LKW unter die Mautpflicht?

Auch wenn Ihr Oldtimer-LKW über 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht hat, wird er mit einer Oldtimerzulassung (H-Kennzeichen oder 07-Kennzeichen) nicht mautpflichtig. Dies bestätigte die BAG in einem Schreiben an die dem DEUVET angeschlossene Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG).

Kann ich einen Anhänger mit H-Kennzeichen zulassen?

Ja, aber dabei muss gut gerechnet werden. Der Anhänger fällt unter „alle übrigen Fahrzeuge“ und kostet dann 191,73 Euro. Dies ist meist teurer als eine normale PKW-Anhängerzulassung.

Kann ich mit dem H-Kennzeichen einen Anhänger ziehen?

Ja, solange dies nicht regelmäßig zum Zwecke von Transportaufgaben geschieht. Der Gesetzgeber will, dass der Oldtimer zur *Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes* eingesetzt wird. Aus dem gelegentlichen Ziehen eines Anhängers kann aber noch keine Regelmäßigkeit abgeleitet werden. Das Ziehen eines Anhängers aus gewerblichen Gründen ist gemeinhin nicht vorgesehen.



Kann ich mit dem roten 07-Kennzeichen einen Anhänger ziehen?

Ja, es darf jedoch nicht regelmäßig zum Zweck von Transportaufgaben erfolgen. Der Oldtimer soll der *Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes* dienen. Ein gelegentlichen ziehen eines Anhängers ist möglich. Jedoch bleibt es bei der Beschränkung, dass der Oldtimer nur zu Oldtimer-Veranstaltungen, Probe-, Werkstatt- und Überführungsfahrten genutzt werden darf.

Kann ich jederzeit meinen Oldtimer wieder anders zulassen? Zum Beispiel mit einem Saisonkennzeichen?

Ja, der Status Oldtimer wird in den Zulassungsbescheinigungen mit der Schlüsselnummer „98“ vermerkt, das Fahrzeug hat somit eine neue Betriebserlaubnis als Oldtimer erhalten. Wollen Sie es jetzt anders zulassen, also mit regulärem Kennzeichen oder mit Saisonzulassung, müssen Sie wieder die Schlüsselnummer in der Zulassungsbescheinigung Teil II ändern lassen. Da die vorherige Schlüsselnummer nicht mehr in der Zulassungsbescheinigung Teil II vermerkt wird kann eine erneute Vorführung beim Sachverständigen notwendig werden. Es ist deshalb bei der Eintragung der Schlüsselnummer „98“ anzuregen die alte Schlüsselnummer unter Nr. 25 „zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde“ einzutragen. Nach einer Zulassung als reguläres Fahrzeug ist sodann das Finanzamt zu informieren und neue Kennzeichen zu fertigen.

... und wenn ich nach ein paar Jahren das Fahrzeug wieder als Oldtimer zulassen möchte?

Auch dann müssen wieder die Zulassungsbescheinigungen geändert werden und das Fahrzeug muss erneut eine Begutachtung nach § 23 StVZO n.F. bestehen. Wenn Sie den ersten Prüfbericht aufbewahrt haben, ist es vielleicht leichter. Erneut sind alle Gebühren und neue Kennzeichen zu bezahlen.

Was muss ich machen, wenn ich meinen Oldtimer immer weniger nutze und nur noch zu Veranstaltungen fahre? Ist dann ein 07-Kennzeichen sinnvoller?

Sie brauchen dann das Fahrzeug nur abzumelden und ein rotes 07-Kennzeichen zu beantragen. Nach der Zulassung mit dem roten 07-Kennzeichen sind dann aber nur noch Probe-, Überführungs- und Veranstaltungsfahrten durchzuführen. Auch für die Erteilung eines 07-Kennzeichens ist eine Begutachtung gemäß § 23 StVZO n.F. notwendig. Beachten Sie deshalb, dass die Betriebserlaubnis mindestens sieben Jahre gültig bleibt. Danach verfällt sie und damit auch die Begutachtung gemäß § 23 StVZO neue Fassung

Kann ich gleichzeitig ein H-Kennzeichen und ein rotes 07-Kennzeichen erhalten? Nein.



