

WO IMMER SIE SIND,
WAS IMMER SIE TUN,
WIR SIND FÜR SIE DA.



GUTE FAHRT
FÜR OLDTIMER
Tipps



Die Regionalleitungen sind wie folgt zu erreichen:

64285 Darmstadt

Rüdesheimer Str. 119
Tel.: (0 61 51) 6 00-5 40
FAX: (0 61 51) 6 00-6 27
tsc.darmstadt@tuevhessen.de

35398 Gießen

Leimenkauer Weg 59
Tel.: (06 41) 98 61 15-20
FAX: (06 41) 98 61 15-25
tsc.giessen@tuevhessen.de

65201 Wiesbaden

Stielstraße 1
Tel.: (06 11) 1 88 85-21
FAX: (06 11) 1 88 85-15
tsc.wiesbaden@tuevhessen.de

36251 Bad Hersfeld

An der Haune 7
Tel.: (0 66 21) 92 75 10
FAX: (0 66 21) 92 75 17
tsc.bad-hersfeld@tuevhessen.de

60486 Frankfurt a. M.

Am Römerhof 15
Tel.: (0 69) 79 16-4 32
FAX: (0 69) 79 16-4 11
tsc.frankfurt@tuevhessen.de

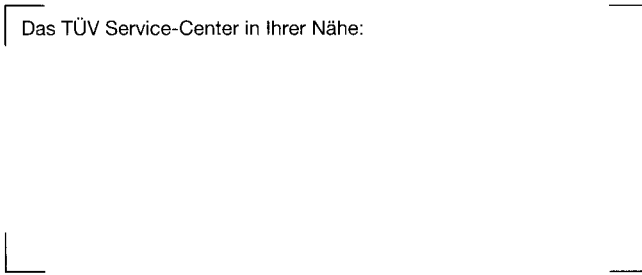
34121 Kassel

Knorrstraße 36
Tel.: (05 61) 20 91-4 00
FAX: (05 61) 20 91-4 13
tsc.kassel@tuevhessen.de

63452 Hanau

Bruchköbler Landstraße 10
Tel.: (0 61 81) 9 80 86-0
FAX: (0 61 81) 9 80 86-25
tsc.hanau@tuevhessen.de

Das TÜV Service-Center in Ihrer Nähe:



GUTE FAHRT FÜR OLDTIMER:
..... VIELE MÖGLICHKEITEN –
HILFE VON DEN TÜV-SPEZIALISTEN



www.tuev-hessen.de

Vier Wege winken dem Oldtimer-Freund, um sein kostbares Stück in den Verkehr zu bringen: Das Oldtimer-Kennzeichen, das besondere rote Dauerkennzeichen, das Saisonkennzeichen und die reguläre Zulassung.

Welcher Weg ist der beste? Die Antwort hängt vor allem von den Einsatzwünschen des Oldie-Besitzers ab. Aber auch das Alter und der Zustand des Fahrzeugs spielen eine Rolle – und manches andere mehr. Viele Fragen in punkto Zulassung, Betriebslaubnis, Begutachtung, Besteuerung und Versicherung sind abzuklären, um die optimale Lösung für die persönlichen Bedürfnisse zu finden.

Die Suche nach dieser Lösung will unser Infoblatt erleichtern. Wenn noch Zweifel oder Unklarheiten bleiben: Wenden Sie sich an die Oldtimer-Spezialisten des TÜV Hessen. Sie helfen Ihnen gerne mit Rat und Tat.

Bei uns erhalten Sie auch den "Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern". In Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Deutscher Motorveteranen-Clubs (DEUVET) ist er entstanden, mit allen Technischen Prüfstellen abgestimmt und bundesweit anerkannt. Genau zeigt dieser Katalog auf, welche Bedingungen ein Veteran für die Zuteilung eines Oldtimer-Kennzeichens erfüllen muss.

