

# **Gesamterlass historische Fahr- zeuge**

Wien, 2026

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, 2026. Stand: 22. Mai 2026

GZ 2026-0.379.175

Rückmeldungen: [typengenehmigung@bmimi.gv.at](mailto:typengenehmigung@bmimi.gv.at)

## Inhalt

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Aufhebung der alten Erlässe (inkl. Protokolle).....</b>	<b>6</b>
<b>3 Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen .....</b>	<b>8</b>
3.1 KFG 1967.....	8
3.1.1 § 2 Begriffsbestimmungen .....	8
3.1.2 § 33 Änderungen an einzelnen Fahrzeugen.....	8
3.1.3 § 34 Ausnahmegenehmigung.....	8
3.1.4 § 57a Wiederkehrende Begutachtung .....	9
3.1.5 § 57c Begutachtungsplakettendatenbank .....	9
3.1.6 § 131b Beirat für historische Fahrzeuge .....	10
3.2 KDV 1967.....	11
3.2.1 § 8 Lärmverhütung und Auspuffanlagen .....	11
<b>4 Liste der historischen Fahrzeuge, 30-Jahres-Regelung .....</b>	<b>11</b>
<b>5 Erhaltungswürdigkeit und Erhaltungszustand .....</b>	<b>12</b>
5.1 Erhaltungswürdigkeit.....	12
5.1.1 Als Hauptbaugruppen gelten .....	13
5.1.2 Folgende Teile können durch Nachbildungen oder angepasste Austauschteile ersetzt werden .....	13
5.2 Erhaltungszustand .....	13
5.3 Lackierung historischer Fahrzeuge .....	14
<b>6 Zeitliche Fahrbeschränkungen .....</b>	<b>16</b>
6.1 Welche Fahrten sind aufzuzeichnen?.....	17
<b>7 Genehmigung – Genehmigungsunterlagen.....</b>	<b>17</b>
7.1 Allgemeines.....	17
7.2 Genehmigung von Importfahrzeugen .....	18
7.2.1 Allgemeines .....	18
7.2.2 Import von Fahrzeugen ohne ausländische Fahrzeugpapiere .....	18
7.2.3 Genehmigung von Importfahrzeugen (aus Drittstaaten) als nicht historisches Fahrzeug <sup>19</sup>	
7.2.4 Genehmigung von Fahrzeugen aus der Schweiz.....	19
7.2.5 Eintragungen in Genehmigungspapiere/Zulassungsschein .....	19
7.3 Zuständigkeit und einheitliche Vorgangsweise .....	19
7.3.1 Zuständigkeit für Genehmigungsverfahren .....	19

7.3.2 Einheitliche Vorgangsweise der Bundesländer bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge .....	20
7.3.3 Anbringung der Fahrgestellnummer (FIN) .....	21
7.4 Löschung der Eintragung „historisches Fahrzeug“ .....	21
7.5 Leitfaden Geräuschpegelmessung – Geräuschvorschriften für historische KFZ .....	21
7.5.1 Grenzwert für den Geräuschpegel entsprechend Erstzulassungsdatum .....	22
7.5.2 Fahrgeräuschmessung.....	27
7.5.3 Nahfeldpegelmessung.....	29
7.5.4 Nachvollziehbarkeit von Geräuschpegelmessgutachten .....	30
<b>8 Bereifung – Gleichwertigkeit von Diagonalreifen.....</b>	<b>30</b>
<b>9 Erforderliche Nachrüstung historischer Fahrzeuge .....</b>	<b>31</b>
9.1 Erforderliche Nachrüstung bei historischen Kraftfahrzeugen.....	31
9.2 Historische Fahrzeuge mit roten Blinkleuchten .....	32
9.3 EG-Kontrollgerät/Fahrtschreiber für historische Nutzfahrzeuge .....	32
9.4 Nachrüstung von Umsturzsicherungsmaßnahmen.....	34
9.5 Nachrüstung von Geschwindigkeitsmesser Motorrad .....	34
<b>10 Historische Militärfahrzeuge .....</b>	<b>35</b>
10.1 Allgemeines.....	35
10.2 Sitzbänke auf der Ladefläche .....	36
10.3 Zur Seite gerichtete Sitze .....	36
10.4 Tarnlicht .....	36
10.5 Hinterer Unterfahrschutz.....	37
10.6 Bremsanlagen .....	37
10.7 Gefährliche Fahrzeugteile außen.....	37
10.8 Kettenfahrzeuge .....	37
<b>11 Historische Einsatzfahrzeuge.....</b>	<b>37</b>
11.1 Genehmigung historischer Feuerwehrfahrzeuge .....	37
11.2 Blaulicht an historischen Fahrzeugen .....	38
11.3 Historische Rettungsfahrzeuge (Blaulicht) .....	38
11.3.1 „Ausgemusterte“ Rettungsfahrzeuge.....	38
11.3.2 Verwendung von „geschützten“ Zeichen .....	39
<b>12 Nachträgliche Veränderungen an historischen Fahrzeugen .....</b>	<b>39</b>
12.1 Allgemeines.....	39
12.2 Genehmigungsfähigkeit als historisches Fahrzeug betreffend Umbauten .....	40
12.3 Umrüstung von Benzin- auf Dieselmotor und umgekehrt.....	41
12.4 Nachträglicher Einbau einer Gasanlage bei historischen Fahrzeugen .....	41

12.5 Historisches Fahrzeug - Umbau auf Elektroantrieb .....	41
12.6 Auspuffanlage ohne Wärmetauscher .....	42
12.7 Elektrische Anlage, Beleuchtung .....	42
12.8 Nachträgliche Umbauten auf Wohnmobil.....	43
<b>13 Genehmigung von historischen Sportfahrzeugen bzw. Rallyefahrzeugen .....</b>	<b>43</b>
13.1 Rallyefahrzeuge.....	43
13.2 Darstellung der Möglichkeiten .....	44
13.3 Veränderungen an historischen Sportfahrzeugen oder Rallyefahrzeugen .....	45
13.3.1 Genehmigung von historischen Rennfahrzeugen .....	45
13.3.2 Nachträglicher Einbau von Schalensitzen, Überrollkäfige.....	45
<b>14 Replicas .....</b>	<b>45</b>
<b>15 Gewerbliche Nutzung von historischen Fahrzeugen.....</b>	<b>46</b>
<b>16 Wiederkehrende Begutachtung – § 57a KFG 1967 .....</b>	<b>46</b>
16.1 Nächster Begutachtungszeitpunkt bei mehrjährigen Intervallen .....	46
16.2 Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung für historische Fahrzeuge .....	48
16.3 Wechsel zwischen roter und weißer Plakette und umgekehrt .....	48
16.3.1 Nicht historisch auf historisch .....	48
16.3.2 Historisch auf nicht historisch.....	49
16.4 Motor- und Fahrgestellnummern.....	49
16.5 Abgasmessung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren .....	50
16.6 Ausnahmeregelung von Prüfvorschriften des § 57a KFG 1967 .....	50
16.7 Kontrolle der fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen.....	50
16.8 Rote Begutachtungsplakette für historische Fahrzeuge .....	51

# 1 Einleitung

In der Vergangenheit war eine große Anzahl an Erlässen zu historischen Fahrzeugen zu beachten. Ein Überblick über alle relevanten Festlegungen war kaum mehr möglich. Dieser Erlass soll alle bisherigen Festlegungen zu historischen Fahrzeugen übersichtlich zusammenfassen. Gleichzeitig sollen die alten Erlässe aufgehoben werden. Zukünftig sollen keine separaten Erlässe ergehen, im Anlassfall soll vielmehr der vorliegende Erlass aktualisiert und versioniert werden.

## 2 Aufhebung der alten Erlässe (inkl. Protokolle)

Folgende Erlässe waren vor Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses bereits aufgehoben:

- Zl. 180.296/1-I/8-89 vom 23. Oktober 1989 (aufgehoben durch Zl. 190.500/15-I/8-95)
- Zl. 190.500/2-I/8-95 vom 23. Februar 1995 (aufgehoben durch Zl. 190.500/15-I/8-95)
- Zl. 190.500/1-I/8/1996 vom 15. 5. 1996 (aufgehoben durch Zl. 190.500/2-II/A/5/98)
- Zl. 190.500/2-II/A/5/98 vom 20. März 1998 (aufgehoben durch GZ. BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006)

Folgende Erlässe werden durch den vorliegenden Erlass aufgehoben:

- Zl. 190.500/15-I/8/95 vom 7. Juli 1995
- GZ. BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 vom 2. Mai 2006
- GZ. BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2007 vom 10. Dezember 2007
- GZ. BMVIT-185.340/0022-IV/ST5/2017 vom 18. Dezember 2017

Weiters werden folgende Protokollerlässe aufgehoben:

GZ. 190500/12-II/B/5/01 vom 11. Oktober 2001  
GZ. BMVIT-170.300/2-II/ST4/03 vom 3. Dezember 2003  
GZ. BMVIT-170.300/1-II/ST4/04 vom 18. Juli 2003  
GZ. BMVIT-179.340/0001-II/ST4/2004 vom 15. Juli 2004  
GZ. BMVIT-179.340/0002-II/ST4/2005 vom 19. Jänner 2005  
GZ. BMVIT-179.340/0008-II/ST4/2005 vom 27. Dezember 2005  
GZ. BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2008 vom 18. November 2008  
GZ. BMVIT-179.340/0011-II/ST4/2008 vom 18. November 2008  
GZ. BMVIT-179.340/0008-II/ST4/2008 vom 28. Oktober 2009  
GZ. BMVIT-179.340/0006-II/ST4/2009 vom 16. November 2010  
GZ. BMVIT-179.340/0003-IV/ST4/2011 vom 23. November 2011  
GZ. BMVIT-179.340/0007-IV/ST4/2012 vom 19. November 2012  
GZ. BMVIT-179.340/0006-IV/ST4/20 vom 25. Oktober 2013  
GZ. BMVIT-179.340/0012-IV/ST1/2015 vom 4. Dezember 2015  
GZ. BMVIT-179.340/0003-IV/ST4/2014 vom 9. Dezember 2015  
GZ. BMVIT-179.340/0012-IV/ST1/2016 vom 5. Oktober 2016  
GZ. BMVIT-185.340/0001-IV/ST5/2017 vom 11. August 2017  
GZ. BMVIT-185.340/0014-IV/ST5/2017 vom 10. August 2018  
GZ. BMVIT-185.340/0014-IV/ST5/2019 vom 24. September 2019  
GZ. 2022-0.630.628 vom 5. September 2022  
GZ. 2022-0.631.263 vom 14. November 2023  
GZ. 2024-0.833.111 vom 18. November 2024  
GZ. 2025-0.738.410 vom 2. Oktober 2025

# 3 Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen

## 3.1 KFG 1967

### 3.1.1 § 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

43. historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b)

### 3.1.2 § 33 Änderungen an einzelnen Fahrzeugen

(3a) Auf Antrag hat der Landeshauptmann ein bereits genehmigtes Fahrzeug auch ohne Änderungen am Fahrzeug als historisches Fahrzeug zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen für ein historisches Fahrzeug erfüllt sind. Eine solche Genehmigung ist im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. [...]

### 3.1.3 § 34 Ausnahmegenehmigung

(4) Vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge sind deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. Bei Fahrzeugen, die nicht in die Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind, hat der Beirat für historische Fahrzeuge (§ 131b) eine Empfehlung abzugeben. Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Diese Aufzeichnungen sind drei Jahre ab der letzten Eintragung aufzubewahren.

### **3.1.4 § 57a Wiederkehrende Begutachtung**

(1) [...] Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg sowie historische Fahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z 43) sind außerdem, soweit das durch das prüfende Organ beurteilt werden kann, zu begutachten, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen. Bei historischen Fahrzeugen ist zusätzlich die Einhaltung der zeitlichen Beschränkungen gemäß § 34 Abs. 4 anhand der vorgelegten fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen zu kontrollieren.

(3) Die wiederkehrende Begutachtung ist jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes vorzunehmen:

[...]

4. bei historischen Fahrzeugen alle zwei Jahre,

[...]

Über Antrag des Zulassungsbesitzers kann die Zulassungsbehörde einen anderen Tag als den Jahrestag der ersten Zulassung als Zeitpunkt für die wiederkehrende Begutachtung festsetzen. Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – bei den in Z 1 und Z 2 genannten Fahrzeugen auch in einem Zeitraum von drei Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat und bei den in Z 3 bis Z 5 genannten Fahrzeugen auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonates bis zum Ablauf des vierten darauffolgenden Kalendermonates vorgenommen werden. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Begutachtung festzusetzen. Als wiederkehrende Begutachtung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3 oder eine besondere Überprüfung gemäß § 56.

