
SITZUNGSPROTOKOLL

ZEIT: 20. JUNI 2023, 12:00 BIS 15:00 UHR

ORT: CLASSIC-REMISE
WIEBESTRASSE 36 – 37, 10553 BERLIN

ANWESEND: VGL. TEILNEHMERLISTE

TOP 1 **Eröffnung der Sitzung**
Carsten Müller | *MdB*

Carsten Müller eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Besonders begrüßt werden die Vertreterinnen und Vertreter von mehreren Markenclubs. Sie nehmen heute als Gäste am PAK teil, da die Classic Remise als Tagungsort deutlich mehr Platzkapazität bietet, als die üblichen Tagungssäle des PAK.

Es wird einen Tausch der Tagesordnungspunkte 3 und 4 geben, so dass die aktuellen Ergebnisse der BBE-Marktstudie in die Diskussionen zu den Bemerkungen des Bundesrechnungshofes einfließen können.

Mit einer Erinnerung an den 86. Geburtstag von Heidi Hetzer wird auf die um 17:30 Uhr beginnende Bewegungsfahrt des PAK verwiesen. Von der Classic Remise geht es über Berliner Straßen zur Motorworld Manufaktur Berlin.

Carsten Müller dankt der Classic Remise Berlin und dem ADAC, dass diese Sitzung und das anschließende „Benzingespräch“ an diesem Tagungsort möglich gemacht worden ist.

TOP 2 **Begrüßung durch Classic Remise**
Yvo Konzag | *Center Manager Classic-Remise Berlin*

Der Center Manager der Classic Remise Berlin, Yvo Konzag, begrüßt alle Anwesenden ganz besonders im Namen der Eigentümer der Classic Remise. Er begrüßt auch die anwesenden Kollegen aus Düsseldorf herzlich. Die Classic Remise Berlin ist seit über 20 Jahren am

Standort. Die Ziele der Parlamentskreisarbeit, das automobiler Kulturgut erlebbar auf den Straßen zu halten, sind das tägliche Brot der Classic Remise. Alle sind eingeladen, sich vor Ort zu informieren und umzuschauen. Die Classic Remise Berlin freut, den PAK zur Tagung begrüßen zu können und freut sich ebenso, wenn der PAK auch häufiger am Standort tagen würde. Die Classic Remise Berlin unterstützt das gern.

TOP 4 BBE-Marktstudie "Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer 2023"

Fritz Cirener | *Leiter Referat historische Mobilität VDA*

Fritz Cirener stellt dem PAK kurz den Werdegang der BBE-Classic Studie vor und präsentiert anschließend die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse der aktuellen 5. Auflage der Studie aus dem April 2023. Die genutzte Präsentation liegt dem Protokoll bei. Die umfassende Studie wird aufgrund der Dateigröße mit einer zusätzlichen Mail versendet. Ein kurzes Fazit zu den wichtigsten Erkenntnissen: Der Markt ist gewachsen. Es kommen neue, aber andere Fahrzeuge. Der Nachwuchs ist vorhanden. Die Bevölkerung blickt weiter positiv auf Oldtimer. Die Umweltbelastung ist gering. Die wirtschaftliche Bedeutung ist hoch.

Roland Kayser fragt, ob auch Zahlen zur Wertschöpfung der Branche vorliegen, die explizit Kosten von Restaurierungsmaßnahmen an Fahrzeugen umfassen. Dieser zusätzliche Wert wird den in der Studie aufgeführten Betrag des jährlichen Volumens für Reparaturen und Wartungen erheblich anwachsen lassen. Fritz Cirener führt aus, dass die spezifischen Zahlen zwar vorliegen müssten, aber in der Studie bewusst nicht verwendet wurden, um eine trennscharfe Abgrenzung in diesem Sektor vornehmen zu können. Christoph Karle erkundigt sich, inwiefern der Mehrfachbesitz von Oldtimern berücksichtigt wurde und eingeflossen ist, dass jeweils nur ein Fahrzeug bewegt werden kann. Fritz Cirener führt zu den statistischen Zulassungszahlen aus, die keine Rückschlüsse zur Fahrzeugnutzung ermöglichen. Die Nutzung lässt sich jedoch aus der geringen durchschnittlichen Jahresfahrleistung historischer Fahrzeuge ableiten.

