

Kennzeichen historischer Fahrzeuge

Das „Oldtimerkennzeichen“ (auch *H-Kennzeichen* genannt), bei dem der eigentlichen Zulassungsnummer ein „H“ nachgestellt wird, ist eine deutsche Kennzeichnung eines historischen Kraftfahrzeugs nach § 9 FZV, die nach einer Prüfung auf zeitgenössisch originalen Zustand erteilt wird. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das Fahrzeug nachweislich mindestens 30 Jahre alt ist („Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind.“ § 2 Nr. 22 FZV).

Das Kennzeichen folgt dem gleichen Schema wie reguläre Nummernschilder für Zivil-, Behörden- oder Diplomatenkennzeichen. Der einzige Unterschied ist ein „H“ als abschließendes Zeichen. Eine Einschränkung besteht darin, dass bei einzeiligen Kennzeichen die Gesamtzahl aller Zeichen ohne dieses „H“ nicht mehr als sieben betragen darf. Beispiel: „AB DE 123H“. Mit dem „H-Kennzeichen“ können – je nach Hubraum des Fahrzeugs – Steuer- und oftmals auch Versicherungsvorteile verbunden sein. Zudem sind mit Oldtimerkennzeichen zugelassene Fahrzeuge von den mit einer fehlenden Feinstaubplakette einhergehenden Einschränkungen ausgenommen.

Das H-Kennzeichen wird seit dem 1. Juli 1997 erteilt. Die Kriterien zur Vergabe eines H-Kennzeichens werden uneinheitlich angewandt: Oftmals werden Abweichungen vom Originalzustand geduldet, insoweit sie bereits als zeitgenössische Umbauten vor 30 Jahren oder früher anzutreffen waren.

Seit Anfang 2010 werden in Bremen H-Kennzeichen in der bis zum 31. Oktober 2000 verwendeten Schriftnorm (DIN 1451) und ohne Euro-Balken gegen eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von 100 Euro ausgegeben. Zwischen Juli 2010 und Februar 2012 erlaubte das hessische Verkehrsministerium seinen Zulassungsstellen, ebenfalls auf Antrag Schilder mit der vor November 2000 vorgeschriebenen Schrift auszugeben und sich bei den Gebührensätzen am Bremer Modell zu orientieren. Damit wird es den Haltern ermöglicht, ihr Fahrzeug nicht mit – von vielen Oldtimerfreunden als unpassend oder störend empfundenen – Euro-Kennzeichen kennzeichnen zu müssen. H-Kennzeichen werden nicht erteilt, wenn erkennbar deutlich jüngere Komponenten eingebaut wurden: Manchmal ist schon ein stärkerer Motor ähnlichen Typs, der erst später erhältlich war, ein Negativkriterium. Anfangs wurden sogar Katalysator-Nachrüstungen als „zeituntypisches Zubehör“ gewertet und als Ablehnungsgrund genannt; die einschlägige Rechtsprechung ist hier mittlerweile eindeutig umweltfreundlich. Auch „schlecht gepflegten“ Fahrzeugen wird oftmals der „H“-Status verweigert. Als allgemeine Orientierung können hier die Zustandsnoten nach DEUVET gelten. Diese klassifizieren den Zustand eines Fahrzeugs mit „Schulnoten“ (z. B. „1“ = sehr gut). Der TÜV Süd veröffentlichte ein (undatiertes) 14-seitiges PDF zu diesem Thema.

Ein Fahrzeug, das für ein H-Kennzeichen angemeldet wird, sollte demnach in einem Zustand sein, der nicht schlechter als „3“ (gebrauchter Zustand, kleine Mängel, aber vollständig fahrbereit, keine Durchrostungen) ist. Zum 1. November 2011 wurden die Kriterien verändert: Bis dahin musste der Zustand der Fahrzeuge mindestens 'Note 3' sein, um ein H-Kennzeichen erhalten zu können. Die Note 3 erhalten Fahrzeuge mit leichten Mängeln und Alltagsspuren, solange sie gebrauchsfertig und rostfrei sind. Seitdem haben die Prüforganisationen einen größeren Ermessensspielraum: Gemäß § 2 Nr. 22 FZV wird ein „guter Pflege- und Erhaltungszustand“ als Abgrenzung zu „normalen alten“ Fahrzeugen (Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach § 23 StVZO vom 6. April 2011) gefordert. Die kurz nach Bekanntwerden der Reform verbreitete Auffassung, mit dieser Formulierung sei eine Verschärfung der Kriterien verbunden, übersieht, dass ein „guter“ Erhaltungszustand nicht mit der Zustandsnote 2 gleichzusetzen ist. Die Beurteilung des erhaltungswürdigen Zustands ist nunmehr unabhängig von den Definitionen des Zustandsnotensystems vorzunehmen.