



Positionspapier zum historischen Fahrzeugwesen in Österreich (Deklaration)

Historische Fahrzeuge und ihre zukünftige Bedeutung

Das Kuratorium Historische Mobilität Österreich und dessen Beiräte ÖAMTC, ARBÖ, Bundesinnung der Fahrzeugtechnik, Bundesgremium Fahrzeughandel, Kfz-SV-Union und eFuel alliance Österreich bekennen sich zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Österreich.

Kraftfahrzeuge haben ohne Zweifel die ökonomische und gesellschaftliche Entwicklung von Beginn des 20. Jahrhunderts bis jetzt wesentlich beeinflusst. Das breite Spektrum historischer Fahrzeuge – von Motorrädern, Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Autobussen bis hin zu Traktoren und sonstigen Nutzfahrzeugen – hat somit zu Recht seinen Stellenwert als schützenswertes Kulturgut. Neben dieser Bedeutung als Teil des kulturellen Erbes sind alle Aktivitäten zum Betrieb und Erhalt der historischen Fahrzeuge in Österreich ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Es sind dadurch auch positive Auswirkungen für Staat und Gesellschaft gegeben.

Historische Fahrzeuge haben jedenfalls neben dem Mindestalter von 30 Jahren einen historisch korrekten und überdurchschnittlich guten Fahrzeugzustand aufzuweisen. Sie sind als Liebhaberfahrzeuge nicht zur täglichen Verwendung bestimmt und haben damit eine Sonderstellung gegenüber den sonstigen in Verwendung befindlichen Fahrzeugen.

Die Geschichte der Mobilität muss als rollendes Kulturgut jetzt und für zukünftige Generationen erlebbar bleiben. Das Kuratorium Historische Mobilität Österreich und dessen Beiräte stehen dafür, dass das historische Fahrzeugwesen auch in der zukünftigen rechtlichen und faktischen Gestaltung der Mobilität seinen Stellenwert erhält.

I. Das historische Fahrzeug als rollendes Kulturgut

1. Typisierung und Zulassung als historisches Fahrzeug

Zur Abgrenzung gegenüber Alltagsfahrzeugen und für die leichte Erkennbarkeit der Sonderstellung als erhaltenswürdiges Kulturgut war die rechtliche Regelung und Einführung der gesonderten („roten“) §57a Plakette für historische Fahrzeuge im Jahr 2018 ein wesentlicher Meilenstein. Dabei wurden auch die speziellen Vorschriften hinsichtlich Originalität und Fahrzeugzustand nochmals präzisiert. Ergänzend stellt die Approbierte Liste Historische Fahrzeuge des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, (operativ bearbeitet im Beirat für historische Fahrzeuge) seit mittlerweile zwei Jahrzehnten einen weiteren wichtigen legislativ verankerten Eckpfeiler dar, um gebrauchte Fahrzeuge von Kulturgut deutlich abzugrenzen. Die klaren rechtlichen Voraussetzungen für den Eintrag „historisch“ in die Fahrzeugpapiere (geregelt im KFG 1967), und die Rahmenbedingungen für den Betrieb auf Österreich Straßen (wie z.B. in Form von Fahrbeschränkungen von 120 Tagen für historische PKW bzw. 60 Tagen für historische Motorräder), sowie die Dokumentation durch das Führen fahrtenbuchartiger Aufzeichnungen, sind Garant, um auch in Zukunft historische Fahrzeuge für künftige Generationen „erfahrbar“ zu erhalten.

2. Unterstützung, Engagement und Förderung des historischen Fahrzeugwesens

Das ehrenamtliche Engagement für das historische Fahrzeugwesen ist der Träger, um den Erhalt und Betrieb historischer Fahrzeuge zu gewährleisten. Die österreichischen Oldtimer-Clubs, Oldtimer-Vereine, Marken-Clubs, Fahrzeug-Museen und sonstigen Interessengruppen, die sich für eben diesen Erhalt und Betrieb historischer Fahrzeuge und damit die Bewahrung des gemeinsamen Kulturgutes einsetzen, müssen deshalb besondere Beachtung und Unterstützung erhalten. Das Engagement dafür, die fast zur Gänze gemeinnützige Tätigkeit und die unzähligen ehrenamtlich oder individuell freiwillig erbrachten Leistungsstunden müssen auch in Zukunft die angemessene und verdiente Anerkennung erhalten.