Norbert Schroeder greift in diesem Zusammenhang eine von Markus Tappert initiierte anonymisierte Datenauswertung der Hauptuntersuchungen im TÜV Süd auf, um einen Eindruck der Jahresfahrleistungen von Fahrzeugen mit H-Kennzeichen zu erlangen. Die Auswertung liegt dem Protokoll bei. Im Wissen um den frühen Bearbeitungsstand und um den fehlenden Anspruch auf Vollständigkeit der Daten, zeigt sich dennoch ein Mittelwert der Jahresfahrleistung für Fahrzeuge im Alter zwischen 30 und 39 Jahren. Dieser beträgt 1.347 Kilometer. Dieser Wert liegt sogar unterhalb der bisher häufig verwendeten jährlichen Durchschnittswerte von 1.600 bis 2.000 Kilometer. Damit wird ein anderes Bild gezeichnet, als der Bundesrechnungshof in seiner Bemerkung jüngst behauptet hatte.

Norbert Schroeder kündigt an, dass diese Ausarbeitung des TÜV Süd weiter vervollständigt und fehlerbereinigt wird, um für die Diskussionen belastbare Daten nutzbar machen zu können. Dr. Christian Malorny betont, dass der Bundesrechnungshof ganz speziell auf die Anzahl der Oldtimer im Alltagseinsatz abstellt und deren jährliche Laufleistung kritisiert. Diese Daten ließen sich nicht mit diesem Mittelwert abbilden. Norbert Schroeder führt aus, dass vor allem die Versicherer die Jahresfahrleistungen vertraglich regeln und diese Grenzwerte einen Alltagseinsatz der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen einschränken. Aus dem Auditorium wird bestätigt, dass die Versicherungen in der Regel von einer jährlichen Fahrleistung von höchstens 10.000 Kilometer für „Liebhaberfahrzeuge“ ausgehen. Norbert Schroeder sieht in diesem, vom TÜV Süd anhand der Untersuchungsdaten ermittelten Durchschnittswert einen belastbaren Beleg dafür, dass die ganz überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge eine sehr geringe Laufleistungen aufweist. Das schließt nicht aus, dass auch einmal ein Fahrzeug deutlich darüber liege, aber das sind dann eher Ausnahmen. Fritz Cirener ergänzt, dass Fahrzeuge älter als 30 Jahre, die im Alltag eingesetzt werden, beispielsweise als „Winterauto“, in der Regel nicht über das H-Kennzeichen zugelassen werden. Anknüpfend an die Unterscheidung „Fahrzeug, älter als 30 Jahre“ und „Fahrzeug mit H-Kennzeichen“ verweist Norbert Schroeder auf Erfahrungswerte der Prüfstellen, wonach besonders bei den Fahrzeugen, älter als 30 Jahre eine zunehmende Durchfallquote bei der Begutachtung für ein H-Kennzeichen festzustellen sei. Sehr häufig führen genau die Abnutzungsspuren des Alltags zu diesem Scheitern. Das trägt ebenfalls dazu bei, dass der Zuwachs der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen seit Jahren konstant bei etwa zehn Prozent verläuft.

TOP 3 Bemerkungen des Bundesrechnungshofes
„Immer mehr Oldtimer-Kennzeichen für Alltagsfahrzeuge:
Hoher Steuerverzicht und Schadstoffbelastung“
Carsten Müller | *MdB*

Carsten Müller stellt kurz die Bemerkungen 2022, Nr. 36 des Bundesrechnungshofes mit der Überschrift „Immer mehr Oldtimer-Kennzeichen für Alltagsfahrzeuge: Hoher Steuerverzicht und Schadstoffbelastung“ vor. Darin lautet das Fazit des Bundesrechnungshofes: Fahrzeuge, die mit H-Kennzeichen zugelassen sind, dabei einen pauschalen Kfz-Steuersatz entrichten und im Alltag eingesetzt werden, schädigen den Fiskus. Der Bundesrechnungshof beziffert einen Steuerschaden in Höhe von 170 Millionen Euro durch den Alltagseinsatz historischer Fahrzeuge. Der Bundesrechnungshof sieht darin einen Missbrauch der Kfz-Steuer-Sonderregelung, der durch den Gesetzgeber abzustellen sei. Der Vorstand des PAK hat zahlreiche inhaltliche Mängel des Berichts lokalisiert. Wesentliche Schwachstellen wurden in einem PAK-Schreiben an den Präsidenten des Bundesrechnungshofes benannt und fehlerhafte Annahmen korrigiert. Dieses Schreiben wurde bereits an den PAK zirkuliert. Im weiteren Verlauf wird sich der

Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages mit diesem Prüfbericht befassen. Mit dem zuständigen Berichterstatter und Vorsitzenden des Ausschusses hat bereits ein Gespräch der Vorstandsmitglieder stattgefunden. Auch hier wurden die Schwachstellen aufgegriffen und anhand von Statistiken und Fakten aufgearbeitet. Der Berichterstatter hat sich offen für eine Argumentation gezeigt. Zudem wurden ihm weiterführende Informationen zur Verfügung gestellt. Vergleichbare Gespräche führten die Vorstandsmitglieder bereits mit weiteren Mitgliedern des Rechnungsprüfungsausschusses ihrer Fraktionen.

Mit einem Hinweis im Zusammenhang der Wirtschaftsleistung, die die Oldtimerszene in Milliardenhöhe generiert, weist Matthias W. Birkwald auf einen möglichen Steuernachteil für den Fiskus hin, wenn weniger historischen Fahrzeuge mit H-Kennzeichen zugelassen würden. Wichtig sei ganz besonders in diesem Kontext, die klare Unterscheidung der Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind und Fahrzeuge mit H-Kennzeichen. Fahrzeuge mit H-Kennzeichen weisen sich eben dadurch aus, dass sie etwas gepflegter sind und weniger gefahren werden. In der Erwiderung des Bundesrechnungshofberichts muss stets auf diesen Unterschied verwiesen werden. Carsten Müller greift diesen Punkt auf und betont, dass die Plausibilität des Bundesrechnungshofberichts hinterfragt werden müsse. Es geht im Kern und die angebliche Steuermindereinnahme von 170 Millionen Euro im Jahr. Diesen Wert hat der Bundesrechnungshof jedoch übernommen. Er stellt insgesamt eine Schätzung dar, die sich mit einer einfachen Überschlagsrechnung erheblich in Frage stellen lässt. Folgende durchschnittliche Grundlagenwerte lassen sich dafür annehmen: 1.) Seit vielen Jahren bewegt sich die durchschnittliche Hubraumgröße von PKW um 1.700 cm³. In den 1980er, 1970er und früheren Jahren waren Pkw tendenziell mit kleineren und schwächeren Motoren ausgestattet. 2.) In der Gruppe der Pkw mit H-Kennzeichen haben 89 Prozent einen ottomotorischen und 11 Prozent einen dieselmotorischen Antrieb. Wird jetzt – und obwohl sich das Gros der Pkw mit H-Kennzeichen wegen verbauter Abgasreinigungsanlagen ab Baujahr 1989/90 in deutlich günstigeren Steuerklassen befindet – ein entsprechend gewichteter, höchster Kfz-Steuersatz in der schlechtesten Reinigungsstufe mit in einem Betrag von 26,705 Euro/100 cm³ angenommen, resultiert bei Zugrundelegung der durchschnittlichen Motorgröße von 1.700 cm³ ein Jahressteuerbetrag 453,99 Euro. Wenn nun der für das H-Kennzeichen pauschal zu entrichtende 191,73 Euro Jahressteuersatz abgezogen würde, resultiert ein durchschnittlicher rechnerischer „Steuervorteil“ von 262,26 Euro pro Jahr. Setzt man diesen Steuervorteil der Überschlagsrechnung nun in Relation zum angenommenen Steuerschaden des Bundesrechnungshofes von 170 Millionen Euro ergibt sich eine Anzahl von H-Fahrzeugen, die steuerschädlich im Alltag eingesetzt werden müssten von 648.211. Aktuell wird von einer Gesamtanzahl von 704.233 Pkw mit H-Kennzeichen ausgegangen. Selbst wenn die Überschlagsrechnung noch genauer geführt und sich die Anzahl der errechneten Fahrzeuge nach unten korrigieren und beispielsweise „nur“ 500.000 Fahrzeuge errechnet werden würden, wird die fehlende Plausibilität der Steuerschätzung dem gesamten PAK und der Oldtimerszene sofort deutlich. Es ist nicht der Fall, dass 500.000 und mehr