### **3.1.5 § 57c Begutachtungsplakettendatenbank**

(4d) Wird in der Begutachtungsplakettendatenbank ein Gutachten gemäß § 57a gespeichert, das eine Nichteinhaltung der zeitlichen Fahrbeschränkungen bei einem historischen Fahrzeug aufweist, so ist von der Begutachtungsplakettendatenbank im Wege der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten

Versicherer unverzüglich die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, zu verständigen.

### **3.1.6 § 131b Beirat für historische Fahrzeuge**

(1) Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bedient sich zur Führung der Liste der historischen Fahrzeuge der sachverständigen Beratung eines Beirates (Beirat für historische Fahrzeuge). Hinsichtlich Fahrzeuge, die nicht in die Liste eingetragen sind, kann der Beirat Empfehlungen betreffend die Erhaltungswürdigkeit und den Erhaltungszustand dieser Fahrzeuge abgeben (§ 34 Abs. 4) und die Liste ergänzen, wobei jedoch bei der Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit insbesondere auch auf die eventuellen negativen Umweltauswirkungen bestimmter Kraftfahrzeugbauarten Bedacht zu nehmen ist.

(2) Der Beirat tagt bei Bedarf. Anträge auf Aufnahme in die Liste oder auf Abgabe einer Empfehlung können direkt beim Beirat eingebracht werden. Erforderlichenfalls kann der Beirat von den Antragstellern vor Abgabe einer Empfehlung oder der Aufnahme in die Liste die Vorlage von Gutachten verlangen.

(3) Der Beirat setzt sich zusammen aus:

1. drei Vertretern des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr und
2. je einem Vertreter
  - a) der Bundesarbeitskammer,
  - b) der Wirtschaftskammer Österreich,
  - c) der Vereine von Fahrzeugbesitzern, die im Kraftfahrbeirat vertreten sind,
  - d) der Interessenkreise Versicherungsunternehmen und Fahrzeugindustrie,
  - e) von Vereinigungen, die sich mit der Erhaltung und Förderung historischer Fahrzeuge befassen,
  - f) der Sachverständigen gemäß § 125 bei den Ämtern der Landesregierungen,
  - g) von Vereinigungen, die sich die Wahrnehmung der Belange der in die Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste (§ 2 Abs. 1 des Sachverständigen- und Dolmetschergesetzes, BGBl. Nr. 137/175) im Fachgebiet 17.47 – Historische Fahrzeuge (Oldtimer) eingetragenen Sachverständigen zur Aufgabe machen.

(4) Die Tätigkeit im Beirat ist unentgeltlich, sie begründet keinen Anspruch auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis.

(5) Der Beirat kann fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen. Die Sitzungen des Beirates sind nicht öffentlich. Durch Verordnung kann eine Geschäftsordnung erlassen werden, die nähere Bestimmungen, insbesondere über die Einberufung des Beirates, die Führung der Liste und über das Zustandekommen von Empfehlungen enthält.

## 3.2 KDV 1967

### 3.2.1 § 8 Lärmverhütung und Auspuffanlagen

(1) Der A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers darf die folgend angeführten Grenzwerte, bei Fahrzeugen, die der Fahrzeugklasseneinteilung der Europäischen Union entsprechen, die in den nachstehenden Richtlinien angeführten Grenzwerte, nicht übersteigen:

[...]

6. bei Fahrzeugen, die gemäß § 34 KFG 1967 als historische Fahrzeuge genehmigt werden, 89 dB(A),

[...]

## 4 Liste der historischen Fahrzeuge, 30-Jahres-Regelung

Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind, jedoch nicht in der Liste der historischen Fahrzeuge aufscheinen, sind an den Beirat für historische Kraftfahrzeuge weiterzuleiten, der alle Kriterien für eine Genehmigung als historisches Fahrzeug zu prüfen hat.

Die vorläufige Aufnahme von Fahrzeugen in die Liste (die endgültige erfolgt im Rahmen einer Beiratssitzung) erfolgt nach Zustimmung von zwei Sachverständigen des Fachgebietes 17.47 (Historische Fahrzeuge (Oldtimer), Restaurierung, Bewertung).

Das Kuratorium historische Mobilität in Österreich wurde mit der Führung der Liste der historischen Fahrzeuge betraut. Nach Zustimmung des Beirats für historische Fahrzeuge wird die jeweils aktuelle Ausgabe der Liste der historischen Fahrzeuge vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gem. § 2 Z 43 KFG 1967 approbiert.

Zur Beurteilung, ob ein Fahrzeug in der Liste der historischen Fahrzeuge enthalten ist, sind die ersten drei Spalten der Liste maßgeblich, das sind: Hersteller, Modell und Type. Zusätzlich in der Liste enthaltene Angaben (zB Leistung, Bauzeiten, Aufbau) dienen lediglich als Information. Es werden alle Fahrzeuge, die das Alter von mindestens 30 Jahren erreicht haben, in die Liste aufgenommen. Die im Beirat vertretenen Vereine und Sachverständigen sind aufgerufen, jene Fahrzeugtypen zu melden, die das Aufnahmekriterium erfüllen.

## 5 Erhaltungswürdigkeit und Erhaltungszustand

Bei der Einstufung als historisches Fahrzeug ist auf zwei Kriterien besonders zu achten: diese sind die Erhaltungswürdigkeit und der Erhaltungszustand. Fahrzeuge, die eines von beiden Kriterien nicht erfüllen, sind nicht genehmigungsfähig.

### 5.1 Erhaltungswürdigkeit

Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre und in die Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind, können als historisches Fahrzeug genehmigt werden, wenn die Hauptbaugruppen dieser Fahrzeuge im Originalzustand erhalten sind. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden (handelsübliches oder werksnahes Zubehör) und an Fahrzeugen der Type des genehmigungsgegenständlichen Fahrzeugs zeitgenössisch Verwendung fanden. Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos oder dergleichen zu erbringen. Siehe dazu auch Abschnitt 12.2.

Nachträgliche Änderungen am Fahrzeug, die Hauptbaugruppen betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist.

### **5.1.1 Als Hauptbaugruppen gelten**

- Rahmen/Fahrgestell
- Motor- und Gemischbildungseinrichtung
- Kraftübertragung
- Radaufhängungen (einschl. Rad-Reifen-Kombination)
- Lenkanlage/Lenkabel bei Motorrädern
- Aufbauten
- Bremsanlage

Diese müssen im Originalzustand erhalten sein.

### **5.1.2 Folgende Teile können durch Nachbildungen oder angepasste Austauscherteile ersetzt werden**

- Bereifung
- Zündkerzen
- Lampen
- Verglasung
- Ketten und Riemen
- Bremsbeläge
- Auspuffanlage

Insgesamt darf durch zusätzliche Ausrüstung und Ausstattung der Originalindruck nicht beeinträchtigt werden.

## **5.2 Erhaltungszustand**

Der Erhaltungszustand kann hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit über eine Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 oder eine Überprüfung gem. § 56 KFG 1967 nachgewiesen werden. Bezüglich allgemeiner Ausrüstungsbestimmungen gilt der zum Zeitpunkt des erst-

maligen Inverkehrbringens gesetzmäßige Zustand mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die Nachrüstungsverpflichtungen (siehe Abschnitt 9.1) bestehen.

Zusätzlich ist es notwendig, eine genauere Qualitätsangabe bzw. Zustandsbeurteilung historischer Fahrzeuge vorzunehmen. Die Definition richtet sich nach der von Sachverständigen für historische Fahrzeuge verwendeten Wertskala von Stufe 1 bis Stufe 5. Für die Einstufung als historisches Fahrzeug können die Beurteilungen des Erhaltungszustands von 1 bis 3 in der Wertskala gelten:

- 1 Exzellenter Originalzustand
- 2 Sehr guter Originalzustand
- 3 Guter Allgemeinzustand

Die Zustandsbeurteilungen 4 und 5

- 4 Akzeptabler Zustand
- 5 Unrestaurierter mangelhafter Zustand

führen nicht zu einer Einstufung als historisches Fahrzeug.

Die Beurteilung des Erhaltungszustandes hat unabhängig und zusätzlich zu den gem. KFG 1967 geforderten Überprüfungen oder Begutachtungen gem. §§ 56 oder 57a KFG 1967 zu erfolgen und kann auch über ein Gutachten der als Sachverständigen für historische Fahrzeuge genannten Personen oder eines Sachverständigen gem. §§ 124 oder 125 KFG 1967 nachgewiesen werden.

### **5.3 Lackierung historischer Fahrzeuge**

Das zeitgenössische Erscheinungsbild muss erhalten bleiben und die Farbe und die Lacktechnologie muss zeitgenössisch sein (Ersatz von Nitrozelluloselacken ist jedoch zulässig). Es ist aber nicht zwingend erforderlich, dass der Farbcode der Erstausslieferung entspricht.

## Beispiele

- Vespa aus 1980 mit Metallic Lack: Nachweis über zeitgenössisches Erscheinungsbild zB über Prospekt usw. möglich.
- VW-Bus T1 mit Chrom-Lack: nicht möglich da nicht zeitgenössisch.
- Porsche mit einem Rotfarbton aus der zeitgenössischen VW-Palette: möglich

Als nicht dem historischen Erscheinungsbild entsprechend einzustufen sind jedenfalls moderne Trendfarbgebungen wie künstlich erstellter used-look, rust-look, Lackierungen, die es zum Zeitpunkt der Erstzulassung nicht gab (zB Chromlack), oder Lackzustände, die mit den Vorgaben an Erhaltungswürdigkeit und Erhaltungszustand nicht in Einklang gebracht werden können.

## Patina

Das ist jener Abnutzungszustand, der sich bei guter Pflege ergibt und nicht durch lieblose Handhabung. Die Beurteilung einer zeitgenössischen Patina ist komplex. Ein nachträgliches, künstliches Herbeiführen eines patinierten Zustandes ist abzulehnen. Ebenso ist eine übermäßige Patina (zB unterlassene Erhaltungsmaßnahmen, Durchrostungen), welche nicht mit der Intention der Erhaltung historischen Kulturgutes vereinbar ist, unzulässig.

# 6 Zeitliche Fahrbeschränkungen

Gem. § 34 Abs. 4 KFG 1967 dürfen historische Kraftwagen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Diese Aufzeichnungen sind drei Jahre ab der letzten Eintragung aufzubewahren. Diese Aufzeichnungen müssen nachvollziehbar sein und folgende Mindestinhalte aufweisen:

- Fahrzeugdaten: Marke, Type, Fahrgestellnummer, Erstzulassungsdatum, Kennzeichen
- Vor Antritt jeder Fahrt ist auszufüllen: Datum, Abfahrtsort, Kilometerstand oder Betriebsstunden
- Nach Fahrtende sind Ankunftsort und Kilometerstand einzutragen.
- Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird eine Durchnummerierung der eingetragenen Tage empfohlen

Das Fahrtenbuch muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Hinreichende Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit
- Mit vertretbarem Aufwand überprüfbar
- Aufzeichnungen müssen zeitnah und in geschlossener Form geführt werden – nachträgliche Einfügungen oder Veränderungen müssen ausgeschlossen sein

Daraus ergibt sich, dass das Fahrtenbuch gebunden sein (keine Loseblattsammlung) und eine Seitennummerierung aufweisen muss.

Die Führung eines elektronischen Fahrtenbuches ist zulässig, sofern es sich um eigene Anwendungen oder Apps handelt. Nachträgliche Veränderungen an den zu einem früheren Zeitpunkt eingegebenen Daten müssen nach der Funktionsweise des verwendeten Programms technisch ausgeschlossen sein oder zumindest in ihrer Reichweite in der Datei selbst dokumentiert oder offengelegt werden. Excel-Tabellen oder ähnliches sind unzulässig, da dabei nicht sichergestellt bzw. nachvollziehbar ist, ob nachträgliche Veränderungen vorgenommen wurden.

Das Fahrtenbuch ist dem jeweiligen Fahrzeug zuzuordnen, stellt einen Teil der Fahrzeugdokumente dar und ist beim Fahrzeugverkauf mitzugeben. Werden die fahrtenbuchähnlichen Aufzeichnungen nicht mit dem Fahrzeug übergeben, so ist dies durch einen Vermerk im Kaufvertrag o. ä. nachzuweisen. Mit dem Besitzwechsel sind die neuen Daten (Kennzeichen, evtl. Zulassungsbesitzer) einzutragen. Ist das nicht möglich, ist ein neues Fahrtenbuch zu beginnen; das alte Fahrtenbuch ist weiterhin (drei Jahre ab der letzten Eintragung) aufzubewahren und mit dem neuen Fahrtenbuch der Behörde auf Verlangen sowie bei der wiederkehrenden Begutachtung vorzulegen.