Darüber hinaus ist auch mittel- und langfristig durch adäquate Anreize dieses Engagement in der Zukunft sicherzustellen und damit zwingend auch die Jugend- und Nachwuchsarbeit forciert zu fördern.

Das besondere handwerklich-technischen Know-How zur Beherrschung der historischen Technik droht ebenfalls verloren zu gehen. Hier sind dringend im Zusammenwirken von Politik, Interessenvertretungen, Betrieben und Ausbildungsstätten Maßnahmen zum Erhalt dieses technischen und handwerklichen Wissens zu setzen. Der gesamte Bereich der laufenden Wartung bis hin zu Restaurationsarbeiten bedingt ein komplexes Zusammenwirken unterschiedlicher Gewerke (“vom Motor- und Vergaser- Spezialisten bis hin zum Sattler und Lackierer”). Gerade im Lichte der rasant einsetzenden Veränderung der für Mobilität eingesetzten technischen Basis muss dieses auch kulturhistorisch relevante Wissen erhalten bleiben.

Die historische Bedeutung von Kraftfahrzeugen für die gesellschaftliche, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklungsgeschichte ist wohl unbestritten. Es sind dabei nicht nur die technischen Aspekte im Sinne von Innovation und technologischem Fortschritt, sondern vor allem auch die massiven Auswirkungen auf die Gesellschaft und die einzelnen Menschen relevant. Beispiele dafür sind die erstmals geschaffene Möglichkeit individueller Mobilität für die Mehrheit der Bevölkerung, damit verbundener Anstieg des Wohlstandes und ein jahrzehntelang optimistischer Blick in die Zukunft. Die wissenschaftliche Bearbeitung und kritische Dokumentation dieses über ein Jahrhundert so wichtigen Segmentes der Menschheitsgeschichte soll jedenfalls zeitnah gefördert und forciert werden, solange die notwendigen Informationen noch authentisch zugänglich sind.

(Eckdaten zu Einstellungen zu historischen Fahrzeugen und deren sozioökonomischen Bedeutung finden sich u.a. in der Studie „Oldtimer in Österreich“, 2017 – Mag. Christian Schamburek, in der Beilage)

II. Notwendige Rahmenbedingungen im Lichte aktueller Entwicklungen

1. Umwelt und Verkehr

Im Sinne der Interessenabwägung zwischen Umwelt und Verkehr werden auf Basis unterschiedlicher rechtlicher Grundlagen Fahrbeschränkungen bzw. Fahrverbote verfügt. Hier sind die sehr niedrigen durchschnittlichen Fahrleistungen historischer Fahrzeuge zu berücksichtigen.

(lediglich ein Anteil von 0,2% von historischen PKW bezogen auf die Gesamtfahrleistung aller in Österreich zugelassenen PKW, Quelle: „Oldtimer in Österreich“, 2017 – Mag. Christian Schamburek)

Das führt zu Emissionen, die im Vergleich zum gesamten Verkehr praktisch vernachlässigbar sind. Während aufgrund dieses Umstandes bereits Ausnahmen von IG-L Fahrbeschränkungen auf Landesebene praktisch vollständig existieren, fordert das KHMÖ die Verankerung dieser Ausnahmen analog auch auf Bundesgesetzebene.

Allerdings bedrohen auch etwaige Fahrverbotsentscheidungen auf regionaler oder Gemeindeebene die widmungsgemäße Nutzung historischer Fahrzeuge (wie z.B. auch die öffentliche Präsentation des automobilen Kulturguts). Das KHMÖ fordert deshalb, die kulturelle Bedeutung historischer Fahrzeuge auch bei lokalen Regelungen zu berücksichtigen (im Sinne angemessener Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge bei möglichen Fahrverboten).

