

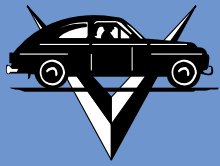
Ausgabe 2 2008

August 2008

30. Jahrgang

VOLVO Club

2 2008



NEWS

Das Magazin des
VOLVO Club
Deutschland e.V.

- **Mit dem DEUVET die Zukunft gestalten | Seite 6**
- **80 Jahre Volvo Motorsport | Seite 34**
- **Zlatan fährt Volvo | Seite 48**
- **Ölende Säger | Seite 52**





Zukunft gestalten

Grundgedanken zum DEUVET, zur FIVA und zum ADAC

Er war gerade erst vor wenigen Minuten mit seinem Oldtimerclub im DEUVET aufgenommen worden, und schon erhob er schwere Vorwürfe gegen den DEUVET-Vorstand. Er, das ist der Vorsitzende eines kleinen bayerischen Clubs von Oldtimerfreunden ohne Markenbindung. Wir folgen seinen Ausführungen. Er leitet ein Karosseriebauunternehmen, welches sich mit der Restaurierung von Oldtimern beschäftigt. Sein Betrieb liegt inmitten einer Feinstaubschutzzone einer bayerischen Großstadt. Seit diese eingerichtet worden sei, habe er gravierende Probleme, da es ihm nicht mehr gestattet sei, Fahrzeuge mit seinem Händler-Kennzeichen (rotes 06-Kennzeichen) in der Feinstaubschutzzone zu bewegen. Dieses sei jedoch erforderlich, da die Restaurierungsobjekte seiner Kunden in der Regel nicht zugelassen seien und das Händlerkennzeichen oftmals die einzige Möglichkeit sei, die Fahrzeuge vom Kunden in seinen Betrieb zu holen. Diese Möglichkeit sei ihm nun durch die Feinstaubschutzzoneverordnung verwehrt. Die Kundenfahrzeuge müsste er nunmehr zeit-, arbeits- und kostenaufwändig zu seinem Betrieb trailern.

Er empfinde es als ein Unding, dass der DEUVET hier nichts hinsichtlich einer Ausnahmeregelung unternehmen habe. Der DEUVET habe dieses offensichtlich verbockt und er habe nunmehr darunter zu leiden...

„Interessante Geschichte!“ denke ich. Und lehrreich zugleich...

Aber was genau lernen wir aus dieser Geschichte? Aus meiner Sicht drei Sachen:

1. Dass wir zum Teil schon komische Gesetze haben. Der Mann hat ja Recht. Worin liegt umweltpolitisch gesehen der Sinn darin, ein nicht zugelassenes, aber fahrbereites Auto zu einer in einer Feinstaubzone gelegenen Werkstatt zu trailern? Das Trailergespann muss dazu leer (!) von der Werkstatt zum Kunden fahren. In der Regel wird der Trailer von einem großen Geländewagen gezogen, der meist von einem feinstaubkritischen Dieselmotor angetrieben wird. Danach kehrt die ganze Fuhre mit dem Auto auf dem Trailer in die Werkstatt zurück. Und nach der Reparatur das Ganze nochmals in umgekehrter Richtung. Macht vier Fahrten eines Zwölf-Meter-Gespans insgesamt. Den Wagen mit der Händlernummer in die Werkstatt zu holen, dürfte von der Umweltbilanz daher deutlich günstiger ausfallen. Diese Argumentation dürfte überzeugend sein. Warum hat der DEUVET hier nicht versucht, eine Ausnahmeregelung zu erzielen? Sind die Vorwürfe des Mannes gegen den DEUVET somit berechtigt? Nein, sind sie nicht, und somit kommen wir zu der zweiten Erkenntnis:

