

Die Zukunft unseres automobilen Erbes sichern

Die Entwicklung des Kraftverkehrs und ihre Bedeutung

Die Entwicklung des Kraftverkehrs und der damit verbundene Zugang zu einfachem und schnellem Reisen waren die treibende Kraft hinter den Veränderungen von Leben, Arbeit und Freizeit im 20. Jahrhundert. Die Herstellung und Nutzung von Pkw, Bussen, Lkw, Mopeds und Motorrädern nahmen großen Einfluss auf die Planung und Entwicklung von Stadt- und Industriegebieten und deren Verkehrsanbindung. Die Automobilindustrie war und ist ein zentrales und wichtiges Element der wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Förderung von Fertigungs- und Entwicklungsprozessen und technischer Innovationen. Sie beschäftigt und qualifiziert Millionen von Menschen und sichert ihr Auskommen. An der Entwicklung des Automobildesigns lässt sich der Kulturwandel ablesen. Der Motorsport begeistert Millionen.

Kraftfahrzeuge haben daher die Geschichte unserer Gesellschaft in den letzten 130 Jahren nachhaltig geprägt. Ihre Entwicklung vereint den ursprünglichen Pioniergeist mit dem anhaltenden Streben nach Innovation, Mobilität und Effizienz und hat das Leben des Einzelnen stark geprägt, erinnern sich doch die meisten von uns gut an ihr erstes Moped, Motorrad oder Auto, das uns schneller erwachsen werden ließ.

Die Bewegung für historische Fahrzeuge von heute

Fahrzeuge von damals, die heute noch vorhanden sind, bilden unser automobiles Erbe. Jedes dieser Fahrzeuge besteht weiterhin, weil ein Mensch, getrieben von einer Leidenschaft, das Fahrzeug zu besitzen, zu erhalten und zu nutzen, sich entschieden hat, einen Teil dieses Erbes zu sichern.

Historische Fahrzeuge sind Zeitzeugen einer vergangenen Ära, und es ist wichtig, dass wir dieses Erbe heute und für die Zukunft bewahren. Die Bewegung für historische Fahrzeuge bringt nicht nur Enthusiasten zusammen, sondern bereitet auch vielen anderen Menschen Freude, da die Besitzer historischer Fahrzeuge dieses Erbe quasi in einem für die Öffentlichkeit kostenfreien Museum zugänglich machen, wenn sie ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen bewegen oder damit an den tausenden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes teilnehmen, die jedes Jahr von Oldtimerclubs in ganz Europa ausgetragen werden.

Historische Fahrzeuge sind nicht nur von kultureller und historischer Bedeutung. Die Erhaltung dieses Erbes ist auch ein großer Wirtschaftsfaktor: Werkstätten, Zulieferer, Teilehersteller, Versicherer, Oldtimerclubs, Fachzeitschriften, Reiseveranstalter, Veranstaltungen – all das schafft Arbeitsplätze und Umsätze und bietet Eigentümern wichtige Leistungen, Produkte und Informationen. Die Erhaltung, Pflege und Restaurierung historischer Fahrzeuge sind auch ein großer Markt für kleine und mittlere Unternehmen. In zwei europäischen Ländern (Deutschland¹ und Großbritannien²) durchgeführte Studien verdeutlichen das Ausmaß der Wirtschaftsaktivität in Zusammenhang mit der Erhaltung und

¹ (VDA, VDI, 2013)

² (BFHVC 2016)

Nutzung von historischen Fahrzeugen: Allein in diesen beiden Ländern geben die Eigentümer historischer Fahrzeuge jedes Jahr 20,4 Milliarden Euro dafür aus. Nicht zu vergessen die tausenden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes jedes Jahr, die oftmals mit Auslandsreisen der Eigentümer und folglich starker Wirtschaftsleistung der Tourismusbranche einhergehen.