Oldtimer-Kennzeichen: Erst ab 30 Jahren

Die Vorteile

Zwei Vorteile bietet das neue Oldtimer-Kennzeichen: Erstens – der Fahrzeugbesitzer kann seinen Veteranen ohne besondere Einschränkungen einsetzen. Zweitens – der Jahres-Steuersatz beläuft sich auf nur 46 EURO für Motorräder und 191 EURO für alle anderen Fahrzeuge, ob Uralt-Käfer, Setra-Bus, Horch-Limousine oder Büssing-Lkw.

Achtung: Zum Oldtimer-Kennzeichen gibt es zwei Alternativen, die in punkto Besteuerung noch günstiger sein können. Sie kommen in Betracht, wenn der Veteran einen sehr kleinen Hubraum hat oder jedes Jahr nur für wenige Monate auf die Straße soll. Dann sollte der Oldie-Freund prüfen, ob nicht eine reguläre bzw. saisonale Zulassung im Blick auf seine Besteuerung und seine Einsatzwünsche die beste Lösung ist.

Die Bedingungen

Mindestens 30 Jahre alt und als "kfz-technisches Kulturgut" zu bewerten: Das sind die hauptsächlichen Bedingungen, um ein Oldtimer-Kennzeichen erhalten zu können. Vorher muss das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen eingeholt werden, gemäß Paragraph 21 c der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) und der "Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimer-Fahrzeugen". Ob der Veteran noch gut gepflegt und weitgehend im Originalzustand bzw. gekonnt restauriert ist, spielt hierbei eine ausschlaggebende Rolle. Worauf es bei den einzelnen Bauteilen ankommt, ist dem "Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern" zu entnehmen (Bezugshinweis in der Einleitung zu diesem Tipp).

Darüber hinaus ist eine ergänzende Prüfung im Rahmen des Sachverständigen-Gutachtens geboten:

- Hat der Oldie noch eine gültige Betriebserlaubnis, genügt es, wenn sein verkehrssicherer Zustand mit einer Hauptuntersuchung gemäß Paragraph 29 der StVZO unter die Lupe genommen wird.
- Fehlt es an einer gültigen Betriebserlaubnis, muss sich der Sachverständige mit der Frage befassen, ob der Veteran im ganzen den Vorschriften entspricht: Auf Basis von Paragraph 21 der StVZO ("Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge").
Von den Bedingungen, die für ein Kfz der heutigen Zeit gelten, darf er dabei jedoch gewisse Abstriche machen.

Gutachten positiv? Dann wird die Kfz-Zulassungsstelle dem Veteranen eine besondere "Betriebserlaubnis als Oldtimer" erteilen. Mit ihr hat der Besitzer einen Anspruch auf das Oldtimer-Kennzeichen, gemäß Anlage V c der StVZO: In Form des bekannten Euro-Schildes, dem ein "H" als Schlussbuchstabe hinzugefügt ist (H = historisches Fahrzeug).

Ausgeschlossen ist es im übrigen, die Vergünstigungen eines Oldtimer-Kennzeichens mit denen eines roten Dauerkennzeichens oder eines Saisonkennzeichens zu kombinieren: Hier muss sich der Oldie-Besitzer für eine bestimmte Lösung entscheiden und auf die anderen verzichten. Eine vorübergehende Stilllegung ist jedoch möglich, zum Beispiel für eine Winterpause des Veteranen.

Rotes Dauerkennzeichen: Schon ab 20 Jahren

Die Vorteile

Auch die 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO ist den Freunden historischer Fahrzeuge zugedacht, unter dem

Stichwort "Rotes Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung". Sie bietet die gleichen Steuervergünstigungen wie das Oldtimer-Kennzeichen, also Jahressätze von 46 EURO für Motorräder und 191 EURO für andere Fahrzeuge.

Ein weiterer Vorteil winkt, wenn ein Oldie-Freund über mehrere Veteranen verfügt. Dann kann er sie abwechselnd mit dem gleichen roten Dauerkennzeichen nutzen, sofern es sich entweder um Motorräder oder um andere Kfz handelt. Seine Besteuerung erhöht sich dadurch nicht.