2. Es besteht offensichtlich eine gewisse Unkenntnis darüber, was der DEUVET eigentlich ist. Daher hier nochmals zur Aufklärung: Der DEUVET ist der Dachverband der deutschen Oldtimer- und Veteranen-Clubs. Er wurde ausschließlich aus den Kreisen dieser Clubs gegründet, um die gemeinsamen Interessen der einzelnen ihm angeschlossenen Clubs zu vertreten. Im DEUVET werden somit die Kräfte der Oldtimer-

szenen gebündelt, um gemeinsame Ziele – nicht zuletzt auch politische – zu verfolgen. Und warum hat dieses bei der Ausnahmeregelung für die Händlerkennzeichen nicht geklappt? Ganz einfach, weil der DEUVET hier nicht zuständig ist. Der DEUVET ist wie gesagt der Dachverband der Oldtimerclubs und hat sich daher politisch stark gemacht für Ausnahmeregelungen für Oldtimer. Und diese hat er auch bekommen. Fahrzeuge mit Oldtimerkennzeichen (H-Kennzeichen, 07-Oldtimersammelkennzeichen) sind von den Fahrverboten in Feinstaubschutzzonen ausgenommen. Die Oldtimerszene kann somit mit dem erzielten politischen Erfolg zufrieden sein. Autohändler und Werkstätten können es hingegen nicht. Für das für sie wichtige Händlerkennzeichen gibt es solche Ausnahmen bislang noch nicht. Nur dies ist nicht das Verschulden des DEUVET. Händler und Werkstätten sind in einem eigenen Verband organisiert. Dieser ist sicherlich sogar um ein Vielfaches größer als der DEUVET, hat es aber anscheinend versäumt, rechtzeitig aktiv zu werden, um für seine Mitglieder eine Ausnahmeregelung zu erreichen. Und das, obwohl es für eine Ausnahmeregelung, wie oben beschrieben, gute Gründe gibt. Und das bringt uns zu der dritten Erkenntnis.

3. Ein Argument ist nur dann wirklich gut, wenn es auch an der richtigen Stelle vorgetragen wird. Wenn man dieses nicht tut, muss man sich nicht wundern, wenn das Argument von den (politischen) Entscheidungsträgern nicht gewürdigt wird. Wie sollte



es auch, wenn es nicht vorgetragen wurde. Nachträgliches Rumgejammer hilft dann auch nicht weiter.

Wir erkennen also aus dem Beispiel, wie wichtig die politische Interessenvertretung für unsere Oldtimerszene ist.

Doch gerade hier stehen wir derzeit an einer sehr bedeutenden Weichenstellung für die Zukunft, die es erfordert, sich etwas intensiver mit dem Thema politische Interessenvertretung zu beschäftigen.

Sicherlich gibt es angenehmere Seiten unseres Hobbys, als sich ausgerechnet mit Politik zu beschäftigen. Auch ich mache mir lieber einen entspannten Tag auf einem Oldtimertreffen, einer Ausfahrt oder einem Teilmarkt. Mit Gesetzen, Verordnungen und Verbotsregelungen haben wir alle im Alltag schon genug zu tun, da will man zumindest bei der Ausübung seines Hobbys da vor Ruhe haben. Aber es nützt nichts, wir haben uns nun mal ein Hobby ausgesucht, das von Zulassungsverordnungen, H-Kennzeichen-Kriterien und unzähligen behördlichen Erlassen geprägt ist. Und wenn wir auch in der Zukunft noch Spaß an unserem Hobby haben wollen, müssen wir uns dafür engagieren, dass diese rechtlichen Rahmenbedingungen uns dieses auch ermöglichen.

Die aktuellen Ereignisse erforderten es, das Thema auf die Tagesordnung der Jahreshauptversammlung unseres Clubs zusetzen. Was war passiert?

Kurz vor der JHV war der Oldtimerfachpresse die Information zu entnehmen, dass die FIVA dem DEUVET den Status als nationale Interessenvertretung aberkannt habe. Diese Rolle werde ab Oktober 2008 dem ADAC übertragen. In den darauf folgenden Diskussionen innerhalb der Oldtimerszene tauchte vermehrt der Begriff des „entmachteten DEUVET“ auf. Schnell entstanden daraus Forderungen, dem geschwächten DEUVET den Rücken zuzukehren und sich dem mächtigen ADAC zuzu-

wenden. Doch bevor man voreilige Schlüsse zieht, sollte man versuchen, die Hintergründe des Geschehenen und die möglichen Konsequenzen der Entwicklung zu ergründen.

Was ist also dran an der These des „entmachteten DEUVET“?