10.3. Oldtimer und Kosten

Wie viele Steuern muss ich für ein Fahrzeug entrichten, dass ein H-Kennzeichen hat?

Für Motorräder fallen 46,06 Euro an und für alle übrigen Fahrzeuge 191,73 Euro.

Ich habe einen LKW aus den 50er Jahren. Muss ich für den auch 191,73 Euro Steuern bezahlen?

Ja, er fällt unter „alle übrigen Fahrzeuge“.

Ab wann gilt der Steuersatz für Oldtimer?

Erst, wenn das Fahrzeug die Begutachtung bestanden hat und das H-Kennzeichen bei der Zulassungsbehörde zugeteilt wurde. Dann ändert das Finanzamt den Zulassungsbescheid.

Muss ich die Steuern für ein ganzes Jahr bezahlen oder kann ich ihn auch an- und abmelden?

Sie können den Oldtimer jederzeit an- und abmelden und brauchen auch nur für den zugelassenen Zeitraum Steuern bezahlen. Der Gesetzgeber spricht von einer Jahressteuerpauschale von 191,73, bzw. 46,03 Euro. Nach dem § 5 I Kraftfahrzeugsteuergesetz ist eine Steuer tagesweise abzurechnen, mindestens jedoch für einen Monat zu entrichten. Dies gilt auch für das H-Kennzeichen. Auch hier erhält man die restliche „unverbrauchte“ Steuer nach Abmeldung zurück.

Zu beachten ist dabei jedoch, dass auch das An- und Abmelden gebührenpflichtig ist und davon ggf. die gesparten Steuern aufgezehrt werden.

Was kostet es mich die Hauptuntersuchung machen zu lassen?

Die Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO kostet bei Prüfstellen inkl. MwSt (Partnerwerkstätten weichen hiervon ab):

Krafträder	35,70 Euro
Personenkraftwagen	47,85 Euro
Nutzfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge bis 3,5 t	47,85 Euro
Nutzfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge über 3,5 t bis 7,5 t	67,90 Euro
Nutzfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge über 7,5 t bis 12 t	82,80 Euro
Nutzfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge über 12 t bis 18 t	89,75 Euro
Anhänger ohne Bremse	25,80 Euro
Anhänger bis 3,5 t, gebremst	39,20 Euro
Anhänger über 3,5 t bis 7,5 t, gebremst	62,95 Euro
Anhänger über 7,5 t bis 12 t, gebremst	74,90 Euro
Lof-Zugmaschinen bis 40 km/h	39,20 Euro
Lof-Zugmaschinen bis 3,5 t, über 40 km/h	39,20 Euro
Lof-Zugmaschinen über 3,5 t bis 7,5 t, über 40 km/h	62,95 Euro
Lof-Zugmaschinen über 7,5 t bis 12 t, über 40 km/h	74,90 Euro
Lof-Zugmaschinen über 12 t bis 18 t, über 40 km/h	81,35 Euro

(Stand 15.05.2007 beim TÜV Nord)



Was muss ich bei der Zulassungsstelle für mein H-Kennzeichen bezahlen?

Für die Zuteilung eines H-Kennzeichen verlangt die Zulassungsbehörde ca. 25 bis 42 Euro. Eine zusätzliche Gebühr für die Änderung der Schlüsselnummer ist nicht zu erheben und auch nicht zulässig. Weitere Kosten entstehen durch die Herstellung eines neuen Kennzeichens.

Was verlangt die Zulassungsstelle für die verschiedenen Kennzeichen?

Die Kosten für die Zulassung eines Fahrzeuges können in den einzelnen Gemeinden variieren. Deshalb hier eine ungefähre Übersicht:

Reguläres Kennzeichen	30 bis 46 Euro
H-Kennzeichen	25 bis 42 Euro
Rotes 07-Kennzeichen	25,60 bis über 200 Euro
Saisonkennzeichen	25 bis 42 Euro
Kurzzeitkennzeichen	10,50 Euro
Wunschkennzeichen	jeweilige Gebühr plus 10,20 Euro

10.4. Oldtimer und das Kennzeichen

In meinem Fahrzeugschein steht kein „H“ hinter dem Kennzeichen, warum?