Dazu kommt, dass die Lösung mit dem Dauerkennzeichen der leichteste Weg ist, um einen Oldtimer wieder auf die Straße zu bringen. Weder eine amtliche Zulassung gemäß Paragraph 18 der StVZO noch eine gültige Betriebserlaubnis wird in diesen Fällen verlangt. Auch Hauptuntersuchungen des Veteranen sind nicht vorgeschrieben, aber auf freiwilliger Basis zu empfehlen: Damit die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt und ein entsprechender Nachweis bei einem Unfall geführt werden kann. Überdies wird eine Begutachtung nur in Zweifelsfällen gefordert. Solche Fälle sind:

- Es sind keine Fahrzeugpapiere mehr vorhanden.
- Die technische Beschreibung in den Papieren ist lückenhaft.
- Das Fahrzeug soll erstmals in Deutschland in den Verkehr gebracht werden, und die Zulassungsstelle kann seinen Zustand nicht beurteilen.

Die Einschränkungen

Doch Achtung: Die besonderen Vorzüge des roten Dauerkennzeichens für Oldtimer sind mit gewichtigen Einschränkungen verbunden. Nicht im Alltagsverkehr, sondern nur für spezielle Oldtimer-Treffen darf der Veteran auf die Straße

den Oldtimer?

gebracht werden. Mit den Worten der StVZO sind dies "Veranstaltungen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturguts dienen", also einschlägige Korsos, Schauen, Rallies, Clubtreffen und Ähnliches.

Freigegeben sind auch die Hin- und Rückfahrten, die mit Oldtimer-Veranstaltungen zusammenhängen. Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten mit dem Oldie sind ebenfalls zulässig. Das gleiche gilt, wenn der Veteran zur Wartung oder zur Reparatur gebracht werden muss.

Oldtimer-Freunde, denen die beschriebenen Grenzen zu eng gesteckt sind, müssen auf andere mögliche Zulassungsformen ausweichen, also bei zureichendem Fahrzeugalter auf das Oldtimer-Kennzeichen und ansonsten auf eine reguläre bzw. saisonale Zulassung. Die Gretchenfragen lauten hier, ob der Veteran eine solche Zulassung noch schafft, und welcher Aufwand dafür vonnöten ist. Bei den Antworten auf diese Fragen können die Oldtimer-Spezialisten des TÜV Hessen helfen.

Die Bedingungen

In der Regel muss ein Oldie mindestens 20 Jahre alt sein, damit sein Besitzer ein rotes Dauerkennzeichen bei der Kfz-Zulassungsstelle beantragen kann. Dazu kommen noch weitere Vorgaben, die aus Paragraph 28 der StVZO und der 49. StVZO-Ausnahmereverordnung hervorgehen. Im Einzelnen:

- Die Zulassungsstelle wird prüfen, ob der Antragsteller "zuverlässig" ist. Zu diesem Zweck wird sie die Vorlage eines amtlichen Führungszeugnisses verlangen und eventuell noch eine ergänzende Auskunft von der Flensburger Verkehrssünderkartei einholen.
- Der Oldie-Freund muss nachweisen, dass der Veteran in seinem Eigentum steht. Ebenso muss er die technischen

Daten des Fahrzeugs belegen. Wohl dem, der noch einen Fahrzeugbrief zur Hand hat – und sei es einen entwerteten mit abgeschnittenen Ecken. Damit sind beide Nachweise geführt. Fehlt der Brief, sind anderweitige Belege vonnöten, etwa ein Kaufvertrag und – was die Fahrzeugbeschreibung anlangt – ein Sachverständigen-Gutachten.

Alles klar mit den Nachweisen? Dann bekommt der Besitzer des Oldtimers sein rotes Dauerkennzeichen, einen "Besonderen Fahrzeugschein" und die Auflage, Aufzeichnungen über seine Fahrten zu führen. Hat er mehrere Veteranen, und will er mal diesen und mal jenen mit dem Kennzeichen fahren, muss er sich für jedes Fahrzeug einen "Besonderen Fahrzeugschein" ausstellen lassen.