Um diese Frage beantworten zu können, ist es erforderlich, sich mit den einzelnen Komponenten des Sachverhaltes „Die FIVA entmachtet den DEUVET“ zu beschäftigen.

Zunächst drängt sich die Frage auf, wer ist eigentlich die FIVA? Die FIVA ist der internationale Oldtimerverband. Als solcher kümmert er sich unter anderem um die Erstellung von Regelwerken für die Veranstaltung von Oldtimerrallyes, für die Erstellung von Fahrzeugpässen und generelle politische Entscheidungen.

Welche Bedeutung hat die FIVA nun für die Deutsche Oldtimerszene, bzw. speziell für den Volvo Club Deutschland e.V.?

Um dieses zu beantworten, müssen wir uns folgende Fragen stellen: Wer von uns hat in den letzten Jahren – wenn überhaupt schon einmal – an einer Oldtimerrallye teilgenommen, die nach FIVA-Regularien veranstaltet wurde, z.B. Mille Miglia oder Rallye Monte Carlo Historic? Und wer von uns hat sich schon mal einen FIVA-Fahrzeugpass erstellen lassen, um an einer dieser Veranstaltungen teilnehmen zu dürfen?

Gemäß Auskunft von Dieter Hengstwerth, der als einziger im Volvo Club Deutschland e.V. die Berechtigung des DEUVET bzw. der FIVA hat, Gutachten für die Erstellung von Fahrzeugpässen zu erstellen, ist die Nachfrage aus Reihen der Volvo-Szene gleich Null.

Die angebliche Entmachtung des DEUVET durch die FIVA ist daher in diesem Punkt für uns nahezu vollständig bedeutungslos.

Bleibt der Punkt der politischen Interessenvertretung. Hier ist zunächst einmal festzustellen, dass die FIVA den DEUVET diesbezüglich nicht entmachten kann. Der DEUVET ist

und bleibt auch ohne den Status der nationalen FIVA-Vertretung der Interessenverband der ihm angeschlossenen Oldtimerclubs. Und als solchen kann ihm niemand verwehren, seine politische Arbeit fortzusetzen. Da der DEUVET sich in den letzten Jahren umfassende Kontakte zu den entscheidenden Stellen in der deutschen Politik und Verwaltung aufgebaut hat, wird ihn auch niemand daran hindern können, diese Kontakte in unserem Sinne weiter zu pflegen. Zwar wäre es hilfreich, die FIVA hinter sich zu wissen, zwingend erforderlich ist es jedoch nicht.

Dieses zeigt auch die Erfahrung aus der Vergangenheit. Wahrzunehmen (wenn auch nicht immer im erforderlichen Maße) war nur die politische Arbeit des DEUVET. Mir persönlich fällt zumindest kein Beispiel ein, in dem eine politische Errungenschaft zugunsten der Oldtimerszene auf die politische Arbeit der FIVA zurückzuführen ist. Sofern die FIVA für sich in Anspruch nehmen würde, bei der Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen eine relevante Rolle zu spielen, müsste die Frage erlaubt sein, warum die Gesetzgebung für Oldtimer in den einzelnen europäischen Staaten hinsichtlich der Altersgrenzen, der Besteuerung oder Nutzungseinschränkungen so stark von einander abweichen, wie es derzeit der Fall ist. Für mich ist die derzeitige Situation eher ein Indiz dafür, dass die FIVA sich aus der Gestaltung politischer Rahmenbedingungen heraushält.

Die These des „entmachteten DEUVET“ wird daher mittlerweile in weiten Teilen der Oldtimerszene als überbewertet eingestuft. Zudem ist zu beobachten, dass sich der Fokus der Diskussionen zunehmend verlagert, und zwar auf die Rolle des ADAC.

Der Oldtimerfachpresse war die Informationen zu entnehmen, dass die FIVA-Entscheidung zugunsten des ADAC ausgerechnet in den Räumlichkeiten des ADAC getroffen



wurde. Einer Pressemitteilung des DEUVET war zu entnehmen, dass der Vorstand des DEUVET am Handy über die bereits getroffene FIVA Entscheidung informiert wurde. Eine vorherige Anhörung sei nicht erfolgt, so dass dem DEUVET jegliche Möglichkeit einer Stellungnahme genommen wurde.