Die Erhaltung und Nutzung historischer Fahrzeuge sind kulturell, wirtschaftlich und gesellschaftlich relevante Tätigkeiten

Die mobile Welt im Wandel und ihre Herausforderungen

Die Entwicklung des Kraftverkehrs hat jedoch ihren Preis. Die Attraktivität und Verfügbarkeit privater Mobilität haben ihre negativen Auswirkungen: Staus, Abgase und Verkehrsunfälle. Angesichts wachsender Bedenken hinsichtlich Luftqualität, Klimawandel, Staus und Verkehrssicherheit stehen die Gesetzgeber und die Kfz-Industrie vor der Herausforderung, politische und technische Ansätze zur Lösung der Probleme zu entwickeln. Neben technologischen Entwicklungen, die hier mittlerweile Abhilfe schaffen, sahen auch die Gesetzgeber die Notwendigkeit zu handeln. Ältere Fahrzeuge werden bereits stärker zur Kasse gebeten, wenn sie in Umweltzonen einfahren möchten, oder werden zur Verbesserung der Luftqualität ganz daraus verbannt. Darüber hinaus ist üblicherweise die Kfz-Steuer für ältere Fahrzeuge höher. Politische Diskussionen zu Straßengebühren scheinen zu einem Mobilitätssteuersystem zu tendieren, welches auf dem Verursacherprinzip beruht und wahrscheinlich für ältere Fahrzeuge höhere – möglicherweise unverhältnismäßig hohe – Kosten pro gefahrenem Kilometer nach sich ziehen wird. Infolgedessen unterliegt der Kraftverkehr in den kommenden Jahren zweifellos einem großen Wandel.

Hin zu emissionsfreien autonomen Fahrzeugen und Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS)

Dieser Wandel bedeutet, dass mit fossilem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge durch Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge ersetzt werden. Einige Regierungen beabsichtigen bereits, den Verkauf von Otto- und Dieselaautos zu verbieten (Norwegen bis 2025, Frankreich und Großbritannien bis 2040). Außerdem ist von einem Umstieg auf vollautomatisierte Fahrzeuge auszugehen. Zahlreiche Studien³ veranschaulichen den bevorstehenden Wandel:

- Einer Studie zufolge werden bis 2030 10-15 Prozent der in der EU verkauften Neuwagen Elektrofahrzeuge und bis zu 15 Prozent vollautomatisiert sein.
- Eine andere Studie geht davon aus, dass in den USA 95 Prozent der Personenkilometer im Jahr 2030 mit autonomen Elektrofahrzeugen zurückgelegt werden. Zwar werden 40 Prozent aller Fahrzeuge noch einen Verbrennungsmotor haben, doch sie werden lediglich 5 Prozent der Personenkilometer zurücklegen.

Bei diesen autonomen Fahrzeugen handelt es sich um verbesserte Versionen der Fahrzeuge von heute, die bereits miteinander und mit der Straßeninfrastruktur kommunizieren können und dadurch die Mobilität sicherer und effizienter machen. Prognosen zufolge steigen die Mobilitätsbedürfnisse zwischen 2010 und 2050 um über 42 Prozent⁴. Verbraucher und Gesellschaft werden höhere Flexibilität, Zuverlässigkeit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit

³ McKinsey & Company: Automotive revolution – perspective towards 2030 (2016) (Automobile Revolution – Perspektiven 2030); RethinkX: Rethinking Transportation 2020-2030 (2017) (Den Verkehr überdenken); Europäisches Parlament: The World is Changing. Transport Too (2017) (Die Welt verändert sich. Der Verkehr auch);

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0283&from=EN%20S4-5>

erwarten, um diesen Bedarf zu decken. Durch innovative Technologien können der Verkehr und die Logistik bereits jetzt effizienter gesteuert werden. Zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte und neue Geschäftsmodelle wie Fahrgemeinschaften, Carsharing und Online-Fahrdienstvermittler (MaaS) werden zunehmend beliebter, unterstützen den Trend bei jungen Menschen, sich selbst kein Auto zu kaufen, und bieten Mobilitätslösungen für eine zunehmend älter werdende, urbanisierte Gesellschaft.