Bei einer älteren H-Zulassung war der Computer zur Kennzeichenerfassung in Ihrer Zulassungsstelle noch nicht so programmiert, dass er nach der für ihn bekannten Kombination von Buchstaben und Zahlen noch ein „H“ einfügen konnte. Deswegen taucht es nicht auf. Ihr Fahrzeug ist weiterhin nur mit dem bisherigen Kennzeichen registriert. Sie sollten den Sachbearbeiter bei Gelegenheit aber bitten, dies zu ändern. Es kann sonst passieren, dass man im Ausland denkt, sie hätten nicht die zum Fahrzeug gehörenden Papiere.

Gilt das H-Kennzeichen auch als Kennzeichen für mehrere Fahrzeuge?

Nein! Entgegen den ursprünglichen Bestrebungen gilt das H-Kennzeichen nur für ein einzelnes Fahrzeug. Allerdings ist das rote 07-Kennzeichen für mehrere Fahrzeuge zulässig. Hier können die Fahrzeuge jedoch nur eingeschränkt gefahren werden. Lediglich Probe-, Überführungs- und Veranstaltungsfahrten sind möglich.

Ist es also möglich, ein Fahrzeug mit H-Kennzeichen zuzulassen und den Rest meiner Sammlung, den ich ohnehin selten fahre, über ein rotes 07-Kennzeichen?

Ja, ohne weiteres. Ein Fahrzeug kann nur nicht beide Kennzeichen erhalten.

Welche Kennzeichengrößen gibt es?

Standartgrößen sind das einzeilige Kennzeichen (110 mm hoch, 520 mm breit), das zweizeilige Kennzeichen (200 mm hoch, 340 mm breit, für Krad und Kleinfahrzeuge 280 mm breit) und das verkleinerte zweizeilige Kennzeichen (130 mm hoch, bis zu 255 mm breit). Die Höhe steht fest. Die Breite ist ein Höchstmaß und kann durchaus unterschritten werden. (siehe dazu „das Kennzeichen“)



Und wenn ich jetzt einen besonders schmalen Kennzeichenhalter habe?

„Veränderungen am Fahrzeug sind dem historischen Erscheinungsbild des Oldtimers weniger zuträglich“, meint dazu der Gesetzgeber. Dass heißt, dass Sie nicht das Fahrzeug dem Nummernschild, sondern das Nummernschild dem Fahrzeug anpassen sollen. Die Zulassungsstelle ist demnach dazu angehalten, bei Bedarf kurze Nummern zu vergeben. Es liegt jedoch weiterhin im Ermessensspielraum der Sachbearbeiter. Gegebenenfalls ist das Kennzeichen in Engschrift auszuführen. Das Fahrzeug darf vor dem H maximal sieben Zeichen tragen. Acht Zeichen plus H sind nur bei zweizeiligen Kennzeichen zulässig. Andernfalls muss eine neue Nummer ausgegeben werden, die sicherlich kürzer gewählt werden kann. Auch können bei zweizeiligen Kennzeichen die Stempel unterhalb des Euro-Feldes gesetzt werden, wenn dies ein schmaleres Kennzeichen gibt. (siehe dazu auch „das H-Kennzeichen“)

Gibt es überhaupt noch Wunschkennzeichen?

Ja, gegen eine übliche Gebühr von 10,20 Euro.

Kann ich denn eine bisherige Buchstaben- und Zahlenkombination auf das H-Kennzeichen übernehmen?

Ja, vorausgesetzt sie ist beim einzeiligen und schmalen zweizeiligen Kennzeichen (280 mm) nicht länger als sieben Zeichen ohne H. Acht Zeichen plus H sind nur bei großen zweizeiligen Kennzeichen mit einer Breite von 320 mm oder bei verkleinerten zweizeiligen Kennzeichen zulässig. Eine bisher geführte kurze Kombination bleibt ihnen also erhalten.

Ich hatte bislang eine schöne kurze Kombination, aber durch das H wird sie jetzt zu lang für meinen Kennzeichenhalter. Was nun?