## 6.1 Welche Fahrten sind aufzuzeichnen?

Es sind alle Fahrten aufzuzeichnen, dabei ist Folgendes zu beachten:

- Fahrten mit Probefahrtenkennzeichen, diese zählen jedoch nicht zu den durch die Fahrbeschränkung vorgegebenen Tagen.
- Fahrten auf gesperrten Rennstecken oder auf privatem Grund, diese zählen jedoch ebenfalls nicht zu den durch die Fahrbeschränkung vorgegebenen Tagen.
- Fahrten im Ausland sind gleich zu behandeln wie Fahrten im Inland; diese sind zu dokumentieren und zählen zu den durch die Fahrbeschränkung vorgeschriebenen Tagen.

# 7 Genehmigung – Genehmigungsunterlagen

## 7.1 Allgemeines

Schwierigkeiten gibt es oftmals bei der Genehmigung von historischen Fahrzeugen, da die entsprechenden „Originaldokumente“ nicht mehr vorhanden sind. Ausnahmslos nur „Originaldokumente“ als Grundlage für die Genehmigung zu verlangen ist jedoch nicht zielführend, da mit solchen Papieren ein reger Handel betrieben wird und diese jederzeit leicht besorgt werden können. Es wird deshalb festgelegt, dass, wenn geeignete

Originalfahrzeugdokumente fehlen, für die Genehmigung von historischen Fahrzeugen zumindest die folgenden Papiere vorgelegt werden müssen:

- Besitznachweis
- Verzollungsnachweis (wenn das Fahrzeug aus dem Ausland importiert wurde)
- Dokument oder Sachverständigen-Gutachten, aus dem die Fahrzeugdaten ersichtlich sind (es können jedoch nur jene Daten verlangt werden, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Genehmigung des Fahrzeuges verpflichtend waren)

Der Besitznachweis dient lediglich zur Klärung der Zuständigkeit des Amtes der Landesregierung, nicht jedoch des rechtmäßigen Eigentums. Im Vordergrund steht die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit, sowie der Konformität mit einschlägigen Vorschriften. Der Besitznachweis ist im Rahmen der Zulassung bei den Zulassungsstellen zu klären.

## 7.2 Genehmigung von Importfahrzeugen

### 7.2.1 Allgemeines

Wenn ein Fahrzeug nach Österreich eingebracht und hier als historisches Fahrzeug genehmigt wird, kann die Behörde das frühere Genehmigungsdokument nach Entwertung wieder ausfolgen.

Fahrzeuge die in anderen Ländern als historisches Fahrzeug anerkannt sind (zB deutsches Fahrzeug mit H-Kennzeichen) können in Österreich nicht automatisch als historisches Fahrzeug gemäß KFG 1967 eingestuft werden, da die nationalen Vorgaben erheblich differieren können. Ein Fahrzeug kann in Österreich nur dann als historisches Fahrzeug eingestuft werden, wenn das Fahrzeug die nationalen österreichischen Vorgaben an die Einstufung als historisch erfüllt.

### 7.2.2 Import von Fahrzeugen ohne ausländische Fahrzeugpapiere

Für das Einzelgenehmigungsverfahren sind auch die technischen Daten des Fahrzeuges nachzuweisen, dies kann gegebenenfalls durch das Gutachten eines Sachverständigen für historische Fahrzeuge erfolgen. Wesentlich und dringend zu beachten ist, dass die Fahrge-  
stellnummer des Fahrzeuges original und nicht verändert ist. Diesem Umstand wird auch

bei der Überprüfung des Fahrzeuges im Rahmen des Einzelgenehmigungsverfahrens besonderes Augenmerk gewidmet.

### **7.2.3 Genehmigung von Importfahrzeugen (aus Drittstaaten) als nicht historisches Fahrzeug**

Werden Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind und die Änderungen aufweisen, die eine Einstufung als historische Fahrzeug nicht möglich machen, importiert, kann gegebenenfalls eine Einzelgenehmigung als normales Gebrauchtfahrzeug erfolgen, wenn die Änderungen verkehrs- und betriebssicher sind und die rechtlichen Bestimmungen zum Erstzulassungsdatum eingehalten werden. Vorgebracht wird der Fall eines Chevrolet Camaro Bj. 1968 für den eine Einstufung als historisches Fahrzeug nicht möglich ist, da für mehrere Änderungen (Edelbrock Vergaser, Ansaugkrümmer usw.) kein nachvollziehbarer Nachweis betreffend die Verwendung dieser Teile zum damaligen Zeitpunkt der Erstzulassung vorgelegt werden konnte.

### **7.2.4 Genehmigung von Fahrzeugen aus der Schweiz**

Importierte Fahrzeuge aus der Schweiz sind solchen aus einem EU- Mitgliedsstaat bzw. aus dem EWR gleichzustellen und auch entsprechend zu handhaben (zB bezüglich Abgases). Als Erstzulassungsdatum gilt auch hier das Datum, an dem das Fahrzeug erstmalig in der Schweiz zugelassen wurde.

### **7.2.5 Eintragungen in Genehmigungspapiere/Zulassungsschein**

Wird ein Fahrzeug als historisches Fahrzeug genehmigt, ist gem. Anlage 4 KDV 1967 als Ergänzung zur Fahrzeugart (GDB-Feld 14 ERG\_KLASSE) „historisch“ einzutragen. Dieser Eintrag wird auf dem Einzelgenehmigungsbogen und im Feld J der Zulassungsbescheinigung übernommen.

## **7.3 Zuständigkeit und einheitliche Vorgangsweise**

### **7.3.1 Zuständigkeit für Genehmigungsverfahren**

Die Zuständigkeit bei Verfahren gem. §§ 31 und 34 KFG 1967 ist immer und ausschließlich bei jenem Landeshauptmann gegeben, in dessen Wirkungsbereich der Fahrzeugbesitzer

seinen Wohnsitz (Sitz) hat. Bei Änderungen gemäß § 33 Abs. 3a KFG 1967 zur Eintragung als historisches Fahrzeug können die Bestimmungen von § 33 Abs. 1a Z 1 KFG 1967 nicht zur Anwendung kommen, da dabei keine technische Änderung am Fahrzeug vorgenommen wird.

### 7.3.2 Einheitliche Vorgangsweise der Bundesländer bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge

Die Bundesländer haben im Rahmen einer Genehmigungs koordinierungsbesprechung eine einheitliche Vorgehensweise bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge beschlossen. Diese ist im Folgenden dargestellt.

Vorführung des Fahrzeugs	Verpflichtend
Fahrzeuggenehmigungsdokument im Original	Verpflichtend vorzulegen
Zulassungsschein	Nicht zwingend vorzulegen
Bestätigung (KHMÖ oder Autopreisspiegel) über Eintrag in der Liste der historischen Fahrzeuge	Nur dann erforderlich, wenn das Fahrzeug nach Baujahr 1955 und nicht in der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge enthalten ist, die online abrufbar ist
SV-Gutachten	Nur dann erforderlich, wenn bei der Prüfung des Fahrzeuges Bedenken hinsichtlich des historisch korrekten Zustandes bestehen
Betriebsgeräusch	Erforderlich, wenn keine Lärmwerte in dB(A) vorhanden
Gültiges Gutachten gem. § 57a KFG 1967	Erforderlich, ausgenommen bei Einzelgenehmigung

Hat das Fahrzeug eine gültige Begutachtungsplakette, ist auch grundsätzlich keine Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 erforderlich. Im Einzelfall ist jedoch vom Sachverständigen zu entscheiden, ob Punkte gem. § 57a KFG 1967 zu prüfen sind. So ist es sehr wohl möglich, dass zB für die Feststellung des Erhaltungszustandes 3 auch eine Bremsprüfung erforderlich wird.

### 7.3.3 Anbringung der Fahrgestellnummer (FIN)

Bei historischen Fahrzeugen besteht die Möglichkeit, dass die Fahrgestellnummer vom Hersteller nur auf einem Typenschild angebracht ist und ist es in diesen Fällen nicht erforderlich, die FIN am Fahrgestell oder dem Rahmen einzuschlagen. Durch Anmerkung ist die Lage der FIN zu erklären bzw. unter Ort der Fahrgestellnummer das Typenschild anzugeben.

## 7.4 Löschung der Eintragung „historisches Fahrzeug“

Die Eintragung „historisches Fahrzeug“ kann auch wieder gestrichen werden. Bei Fahrzeugen, deren Genehmigung eine Auflage über die Fahrbeschränkung enthält (zB Fahrzeuge, die vor der gesetzlichen Fahrbeschränkung genehmigt wurden), sind dabei entsprechende Auflagen zu streichen.

Wenn eine Streichung der Eintragung beantragt wird, müssen allenfalls bestimmte Nachrüstungen oder Umbauten vorgenommen werden, die bisher von der Ausnahme für historische Fahrzeuge abgedeckt waren. Sofern keine Ausnahmen in Anspruch genommen wurden, für die die Genehmigung als historisches Fahrzeug Voraussetzung war, kann der Landeshauptmann von einer Vorführung des Fahrzeugs absehen.

## 7.5 Leitfaden Geräuschpegelmessung – Geräuschvorschriften für historische KFZ

Bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge ist der bei der ursprünglichen Genehmigung des Fahrzeugs festgelegte Wert für den A-bewerteten Schallpegel heranzuziehen (dabei ist eine Genehmigung als historisches Fahrzeug nur möglich, wenn der Wert von 89 dB(A) gem. § 8 Abs. 1 Z 6 KDV 1967 nicht überschritten wird). Nur wenn ein solcher überhaupt nicht existiert oder keine Werte für das Betriebsgeräusch in dB(A) vorhanden sind, ist der Schallpegel nach den in diesem Leitfaden beschriebenen Verfahren zu ermitteln und sind die in diesem Leitfaden angegebenen Grenzwerte entsprechend dem Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs einzuhalten.

Kann bei Fahrzeugen, die vor dem 1. 10. 1973 erstmalig zum Verkehr zugelassen wurden, der jeweilige Grenzwert nicht eingehalten werden, so ist ein Nachweis über den **historisch korrekten Zustand der Auspuffanlage** zu erbringen. Liegt dieser vor, so kann der Wert des Fahrgeräusches entsprechend dem vorgelegten Gutachten herangezogen werden. Der

höchstzulässige Grenzwert für das Fahrgeräusch von **89 dB(A)** gem. § 8 Abs. 1 Z 6 KDV 1967 darf aber keinesfalls überschritten werden.

## 7.5.1 Grenzwert für den Geräuschpegel entsprechend Erstzulassungsdatum

### 7.5.1.1 Erstzulassung vor 1. 10. 1988

Mit der 6. KDV-Novelle BGBl. Nr. 356/1972 wurden erstmalig Grenzwerte für das Betriebsgeräusch von Kraftfahrzeugen in dB(A) festgelegt. Diese Bestimmungen sind mit 1. 10. 1972 in Kraft getreten (Art. II) bzw. am 1. 10. 1973 für Motorfahräder und 10 km/h-Fahrzeuge (Art. III Abs. 2 Z 8 BGBl. Nr. 356/1972). Diese Werte sind in nachfolgender Tabelle angeführt. Auch für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. 10. 1973 erstmalig zum Verkehr zugelassen wurden und die gemäß §§ 31, 33 oder 34 KFG 1967 als historische Fahrzeuge genehmigt werden sollen, sind diese Werte aus der nachstehenden Tabelle zu berücksichtigen.