Die behördliche Genehmigung automatisierter Fahrzeuge und ein steigender Mobilitätsbedarf werden mit dem Höchststand der sich im Eigentum befindlichen Fahrzeuge zusammenfallen – voraussichtlich 2020. Ausgehend von diesen Trends besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass bis zum Jahr 2040 ein hoher Anteil der Fahrzeuge elektrisch bzw. emissionsfrei und autonom unterwegs und vorwiegend Eigentum von MaaS-Anbietern sein wird.

Auswirkungen auf Industrie und Fertigkeiten

Dieser Wandel bringt auch große Veränderungen für die Industrie und ihre Beschäftigten mit sich. Laut Prognose einer unter anderem von der IG Metall⁵ initiierten Studie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO hat bis 2030 die Hälfte aller Beschäftigten in der Automobilindustrie direkt oder indirekt mit Elektromobilität zu tun. In Deutschland, wo etwa 840.000 Menschen in der Autoindustrie arbeiten, gehen infolge der Elektrifizierung ungefähr 75.000 der 210.000 Jobs im Bereich Antriebsstrang verloren, wobei die Stellen, die durch den Umstieg auf Batterien/Elektroantrieb geschaffen werden, bereits berücksichtigt sind.

Da sich in der Industrie der Trend hin zum emissionsfreien, autonomen Fahrzeug fortsetzt, gehen mit zunehmendem Alter der derzeitigen Arbeitskräfte möglicherweise die Fertigkeiten verloren, die für die Renovierung und Erhaltung von mit fossilem Kraftstoff betriebenen historischen Fahrzeugen erforderlich sind. Gleichzeitig könnten Materialien, die für die Instandhaltung von historischen Fahrzeugen nötig sind, rar oder verboten werden. Elektronische Komponenten sind möglicherweise nicht lagerfähig. Und die Infrastruktur für die Kraftstoffversorgung ist unter Umständen nur mehr begrenzt verfügbar.

Internet, Online-Wirtschaft und soziale Medien

Andererseits bieten einige Entwicklungen auch Chancen: Das Internet, die Online-Wirtschaft und die sozialen Medien bieten Werkzeuge, die für die Erhaltung und Nutzung historischer Fahrzeuge nützlich sein können. Mittlerweile können Fahrzeugeigentümer Ersatzteile einfacher im Internet suchen und kaufen oder nach Lösungen für ihre Kfz-technischen Probleme suchen. In den sozialen Medien können Eigentümer und Clubs effizient kommunizieren und aktiv sein. Und dank Online-Lehrgängen und -Qualifizierung fließen neue technische Entwicklungen in die Aus- und Weiterbildung ein. So können die traditionellen Fertigkeiten erhalten bleiben und an das neue Mobilitätszeitalter angepasst werden.

Wie wirken sich diese Veränderungen möglicherweise auf die Bewegung für historische Fahrzeuge aus?

⁵ Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland (ELAB) (2018) "

- **Umweltbedenken und gesetzliche Vorschriften** könnten dazu führen, dass historische Fahrzeuge bestimmte Straßen und Bereiche nicht mehr befahren dürfen, und die Nutzung eines historischen Fahrzeugs könnte unverhältnismäßig teuer werden, sollte die Bepreisung nach dem Verursacherprinzip erfolgen
- Aufgrund **technischer Entwicklungen und gesetzlicher Maßnahmen** könnten historische Fahrzeuge in der künftigen Verkehrswelt, deren Bild autonome, emissionsfreie Fahrzeuge prägen, die miteinander und mit der Verkehrsinfrastruktur kommunizieren, möglicherweise nicht mehr erkannt werden. So wäre es schlichtweg nicht mehr möglich, die Fahrzeuge zu erhalten.
- Durch den **demografischen und gesellschaftlichen Wandel** könnten junge wie ältere Menschen möglicherweise nutzerfreundliche und kostengünstige MaaS-Dienste in Anspruch nehmen. Infolgedessen gibt es immer weniger Menschen- selbst im ländlichen Raum- die ein eigenes Fahrzeug besäßen.