Saisonkennzeichen: Oft ein guter Ausweg

Die Vorteile

Hat ein Veteran noch keine 20 Jahre auf dem Buckel, ist er – verkehrsrechtlich gesehen – auch noch kein "kfz-technisches Kulturgut". Nur eine reguläre Zulassung kommt für ihn in Betracht. Ebenso verhält es sich, wenn der Oldie im Alter zwischen 20 und 30 Jahren steht, und wenn seine Nutzung über den Rahmen von Oldtimer-Veranstaltungen hinausgehen soll. Verlockend kann es ja zum Beispiel sein, schöne Sommerausflüge mit einem betagten Kabriolett zu unternehmen.

Eine Sonderform der regulären Zulassung ist das Saisonkennzeichen. Weil viele Oldie-Freunde ihr gutes Stück nur in der wärmeren Jahreszeit aus der Garage holen wollen, ist es für sie eine interessante Alternative. Manchmal ist diese Lösung steuerlich sogar noch günstiger als das Oldtimer- oder Dauerkennzeichen. Im Einzelnen:

(Fortsetzung nach der Tabelle)

(Saisonkennzeichen – Fortsetzung)

- Während der Geltungsdauer des Saisonkennzeichens kann das Fahrzeug nach Belieben im Alltagsverkehr eingesetzt werden.
- Während ihrer Betriebsruhe gelten Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen nicht als stillgelegt, sondern als vorübergehend aus dem öffentlichen Verkehr gezogen. Das bedeutet, dass sich das An- und Abmelden bei der Kfz-Zulassungsstelle erübrigt und die Kosten für diese Amtshandlungen entfallen.
- Die Steuerpflicht bemißt sich nach dem gewählten Zeitraum für das Saisonkennzeichen.
Beispiele: Bei sechs Monaten fällt nur die Hälfte der Jahressteuer an und bei vier Monaten bloß ein Drittel.

Die Bedingungen

Eine reguläre Zulassung des Fahrzeugs ist die Grundbedingung für die Zuteilung eines Saisonkennzeichens. Für mindestens zwei und höchstens elf volle Monate im Jahr kann es bei der Kfz-Zulassungsstelle beantragt werden. Dann gibt es ein Euro-Schild, auf dem rechts der Geltungszeitraum vermerkt ist. "04 - 10" steht hier zum Beispiel für April bis einschließlich Oktober.

Die weiteren Regeln:

- In dem Zeitraum, den das Saisonkennzeichen ausweist, ist das Fahrzeug alljährlich zum öffentlichen Verkehr zugelassen. Während seiner Betriebsruhe muss es auf privatem Grund abgestellt werden.
- Unzulässig ist es, die saisonale Zulassung auf zwei Perioden innerhalb des gewählten Jahreszeitraums aufzuteilen. Ein Saisonkennzeichen, das zum Beispiel von März bis Mai und dann wieder von Juli bis Oktober gelten soll, wird folglich nicht vergeben.

- Weil das Fahrzeug nicht stillgelegt ist, müssen die StVZO-Vorschriften auch während der Ruhezeit beachtet werden. Beispielsweise hat der Besitzer einen Verkauf unverzüglich an die Kfz-Zulassungsstelle zu melden.
- Eine Erleichterung winkt, wenn vorgeschriebene Pflichtuntersuchungen in die Zeit der Betriebsruhe allen. Im ersten Monat nach dem "Wiederaufleben" des Saisonkennzeichens sind sie nachzuholen. Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten während der Ruhezeit sind zulässig, wenn dafür rote oder Kurzzeit-Kennzeichen verwendet werden. Diese müssen die Saisonkennzeichen "vollständig abdecken".

Achtung: Wer ein Fahrzeug außerhalb seiner saisonalen Zulassung benutzt, unternimmt eine "Schwarzfahrt", die schwere straf- und haftungsrechtliche Folgen nach sich ziehen kann.