Zulässiger Schallpegel gem. § 8 KDV 1967 idF der 6. KDV-Novelle BGBl. Nr. 356/1972	in dB(A)
1. Krafträder	
a) Motorfahräder	73
b) Krafträder außer Motorfahräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm <sup>3</sup>	82
c) Krafträder mit Zweitaktmotoren mit einem Hubraum von mehr als 125 cm <sup>3</sup> oder mit Viertaktmotoren mit einem Hubraum von mehr als 125 cm <sup>3</sup> und nicht mehr als 500 cm <sup>3</sup>	84
d) Krafträder mit Viertaktmotoren mit einem Hubraum von mehr als 500 cm <sup>3</sup>	86
2. Kraftwagen	
a) Personenwagen und Kombinationskraftwagen	82
b) Nicht unter lit. a, c oder d fallende Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg	84
c) Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg und einer Motorleistung von nicht mehr als 200 PS (147 kW), Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, und Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge	89
d) wenn die Motorleistung 200 PS (147 kW) übersteigt, Omnibusse, sowie Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 000 kg	89
3. Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und Anhänger	76

### **7.5.1.2 Erstzulassung von 1. 10. 1988 bis 24. 3. 1995**

Mit der 18. KDV-Novelle BGBl. Nr. 395/1985 wurden neue Grenzwerte festgelegt, die für die erstmalige Zulassung in zwei Stufen am 1. 10. 1988 (Artikel III Abs. 3 BGBl. Nr. 395/1985) bzw. am 1. 10. 1991 (Art. IV Abs. 4 BGBl. Nr. 395/1985) in Kraft getreten sind. Die Trennung zwischen ein- und mehrspurigen Motorfahrrädern durch die 28. KDV-Novelle BGBl. Nr. 451/1989 wurde in nachfolgender Tabelle bereits berücksichtigt. Die Inkrafttretenstermine der 18. KDV-Novelle hinsichtlich des Genehmigungsdatums bleiben unberücksichtigt, um eine einheitliche Bewertung gleicher Fahrzeuge entsprechend ihres Erstzulassungsdatums sicherzustellen. Die entsprechenden Übergangsbestimmungen sollten in der Regel bei der Genehmigung eines historischen Fahrzeugs nicht zum Tragen kommen, da bei bereits genehmigten Fahrzeugen die Werte für den Schallpegel ohnehin aus der ursprünglichen Genehmigung heranzuziehen wären.

Zulässiger Schallpegel gem. § 8 KDV 1967 idF der 18. KDV-Novelle BGBl. Nr. 395/1985 bei einem Erstzulassungsdatum ab	1. 10. 1988	1. 10. 1991
1. Motorfahrträder		
1.1. einspurig	71	69
1.2. mehrspurig	71	71
2. Kleinmotorräder	78	74
3. Nicht unter Z 1 oder Z 2 fallende Krafträder mit einem Hubraum		
3.1. von nicht mehr als 175 cm <sup>3</sup>	80	80
3.2. von mehr als 175 cm <sup>3</sup> und nicht mehr als 500 cm <sup>3</sup>	81	81
3.3. von mehr als 500 cm <sup>3</sup>	83	83
4. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen		
4.1. in nicht geländegängiger Bauweise	79	77
4.2. in geländegängiger Bauweise	80	78
5. Nicht unter 4. oder 8. fallende Kraftwagen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3 500 kg		
5.1. in nicht geländegängiger Bauweise	81	79
5.2. in geländegängiger Bauweise	82	80
6. nicht unter 8. fallende Kraftwagen mit einem Höchstgewicht von mehr als 3 500 kg und einer Motorleistung von nicht mehr als 150 kW		
6.1. Omnibusse		
6.1.1. ohne Allradantrieb	85	80
6.1.2. mit Allradantrieb	86	81
6.2. Andere als Omnibusse		
6.2.1. ohne Allradantrieb	86	83
6.2.2. mit Allradantrieb	87	84
7. Bei nicht unter 8. fallenden Kraftwagen mit einem Höchstgewicht von mehr als 3 500 kg und einer Motorleistung von mehr als 150 kW		
7.1. Omnibusse		
7.1.1. ohne Allradantrieb	86	83
7.1.2. mit Allradantrieb	88	85
7.2. Andere als Omnibusse		
7.2.1. ohne Allradantrieb	87	84
7.2.2. mit Allradantrieb	89	86
8. Zugmaschinen, Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit		
8.1. von nicht mehr als 25 km/h und einer Motorleistung von		
8.1.1. nicht mehr als 150 kW	85	84
8.1.2. mehr als 150 kW	85	85
8.2. von mehr als 25 km/h und nicht mehr als 40 km/h und einer Motorleistung von		
8.2.1. nicht mehr als 150 kW	86	85
8.2.2. mehr als 150 kW	87	86
9. Andere als unter 8. fallende Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h, sowie Anhänger	75	75

### 7.5.1.3 Erstzulassung ab 25. 3. 1995

Mit der 40. KDV-Novelle BGBl. Nr. 214/1995 wurden die EU-Grenzwerte umgesetzt. Mit Inkrafttreten der Novelle am 25. 3. 1995 gelten die Grenzwerte gem. Richtlinie 78/1015/EWG idF der Richtlinie 89/235/EWG (2. Stufe) für Fahrzeuge der Klassen L3 bis L5 und die Grenzwerte gem. Richtlinie 70/157/EWG idF der Richtlinie 89/491/EWG für Fahrzeuge der Klassen M und N. Ab 1. 10. 1996 gelten für Fahrzeuge der Klassen M und N die Grenzwerte gem. Richtlinie 70/157/EWG idF der Richtlinie 92/97/EWG. Mit der 46. KDV-Novelle BGBl. II Nr. 308/1999 wurde mit 8. 9. 1999 die Richtlinie 97/24/EG umgesetzt, die die Grenzwerte für Fahrzeuge der Klassen L1 und L2 einführt und die Grenzwerte für sonstige Krafträder unverändert belässt. Nachfolgende Tabelle fasst diese Werte zusammen; ist „–“ in die jeweilige Spalte eingetragen, gilt der bisherige Wert weiterhin.

Abweichend zur Tabelle jedoch

- werden für Fahrzeuge der Klassen gemäß 1.1 und 1.3, die mit einem Dieselmotor mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind, die Grenzwerte um 1 dB(A) erhöht;
- werden für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 000 kg, die für den Einsatz abseits der Straße konstruiert sind, die Grenzwerte um 1 dB(A) erhöht, wenn ihr Motor eine Leistung von weniger als 150 kW hat, oder um 2 dB(A), wenn ihr Motor eine Leistung von mindestens 150 kW hat;
- (nach 92/97/EWG: bei Fahrzeugen der Klasse gemäß 1.1, die mit einem handgeschalteten Getriebe mit mehr als vier Vorwärtsgängen und einem Motor mit einer Nennleistung von mehr als 140 kW ausgerüstet sind und deren Verhältnis Nennleistung/höchstzulässige Masse mehr als 75 kW/t beträgt, werden die Grenzwerte um 1 dB(A) heraufgesetzt, wenn die Geschwindigkeit, mit der die hintere Fahrzeugbegrenzung die Linie BB im dritten Gang durchfährt, mehr als 61 km/h beträgt.)

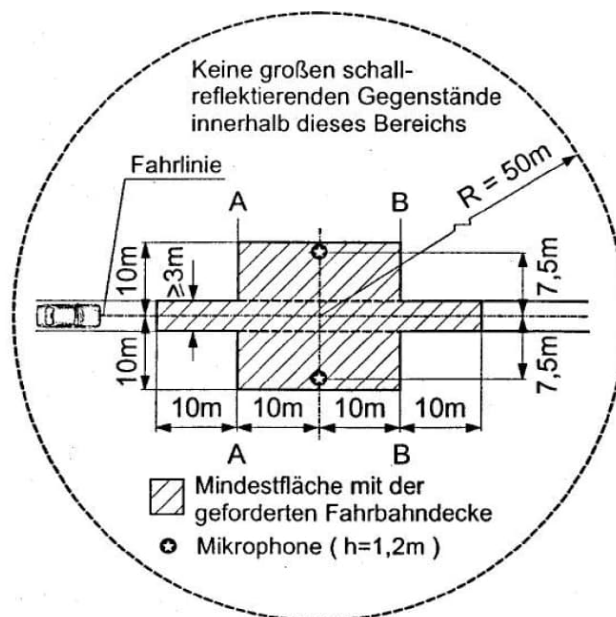
Auch hier wird wieder ausschließlich auf das Erstzulassungsdatum abgestellt, die Inkrafttretenstermine abhängig vom Datum der Genehmigung sollten im Regelfall bei der Genehmigung von historischen Fahrzeugen nicht relevant sein. Die Werte der vierten Spalte der Tabelle in Art. I Z 17 BGBl. Nr. 214/1995 kommen daher für die Genehmigung historischer Fahrzeuge nicht zur Anwendung.

Zulässiger Geräuschpegel in dB(A) gem. § 8 KDV 1967 idF der 40. bzw. 46. KDV-Novelle mit einem Erstzulassungsdatum ab	25. 3. 1995	1. 10. 1996	8. 9. 1999
1. Motorfahräder und Kleinkrafträder			
1.1. einspurige Motorfahräder (L <sub>1</sub> )	69	–	71
1.2. mehrspurige Motorfahräder (L <sub>2</sub> )	71	–	76
2. Krafträder der Klassen L <sub>3</sub> bis L <sub>5</sub>			
2.1. Einspurige Krafträder sowie Motorräder mit Beiwagen bei einem Hubraum von			
nicht mehr als 80 cm <sup>3</sup>	–	75	–
mehr als 80 und nicht mehr als 175 cm <sup>3</sup>	–	77	–
mehr als 175 cm <sup>3</sup>	–	80	–
2.2. Mehrspurige Fahrzeuge (L <sub>5</sub> )	–	80	–
3. Fahrzeuge der Klassen M und N			
3.1.1. Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz (M <sub>1</sub> )	–	74	–
3.1.2. Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg (M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub> )			
mit einer Motorleistung von weniger als 150 kW	–	78	–
mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	–	80	–
3.1.3. Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz; Fahrzeuge für die Güterbeförderung (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N)			
mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 000 kg	–	76	–
mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 000 kg, jedoch nicht mehr als 3 500 kg	–	77	–
3.1.4. Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg (N <sub>2</sub> und N <sub>3</sub> ) mit einer Motorleistung von			
weniger als 75 kW	–	77	–
75 kW oder mehr, jedoch weniger als 150 kW	–	78	–
150 kW oder mehr	–	80	–
4. Zugmaschinen, Transportkarren, Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von			
4.1. nicht mehr als 25 km/h und einer Motorleistung von			
4.1.1. nicht mehr als 150 kW	84	–	–
4.1.2. mehr als 150 kW	85	–	–
4.2. mehr als 25 km/h und einer Motorleistung von			
4.2.1. nicht mehr als 150 kW	85	–	–
4.2.2. mehr als 150 kW	86	–	–
4.3. Zugmaschinen der Klasse Iof			
bis 1 500 kg Eigengewicht	85	–	–
mehr als 1 500 kg Eigengewicht	89	–	–
5. Andere als unter Z 4 fallende Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h sowie bei Anhängern	75	–	–

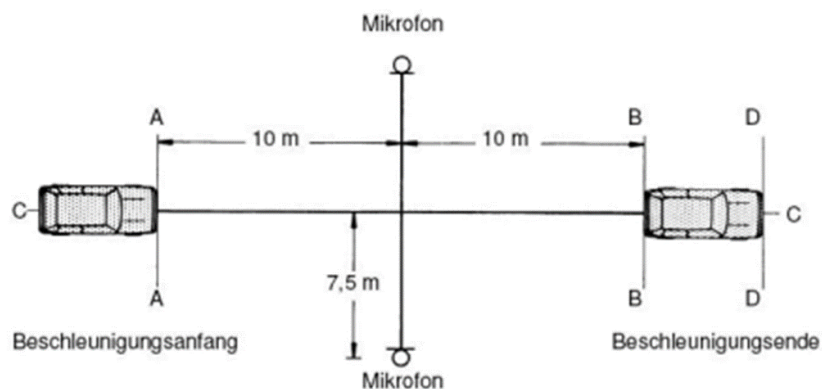
## 7.5.2 Fahrgeräuschmessung

Die Fahrgeräuschmessung ist für alle historischen Fahrzeuge entsprechend den Vorgaben der Anlage 1c KDV 1967 in der Fassung der 6. KDV-Novelle BGBl. Nr. 356/1972 unter Beachtung der unten dargestellten Messanordnung durchzuführen; später erlassene Vorschriften dürfen ebenfalls eingehalten werden. Die wichtigsten Messvorschriften werden nachfolgend zusammengefasst.