Die Entwicklungen in Gesetzgebung, Gesellschaft und Technik könnten daher möglicherweise das Ende für die Erhaltung und Nutzung von historischen Fahrzeugen bedeuten. Träfe dies tatsächlich zu, könnte unser automobiles Erbe zu einem großen Teil für immer verloren gehen.

Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von heute

Es gibt noch echtes öffentliches Interesse am automobilen Erbe: Museen und Oldtimerveranstaltungen erfreuen sich regen Zulaufs. Ein historisches Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße ist ein seltener und schöner Anblick, sei es ein Rolls Royce aus den 1930ern, ein Jeep aus der Zeit des 2. Weltkriegs, ein DKW aus den 1950ern, ein Škoda-Bus aus den 1960ern, ein DAF-Lkw oder eine Lambretta aus den 1970ern. Im Straßenverkehr verbreiten diese Fahrzeuge einen Hauch Geschichte. Blickfänger sind sie allemal. Und die Nostalgie wird vermutlich noch stärker, je mehr sich die Fahrzeugflotte zu einem Einheitsfuhrpark aus autonomen Elektrofahrzeugen wandelt.

*Wesentlich ist, dass die historischen Fahrzeuge weiterhin auf den Straßen bewegt werden dürfen. Denn sie sind **automobiles Erbe**, und dieses Erbe kann am besten erhalten werden, **wenn es mobil ist.***

Die Bewegung für historische Fahrzeuge – Halter, Unternehmen und Unterstützer – ist in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass dieses Erbe weiterhin erhalten wird und die Fahrzeuge genutzt werden, so dass sich die Öffentlichkeit weiterhin des automobilen Erbes erfreuen kann. Dafür bedarf es tatkräftiger Bemühungen der Verbände, Clubs und Einzelpersonen, insbesondere damit wir die Begeisterung junger Menschen, deren persönliches Interesse an modernen Verkehrsmitteln zunehmend schwindet, wecken.

Außerdem gilt es, die Gesetzgeber und die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, dass historische Fahrzeuge keine Gefahr für die Umwelt darstellen. Während moderne Fahrzeuge immer sauberer werden, könnte die Akzeptanz historischer Fahrzeuge abnehmen, was die Gesetzgeber dazu bewegen könnte, deren Nutzung einzuschränken. Dies wäre jedoch unverhältnismäßig, da historische Fahrzeuge selten und wenn, nur außerhalb der Stoßzeiten

genutzt werden. Ferner machen ihre Emissionen lediglich einen geringfügigen Anteil an den Emissionen aller Fahrzeuge aus.

Historische Fahrzeuge werden selten genutzt, wenn, dann nur außerhalb der Stoßzeiten, und ihre Emissionen machen lediglich einen geringfügigen Anteil an den Emissionen aller Fahrzeuge aus

Der TÜV Nord hat sich in jüngsten Forschungsarbeiten mit den Emissionen von über 30 Jahren alten Fahrzeugen in Deutschland beschäftigt und ist zu folgenden Ergebnissen gelangt:

- Zwar gibt es immer mehr Fahrzeuge, die über 30 Jahre alt sind (712.000), doch sie werden kaum genutzt (1370 km/Jahr). Folglich betragen ihre Emissionen insgesamt nur ein Prozent der Emissionen aller Fahrzeuge zusammen. Das wird sich nicht ändern, selbst wenn die Anzahl der über 30 Jahre alten Fahrzeuge bis 2030 auf möglicherweise 2,3 Millionen steigt. Zu beachten ist, dass sich diese Zahlen nicht nur auf historische Fahrzeuge beziehen, sondern auf alle Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind. Viele davon gelten allerdings nicht als historisch. Hinzu kommt, dass der Dieselskandal, d. h. die wesentlich höheren Emissionen moderner Fahrzeuge, in den Forschungsarbeiten nicht berücksichtigt wurde.