Entweder in Engschrift setzen lassen oder, wenn auch das nicht hilft, Antrag auf ein Leichtkraftfahrzeugkennzeichen stellen. Es liegt aber im Ermessen der Zulassungsbehörde, dem stattzugeben. Der Antrag muss also gut begründet sein.

Wo sind denn die Plaketten anzubringen?

Bei hinteren einzeiligen Kennzeichen sitzt zwischen den Kennbuchstaben des Landkreises und den Buchstaben unten das große farbige Landeswappen (Kreissiegel) und darüber die HU-Plakette („TÜV-Stempel). Beim vorderen Kennzeichen muss oben statt der HU-Plakette die AU-Plakette angebracht werden, falls das Fahrzeug AU-pflichtig (also nach dem 01.07.1969 erstmals zugelassen wurde) ist. Bei einer davor liegenden Erstzulassung bleibt das Feld frei. Bei einem zweizeiligen Kennzeichen können die Plaketten sowohl in der oberen Zeile als auch in der unteren Zeile, dann aber nur unter dem Euro-Feld angebracht werden.

Kann ich ein Fahrzeug mit H-Kennzeichen gewerblich nutzen?

Wenn sie mit diesem Fahrzeug ihre Brötchen verdienen und dazu seine Kosten auch noch steuerlich geltend machen, nein. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass sie den Oldtimer in der Regel nur zur *Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes* und nicht als übliches Transportmittel einsetzen.

Ferner sagt der Gesetzgeber: „Diese Einschränkung (30 Jahre, Begutachtung) dienen der Abgrenzung zu „nur alten“ Kraftfahrzeugen, die im Alltagsverkehr oder sogar zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden.“



Ein H-Kennzeichen als Saisonkennzeichen kann ich nicht erhalten. Habe ich aber weiterhin die Möglichkeit meinen Oldtimer mit H-Kennzeichen über den Winter abzumelden?

Die Möglichkeit ein Fahrzeug abzumelden und anschließend wieder zuzulassen haben Sie immer. Allerdings ist nun die vorübergehende Stilllegung entfallen. Daher müssen Sie sich Ihr altes Kennzeichen reservieren lassen, wenn Sie den Oldtimer mit dem gleichen Kennzeichen wieder zulassen möchten. Anderenfalls ist nicht gewährleistet, dass Sie Ihr Kennzeichen bei Wiederzulassung behalten können.

10.5. Einzelfälle

Ich habe einen „Hot Rod“ der ganz im Stile der 60er Jahre restauriert wurde. Gilt er als Oldtimer?

Grundsätzlich ja, wenn er vor mindestens 30 Jahren erstmals zugelassen worden ist. Er stellt ein Stück amerikanischer Kraftfahrzeuggeschichte dar. Neuere Umbauten müssen jedoch der jeweiligen Zeit entsprechen.

Mein Auto sieht aus, wie ein 34er Ford, hat auch einen originalen Rahmen, aber moderne Technik und eine Kunststoffkarosserie. Ist es ein Oldtimer?

Nein! Er stellt kein kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut dar. Es wurde lediglich ein Hobby-Fahrzeug aufgebaut.

Eine Umrüstung mit einem Kat lässt das Fahrzeug aber günstiger und umweltfreundlicher werden.

Ich habe eine Harley-Chopper mit einem Rahmen von 1957. Ist sie ein Oldtimer?

Nur dann, wenn die Chopper-spezifischen Umbauten zeitgenössisch sind. Sie muss in ihrer Gesamtheit den Chopper-Stil der 70er Jahre widerspiegeln. Dies kann ein DEUVET-Fahrzeugpass bestätigen. Der DEUVET verfügt über Spezialisten zu diesen Themen.

Ich habe eine Bentley-Limousine gekauft. Ich möchte daraus einen offenen Tourer bauen. Bekomme ich dafür ein Oldtimerkennzeichen?

Jein, eine Zulassung als Oldtimer kommt nur dann in Frage, wenn es seinerzeit ein solches Modell existiert hat.