Auf eine Kommentierung dieses Sachverhaltes verzichte ich bewusst. Möge jeder selbst seine Schlüsse daraus ziehen. Nur am Rande sei darauf hingewiesen, dass dieses Verhalten der FIVA gemäß DEUVET-Informationen der FIVA-eigenen Satzung widerspricht. Der DEUVET hat daher um ein ordentliches Verfahren zur Erörterung gebeten.

Nur was steckt hinter dieser Entscheidung der FIVA? Vermutlich geht es wie so oft im Leben um Einfluss, Macht und Geld – oder wie es unser Kassenprüfer so schön ausgedrückt hat: um monetäre Interessen!

Der ADAC hat offensichtlich die Oldtimerszene für sich als zukünftiges Geschäftsfeld entdeckt, in dem er sich verstärkt betätigen möchte. Was an sich ja zunächst einmal nichts Schlimmes ist. Jeder, der sich für die Interessen der Oldtimerszene einsetzen möchte, sollte zunächst einmal willkommen sein.

Und der ADAC hat Einfluss, großen Einfluss sogar. Als mit Abstand größter Verein mit 16 Millionen Mitgliedern (die zugleich potenzielle Wählerstimmen darstellen) kann er natürlich politisch Einfluss nehmen. Im direkten Vergleich ist der DEUVET dagegen natürlich nur ein kleines Licht.

Der DEUVET vertritt derzeit die Interessen von ca. 32 000 Oldtimerfahrern, die in den ihm angeschlossenen Clubs organisiert sind und über diese ihre DEUVET-Beiträge entrichten. Der DEUVET wiederum führt einen Teil dieser Gelder für die FIVA-Mitgliedschaft an die FIVA ab. Berechnungsgrundlage für den FIVA-Beitrag des DEUVET sind somit die 32 000 Oldtimerfahrer.

Der ADAC hat derzeit ca. 16 Millionen Mitglieder, von denen nach ADAC-eigenen Berechnungen 0,56 Prozent (entsprechend ca. 90 000 Mitglieder) dem Oldtimerbereich zuzurechnen sind. Demzufolge gibt der ADAC an, die Interessen von 90 000 Oldtimerfahrern zu vertreten und somit von ca. dreimal so vielen wie der DEUVET. Ob dieses zutreffend ist, ist hinterfragungswürdig. Meines Wissens wird bei einer ADAC-Mitgliedschaft nicht abgefragt, welche Fahrzeuge man besitzt und ob sich Oldtimer darunter befinden.

Es ist zumindest nicht auszuschließen, dass die Aussicht auf dreimal so hohe FIVA-Beiträge die FIVA-Entscheidung mit beeinflusst haben könnte.

Ob diese Vermutung zutreffend ist oder nicht, mag dahin gestellt bleiben. Fakt ist, die Entscheidung ist getroffen und die Art der Entscheidungsfindung und Verkündung hat das Vertrauensverhältnis zwischen DEUVET und FIVA nachhaltig beschädigt.

Die Entscheidung der FIVA zugunsten des ADAC bedeutet jedoch zunächst erst einmal, dass der ADAC die Berechtigung erhält, FIVA-Fahrzeugpässe zu erstellen sowie andere FIVA-Belange zu regeln. Sie bedeutet jedoch nicht, dass der ADAC die alleinige Berechtigung erhält, politisch tätig zu werden. Soweit reicht der Einfluss der FIVA nicht.

Die Oldtimerszene muss sich jedoch nunmehr entscheiden, wem sie zukünftig ihre politische Interessenvertretung anvertrauen will, dem ADAC oder weiterhin dem DEUVET.

Was also spricht für bzw. gegen die jeweiligen Alternativen?

Für den DEUVET spricht sicherlich, dass er auf langjährige Erfahrungen in der politischen Arbeit und umfassend aufgebaute Kontakte zu Politik und Verwaltung zurückgreifen kann. Größter Aspekt für den DEUVET ist aus meiner Sicht jedoch, dass es sich bei dem DEUVET um UNSERE Interessenvertretung handelt, d.h. der

DEUVET vertritt ausschließlich die Interessen der Oldtimerclubs. Und wir haben die Möglichkeit, direkten Einfluss zu nehmen. Auf der alljährlichen Generalversammlung kommen alle Clubvorstände der angeschlossenen Clubs zusammen, so dass gemeinsam mit den DEUVET-Verantwortlichen politische Ziele erörtert und festgesetzt werden können.