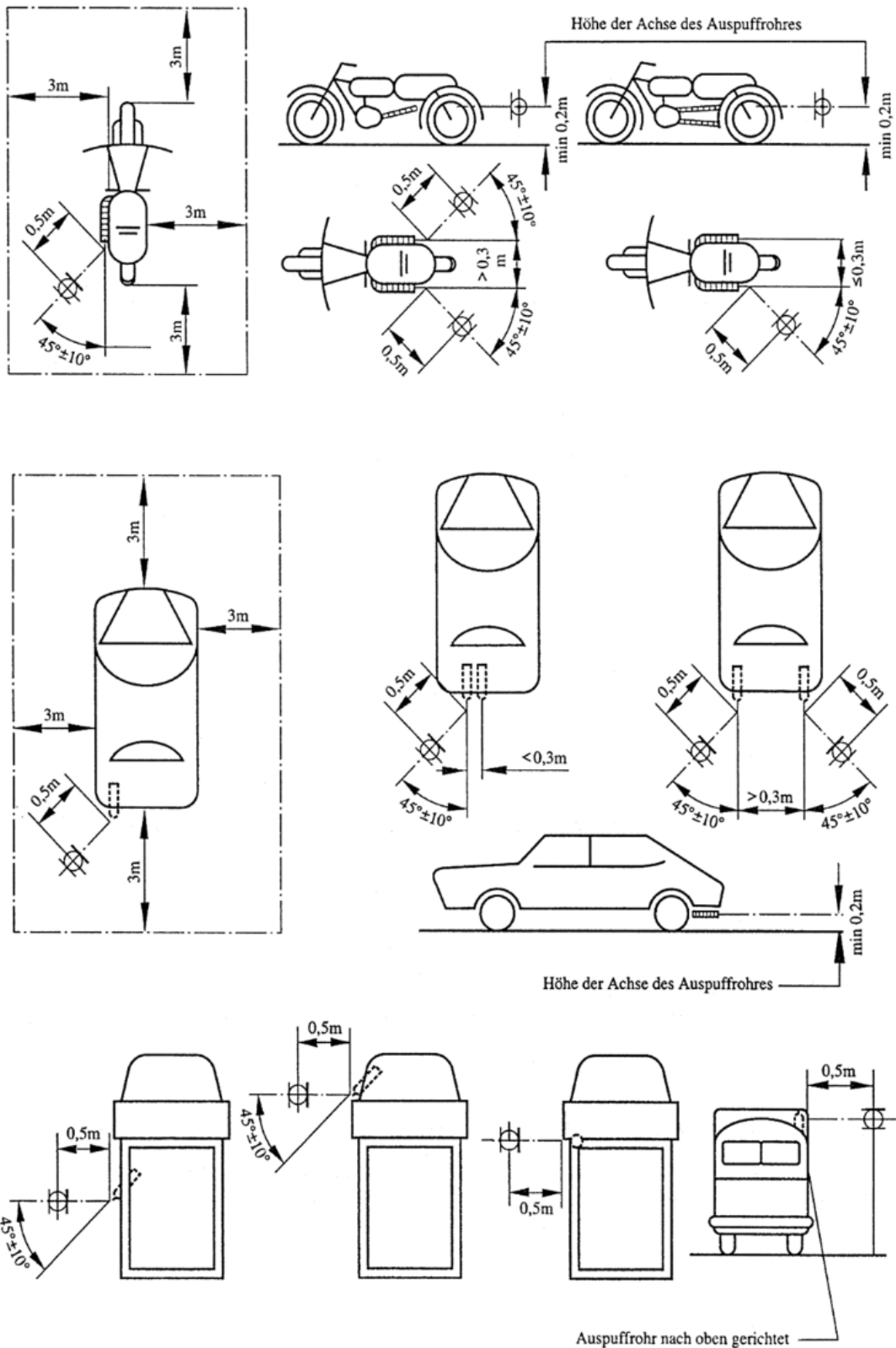
In einem Umkreis von 50 m darf kein schallreflektierendes Objekt vorhanden sein. Bei der Messung müssen der Lärm der Umgebung und das Windgeräusch um mindestens 10 dB(A) unter den zulässigen Grenzwert liegen. Das Messmikrofon ist 1,2 m über dem Boden gem. Abbildung 2 anzuordnen.



**Abbildung 1:** Messanordnung – Umfeldbeschaffenheit: im schraffierten Bereich darf sich kein unbefestigter Fahrbahnbelag befinden



**Abbildung 2:** Messstrecke, Mikrofonanordnung



**Abbildung 3:** Nahfeldpegel – Beispiele für die Messanordnung

- **Vollastbeschleunigung** von Linie A-A bis vollständige Überquerung von B-B, bzw. Erreichen von D-D (siehe Abbildung 2). Danach sofortige Neutralstellung des Gaspedales.
- Je Fahrzeugseite sind **mindestens zwei aufeinanderfolgende Messungen**, wobei die Messwerte nicht mehr als 2 dB(A) voneinander abweichen dürfen, durchzuführen.
- Der höchste dabei gemessene Wert gilt als Messergebnis (kein Auf- bzw. Abrunden).
- Für die Annäherungsgeschwindigkeit an die Beschleunigungslinie (AA) gilt:
- Ohne schaltbares Getriebe: Messung bei  $\frac{3}{4}$  des Wertes der Nenndrehzahl. Wird dabei 50 km/h überschritten ist die Messung bei 50 km/h durchzuführen.
- Bei unmittelbar schaltbarem Getriebe 50km/h; Bei Fahrzeugen mit nicht mehr als vier Vorwärtsgängen ist der zweite Gang sonst der dritte Gang einzulegen. Überschreitet hierbei der Motor seine höchstzulässige Drehzahl ist der nächsthöhere Gang zu verwenden.
- Bei nicht unmittelbar schaltbarem Getriebe: Messung bei 50 km/h oder  $\frac{3}{4}$  der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges, wobei der kleinere dieser beiden Werte anzuwenden ist.
- Bei Zugmaschinen, Motorkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Transportkarren, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann,  $\frac{3}{4}$  der Höchstgeschwindigkeit, die mit dem höchsten für Fahrten auf Straßen bestimmten Gang erreichbar ist.

### 7.5.3 Nahfeldpegelmessung

Die Nahfeldpegelmessung ist für alle historischen Fahrzeuge entsprechend den Vorgaben der Anlage 1d in der Fassung der 9. KDV-Novelle BGBl. Nr. 297/1978 unter Beachtung der Beispiele der Messanordnung (Abbildung 3) durchzuführen; später erlassene Vorschriften dürfen ebenfalls eingehalten werden. Die Messung hat auf festem Untergrund (Beton, Asphalt o. ä.) zu erfolgen.

Innerhalb eines Rechtecks um das zu messende Fahrzeug (**Abstand der Seiten des Rechtecks zum Fahrzeug mindestens 3 m**) dürfen keine nennenswerten Hindernisse auftreten. Der Abstand von einem Gehsteigrand muss mindestens 1 m betragen. Das Mikrofon muss sich in Auspuffhöhe (jedoch nicht tiefer als 0,2 m über der Fahrbahn) sowie **0,5 m von der Auspuffmündung entfernt, in einem Winkel von 45 °** aufgestellt, befinden. (siehe Messanordnung).

Bei der Messung muss der Motor mit gleichbleibender Drehzahl betrieben werden, wobei diese  $\frac{3}{4}$  der Nenndrehzahl entsprechen muss. In jedem Messpunkt sind mindestens 3 Messungen durchzuführen, wobei nur jene Messwerte zu berücksichtigen sind, die bei aufeinanderfolgenden Messungen um nicht mehr als 2 dB(A) voneinander abweichen. Bei einem Fahrzeug mit mehreren, mehr als 0,3 m voneinander entfernten Austrittsöffnungen der Abgasanlage ist die Messung bei jeder Austrittsöffnung durchzuführen.

Der höchste dabei gemessene Wert gilt als Messergebnis (kein Auf- bzw. Abrunden). Dieses Ergebnis ist in Verbindung mit der dabei angewandten Motordrehzahl in das auszustellende Dokument einzutragen.

#### **7.5.4 Nachvollziehbarkeit von Geräuschpegelmessgutachten**

Es ist ein Messprotokoll (siehe Muster in der Anlage) zu verwenden. Der Messort ist genau anzuführen und die durchgeführte Messung bildlich zu dokumentieren (zB: Bild des Fahrzeuges mit Messanordnung) und die Bilder dem Messprotokoll beizufügen.

## **8 Bereifung – Gleichwertigkeit von Diagonalreifen**

Verschiedene Reifendimensionen, die in der Vergangenheit für historische Fahrzeuge vorgesehen waren, sind am Markt nicht mehr verfügbar bzw. wurden diese durch Ersatzgrößen abgelöst. Dies betrifft insbesondere das Segment der Diagonalreifen. Um den Besitzern betroffener Fahrzeuge Hilfestellungen zu bieten bzw. den Genehmigungsaufwand bei Abänderung der Reifendimension zu reduzieren, wurde eine Umrüstungsliste erstellt. Umrüstungen, die dieser Liste entsprechen, sind keine Änderungen, die gem. § 33 KFG 1967 angezeigt werden müssen. Diese Liste ist Teil des Erlasses GZ. BMVIT-179.401/0004-IV/ST1/2015 vom 22. 12. 2015.

# 9 Erforderliche Nachrüstung historischer Fahrzeuge

## 9.1 Erforderliche Nachrüstung bei historischen Kraftfahrzeugen

Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge sind deshalb entsprechende Nachrüstungen zu verlangen. Um bei Genehmigungsverfahren sowohl für Antragsteller, als auch für Sachverständige klare Voraussetzungen zu schaffen, wird Folgendes festgehalten:

An Fahrzeugen der Klassen M und N müssen mindestens 2 Rückspiegel, Fahrtrichtungsanzeiger, Bremsleuchten, Begrenzungsleuchten, Rückstrahler hinten, Abblendscheinwerfer und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich Fernlichtscheinwerfer angebracht sein. Bei einspurigen Fahrzeugen der Klasse L muss mindestens ein Rückspiegel, eine Bremsleuchte (ausgenommen einspurige Motorfahräder der Klasse L<sub>1</sub> mit Genehmigungsdatum vor 1. Jänner 1985<sup>1</sup>), ein Rückstrahler hinten, ein Abblendscheinwerfer und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich ein Fernlichtscheinwerfer angebracht sein.

Bei mehrspurigen Fahrzeugen der Klasse L müssen in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 15 KFG 1967 in Abhängigkeit von der Breite des Fahrzeuges jeweils zwei der genannten Beleuchtungseinrichtungen vorhanden sein. Verfügen diese Fahrzeuge über geschlossene Aufbauten, sind zusätzlich Fahrtrichtungsanzeiger notwendig.

Diese Bauteile müssen nicht gem. den jeweiligen UN-Regelungen genehmigt sein (kein Genehmigungszeichen erforderlich), jedoch müssen sie eine in etwa gleiche Wirkung erreichen. Bei den Anbringungsmaßen können geringfügige Abweichungen hingenommen werden, wenn andernfalls das historische Erscheinungsbild zu stark beeinträchtigt wird. Eine Anbringung mittels demontierbarer Leuchtenträger ist zulässig.

---

<sup>1</sup> Art. II Z 5 BGBl. Nr. 631/1982

## 9.2 Historische Fahrzeuge mit roten Blinkleuchten

Auch wenn ein Fahrzeug im Originalzustand rote Blinkleuchten hat, so kann dieses nur bei Veranstaltungen verwendet werden, nicht jedoch im öffentlichen Verkehr. In diesem Fall sind zusätzliche gelbrote Blinkleuchten anzubringen. Zulässig sind auch abnehmbare gelbrote Blinkleuchten (zB solche mit Magnetbefestigung bzw. solche, die auf einem Leuchenträger montiert sind). In diesen Fällen ist jedoch als Auflage in den Zulassungsschein aufzunehmen: „im öffentlichen Verkehr ist ausschließlich gelbrotes Blinklicht zu verwenden“.

## 9.3 EG-Kontrollgerät/Fahrtschreiber für historische Nutzfahrzeuge

Es gilt § 24 Abs. 2 KFG 1967:

Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, dass sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern müssen jedoch nicht ausgerüstet sein:

1. Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, sowie Heereslastkraftwagen,
2. Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und
3. Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z 28) und Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

Ein in das Fahrzeug eingebautes Kontrollgerät (Verordnung (EU) Nr. 165/2014) ersetzt den Fahrtschreiber. Fällt das Fahrzeug unter eine der Ausnahmen des Abs. 2b Z 1 und 2 oder des Artikels 3 lit. aa bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, so muss der Fahrtschreiber/das Kontrollgerät lediglich zum Zwecke der Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden. Es ist ein geeignetes Schaublatt einzulegen, in welches der Name des Lenkers nicht eingetragen werden muss.

Daraus ergibt sich, dass bei Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg sowie bei Omnibussen generell ein Fahrtschreiber eingebaut sein muss und dieser auch entsprechend überprüft sein muss. Es gibt keine Ausnahme von der Prüfverpflichtung für historische Kraftfahrzeuge.

Gemäß § 132 Abs. 2 lit. i KFG 1967 sind Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten des KFG 1967 (1. 1. 1969) zum Verkehr zugelassen wurden, außer Omnibusse, von den Bestimmungen des § 24 KFG 1967 ausgenommen. Dies bedeutet, dass Lkw und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 1. 1. 1969 erstmals zugelassen worden sind, keinen Fahrtschreiber brauchen.