Reguläre Zulassung: Erleichterungen für Oldies

Die Vorteile

Unbegrenzte Einsatzmöglichkeiten eröffnet eine reguläre Zulassung. Nach Belieben kann das Fahrzeug auch ab- und wieder angemeldet werden, sofern diese vorübergehende Stilllegung den Zeitraum von 18 Monaten nicht überschreitet. Freilich: Jeder solche Meldevorgang bei der Kfz-Zulassungsstelle ist gebührenpflichtig. Für "Teilzeitbenutzer" von Fahrzeugen kann also ein Saisonkennzeichen die kostengünstigere Lösung sein.

Auch wenn bei einer regulären Zulassung die normale Kfz-Steuertabelle greift und nicht der ermäßigte Oldtimer-Satz: In einigen Fällen ist die Einstufung eines Oldies nach der Tabelle noch billiger (Näheres in unserem Kapitel "Das Steuer-Puzzle").

r TÜV steht Ihnen mit Rat und Tat zur Seite

Die Bedingungen und die Hürden

Ist eine reguläre Zulassung gemäß Paragraph 18, 20 und 21 der StVZO von einem Oldtimer überhaupt noch zu schaffen? An den Vorgaben für ein Fahrzeug heutiger Produktion gemessen, müsste die Antwort fast immer "Nein" lauten. Denn: Vom Standard unserer Tage weicht die technische Ausstattung älterer Modelle in den meisten Fällen ab, zum Beispiel in punkto Beleuchtung, Sicherheitsgurte, Fahrtrichtungsanzeiger oder Scheibenverglasung.

Doch da gibt es einen Grundsatz, der dem Oldie-Freund in zahlreichen Punkten weiterhilft:

Die StVZO-Bestimmungen, die ein Fahrzeug erfüllen muss, bemessen sich nach dem Zeitpunkt seiner Erstzulassung. Für später verordnete Nachrüstungen gilt dieser Grundsatz freilich nicht. Abstriche sind auch zu machen, wenn ein Oldtimer aus dem Verkehr gezogen worden ist und nun wieder auf die Straße soll. Ebenso verhält es sich bei Importfahrzeugen. In diesen Fällen hängt die erneute bzw. deutsche Zulassung von einer Begutachtung ab. Auf Basis des StVZO-Paragraphen 21 muss sie ein amtlich anerkannter Sachverständiger vornehmen.

Die Messlatte für ein Kfz der Gegenwart muss der Gutachter jedoch nicht an einen Oldtimer anlegen: Zum einen kann er Ausnahmen vom heutigen Stand der StVZO befürworten. Zum anderen kann er für bestimmte Teile bestätigen, dass ihr Gegenstück am Oldie ungefähr den gleichen Dienst tut wie das heute geforderte ("In-etwa-Wirkung"). Dass sich die Zulassungsstelle dem Ergebnis des Gutachtens anschließt, ist in aller Regel zu erwarten.

Das Steuer-Puzzle

Wer mit seinem rüstigen Oldie eine reguläre Zulassung erreichen oder stattdessen ein Oldtimer- bzw. Dauerkennzeichen erhalten kann, hat auch die Wahl zwischen zwei Besteuerungsformen: Den 46 bzw. 191 "Oldie-EURO" pro Jahr und den Jahressätzen der normalen Kfz-Steuertabelle.

Hier ein paar Rechenhilfen für den häufigsten Fall: Einen betagten, nicht schadstoffarmen Pkw. Handelt es sich um einen Benziner, beläuft sich der Jahres-Steuersatz laut Tabelle auf 25 EURO je 100 Kubikzentimeter Hubraum. Ist es ein dieselgetriebener Wagen, fallen 37 EURO je 100 Kubikzentimeter und Jahr an. Das bedeutet zunächst einmal: Für großvolumige Motoren und Diesel-Pkw ist der Oldtimer-Sondertarif von 191 EURO in aller Regel die beste Steuer-Sparlösung.