Ich habe kürzlich dem Leserbrief in einer Oldtimerfachzeitschrift den Vorwurf eines Youngtimerfahrers entnommen, der sich darüber beschwerte, der DEUVET würde primär die Interessen der Oldtimerfahrer vertreten. Diese Beobachtung mag richtig sein, ist aber sicherlich auch darauf zurückzuführen, dass im DEUVET nur sehr wenige Youngtimerclubs vertreten sind, und die Oldtimerclubs damit automatisch mehr Einfluss auf die Zielrichtung der politischen Aktivitäten ihres Verbandes nehmen können. Wir erinnern uns: Ein Argument ist nur dann gut, wenn es an entscheidender Stelle auch vorgetragen wird! Und wenn sich die Youngtimerclubs nicht im DEUVET engagieren...

Womit wir schon bei den Nachteilen des DEUVET wären. Die Unterstützung, die der DEUVET aus der Oldtimer- und Youngtimerszene heraus bekommt, ist derzeit eindeutig zu gering, um in letzter Konsequenz schlagkräftig aufzutreten, wie es letztendlich auch die FIVA-Entscheidung gezeigt hat.

Das Manko mangelnder Größe weist der ADAC sicherlich nicht auf. Hinsichtlich der Möglichkeiten politischer Lobbyarbeit weist er enorme Ressourcen auf.

In den derzeitigen in der Oldtimerszene geführten Diskussionen kristallisieren sich jedoch mittlerweile zwei Fragestellungen bezüglich des ADAC heraus:

1. Im Gegensatz zum DEUVET, dessen Vorstand die Interessen der Oldtimerclubs auf ehrenamtlicher Basis (mit Aufwandsentschädigung) vertritt, handelt es sich bei dem ADAC



mittlerweile um ein wirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen, das gewinnorientiert ausgelegt ist, z.B. durch den Verkauf von Oldtimerversicherungen oder zukünftig eben von FIVA-Fahrzeugpässen. Es drängt sich somit die Frage auf, ob es gut ist, so jemandem unsere politische Interessenvertretung anzuvertrauen. Wer garantiert uns, dass der ADAC auf der politischen Ebene unsere Interessen in den Vordergrund stellt und nicht seine eigenen? Dazu sei einmal folgendes Szenario durchgespielt: Gemäß den Berichten der Oldtimerfachpresse tauchen immer wiederkehrend Erkenntnisse auf, dass die Ministerien Verschärfungen für die Vergabe von H-Kennzeichen planen, da zu häufig festgestellt wurde, dass Fahrzeuge mit umfassenden Mängeln hinsichtlich Zustand und Originalität ein H-Kennzeichen erhalten haben. Es sind daher Forderungen laut geworden, die Kriterien dahin gehend zu verschärfen, dass sichergestellt wird, dass nur noch originalgetreu belassene Fahrzeuge in höheren Zustandsnoten das H-Kennzeichen erhalten. Der ADAC könnte nunmehr der Politik anbieten, das verloren gegangene Vertrauen dadurch wiederherzustellen, dass zukünftig nur noch Oldtimer ein H-Kennzeichen erhalten, für die ein FIVA-Fahrzeugpass erstellt worden sei. Ob das jedoch in unserem Interesse ist, darf bezweifelt werden. Die Kosten dafür tragen nämlich wir. Und zwar nicht nur die Kosten des Fahrzeugpasses, sondern oftmals auch noch die weitaus höheren Kosten für die erforderlich werdenden Restaurierungsmaßnahmen, die von Nöten sind, um den Fahrzeugpass überhaupt zu erhalten.