Möglich ist auch, dass bei der Genehmigung des historischen Fahrzeuges eine Ausnahme gem. § 34 KFG 1967 wegen des fehlenden Fahrtschreibers erteilt wurde. Ist diese Ausnahme im Genehmigungsdokument ersichtlich, dann muss kein Fahrtschreiber vorhanden sein, und es ist auch keine Überprüfung erforderlich.

Betreffend Unionsrecht ist die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr zu beachten.

Artikel 3 lit. i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 enthält für historische Nutzfahrzeuge eine Ausnahme: Nutzfahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden. Dies bedeutet: ein Kontrollgerät ist bei historischen Nutzfahrzeugen und Omnibussen nicht erforderlich, wenn diese als historisches Fahrzeug anerkannt (genehmigt) sind und keine gewerbliche Güter- oder Personenbeförderung erfolgt. Es ist aber § 24 Abs. 2 KFG 1967 zu beachten, was bedeutet, dass Lkw und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg und Omnibusse doch einen Fahrtschreiber benötigen. Bei Lkw und Sattelzugfahrzeugen, die vor dem 1. 1. 1969 zum Verkehr zugelassen worden sind, kommt aber die oben dargestellte Übergangsregelung zur Anwendung (somit Ausnahme).

Fahrzeuge, die nach nationaler Gesetzgebung keinen Fahrtschreiber brauchen, müssen ein Kontrollgerät haben, sofern sie nicht von einer Ausnahme (zB obenstehende Ausnahme für historische Fahrzeuge) erfasst sind.

Beispiele:

- Sattelzugfahrzeug Bj. 61 kein gewerblicher Einsatz – kein Fahrtschreiber, kein EG-Kontrollgerät
- Lkw Bj 65 über 3,5 t hzGG wird gewerblich eingesetzt – EG-Kontrollgerät muss vorhanden sein.
- Bus Bj 62 wird gewerblich eingesetzt – EG-Kontrollgerät muss vorhanden sein, kein gewerblicher Einsatz – braucht Fahrtschreiber

## 9.4 Nachrüstung von Umsturzschutzvorrichtungen

Zugmaschinen müssen seit 1. 1. 1965 mit einer Umsturzschutzvorrichtung ausgerüstet sein (wobei eine Nachrüstverpflichtung für von 1. 1. 1965 bis 30. 9. 1974 genehmigte Fahrzeuge oder Typen bis 1. 1. 1977 bestand (Art. 2 Abs. 6 BGBl. Nr. 356/1972, 6. KDV-Novelle).

Für ein historisches Fahrzeug kann, wenn entsprechend historisch korrekt (wenn es zB nie adäquate Schutzvorrichtungen für das gegenständliche Fahrzeug gab bzw. die Fahrzeugtype nie am österreichischen Markt vertreten war) eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Es ist eine Genehmigung nach § 34 KFG 1967 – „§ 19b KDV 1967 – fehlende Umsturzvorrichtung“ erforderlich. Insbesondere für am österreichischen Fahrzeugmarkt zu diesem Zeitraum vertretene Fahrzeugtypen gab es entsprechende Kabinen/Sturzbügel bzw. entsprechend genehmigte Ausführungen. In diesen Fällen ist eine Nachrüstung erforderlich und kann keine Ausnahme wegen fehlender Schutzvorrichtung erteilt werden. Ab Erstzulassung 1. 1. 1977 müssen jedoch alle Fahrzeuge, unabhängig ob als historisch genehmigt oder nicht, mit einer entsprechenden Einrichtung aus-/nachgerüstet sein.

## 9.5 Nachrüstung von Geschwindigkeitsmesser Motorrad

Der Geschwindigkeitsmesser ist erst ab 1. 1. 1968 gesetzlich verbindlich geworden. Bei Fahrzeugen, die davor erstmals zugelassen worden sind und serienmäßig über keinen Geschwindigkeitsmesser verfügten, kann ein Geschwindigkeitsmesser nachträglich nicht verlangt werden bzw. ist ein Fehlen bei solchen Fahrzeugen auch entsprechend Mängelkatalog nicht zu bemängeln.

# 10 Historische Militärfahrzeuge

Gibt die Liste der historischen Fahrzeuge keinen Aufschluss über die Erhaltungswürdigkeit (zB weil es sich um eine „Spezialkonstruktion“ handelt), ist der Antrag mit den entsprechenden Unterlagen dem Beirat für historische Kraftfahrzeuge zur Entscheidung vorzulegen.

## 10.1 Allgemeines

Alte Militärfahrzeuge stellen zweifellos auch historisches Kulturgut dar und zeigen technische Entwicklungsschritte in einem besonderen Technikbereich. Die Verwendung im zivilen Bereich abseits des Verwendungsbereiches, für den sie konzipiert wurden, wirft jedoch rechtliche und sicherheitstechnische Fragen auf.

Die Typenscheine solcher Fahrzeuge weisen oftmals eine Bedingung auf, welche die Zulassung nur für den Bereich der Heeresverwaltung ermöglicht. Es sind jedoch auch Typengenehmigungen für idente Fahrzeuge ohne diese Bedingung bekannt. Die Streichung der Bedingung kann vorgenommen werden, wenn das Fahrzeug den Voraussetzungen des historischen Kraftfahrzeuges entspricht (in der Liste enthalten, Mindestalter und Erhaltungszustand) und sicherheitstechnische Nachrüstungen und Umbauten vorgenommen werden, die mit vertretbarem Aufwand vorgenommen werden können.

Es herrscht Einigkeit bei der Voraussetzung, dass sicherheitsrelevante Nachrüstungen erforderlich sind und in einem Umfang durchgeführt werden müssen, wie sie im zivilen Bereich erforderlich waren.

Es wird für vorteilhaft erachtet, für bestimmte Themen grundsätzliche Vorgaben zu erarbeiten, um sowohl den betroffenen Behörden als auch den Besitzern historischer Militärfahrzeuge ein höheres Maß an Rechtssicherheit zu ermöglichen. Fahrzeuge, die diesen grundsätzlichen Vorgaben nicht entsprechen oder technische Sonderlösungen aufweisen, sollen auch künftig ausnahmslos dem Beirat für historische Kraftfahrzeuge zur Entscheidung im Einzelfall vorgelegt werden. Anfragen an den Beirat sollen im Unterschied zu zivilen Fahrzeuganfragen jeweils einem historischen Sachverständigen und einem Sachverständigen gemäß § 125 KFG 1967 zur Prüfung vorgelegt werden.

Hat ein in militärischer Verwendung gestandenes Fahrzeug keine „militärischen Ausnahmen“ in Anspruch genommen und entspricht es deshalb einer zum damaligen Zeitpunkt in Verwendung gestandenen zivilen Ausführung, dann ist dieses bei der Beurteilung wie die zivile Ausführung zu handhaben.

## **10.2 Sitzbänke auf der Ladefläche**

Da diese nur für Personenbeförderung im militärischen Bereich gedacht sind und im zivilen Bereich Sicherheitsbedenken aufwerfen (steht überdies im Konflikt mit den Bestimmungen des FSG) kommt man überein, dass die Sitzbänke entfernt werden müssen und die entsprechende Eintragung betreffend Personentransport auf der Ladefläche zu streichen ist.

## **10.3 Zur Seite gerichtete Sitze**

Bei einem Militärfahrzeug mit zur Seite gerichteten Sitzen können diese auch weiterhin verbleiben, wenn diese Sitze im ursprünglichen Zustand vorhanden waren. Es können sich jedoch Einschränkungen hinsichtlich der Anzahl sowie eventuell erforderliche Nachrüstpflichten (Lehne und Sitz gepolstert, Haltegriffe oder Schlaufen) ergeben.

Puch Pinzgauer und „G“ mit Sitzplätzen auf der Ladefläche: Bei einer Genehmigung als Fahrzeug der Klasse N<sub>1</sub> können die Sitze bei Genehmigung als historisches Fahrzeug auf der Ladefläche hinten zwar erhalten bleiben, jedoch mit der Auflage, dass diese während der Fahrt nicht verwendet werden dürfen. Bei nicht historischen Fahrzeugen sind diese Sitze auf der Ladefläche bei Klasse N<sub>1</sub> zu entfernen.

## **10.4 Tarnlicht**

Diese Beleuchtungseinrichtungen sind rechtlich nur für den Bereich der Heeresverwaltung zulässig und führen im zivilen Bereich zu einer Bewilligungspflicht gem. § 20 KFG 1967. Tarnleuchten können gem. § 20 Abs. 1 Z 10 KFG 1967 zur Aufrechterhaltung des historischen Erscheinungsbildes angebracht werden, dürfen aber auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht im Sinne des § 99 verwendet werden.

## 10.5 Hinterer Unterfahrschutz

Da es sich dabei um eine sicherheitsrelevante Einrichtung handelt, welche für zivile Fahrzeuge notwendig ist, ist diese auch bei historischen Militärfahrzeugen ab Erstzulassung 1. 1. 1973 erforderlich. Diese Einrichtung kann demontier- oder klappbar ausgeführt werden, muss jedoch jedenfalls die erforderlichen Abmessungen und Festigkeitswerte erfüllen.

## 10.6 Bremsanlagen

Bremsanlagen von Militärfahrzeugen müssen den ihrem Baujahr entsprechenden Vorschriften im zivilen Bereich entsprechen.

## 10.7 Gefährliche Fahrzeugteile außen

Im Rahmen ihres Verwendungszweckes wurden Militärfahrzeuge oftmals mit Teilen oder Vorrichtungen ausgestattet, die im Widerspruch zu den Bestimmungen des § 4 Abs. 2 KFG 1967 stehen. Im Rahmen ihrer zivilen Verwendung sind diese Einrichtungen soweit zumutbar zu entfernen oder abzudecken.

## 10.8 Kettenfahrzeuge

Es wird festgehalten, dass Kettenfahrzeuge grundsätzlich die Zustimmung des Beirates erfordern. Kettenfahrzeuge werden daher **nicht** in die Liste der historischen Fahrzeuge aufgenommen.

# 11 Historische Einsatzfahrzeuge

## 11.1 Genehmigung historischer Feuerwehrfahrzeuge

Feuerwehrfahrzeuge können im Regelfall nur durch die Feuerwehr zugelassen werden. Um die Zulassungseinschränkung abzuändern, ist ein Antrag beim jeweiligen Landeshauptmann

erforderlich. Da diese Fahrzeuge normalerweise Erleichterungen bzw. Ausnahmen von Bauvorschriften in Anspruch genommen haben, ist bei der Änderung zu prüfen, ob Nachrüstungen erforderlich sind. Beleuchtungseinrichtungen an historischen Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung des historischen Erscheinungsbildes dürfen angebracht bleiben (nicht jedoch Blaulicht); solche Beleuchtungseinrichtungen dürfen aber auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht verwendet werden. Sitze in Feuerwehrfahrzeugen, die „Feuerwehrausnahmen“ in Anspruch genommen haben, sind bei zivilem Einsatz des Fahrzeuges nicht zulässig.

## 11.2 Blaulicht an historischen Fahrzeugen

Gemäß § 20 Abs. 1 Z 10 KFG 1967 dürfen Beleuchtungseinrichtungen an historischen Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung des historischen Erscheinungsbildes ohne Bewilligung angebracht werden. Solche Beleuchtungseinrichtungen dürfen aber auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht im Sinne des § 99 KFG 1967 verwendet werden.

In der Vergangenheit wurden bei der Genehmigung von historischen Fahrzeugen hinsichtlich Blaulichts unterschiedliche Einzelfallentscheidungen getroffen. Bei einer Auslegung, die sich am Wortlaut der Bestimmung orientiert, sind jedoch Warnleuchten mit blauem Licht nicht unter den Begriff „Beleuchtungseinrichtungen“ zu subsumieren, da nur die eigentliche Beleuchtung des Fahrzeuges gemeint ist und nicht auch die (zusätzliche) Anbringung von Warnleuchten.

Warnleuchten mit blauem Licht dürfen nur bei Vorhandensein einer Bewilligung gem. § 20 KFG 1967 an einem Fahrzeug angebracht sein und müssen deshalb bei historischen Fahrzeugen entfernt werden.

## 11.3 Historische Rettungsfahrzeuge (Blaulicht)

### 11.3.1 „Ausgemusterte“ Rettungsfahrzeuge

Da viele Fahrzeug nur für Rettungsdienste mit der entsprechenden Innen- und Außenausrüstung genehmigt wurde, erlischt bei Weiterveräußerung an Private diese Genehmigung. Vor einer neuerlichen Genehmigung als Fahrzeug der Klasse M oder N ist dieses deshalb entsprechend umzurüsten. Dies bedeutet, dass vor allem die zusätzliche Beleuchtung wie zB Blaulicht, aber auch hochgestellte Blinkleuchten sowie sonstige Ausstattungs- und

Ausrüstungsteile, welche dieses weiterhin von außen als Rettungsfahrzeug erkennen lassen, zu entfernen sind bzw. das Fahrzeug entsprechend umzurüsten ist. Auch die für ein Rettungsfahrzeug maßgebliche Innenausstattung ist zu entfernen.