Fahrzeuge mit H-Kennzeichen im Alltag eingesetzt werden. Diese hohe Anzahl von Fahrzeugen mit H-Zulassung legen nicht mehr Kilometer als die von Bundesrechnungshof aufgerufenen 6.000 Kilometer und mehr im Jahr zurück. Ebenso berücksichtigt der Bundesrechnungshof nicht, dass die Fahrleistung nicht das einzige Kriterium zur Erteilung eines H-Kennzeichen ist, sondern weitere Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Im vorherigen Tagesordnungspunkt wurden die steigenden Durchfallquoten bei den Begutachtungen bereits thematisiert. Tatsache ist zudem, dass der Anteil der H-Kennzeichen relativ abnimmt. Das liegt vor allem auch daran, dass bei den Modellen, die aktuell zulassungsfähig für H-Kennzeichen werden, der reguläre Steuersatz unterhalb des Pauschalbetrages des H-Kennzeichens liegt. Grundsätzlich muss der Bundesrechnungshof für eine belastbare Kritik am H-Kennzeichen trennscharf arbeiten, Datensätze sehr genau auswählen und auf dieser Basis argumentieren.

Christian Sauter betont, dass das Thema zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht endgültig gelöst ist. Jedoch hat das Bundesfinanzministerium in seiner Erwiderung dem Bericht widersprochen und ist dem Vorwurf der überwiegenden Alltagsnutzung nicht gefolgt. Durch die Berichterstattung treten aktuell erneut Gesichtspunkte verstärkt in den Vordergrund, mit denen die Szene lange konfrontiert ist und die unter den Schlagworten: Umwelt, alte Fahrzeuge und Neid zu fassen sind. Daher der Appell an alle Beteiligten in der Szene für einen weiterhin bewussten und sorgsame Umgang mit dem Hobby.

Yvo Konzag ruft dazu auf, die Diskussion nicht nur um den Steuervorteil des H-Kennzeichen zu führen. Wenn der Bundesrechnungshof hier Mindereinnahmen ausmacht, sollte zum Schutz der H-Zulassung auch über eine Erhöhung des Pauschalsteuersatzes diskutiert werden. Carsten Müller rät dringend davon ab und verweist auf das Risiko dieser Debatte. Ein Aufschnüren des Pakets kann schnell zu ungewollten, ausufernden Diskussionen führen, die nicht mehr einzufangen sind. Vorbild für eine gezielte, sachliche und sehr fokussierte Debatte kann die Diskussion um die Einfahrgenehmigung von historischen Fahrzeugen in den kommunalen Umweltzonen vor einigen Jahren sein. Unaufgeregt wurde das Ansinnen zur Beseitigung von Oldtimerprivilegien zurückgewiesen. Aktuell ist zu beobachten, dass immer mehr Kommunen die Umweltzonen wieder abschaffen und die damaligen Debatten damit erledigt sind. Marco Wenzl spricht sich dafür aus, in den Debatten stets den Nachwuchs im Blick zu haben, denn die Perspektive der jüngeren Oldtimerbegeisterten auf das Thema unterscheidet sich unter Umständen. Mario De Rosa stellt die Frage in den Raum, ob man weiter Energie auf den Bundesrechnungshof richten sollte oder mit diesem Einsatz lieber auf die Ebene der Entscheider zielt. Matthias W. Birkwald rät dazu, den Dialog mit dem Bundesrechnungshof aufrechtzuerhalten. Dessen Bemerkungen werden im Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages aufgegriffen und können von dort in den Haushaltsausschuss gehoben werden. Die große Aufgabe ist es, stets allen Seiten den Blick aufs große Ganze zu zeigen, um einseitige Berichte zu entkräften. So greift der Bundesrechnungshofbericht in seinen Ausführungen das Thema Schadstoffemissionen auf, unterlässt aber eine

umfassende Betrachtung. Es wird mittels einer sehr eingeschränkten Perspektive nur auf den höheren Schadstoffausstoß während der Fahrt verwiesen. Stattdessen wäre der Gesamtlebensdauer-CO₂-Fußabdruck eines Fahrzeugs ein belastbarer Vergleichswert gewesen. Zielführend wäre es gewesen, die Energie- und Rohstoffbilanz eines historischen Fahrzeugs im Zusammenhang mit der Jahresfahrleistung sowie der insgesamt ausgestoßene Schadstoffmenge zu betrachten und diese dann ins Verhältnis mit modernen und möglicherweise regelmäßig gewechselten Fahrzeugen zu setzen. Das ist durch den Bundesrechnungshof jedoch nicht geschehen. Der Vorstand wird den PAK über die weitere Entwicklung fortlaufend informieren.