Ich habe vor zwei Jahren einen NSU Ro80 zum Cabrio umgebaut. Bekomme ich dafür ein H-Kennzeichen?

Nein, denn ein Ro80-Cabrio hat es nicht gegeben. Erst wenn der Umbau selbst 20 Jahre alt ist, kann man nach jetziger Rechtslage ein H-Kennzeichen beantragen. In diesem Fall wird kein Kulturgut erhalten. Sie haben lediglich ein Fahrzeug erschaffen, dass ihnen so gut gefällt und das sie haben möchten, obwohl es nie existiert hat. Es bedarf demnach einer normalen Zulassung.

Mein Auto ist aus den 30er Jahren und wurde nach dem Krieg in einen kleinen Laster umgebaut. Ist das zulässig?

Ja, der Umbau ist zeitgenössisch und repräsentiert ein Stück typischer Nachkriegsgeschichte. Ein solcher Umbau wird im DEUVET-Fahrzeugpass vermerkt und seine Authentizität bestätigt.



Mein Auto hat in den 90er Jahren eine neue Karosserie bekommen, die genauso reproduziert wurde, wie die originale. Diese war restlos zerstört. Ist es noch ein Oldtimer?

Ja, wenn dadurch das ursprüngliche Fahrzeug wiederhergestellt wurde, also beschädigte oder fehlende Teile durch identisch nachgefertigte ersetzt wurden. Ein DEUVET-Fahrzeugpass würde in diesem Fall Auskunft geben.

Mein Oldtimer ist mit einem Kat ausgerüstet. Ist das zulässig?

Ja, der Gesetzgeber erachtet Veränderungen aus Umweltschutzgründen und der Verkehrssicherheit als zulässig.

Da es für den ungeregelten Kat keine steuerlichen Vergünstigungen mehr gibt wäre es angebracht im konkreten Fall zu überprüfen, ob eine reguläre Zulassung oder ein Oldtimerkennzeichen günstiger ist.

Ich habe meinen Oldtimer mit einer 12 Volt-Lichtmaschine und H4-Scheinwerfereinsätzen ausgerüstet. Geht das?

Ja, eine Veränderung in diesem Ausmaß stellt keinen Eingriff dar, der das Erscheinungsbild eines Oldtimers beeinträchtigt.

Würden jedoch moderne Rücklichter und komplett andere Scheinwerfer nachgerüstet, dann wäre das Erscheinungsbild erheblich beeinträchtigt.

Ich habe ein US-Fahrzeug mit dem üblichen Kennzeichenausschnitt der Größe 150 mm mal 320 mm. Ein zweizeiliges Kennzeichen kann zwar schmal gestaltet werden, ist aber zu hoch. Was kann man tun?

Der Gesetzgeber stellt hierzu ausdrücklich fest, dass in solchen und anderen ähnlichen gelagerten Fällen im Wege einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ein Kennzeichen in Leichtkraftradgröße ausgegeben werden kann.

Wie bekomme ich eine solche Ausnahmegenehmigung?

Diese kann Ihnen ihre Zulassungsbehörde erteilen, ggf. erhalten Sie diese unter Vorlage einer Bescheinigung eines Sachverständigen durch den Regierungspräsidenten.

Muss ich mit meinem Motorrad aus den 30er Jahren so ein „Kuchenblech“ spazieren fahren?

Für die Zuteilung eines Leichtkraftradkennzeichen (130 mm mal 255 mm) benötigt man eine sachgerechte Begründung. Dies kann z.B. der mangelnde Abstand zum Boden oder mangelhafte Ausleuchtung bei Nacht sein. Es liegt im Ermessen der Zulassungsbehörde, dem stattzugeben.

Kann ich mit meinem Oldtimer auch eine Hochzeit fahren?

Ja, wenn Sie dies für Ihre Freunde und Bekannten tun. Auch hat sicherlich niemand etwas dagegen, wenn diese Ihnen Ihre Kosten erstatten. Verdienen Sie aber regelmäßig Geld damit, dürfen Sie Ihre Fahrzeuge nicht mit einem H-Kennzeichen zulassen.