(Beispielsweise seien hier auch aktuell Fahrverbote in Westösterreich für Motorräder ab einer „Lärm-Obergrenze“ genannt, wobei die spezielle Situation historischer Motorräder unbedacht blieb)

Durch unterschiedliche Entwicklungen in den europäischen Ländern wäre darüber hinaus eine koordinierte und abgestimmte rechtliche Behandlung historischer Fahrzeuge auf europäischer Ebene zweckmäßig. Österreich sollte mit seinen hohen und bewährten Standards auch auf europäischer Ebene als Vorbild für einen angepassten Rechtsrahmen dienen, um unangemessene Nutzungseinschränkungen für historische Fahrzeuge zu verhindern.

2. EU-Klimapolitik und das historische Fahrzeugwesen

Mittlerweile sind die Pläne der EU zur Reduktion der CO₂-Emissionen (insbesondere auch im Bereich Verkehr) ziemlich konkret vorhanden. Hier ist bei der formalen Konkretisierung ähnlich wie in der innerstaatlichen Rechtssetzung darauf zu achten, dass für das historische Fahrzeugwesen angemessene Ausnahmen beschlossen werden. Gerade in Europa kommt nämlich dem historischen Fahrzeugwesen wohl eine ganz besondere kulturelle und historische Bedeutung zu! Und auch hier gilt: Historische Fahrzeuge sind aufgrund der geringen Nutzung wohl auch europaweit nur für ca. 0,2% der CO₂ Emissionen im Straßenverkehr verantwortlich.

Im Übrigen ist das KHMÖ überzeugt, dass durch einen verstärkten Fokus auf neue

weitere Technologien wie synthetische Kraftstoffe (eFuels) eine vernünftige umweltgerechte Alternative zu fossilen Kraftstoffen (noch dazu unter Nutzung der bestehenden Tank-Infrastruktur) für den Betrieb historischer Fahrzeuge geschaffen werden kann.

III. Ausblick auf die weitere Entwicklung

1. Treibstoff für historische Fahrzeuge

Wie schon erwähnt sieht das KHMÖ mittel- und langfristig den Einsatz synthetischer Treibstoffe (eFuels) als sinnvollen und klimafreundlichen Ersatz für die aktuellen “fossilen”. Hier wird interessenpolitisch primär der Einsatz für historische Fahrzeuge forciert, denn dafür gibt es nach aktuellem Wissensstand keine andere klimaneutrale Alternative. Das KHMÖ führt auch eigene Projekte zur Untersuchung der technischen “Verträglichkeit” synthetischer Kraftstoffe bei Verwendung in historischen Fahrzeugen durch. Jedenfalls kann dadurch auch langfristig gewährleistet werden, dass historische Fahrzeuge klimaneutral betrieben werden können!

2. Zusammenarbeit mit der Politik

Die weitere Entwicklung bringt eine Vielzahl neuer Herausforderungen, die nur gemeinsam in Abstimmung mit den politischen Entscheidungsträgern positiv zu bewältigen sind. Als Beispiel sei nur der rasante Entwicklungsschub beim Einsatz neuer Antriebssysteme, aber vor allem auch der Digitalisierung der Fahrzeuge genannt. Auch wenn der Einsatz vollkommen autonom fahrender Kraftfahrzeuge noch mehrere Jahre nicht umgesetzt sein wird, kommt hier eine praktische, aber auch logistische Herausforderung auf den Gesetzgeber zu, sinnvolle Regelungen für das “Miteinander” zu treffen.

Um den gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen zu begegnen, setzen wir uns als KHMÖ daher dafür ein, zwischen Politik und den Vertretern des historischen Fahrzeugwesens einen übergreifenden Dialog zum Entwurf neuer Regelungen zu initiieren. Der bewährte österreichische Weg einer breiten Abstimmung mit Experten (wie im Beirat historische Fahrzeuge schon in der Vergangenheit als richtungsweisende Plattform praktiziert) muss weiter ausgebaut werden. Einerseits bringt das KHMÖ die gebündelte Expertise im Rahmen der Gesetzesbegutachtung ein, andererseits ist der Dialog im Vorfeld bei der Konzeption von Gesetzen, Verordnungen und Erlässen weiter zu verstärken.



Diese Deklaration wird gezeichnet und unterstützt:

Kuratorium Historische Mobilität Österreich

Präsident

Generalsekretär

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'C' followed by a dot and a long horizontal stroke.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a long horizontal stroke.

KHMO

Stand: 102721