### **11.3.2 Verwendung von „geschützten“ Zeichen**

„Geschützte“ Zeichen, wie zB das Symbol des Roten Kreuzes, dürfen an historischen Kraftfahrzeugen bei privater Nutzung nicht verwendet werden, weshalb diese zu entfernen bzw. „unkennlich“ zu machen sind.

## **12 Nachträgliche Veränderungen an historischen Fahrzeugen**

### **12.1 Allgemeines**

Immer wieder werden als historische Fahrzeuge genehmigte Fahrzeuge nachträglich durch nicht als historisch zu bewertende „Neuteile“ umgebaut (zB Motortuning, andere Felgen). In solch einem Fall fällt die Einstufung als historisches Fahrzeug weg. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn es sich um „historische“ oder zeitgenössische Änderungen handelt.

Der VwGH legt ein restriktives Verständnis des Begriffs „historisches Kraftfahrzeug“, insbesondere hinsichtlich der die Erhaltungswürdigkeit bestimmenden Originalität eines Kraftfahrzeugs, zugrunde. Bei der Beurteilung des Originalzustandes eines historischen Fahrzeuges ist ein strenger Maßstab anzulegen. Dabei ist dem Originalzustand bzw. den zeitgenössischen Änderungen besonderes Augenmerk zu schenken. Intention des Gesetzes, der Erlässe und auch der bisherigen Ergebnisse des Beirats für historische Fahrzeuge ist es, den Betrieb historischer Fahrzeuge und damit die Darstellung technischen Kulturguts auch außerhalb von Museen langfristig zu sichern. Die Erhaltungswürdigkeit sei daher eher „eng ausgelegt“ worden. Eine Abgrenzung ist dabei gegenüber jenen Fahrzeugen notwendig, die zwar „baujahrmäßig“ entsprechen, aber nicht zeitgemäß (d. h. nicht dem Bauzeitraum entsprechend oder nicht mit historisch korrekten Mitteln) verändert worden sind. Für die Originalität von Zubehör oder Ersatzteilen seien Nachweise durch den Antragsteller zu

erbringen (vgl. LVwG Steiermark vom 29. August 2017, Zl. LVwG 41.5-1784/2016-35 zitiert nach VwGH vom 04. April 2019 zu GZ: Ra 2017/11/0302)

## **12.2 Genehmigungsfähigkeit als historisches Fahrzeug betreffend Umbauten**

Ein zeitgenössischer Umbau stellt keine Einschränkung der Genehmigungsfähigkeit als historisches Fahrzeug dar, sofern dieser nachweislich innerhalb der Zehnjahresfrist erfolgt ist und mindestens 30 Jahre zurückliegt. Andernfalls ist eine Genehmigung als historisches Fahrzeug ausgeschlossen.

Änderungen an historischen Fahrzeugen müssen historisch korrekt sein. Dies setzt voraus, dass sie zur maßgeblichen Zeit bei der betreffenden Fahrzeugtype üblich waren und die Verwendung im öffentlichen Verkehr zulässig war. Die historische Korrektheit ist nachvollziehbar durch geeignete zeitgenössische Unterlagen (zB Herstellerunterlagen, Fachliteratur) nachzuweisen. Aus dem Nachweis muss eindeutig hervorgehen, dass das konkrete Teil an der betreffenden Fahrzeugtype verwendet wurde. Einzelgenehmigungen anderer Fahrzeuge derselben Type gelten nicht zwingend als geeigneter Nachweis.

Wird eine Änderung nachträglich vorgenommen, ist die Zehnjahresregel anzuwenden. Das Datum der Einstufung als historisches Fahrzeug richtet sich nach dem Zeitpunkt der zuletzt vorgenommenen Änderung. Bei Fahrzeugen mit einem Erstzulassungsdatum bis maximal zehn Jahre vor der maßgeblichen Baujahresgrenze sind ausschließlich solche Änderungen zulässig, die nachweislich bereits vor mindestens 30 Jahren zeitgenössisch an der betreffenden Fahrzeugtype vorgenommen wurden. Bei nachgefertigtem Zubehör gilt nicht das Produktionsjahr des Bauteils, sondern ab wann es den Originalbauteil im Handel gegeben hat (zB Minilite oder Cromodora Leichtmetallräder). Es muss nachgewiesen sein, dass diese Bereifung und Felge damals am gegenständlichen Fahrzeug Verwendung fanden. Dass diese Bereifung/Felge damals am Markt angeboten wurde ist für eine Einstufung zum historischen Fahrzeug nicht ausreichend. Wenn es sich um eine Felge handelt, welche im Aussehen UND den Dimensionen der damals genehmigten Kombination entspricht, welche aber (zB auch heute) nachgefertigt wurde, so wird dadurch auch das historische Erscheinungsbild nicht verändert und ist dies auch für die entsprechende Einstufung als historisches Fahrzeug möglich. Diese gilt als „Originalersatz“.

Beispiel: Golf GTI Baujahr 1992 mit einem Fahrwerk, welches erst ab 2002 am Markt verfügbar war. Eine Einstufung als historisches Fahrzeug war 2022 nicht möglich, da zwar die 10-Jahresregelung erfüllt war, aber das Fahrwerk selbst jünger als 30 Jahre war.

### **12.3 Umrüstung von Benzin- auf Dieselbetrieb und umgekehrt**

Die Genehmigung einer solchen Umrüstung ist nur möglich, wenn es sich dabei um einen historisch korrekten Umbau handelt, d. h. dieser Umbau auch zum Zeitpunkt des Baujahres des Fahrzeuges möglich war oder es auch entsprechende Dieselformen dieses Typs gegeben hat. Als historisch korrekt gilt ein solcher Umbau auch nur dann, wenn ein Motor verbaut wird, welcher aus der Zeit des umzurüstenden Fahrzeuges stammt.

### **12.4 Nachträglicher Einbau einer Gasanlage bei historischen Fahrzeugen**

Der Einbau einer Gasanlage ist bei historischen Fahrzeugen auch nachträglich möglich, wenn es sich um einen zeitgenössischen Umbau handelt. Wird eine moderne Gasanlage eingebaut, so verliert das Fahrzeug die Einstufung als historisches Fahrzeug.

Wenn auch tatsächlich mit Gas gefahren werden soll, muss die Gasanlage bzw. zumindest die Bauteile aus Gründen der Betriebssicherheit der UN-Regelung Nr. 115 entsprechen. Ein Abgasnachweis muss in diesem Fall nicht erbracht werden, da angenommen werden kann, dass sich die Abgaswerte nicht verschlechtern.

### **12.5 Historisches Fahrzeug - Umbau auf Elektroantrieb**

Dazu wird allgemein festgehalten, dass durch die Änderung der Hauptbaugruppe Motor eine Genehmigung als historisches Fahrzeug nicht mehr möglich ist.

## 12.6 Auspuffanlage ohne Wärmetauscher

Für luftgekühlte Fahrzeuge werden Nachbauauspuffanlagen angeboten, bei denen die Wärmetauscher für die Innenraumheizung fehlen. Derartige Anlagen stellen kein zeitgenössisches Zubehör dar und sind nicht zulässig.

## 12.7 Elektrische Anlage, Beleuchtung

Da die elektrische Anlage nicht als Hauptbaugruppe definiert ist, stellt der Umbau einer 6-Volt-Bordelektrik auf ein 12-Volt-System die historische Originalität nicht grundsätzlich in Frage. Derartige Umbauten dürfen die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges keinesfalls negativ beeinflussen.

In genehmigungspflichtigen Leuchten und Scheinwerfern dürfen ausschließlich genehmigte Leuchtmittel verwendet werden. Die Verwendung von LED-Leuchtmitteln ohne entsprechende Genehmigungszeichen von derartigen Leuchtmitteln ist also unzulässig. Bei historischen Fahrzeugen, die auf Grund ihres frühen Baujahrs über Scheinwerfer und Leuchten verfügen, die keine Genehmigungszeichen aufweisen, ist bei der Auswahl der Leuchtmittel jedenfalls auf das historische Gesamterscheinungsbild Bedacht zu nehmen. Ab dem Inkrafttreten des KFG 1967 waren Prüfzeichen an Scheinwerfern erforderlich.

Es existieren LED-Leuchtmittel verschiedener Hersteller, deren ausländische Genehmigungen vom BMIMI gem. § 35 Abs. 4 KFG 1967 anerkannt wurden. Diese dürfen auch in historischen Fahrzeugen verwendet werden, wenn die Nebenbestimmungen des Anerkennungsbescheids (i. W. Einschränkung der Verwendung auf bestimmte genehmigte Leuchten) eingehalten werden.

Wird bei der Zündanlage statt des mechanischen Unterbrecherkontaktes ein Hallgeber verbaut und diese somit auf eine elektronische Zündung umgestellt, so ist dies möglich und das Fahrzeug bleibt weiterhin historisch, sofern das historische Erscheinungsbild erhalten bleibt. Angemerkt wird, dass die FIA für derartige Umbauten strengere Festlegungen getroffen hat.

## 12.8 Nachträgliche Umbauten auf Wohnmobil

Ein Umbau auf ein historisches Wohnmobil ist nur dann möglich, wenn auf eine damalige historisch korrekte Variante umgebaut wird (zB VW Bus T2 mit Westfalia Ausbau). Der Selbstumbau von Wohnmobilen in einen an historische Vorbilder angelehnten Zustand erfüllt nicht die Kriterien, die an ein historisches Fahrzeug zu stellen sind. Fehlen bei einem historischen Wohnmobil, welches sich im Originalzustand befindet, Teile der Wohneinrichtungen, die aktuell für eine Einstufung als Wohnmobil erforderlich sind, kann dennoch eine Genehmigung als Wohnmobil erfolgen, wenn die Originalität nachvollziehbar belegt ist.

# 13 Genehmigung von historischen Sportfahrzeugen bzw. Rallyefahrzeugen

## 13.1 Rallyefahrzeuge

Für diese Fahrzeuge ist oftmals eine Straßenzulassung erforderlich, da mit diesen speziell aus- und umgerüsteten Fahrzeugen auch auf öffentlichen Straßen entsprechende Bewerbe durchgeführt werden. Eine Genehmigung gem. § 34 KFG 1967 darf unter der Auflage erteilt werden, dass das ggst. Fahrzeug nur im Rahmen von FIA oder AMF genehmigten Sportveranstaltungen verwendet wird.

Fahrzeuge, welche zwar die Baujahresgrenzen erreichen, die jedoch für Sparteinsätze mit nicht zeitgemäßem Zubehör ausgestattet wurden (zB Kevlarsitze), können nicht als historische Fahrzeuge eingestuft werden. Derartig umgerüstete Fahrzeuge sind wie „aktuelle“ Fahrzeuge für den Sparteinsatz zu behandeln. Die Änderungen sind dem jeweils zuständigen Landeshauptmann anzuzeigen. Die Eintragungsmöglichkeit hängt von Art und Umfang der getätigten Änderungen ab und kann entsprechende Auflagen bedingen.

Generell wird festgehalten, dass Änderungen an solchen Fahrzeugen gem. § 33 KFG 1967 anzuzeigen sind und bei Einhaltung der Vorgaben (zB Änderungsliste des BMIMI) auch in die Fahrzeuggenehmigungsdokumente eingetragen werden. Wird bei einem als historisch

anerkannten Fahrzeug eine Änderung angezeigt, die historisch nicht korrekt ist, dann verliert dieses Fahrzeug die Einstufung als historisches Fahrzeug.

## 13.2 Darstellung der Möglichkeiten

- historisches Fahrzeug – in allen Baugruppen original
- Rennfahrzeug – in vielen Punkten modifiziert, je nach Umbauten mit entsprechenden Auflagen genehmigt

Historisch originale Fahrzeuge, die zum damaligen Zeitpunkt eine Straßenzulassung hatten, können als historisches Fahrzeug anerkannt werden und weiter betrieben werden. Lärmvorschriften für die historischen Fahrzeuge müssen eingehalten werden. Teile, die zum damaligen Zeitpunkt nicht zulassungsfähig waren, können auch heute nicht genehmigt werden.

Der Bereich des historischen Fahrzeuges soll nicht verändert werden. Hier soll weiterhin auf die exakte Einhaltung der bisherigen Forderungen auf Originalität bestanden werden. Ein Rennfahrzeug, welches der der historischen Ausführung (Bügel, Gurte und Sitze entsprechend dem Baujahr) entspricht, kann als historisches Fahrzeug eingestuft werden.