2. Anders als der DEUVET, der ausschließlich gegründet wurde, um die Interessen der Oldtimerfahrer zu vertreten, kommt der ADAC nicht aus seiner Haut heraus, in erster Linie ein allgemeiner Automobilclub zu sein. Die ADAC eigenen Zahlen belegen dieses sehr deutlich: Von 16

Millionen ADAC-Mitgliedern sind nur 90 000 (oder 0,56%) dem Oldtimerbereich zuzuordnen. Bei einigen politischen Fragestellungen mag dieses unbedeutend sein, wenn sich die Interessen der Oldtimerfahrer nicht mit denen der übrigen Autofahrer widersprechen. Nur ist dieses nicht immer gegeben. Oftmals ergeben sich Interessenskonflikte, bei denen sich der ADAC entscheiden muss, wessen Interessen er höher bewertet und demzufolge politisch vertritt. Hierzu sei folgendes Szenario durchgespielt: Die Automobilindustrie entwickelt derzeit Systeme, mit denen Autos untereinander kommunizieren. Macht ein Fahrzeug z.B. eine Vollbremsung und das nachfolgende Fahrzeug droht ihm aufzufahren, da dessen Fahrer verspätet reagiert, leitet dieses elektronisch

gesteuert ebenfalls eine Vollbremsung ein. Nach dem derzeitigen Stand ist davon auszugehen, dass solche Systeme in den kommenden Jahren nach und nach Einzug halten werden, bis sie irgendwann zum Standard werden. Das ganze funktioniert natürlich nur dann, wenn alle Fahrzeuge damit ausgerüstet sind. Stellen wir uns nun den Fall vor, ein Fahrzeug macht auf der Autobahn eine Vollbremsung, zwei hinterherfahrende Fahrzeuge werden elektronisch abgebremst, so dass Auffahrunfälle vermieden werden, ganz im Sinne der Erfinder. Und dann kommt von hinten ein Oldtimer und schiebt die ganzen Elektronikwunder zusammen. Die Neuwagenfahrer sind natürlich sauer und stellen die politische Forderung auf, Oldtimer auf Autobahnen aus Sicherheitsgründen

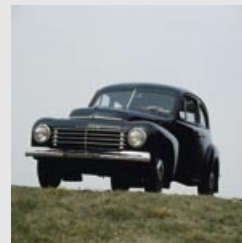
Aktion „Wir werben neue Mitglieder!“



Mein(e) Fahrzeug(e) (bitte ankreuzen)



Vorkrieg



Buckel/Duett



Amazon



P1800/1900



140/164



240/265



700/900



850/V70



Andere



zu verbieten. Wie soll der ADAC nun in einer solchen politischen Situation Stellung beziehen? Wird er die Interessen der Oldtimerfahrer vertreten und sich damit gegen 99,44 % seiner Mitglieder stellen? Dies ist nicht ernsthaft zu erwarten!

Das letztgenannte Beispiel zeigt zudem ein viel grundlegendes Problem auf, welches unabhängig von der ADAC/DEUVET-Frage besteht.

Die heutigen politischen Entscheidungen sind zunehmend von gesellschaftlicher Akzeptanz bzw. Ablehnung gegenüber bestimmten Sachverhalten geprägt. Fachliche Aspekte zählen da oftmals nur noch am Rande.

So sah es lange Zeit nicht danach aus, dass es überhaupt Ausnahmeregelungen für Oldtimer von den

Fahrverboten in Feinstaubschutz-zonen geben würde. Aus der Politik war anhaltend zu vernehmen, dass solche gesellschaftlich nicht zu vermitteln seien würden. Zu groß war die Angst, dass es Proteste von der zahlenmäßig weitaus größeren Gruppe der Fahrer älterer Gebrauchtwagen geben würde, die mit diesen die Feinstaubschutz-zonen nicht mehr befahren dürfen. Unberechtigt ist diese Angst sicherlich nicht gewesen. Wie soll man es z.B. einer allein erziehenden Mutter erklären, dass sie mit ihrem Dieselangetriebenen Kompaktwagen, Baujahr 1989 nicht mehr in die Innenstadt fahren darf (in der sie schlimmstenfalls auch noch wohnt und der Wagen somit nutzlos wird), während Oldtimer von dem Fahrverbot nicht betroffen sind.

Es hat die Interessenvertreter der Oldtimerszene ein hartes Stück Arbeit gekostet, die Politik davon zu überzeugen, dass wir die Ausnahmeregelung dennoch bekommen haben. Die fachlichen Argumente rechtfertigen die Ausnahmeregelungen allemal. Neben den geringen Jahresfahrleistungen der Oldtimer ist vor allem festzustellen, dass nahezu alle Oldtimer von Benzinmotoren angetrieben werden, die hinsichtlich der Feinstaubemissionen im Vergleich zu Dieselmotoren nahezu unbedeutend sind.