(Redaktionelle Ergänzung: Die Reaktion des Präsidenten des Bundesrechnungshofes auf das PAK-Schreiben sowohl die erneute Antwort des PAK-Vorstandes wurden nach der PAK-Sitzung, am 23. Juni 2023, an den Verteiler gemailt).

TOP 5 eFuel-Update

Ralf Diemer | Geschäftsführer eFuel Alliance e.V.

Der Tagesordnungspunkt knüpft an vorherige PAK-Sitzungen an und greift das Thema synthetische Kraftstoffe erneut auf. Ralf Diemer stellt den eFuel Alliance e.V. vor und führt zu den politischen Rahmenbedingungen aus. Die verwendete Präsentation liegt dem Protokoll bei. Hervorgehoben wird die Notwendigkeit einer globalen Betrachtung der Thematik. So ermöglicht die Produktion von synthetischen Kraftstoffen an sonnen- und/oder windenergiereichen Standorten außerhalb Europas eine effizientere Auslastung der Anlagen. Diese verhindern eine Konkurrenzsituation mit der lokalen, kostenintensiveren Erzeugung erneuerbarer Energien. Da in den nächsten zwei bis drei Jahren erste Industrieanlagen zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe in Betrieb gehen, wird es diese Kraftstoffe entsprechend an Zapfsäulen geben können. Damit können Verbrenner klimaneutral betrieben und müssten nicht verboten werden. Für die regulatorische Unterstützung der Markteinführung ist der Gesetzgeber vor allem auf europäischer Ebene gefordert. Momentan existieren zu viele Regelungen, die den Fortschritt eher behindern. Änderungen sind dringend erforderlich, aber leider ist festzustellen, dass die deutsche Position in Europa zu wenig vor- und eingebracht wird. Hier wäre von industrieller Seite eine klarere, entschiedener deutsche Positionierung wünschenswert, die Innovation ermöglicht, Planbarkeit für Investitionen sicherstellt sowie den Verlust von Wissen und Industrie in Deutschland verhindert. Carsten Müller betont an dieser Stelle die enge Zusammenarbeit mit Bernd Lange und der European Parliament Historic Vehicle Group, um auch dieses Thema aufzugreifen und Lösungen für die Mobilität von morgen zu finden.

TOP 6 LED-Retrofit-Lampen

Christopher Kurz | *Lumileds Germany GmbH*

Christopher Kurz stellt nachrüstbare LED-Beleuchtung für historische Fahrzeuge mit Straßenzulassung vor. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Die Straßenzulassung der LED-Beleuchtung ist für ausgewählte Fahrzeugmodelle erteilt. Der Kreis wird stetig ausgebaut und in der Präsentation ist auf Seite 14 ein QR-Code hinterlegt, der eine Modellabfrage ermöglicht. Auf Nachfrage aus dem Zuhörerkreis wird zu den Leistungswerte der LEDs ausgeführt: Die H4 LED benötigt 18W und die H7 LED 15W. Für 6V-Fahrzeuge gibt es die LEDs bislang noch nicht. Nach den bisherigen 12V-Fahrzeugen wird als Nächstes der Markt der 24V-Fahrzeuge in der Nutzfahrzeugsparte bedient werden. Für die Lampenkontrollrelais in den Fahrzeugen gibt es eine Lösung - es wird ein Adapter zwischengeschaltet, so dass kein Lampenausfall-Fehler im Fahrzeug angezeigt wird. Peter Diehl fragt die Prüforganisation, ob ein Austausch zu LED-Beleuchtung die Authentizität bei der H-Kennzeichen-Prüfung gefährden würde. Norbert Schroeder erläutert, dass dieser Austausch der Leuchtmittel darauf keinen Einfluss hat, weil es sich gerade nicht um den Austausch einer kompletten Lichanlage handelt.