Politische Intervention

Die Sicherung der Zukunft unseres automobilen Erbes erfordert das Bewusstsein und die politische Entschlossenheit der Gesetzgeber, Entscheidungen für den Erhalt der Fahrzeuge zu treffen, für ihre weitere Nutzung auf den Straßen und die Bewahrung des Andenkens an die Hersteller der Fahrzeuge, die unsere neuere Sozial-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte so maßgeblich mitgestaltet haben.

Die Politik hat bereits auf EU-, nationaler und kommunaler Ebene einige begrüßenswerte Entscheidungen getroffen.

Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“

Beachtung verdient eine europaweit einheitliche Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“, die klarstellt, dass nicht alle alten Fahrzeuge als historisch gelten. Die EU hat 2014 die Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern verabschiedet. Sie enthält die Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“, die von der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge (Historic Vehicle Group- HVG) im Europäischen Parlament ausgearbeitet wurde und nun europaweit gilt:

„Fahrzeug von historischem Interesse“ [bezeichnet] ein Fahrzeug, das von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erfolgt ist, oder von einer seiner dazu ermächtigten Stellen als historisch betrachtet wird und alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen,
- sein gemäß dem einschlägigen Unions- oder einzelstaatlichen Recht festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt,

— *es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert;*

Dank dieser Definition können die Gesetzgeber historische Fahrzeuge von „alten Autos“ abgrenzen, wenn es darum geht, erstere - sollte dies notwendig und angemessen sein - bevorzugt zu behandeln.

Umweltzonen

Eine einheitliche Definition wird begrüßt, da Gesetzgeber und kommunale Behörden historische Fahrzeuge bereits für Ausnahmen oder Sonderregelungen in Umweltzonen definieren mussten. In Deutschland etwa dürfen historische Fahrzeuge zwecks Erhalt des automobilen Erbes uneingeschränkt in Umweltzonen einfahren. Voraussetzung hierfür ist ein nationales H-Kennzeichen oder ein rotes 07-Kennzeichen, die es nur in Deutschland gibt und unter Umständen in anderen Mitgliedstaat nicht anerkannt werden.

Es wird zunehmend wichtiger, den Begriff „historisches Fahrzeug“ einheitlich zu definieren, da immer mehr europäische Städte Umweltzonen einführen und Uneinheitlichkeit bei der Definition und allen anderen Gesichtspunkten der Umweltzonenthematik Verbraucher nur unnötig verwirrt. Die HVG begrüßt die Empfehlung einer 2017 von der Europäischen Kommission veröffentlichten Studie ⁶, dass historische Fahrzeuge gemäß Richtlinie 2014/45/EU zum Erhalt des automobilen Erbes von Umweltzonenregelungen ausgenommen werden können. Ferner fordert die HVG die EU-Institutionen auf, dies auch in Leitlinien für Fahrer aufzunehmen, die derzeit erstellt werden.

Maut

Die HVG begrüßt außerdem den Bericht zur ersten Lesung des Europäischen Parlaments zur Reform der Gesetzgebung zur Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (*Eurovignette*), wonach Mautsysteme nach dem Verursacherprinzip für historische Fahrzeuge abweichende Regelungen vorsehen können. Die HVG ruft die Mitgliedstaaten auf, diese gute und angemessene Entscheidung in der Richtlinie zu berücksichtigen.