Doch auch diese fachlichen Argumente sind kein Allerheilmittel. In der Politik geht es zunehmend auch um Stimmungen. Momentan haben wir Ruhe, da die Oldtimerszene in weiten Teilen der Bevölkerung Sympathie genießt. Doch dies ist eine Momentaufnahme. Eine Bestandsgarantie für die Sympathie besteht nicht.

So begrüßenswert die erzielten Ausnahmeregelungen für Oldtimer auch sind, sie bergen jedoch auch Gefahren. So könnte die derzeit bestehende Sympathie auch in Neid umschlagen, nach dem Motto „Die Privilegierten haben wieder ein Extrabonbon bekommen!“

Für den Fall, dass es um Wählerstimmen geht, müssen wir uns immer bewusst sein, dass die Oldtimerszene trotz ständiger Wachstumsraten relativ klein ist. Schätzungsweise gibt es rund 300 000 Oldtimerfahrer. Sicherlich keine kleine Anzahl, jedoch zu wenig, wenn der Druck der übrigen Bevölkerung zu groß wird.

Dieses gilt um so mehr, wenn man sich vor Augen hält, wie unorganisiert die Oldtimerszene in Deutschland ist. Wir erinnern uns: Der DEUVET vertritt nur ca. 30 000 Oldtimerfahrer. Oder anders ausgedrückt: Nur jeder Zehnte ist bereit, den DEUVET finanziell zu unterstützen. Die anderen 90 Prozent der Szene wirken am politischen Gestaltungsprozess nicht mit, weder

Aktion „Wir werben neue Mitglieder!“



ich werde Mitglied im
JA Volvo Club Deutschland e.V.
Jahresbeitrag 61 Euro.

Meine Adresse:

Name

Vorname

Straße Nr.

PLZ

Ort

Telefon

Email-Adresse

Datum Unterschrift

Bitte freimachen

Volvo Club Deutschland e.V.

Mitgliederverwaltung

Karin Bond

Zillestr. 55

47447 Moers



aktiv noch passiv. Es erscheint fast schon ungerecht, dass sie dennoch von Errungenschaften wie H-Kennzeichen, 07-Nummer oder Ausnahmeregelung von Fahrverboten in Feinstaubzonen profitieren.

Noch erschreckender war, dass auch auf der diesjährigen Generalversammlung des DEUVET die unsägliche Zwei-Euro-Diskussion vom letzten Jahr eine Fortsetzung fand, die zeigte, dass auch einige der dem DEUVET angeschlossenen Clubs die Wichtigkeit kontinuierlicher politischer Arbeit nicht erkannt haben. Der DEUVET ließ die Club-Präsidenten abstimmen, ob der DEUVET-Betrag, den die Clubs pro Mitglied an den DEUVET bezahlen von fünf auf sieben Euro angehoben wird. Dieses sei erforderlich, um den DEUVET auch zukünftig im erforderlichen Maße handlungsfähig zu halten. Im Rahmen der vorherigen Diskussion teilten unmittelbar zu Beginn gleich mehrere Mercedes-Clubs mit, dass eine solche Erhöhung von den Mitgliedern ihrer Clubs nicht aufgebracht werden könne und man daher aus dem DEUVET austreten werde, wenn die Erhöhung beschlossen werde. Aufgrund der Größe der Clubs würde dieses eine empfindliche Schwächung des DEUVET bedeuten. Dieses möge man bei der Abstimmung bedenken...

Ungläubig staunten unser damaliger erste Vorsitzende Andreas Döring und ich uns an. Ungläubig deshalb, da wir uns wie schon im Vorjahr nicht vorstellen konnten, dass es für Mercedes-Fahrer eine unüberwindbare Hürde darstellen soll, monatlich 16,7 Cent zusätzlich für politische Interessenvertretung aufzubringen. Ungläubig aber auch, da die Drohung mit dem DEUVET-Austritt fast schon einer Erpressung gleich kam.