Anhand von zwei identischen Fahrzeugen wird dem PAK der Unterschied zwischen der traditionell und der modernen LED-Beleuchtung vorgeführt. Der Unterschiede zwischen beiden Fahrzeugen wird deutlich sichtbar. Christopher Kurz weist im Anschluss an eine Nachfrage darauf hin, dass für LEDs grundsätzlich jede Farbe und jede Lichtfarbe denkbar wären. Einschränkend wirken die amtlichen Zulassungskriterien, denen das Licht entsprechen muss und einschränkend wirkt auch der Wirtschaftlichkeitsfaktor. Das Produkt muss über die Marktchancen seine Investitionskosten rechtfertigen. Die Entwicklung am Markt der LED-Beleuchtungen wird stetig vorangehen und ein breiteres Angebot schaffen.

TOP 7 Verschiedenes

Carsten Müller greift aktuelle Presseberichte zu staatsanwaltschaftlichen Untersuchungen bei einem Restaurierungsbetrieb in Süddeutschland auf und teilt dem PAK mit, dass diese Maßnahmen der Staatsanwaltschaft Stuttgart in Zusammenarbeit mit dem Landeskriminalamt Baden-Württemberg zum Teil auch auf einen Hinweis von ihm an den Präsidenten des Bundeskriminalamtes fußen. Der hier aufgetretene Fall hat sich bei einem Mitstreiter aus dem PAK, Ralph Grieser, aufgetan. Er hatte sich mit dem Vorgang vertrauensvoll an Carsten Müller gewandt und nach Sammlung von relevanten Fakten wurde die Behörden eingebunden. Es kann sein, dass es weitere Hinweise gab, so hat der geschäftsführende Gesellschafter des Unternehmens in der Presse von Hinweisen aus

Seite 8 von 8

seinem Mitarbeiterkreis gesprochen. Die Behörden ermitteln objektiv be- und entlastende Umstände. Besonders zu betonen ist: Zunächst gilt immer die Unschuldsvermutung.

Carsten Müller betont, dass er diese Tatsache gegenüber dem PAK hier offen und bewusst erklärt haben will. Seit vielen Jahren hat sich der PAK mit gefälschten Identitäten auseinandergesetzt und dazu wurde im März 2017 sehr eindrucksvoll von Helmut Horn ausgeführt. Im Nachgang gab es immer wieder die Feststellung und den Wunsch nach einer konsequenteren Verfolgung derartiger Missstände durch den Staat. Das gilt für alle, unabhängig von Marken, Produkten oder Preisen. Aber im Interesse der gesamten Szene muss den Dingen nachgegangen werden. Bei Unregelmäßigkeiten wegschauen und dulden führt zu einer großen Gefahr für alle. Carsten Müller berichtet weiter, dass ein führender Marktbegleiter des durchsuchten Unternehmens gerade eine Nachricht verteilt hätte, wonach die gegenwärtige Situation einem Shitstorm gleichkäme, der der gesamten Szene schade. Dieser Aussage widerspricht Carsten Müller energisch, denn man bewegt sich hier nicht in einer ehrenwerten Gesellschaft, in der die Dinge unter sich geregelt würden. Wir leben in einem Rechtsstaat, in dem Strafverfolgungsbehörden begründeten Sachverhalten nachgehen. Wenn sich die Sachverhalte im Laufe der Ermittlungen als begründet herausstellen, folgt eine juristische Bewertung. Wenn sich Dinge als unbegründet herausstellen, ist das ein einwandfreier Nachweis, dass alles in bester Ordnung war.

Matthias W. Birkwald dankt noch einmal der Classic Remise sowie dem ADAC für die Unterstützung dieser Sitzung und schließt die Sitzung um 15:00 Uhr.

Die nächste Sitzung des Parlamentskreises findet nach digitaler Terminabstimmung und mit deutlicher Mehrheit aller Rückmeldung statt am

10. November 2023 um 12:00 Uhr

Sitzungssaal E.400

im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages,

Konrad-Adenauer Straße 1, 10117 Berlin.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden hierzu rechtzeitig eingeladen.