Doch auch Benziner mit kleinen Triebwerken hat es in der Vergangenheit schon gegeben, vom "Leukoplastbomber" bis zum "Janus". Da zeigt die Berechnung, dass die 191 Oldie-EURO die Kfz-Steuertabelle erst ab einem Hubraum von mehr als 700 Kubikzentimetern unterbieten. Handelt es sich etwa um eine Isetta oder ein Goggomobil mit ihren Hubräumen bis zu 300 Kubikzentimeter, und ist noch eine reguläre Zulassung möglich, wird der Fiskus knapp 75 EURO pro Jahr von ihren Besitzern verlangen.

Steuerlich recht günstig kann sich der Oldie-Freund auch mit einem Saisonkennzeichen stellen. Hier greift zwar die normale Steuertabelle, aber nur anteilig nach dem gewählten Zeitraum. So sind etwa für einen benzingetriebenen Pkw mit zwei Liter Hubraum und einem saisonalen Einsatz von vier Monaten nur runde 169 EURO pro Jahr zu entrichten.

Klar, neben einer möglichen Steuerersparnis kommt es immer auch auf die Einsatzwünsche des Oldie-Besitzers an – und dazu auf die Versicherungsfrage. Hinweise hierzu sind im nächsten Kapitel zu finden.

Versicherung: Die Bedingungen erkunden

Egal, welche Art von Zulassung angestrebt wird: Ohne Haftpflichtschutz darf auch ein Oldtimer nicht auf die Straße. Diesen Nachweis wird die Zulassungsstelle verlangen, in Form der bekannten Versicherungs-Doppelkarte. Vorher ist es lohnend, die Bedingungen mehrerer Versicherer zu erkunden. Wichtige Fragen sind:

- Bietet der Versicherer einen Sondertarif für Oldtimer?
- Sind nicht nur die Prämien günstig, sondern auch die Vertragsklauseln?
- Bleibt bei einer saisonalen Nutzung der Schadenfreiheits-Rabatt erhalten? Wenn ein Saisonkennzeichen für mindestens sechs Monate im Jahr gewählt wird, sollte dies nach einer Empfehlung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) der Fall sein.
- Wenn der Besitzer des Oldies zwischen verschiedenen Zulassungsformen wählen kann: Wie verhält es sich bei jeder von ihnen mit der Versicherungsprämie? Macht deren Höhe möglicherweise einen Steuervorteil wieder zunichte?

Wird zusätzlich zum Haftpflicht- ein Kaskoschutz gewünscht, sollte auch erkundet werden, ob das Fahrzeug noch in der Typklassenliste geführt wird. Wenn "Nein", wird der Versicherer den Wert des Oldtimers wissen wollen, um darauf sein Kasko-Angebot zu stützen. Oft wird er hierzu ein Gutachten verlangen. Die TÜV-Sachverständigen können auch solche Wertgutachten erstellen: Nicht nur für Versicherer, sondern ebenso für Oldie-Freunde, die genau Bescheid wissen wollen, ehe sie ein Fahrzeug erwerben oder verkaufen.

Schließlich, aber nicht zuletzt: Wer von der bisherigen Zulassungsform seines Oldies auf eine andere umsteigen will, muss Kontakt mit seinem Versicherer aufnehmen. Ein solcher Umstieg erfordert nämlich eine Aktualisierung des Versicherungsvertrags.

Erst schlau machen – dann handeln

Alles in allem: Nur individuell lässt sich die beste und kostengünstigste Lösung finden, wenn ein Oldtimer wieder auf die Straße soll. "Erst schlau machen – dann handeln", muss also die Devise für den Oldie-Freund lauten. Doppelt gilt das, wenn aufwendige Restaurierungs- oder Nachbesserungsarbeiten anstehen. Gerade dann sind die Spezialisten des TÜV Hessen die richtige Adresse: Damit Ihr Aufwand an Zeit und Geld das gewünschte Ergebnis bringt und nicht mit einer herben Enttäuschung endet.