Andreas ließ es sich daher nicht nehmen, ein paar deutliche Worte an die Mercedes-Clubs zu richten. So wies er u. a. darauf hin, dass das

Wehklagen über die Zwei-Euro-Erhöhung so gar nicht zu den pompösen Clubständen passen würde, die man noch kurz zuvor auf der Techno Classica bestaunen konnte. Wenn man dort etwas kürzer treten würde, könnte man sich auch eine politische Interessenvertretung leisten.

Die Mercedes-Fraktion konterte mit dem Einwand, dass die Clubstände auf der Techno Classica nicht aus den Clubkassen finanziert wurden, sondern von Mercedes. Im Übrigen falle aber die finanzielle Unterstützung des Werkes zunehmend geringer aus...

Andreas Einwand, dass unter diesen Rahmenbedingungen die Drohungen hinsichtlich eines DEUVET-Austritts noch um ein vielfaches unverständlicher sei, fand breite Zustimmung bei den Clubvertretern anderer Marken. Welche Markenclubs können denn noch auf finanzielle Unterstützung des Werkes zurückgreifen. Der Volvo Club Deutschland zumindest nicht und an wen soll sich denn z. B. ein Borgward-Club wenden?

In der folgenden Abstimmung wurde die Beitragserhöhung von der Mehrzahl der Clubvorstände beschlossen.

Für mich ein beruhigendes Gefühl, dass wir auch in der Zukunft eine handlungsfähige politische Interessenvertretung haben. Aber es bleibt auch der fahle Beigeschmack, dass es nach wie vor nur ein kleiner Kreis von Oldtimerfahrern ist, der diese wichtige Aufgabe finanziert.

Und es bleibt auch die Erkenntnis, dass für den Fall, dass sich ein größerer Teil der Oldtimerfahrer in Clubs und im DEUVET organisieren würde, die finanzielle Last eines jeden einzelnen sinken würde.

Die Aufgabe für die Zukunft liegt daher in der Bündelung der Kräfte innerhalb der Oldtimerszene. Dies beginnt bei den Clubs. Nahezu alle klagen über Mitgliederschwund, und dies trotz insgesamt ständig wachsender Szene.

Auch unser Club ist davon betroffen. Zwar noch nicht so stark wie viele andere Clubs, aber auch sinkende Mitgliederzahlen in kleinerem Umfang erschweren die Clubarbeit. Clubaktivitäten wie Messeauftritte, die Organisation von Treffen oder letztendlich auch die Erstellung dieser *Club News* kosten Geld, und zwar relativ unabhängig davon, ob der Club 700, 600 oder nur noch 500 Mitglieder hat. Nur, um so weniger Leute bereit sind, Geld in den Topf herein zu geben, desto geringer fallen auch die Spielräume für die zukünftige Clubarbeit aus.

Gemeinsame Aufgabe für die Zukunft muss es daher sein, die Entwicklung umzukehren. Neue Mitglieder müssen her! Dies ist jedoch nicht nur Aufgabe des Vorstandes, hierbei kann jeder von euch mitwirken. Im Anhang zu diesem Artikel findet ihr daher unsere Mitgliederwerbekarte (wer sich seine *Club News* nicht zerschneiden will, kann sie auch kopieren).

Jedes neue Clubmitglied hilft nicht nur uns, sondern auch dem DEUVET weiter. Dieser scheint nach der jüngsten Entwicklung übrigens nicht als Verlierer aus der FIVA/ADAC-Geschichte hervorzugehen. Das Gegenteil scheint der Fall zu sein. Die Geschichte hat dafür gesorgt, dass sich größere Teile der Oldtimerszene mit der Angelegenheit beschäftigen und so nach und nach die Hintergründe und Zusammenhänge erkennen. Seit einiger Zeit sind zunehmend Schultergeschüsse mit dem DEUVET zu verzeichnen.

Auch unser Club hat auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung beschlossen, weiterhin im DEUVET zu verbleiben.

Aus meiner Sicht ist daher ein Stück Zukunftssicherung betrieben worden. Aber dies ist nur ein erster Schritt. Weitere müssen folgen. Im Interesse unseres Clubs und jedes einzelnen von uns...

Euer Oliver