Darf ich auf meinem Oldtimer eine Werbung anbringen?

Eine moderne Werbung verhindert die Zulassung mit einem H-Kennzeichen. Wenn Sie Ihre Werbung aber im Stil der Epoche ihres Fahrzeuges gestalten, ist dies sicher eher eine Bereicherung und auch zulässig. Allerdings dürfen sie ihren mit H-Kennzeichen zugelassenen Oldtimer nicht regelmäßig zu werbeträchtigen Alltagsfahrten einsetzen, denn er dient ja der *Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes*.



11. Stichwortverzeichnis

Abgasuntersuchung	8, 9, 30f, 33f
Auspuff	36f, 43f
Ausstattung	41
Begutachtung	43f, 63f
Begutachtungsrichtlinien	34ff
Blech	40, 46
Bremsen	43f, 47
DEUVET	4
Elektrik	36, 44f
Fahrzeug-Zulassungsverordnung	6ff, 55
Getriebe	42f, 47
Hauptuntersuchung	10ff, 31ff, 67
H – Kennzeichen	21ff, 31
H – Kennzeichen, Werdegang	4f
Innenausstattung	44
Karosserie	40, 46
Kennzeichen, allgemein	12ff, 31
Kennzeichen, Oldtimer-	21ff, 30
Kennzeichen, rotes 07-	24ff, 30
Kennzeichen, Saison-	27ff, 30
Kosten	66
Lack	40, 46
Motor	46
Motorrad	59f
Oldtimer	6ff, 61ff
Oldtimerkennzeichen	21ff, 30
Räder / Reifen	36, 43f
Rahmen	35, 41f, 46
Rotes 07 – Kennzeichen	24ff, 30
Saisonkennzeichen	27ff, 30
Übergangsvorschriften	55ff
Übergangsvorschriften für PKW	57ff
Übergangsvorschriften für Motorräder	59ff
Verlust	53
Zulassung	4ff
Zulassungsbehörde	48
Zulassungsbescheinigung Teil I	49ff
Zulassungsbescheinigung Teil II	51ff



Impressum

Herausgeber:



Bundesverband für Club klassischer Fahrzeuge e. V.

Wiebestraße 36-37, 10553 Berlin,
www.deuvet.de info@deuvet.de
Tel: 09001-33 88 38 (49 cts p. Minute)
Fax: 030-34 09 51 72

Präsident:	Maik Hirschfeld, Seeon
Vizepräsidentin:	Ursula Busch, Mülheim an der Ruhr
Vizepräsident:	Peter Schneider, Bergisch Gladbach
Vizepräsident:	(derzeit nicht besetzt), kommissarisch wahrgenommen von Beirat Recht, Dr Götz Knoop, Lippstadt

Autoren dieses Heftes:

Hauptautorin:	Maria Bader, Paderborn
Coautoren:	Ursula Busch, Mülheim an der Ruhr Dr Götz Knoop, Lippstadt

Haftungsausschluss

Trotz sorgfältigster Arbeit lassen sich Fehler leider nie ganz vermeiden. Die Haftung für den Inhalt dieses Sonderheftes müssen wir daher ausschließen. Von diesem Haftungsausschluss ist nicht die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit betroffen. Eben sowenig die Haftung bei Verletzung von Leib, Leben und Gesundheit.



Urheberrechtshinweise

Nicht nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass dieses Heft vollständig sowohl nach deutschen nationalen, als auch nach internationalem Recht geschützt ist.

Jeder, der das Heft verbreitet, vervielfältigt, oder andere urheberrechtlich relevante Handlungen vornimmt, ohne zuvor die Genehmigung des Deuvet einzuholen, macht sich einerseits strafbar und andererseits gegenüber dem Deuvet schadensersatzpflichtig.

Dies gilt auch für die Weitergabe innerhalb von Mitgliedern der dem Deuvet angeschlossenen Mitgliedclubs.

Solche Personen, die bei den dem Deuvet angeschlossenen Mitgliedclubs Mitglieder sind, sind folgende Handlungen gestattet:

Herunterladen von der Website des Deuvet auf den eigenen PC, einmaliger Ausdruck.