Oldtimer-Zulassung: Die wichtigsten Punkte im Überblick

	Wahlmöglichkeiten	Zulassungs-/Betriebslaubnispflicht	Pflicht zur Begutachtung	Untersuchungspflicht	Einsatzbeschränkungen	Besteuerung	Besonderheiten
1	Zulassung mit Oldtimer-Kennzeichen (25. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften; § 23 StVZO)	Ja, gemäß § 18 StVZO (Zulassung) sowie § 20/21/21c StVZO (Betriebslaubnis)	Ja, durch amtlich anerkannten Sachverständigen, gemäß § 21c StVZO, ergänzenden Richtlinien und Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern	Ja, gemäß § 29 und Anlagen VIII/VIII a StVZO	Keine besonderen Einschränkungen	46 €/Jahr für Motorräder 191 €/Jahr für andere Kfz Zusätzlich ist die vorübergehende Stilllegung zur Steuerersparnis möglich	Fahrzeug muss mindestens 30 Jahre alt sein und der "Pflege des kfz-technischen Kulturguts" dienen Kombination mit Saisonkennzeichen nicht zulässig
2	Zulassung mit rotem Dauerkennzeichen (49. Ausnahmereordnung zur StVZO und § 28 StVZO)	Nein	In Zweifelsfällen kann Begutachtung von der Kfz-Zulassungsstelle verlangt werden *)	Nein, aber freiwillige Hauptuntersuchungen aus Sicherheits- und Haftungsgründen zu empfehlen	Ja. Zulässig sind: Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen incl. Hin-/Rückfahrt; Fahrten zu Probe-, Prüfungs-, Überführungs-, Wartungs- und Reparaturzwecken	46 €/Jahr für Motorräder 191 €/Jahr für andere Kfz	Fahrzeug muss in der Regel mindestens 20 Jahre alt sein und der "Pflege des kfz-technischen Kulturguts" dienen Wechselweiser Einsatz mehrerer Oldtimer einer Fahrzeugart mit einem roten Dauerkennzeichen zulässig
3	Zulassung mit Saisonkennzeichen (23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften; § 23 StVZO)	Ja, gemäß § 18 StVZO (Zulassung) sowie § 20/21 StVZO (Betriebslaubnis)	Nein, wenn Fahrzeug noch zugelassen Ja, wenn Fahrzeug schon mehr als 18 Monate abgemeldet oder ohne in Deutschland gültige Betriebslaubnis *)	Ja, gemäß § 29 und Anlagen VIII/VIII a StVZO In die Zeit der Betriebsruhe fallende Untersuchungen können anschließend nachgeholt werden (1 Monat Nachfrist)	Ja. Einsatz nur während des gewählten Zeitraums (mindestens 2 und höchstens 11 Monate/Jahr) Abstellen während der Betriebsruhe auf privatem Gelände geboten	Anteilig gemäß Kfz-Steuertabelle	Aufteilung in zwei Perioden während eines Jahreszeitraums nicht zulässig Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten während der Betriebsruhe mit rotem Kurzzeit-Kennzeichen zulässig
4	Reguläre Zulassung	Siehe "Zulassung mit Saisonkennzeichen" *)		Ja, gemäß § 29 und Anlagen VIII/VIII a StVZO	Keine	Gemäß Kfz-Steuertabelle	

*) Ist eine Begutachtung gemäß § 21 der StVZO (Betriebslaubnis für Einzelfahrzeuge) erforderlich, um einen Oldtimer zulassen zu können, muss sie durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen vorgenommen werden. Das gleiche gilt, wenn die Kfz-Zulassungsstelle ein Gutachten verlangt. In vielen Punkten winken erleichterte, am Datum der Erstzulassung orientierte Bedingungen. Fragen Sie die Oldtimer-Spezialisten des TÜV Hessen. Sie kennen die Einzelheiten und beraten Sie gerne.