REACH

Die HVG wird den Dialog mit der Europäischen Kommission fortsetzen, um sicherzustellen, dass die Europäische Chemikalienverordnung REACH die authentische Renovierung und Erhaltung historischer Fahrzeuge nicht unmöglich macht. Die HVG unterstützt das Bemühen der Kommission um einfachere und günstigere Zulassungsverfahren in Zusammenhang mit „Alt-Ersatzteilen“ und der „Verwendung in geringen Mengen“. Die HVG ist weiterhin um Lösungen bestrebt, die sowohl mit REACH als auch mit der Erhaltung historischer Fahrzeuge vereinbar sind. Die HVG befasst sich bereits mit Fragen rund um den Schutz der für die Erhaltung und/oder Verwendung historischer Fahrzeuge erforderlichen Substanzen sowie mit den gegenwärtigen Bedenken hinsichtlich der Verchromung und der Verwendung von Blei in Lagern und Kabeln.

Gesetzgeber haben historischen Fahrzeugen besondere Berücksichtigung gewährt, da sie wissen, dass diese Fahrzeuge selten genutzt werden und gut erhalten sind und erkannt haben, dass das automobiler Erbe erhalten werden muss

⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

Verpflichtung der Bewegung für historische Fahrzeuge

Die Politik allein kann die Herausforderung, ein Straßenbild mit historischen Fahrzeugen zu erhalten, nicht bewältigen. Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss ebenfalls anerkennen, dass sich die Welt verändert, und – bei Bedarf – flexibel darauf reagieren. Daher hat die Bewegung die Verantwortung:

- *Die Erwartungen einer modernen Gesellschaft respektieren:* Alle Eigentümer müssen ihre historischen Fahrzeuge gut erhalten und verantwortungsvoll nutzen – insbesondere im Wissen, dass sich ihre Fahrzeuge von modernen Fahrzeugen unterscheiden.
- *Aufgeschlossen sein für die mögliche Verwendung moderner Kfz-Technik:* Besitzer historischer Fahrzeuge sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach Möglichkeit und soweit angemessen moderne Technik verwenden, und gleichzeitig die Authentizität ihrer Fahrzeuge respektieren.
- *Sich aktiv einbringen:* Oldtimerclubs müssen sich aktiv und organisiert in einschlägige politische Debatten einbringen, erklären, was die Bewegung und historische Fahrzeuge sind, ihren Standpunkten Gewicht verleihen und betonen, wie wichtig die Erhaltung des automobilen Erbes ist.
- *Sich für die Erhaltung und die Vermittlung der Fertigkeiten bestimmter Berufe einsetzen:* Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss eingebunden sein, wenn es um die Bewahrung und Verbesserung der für die Erhaltung des automobilen Erbes erforderlichen Fertigkeiten für die kommenden Generationen geht.
- *Bewusstsein für den Wert unseres automobilen Erbes schaffen:* Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss der Öffentlichkeit weiterhin vermitteln, wie wichtig die Erhaltung unseres automobilen Erbes ist, und aufzeigen, dass die Erfindung des Automobils aufgrund seiner immensen Auswirkungen auf die Gesellschaft von heute eine der wichtigsten Entwicklungen der Welt in den letzten 130 Jahre war.

Zusammenarbeit

In der Zukunft müssen die Bewegung für historische Fahrzeuge und die Gesetzgeber weiterhin zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass unser automobiles Erbe auch künftig einen Platz auf unseren Straßen hat. Mit dem Wandel der mobilen Welt stehen wir immer größeren Herausforderungen gegenüber. Für einige bedarf es technischer Lösungen, für andere politischer und für wieder andere beider. Die größte Herausforderung liegt darin, zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge auch auf den Straßen von morgen einen Platz haben. Und dieser Herausforderung müssen sich die Bewegung für historische Fahrzeuge und die Gesetzgeber gemeinsam stellen. Angesichts des weitreichenden Wandels der mobilen Welt ist es unerlässlich, dass die Auswirkungen der zukünftigen Entwicklungen in Technik, Gesellschaft und Gesetzgebung schon heute antizipiert und diskutiert werden.