Für Fahrzeuge, die im aktiven Rennsport genutzt werden und deshalb aktuelle Umbauten aufweisen (zB aktuelle Sitze, Bügel) müssen, besteht die Möglichkeit dieses Fahrzeug unter dem Regime Renn-/Rallyefahrzeug zu genehmigen. Das Fahrzeug verliert dann die Einstufung als historisches Fahrzeug. Ein Wechsel zwischen diesen Einstufungen ist je nach Zustand und Einsatz des Fahrzeuges möglich, erfordert aber jeweils eine Anzeige und Eintragung in die Genehmigungsdokumente.

Aufbau von Fahrzeugen, die unter Verwendung einer Standardkarosserie zu Renn-/Rallyeauführungen mutieren: Ein derartiges Fahrzeug kann als historisches Fahrzeug eingestuft werden, wenn dieser Umbau im 10 Jahresbereich seit Erstzulassung üblich war und die Ausführung der Umbauten historisch korrekt erfolgte. Die Bezeichnung des Fahrzeuges muss korrekt erfolgen (zB Fahrzeugbezeichnung Kadett B Coupé 1100 ev. unter Bemerkungen Umbau auf Spezifikation Kadett B Rally 1900).

## 13.3 Veränderungen an historischen Sportfahrzeugen oder Rallyefahrzeugen

### 13.3.1 Genehmigung von historischen Rennfahrzeugen

Ergänzend wird bemerkt, dass zB der nachträgliche Einbau eines Feuerlöschers, eines Nachrüstkatalysatorsystems oder neuerer Sicherheitsgurte an den originalen Befestigungspunkten jedoch möglich und als historisch unbedenklich gilt.

### 13.3.2 Nachträglicher Einbau von Schalensitzen, Überrollkäfige

Viele dieser Änderungen sind nicht historisch korrekt, eine Genehmigung als historisches Fahrzeug ist dadurch ausgeschlossen. Unter gewissen Voraussetzungen können solche Änderungen jedoch ausnahmsweise für die Verwendung als Rennfahrzeug genehmigt werden.

## 14 Replicas

Es stellt sich die Frage, inwieweit auch sog. Replicas mit einem Alter von mehr als 30 Jahren als historische Fahrzeuge genehmigt werden können. Speziell bei diesen „handgefertigten“ Fahrzeugen ist es vielfach schwierig, die Originalität festzustellen. Änderungen am Fahrzeug, die Hauptbaugruppen (wie Motor, Achsen, Bodengruppen) betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist. Allenfalls ist ein eindeutiges Gutachten mit nachvollziehbarem Nachweis bzgl. des Baujahrs sowie der Originalität des Fahrzeuges erforderlich.

Solche Replicas sind oftmals Zeitzeugen und somit historisch wertvoll. Wenn ein solches Fahrzeug den entsprechenden Vorschriften genügt, kann es als historisches Fahrzeug genehmigt werden, auch wenn es noch nicht in der Liste der historischen Fahrzeuge enthalten ist. Für eine Eintragung in die Liste ist es dem Beirat für historische Kraftfahrzeuge vorzulegen.

Replicas aus Amerika haben im Fahrzeugdokument (Title) nur das Modelljahr angegeben und dies richtet sich nach dem Baujahr des Motors. Bei solchen Fahrzeugen muss ein Gutachten eines Sachverständigen für historische Fahrzeuge vorgelegt werden.

## 15 Gewerbliche Nutzung von historischen Fahrzeugen

Ein konkretes Verbot der gewerblichen Nutzung historischer Fahrzeuge gibt es derzeit nicht. Die Vorgaben für historische Fahrzeuge – insbesondere das Führen von fahrtenbuchähnlichen Aufzeichnungen sowie die Nutzungsbeschränkung – müssen jedenfalls eingehalten werden.

## 16 Wiederkehrende Begutachtung – § 57a KFG 1967

### 16.1 Nächster Begutachtungszeitpunkt bei mehrjährigen Intervallen

Die 3-2-1-Regelung bzw. das 2-jährige Intervall (bei historischen Fahrzeugen) ist in der Art zu handhaben, dass die 3-2-1-Regelung bzw. die 2-Jahresfrist von der tatsächlich erfolgten letzten Begutachtung an zu rechnen ist, wobei stets auch das jeweilige Datum (Monat) der ersten Zulassung mitberücksichtigt werden muss. Dieses Datum bildet den relevanten „Jahrestag“. Der nächste Begutachtungszeitpunkt ist unter Berücksichtigung des „Jahrestags“ von der letzten tatsächlich erfolgten Begutachtung und nicht vom Jahr der Erstzulassung aus zu bestimmen.

Betreffend historische Fahrzeuge gilt, dass der Zeitpunkt, wann ein Fahrzeug zum historischen Fahrzeug wurde, in diesem Zusammenhang irrelevant ist.

**Beispiel 1:**

Ein historisches Fahrzeug mit Baujahr 6/1966 kommt 6/2017 zur Begutachtung. Hier sieht § 57a Abs. 3 Z 4 KFG 1967 ein 2-Jahres-Intervall vor. Somit Lochung der Plakette mit 6/2019.

Auch hier gilt der Jahrestag der Erstzulassung als bedeutend für das „Begutachtungsmonat“, nicht jedoch für das „Begutachtungsjahr“. Die nächste Begutachtung ist zwei Jahre ab Letztbegutachtung erforderlich, also Lochung sollte 6/2019 sein (Monat Juni ergibt sich aus dem Monat der Erstzulassung, Jahr 2019 berechnet sich aus zwei Jahre ab Letztbegutachtung, also ab 2017. Eine Berechnung ab dem Jahr der Erstzulassung, die stets ein gerades Jahr ergeben würde, ist hier nicht anzuwenden).

**Beispiel 2:**

Fahrzeug mit Erstzulassungsmonat April wurde im Jahr 2008 als historisch genehmigt und wurde im Jahr 2010 begutachtet mit Pickerllochung 04/2012. Das Fahrzeug kommt erst im Oktober 2013 wieder zur Begutachtung und muss als historisches Fahrzeug erst wieder in zwei Jahren begutachtet werden – Pickerllochung 04/2015.

**Beispiel 3:**

Fahrzeug mit Erstzulassungsmonat Juli wurde im Jahr 2008 als historisch genehmigt und wurde im Jahr 2010 begutachtet mit Pickerllochung 07/2012. Es wurde im Mai 2013 zur Begutachtung gebracht. Als nächster Termin muss 07/2014 gelocht werden und nicht 07/2015, da andernfalls die Frist von der Begutachtung (Mai 2013) bis zum nächsten Termin (Juli 2015) länger als zwei Jahre (bzw. länger als zwei Jahre plus ein Monat) wäre.

**Beispiel 4:**

Fahrzeug mit Erstzulassungsmonat Juli wurde im Jahr 2008 als historisch genehmigt und im Jahr 2010 begutachtet mit Pickerllochung 07/2012. Es wurde im Juni 2013 zur Begutachtung gebracht.

Im Hinblick auf die Regelung des § 57a Abs. 3 Satz 3 KFG 1967 („Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonates bis zum [. . .] vorgenommen werden.“) ist 07/2015 als nächster Begutachtungstermin zu lochen.

## 16.2 Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung für historische Fahrzeuge

- Historische Fahrzeuge (§ 2 Z 43 KFG 1967) sind, soweit das durch das prüfende Organ beurteilt werden kann, zu begutachten, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen. Dazu ist das Fahrzeug-Genehmigungsdokument sowie allfällige zusätzlich erforderliche Nachweise – allenfalls in Kopie – vorzulegen. Allfällige Mängel sind unter Mangelpunkt 0.4 einzugeben.
- Bei historischen Fahrzeugen ist zusätzlich die Einhaltung der zeitlichen Beschränkungen gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967 anhand der vorgelegten fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen zu kontrollieren. Allfällige Nichteinhaltungen der Fahrbeschränkungen sind unter Mangelpunkt 0.5 einzutragen.

Kann die Einhaltung der zeitlichen Fahrbeschränkung nicht durch fahrtenbuchartige Aufzeichnungen nachgewiesen werden, besteht für den Zulassungsbesitzer die Möglichkeit, die Eintragung „historisches Fahrzeug“ vom örtlich zuständigen Landeshauptmann streichen zu lassen.

Entspricht das Fahrzeug nicht dem genehmigten Zustand, sind die vorgenommenen Änderungen rückzubauen oder gem. § 33 KFG 1967 dem örtlich zuständigen Landeshauptmann anzuzeigen. Entsprechen die Änderungen nicht den Vorgaben an historische Fahrzeuge, führt das zur Streichung der Eintragung „historisches Fahrzeug“.

## 16.3 Wechsel zwischen roter und weißer Plakette und umgekehrt

Durch die Einführung der roten Begutachtungsplakette stellt sich die Frage, wie der Wechsel der Plakettenfarbe zu behandeln ist. Aus den technischen und rechtlichen Voraussetzungen ergeben sich die folgenden Festlegungen.

### 16.3.1 Nicht historisch auf historisch

Wird ein (ursprünglich nicht historisches) Fahrzeug als historisches Fahrzeug genehmigt, wird die ursprüngliche (weiße) Plakette mit der ursprünglichen Lochung beibehalten. Bei der nächsten wiederkehrenden Begutachtung wird eine rote Plakette angebracht oder ausgetauscht. Da die rote Plakette der Nachweis einer Überprüfung der Vorschriftsmäßigkeit

(genehmigter Zustand) und der Fahrbeschränkungen (Fahrtenbuch) ist, kann ohne wiederkehrende Begutachtung als historisches Fahrzeug keine rote Plakette ausgefolgt oder angebracht werden. Die Begutachtung kann allerdings jederzeit auch vor dem nächsten fälligen Termin der wiederkehrenden Begutachtung erfolgen, womit auf diesem Weg ein Wechsel der Plakette möglich ist.

### **16.3.2 Historisch auf nicht historisch**

Wird bei einem historischen Fahrzeug der Eintrag „historisch“ gestrichen, stellt der Landeshauptmann einen neuen Zulassungsschein aus und entfernt die rote Plakette (sofern das Fahrzeug vorgeführt wird). Der Zulassungsbesitzer muss bei der Zulassungsstelle eine Korrekturplakette (weiß, jährliches Intervall) anfordern. Wird in der Landesprüfstelle eine besondere Überprüfung gem. § 56 KFG 1967 durchgeführt, wird von dieser eine weiße Plakette vergeben.

Die nächste Begutachtung ist dann in jedem Fall ein Jahr nach der letzten Begutachtung (außer Anhänger Iof bis 40 km/h) fällig.

Waren für das Fahrzeug historische Kennzeichentafeln ausgegeben, müssen diese im Zuge der Streichung der historischen Genehmigung eingezogen werden. Achtung bei Wechselkennzeichen!

## **16.4 Motor- und Fahrgestellnummern**

Das Auffinden von Motor- und Fahrgestellnummern bei alten Fahrzeugen ist eine besondere Herausforderung. Hinsichtlich der Fahrgestellnummer ist durch die Anlage 6 der PBStV unmissverständlich vorgegeben, dass diese kontrolliert und weder fehlen noch unvollständig sein darf.

Im Bereich des Motors stellt die Anlage 6 lediglich auf die Motortype ab. Handelt es sich also um einen Motor selber Type, der aber eine andere Motornummer als im Zulassungsdokument angegeben aufweist, stellt dies keinen Mangel dar.

## 16.5 Abgasmessung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren

Für Dieselmotoren, die vor 1980 produziert wurden, gab es keine verbindlich vorgeschriebenen Abgasmessverfahren. Es sind deshalb für diese Motoren auch keine Vergleichs- bzw. Grenzwerte für die Messung des Absorptionskoeffizienten verfügbar. Unter dieser Voraussetzung erscheint es nicht sinnvoll, diese Motoren einer Abgasmessung entsprechend der Richtlinie 72/306/EG zu unterziehen. Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von der Vorschrift zur Messung des Absorptionskoeffizienten ausgenommen. Es ist lediglich eine Sichtprüfung durchzuführen.

## 16.6 Ausnahmeregelung von Prüfvorschriften des § 57a KFG 1967

Es wird vorgebracht, dass historische Fahrzeuge bei der Begutachtung übermäßig belastet werden (Bremsenprüfstand Seilzugbremse, Spieldetektor bei Speichenrädern usw.) und verschiedene aktuelle Vorgaben (zB Abbremsung) nicht erfüllen können. Im § 10 Abs. 3 PBStV ist eine Bestimmung enthalten, der zufolge Abweichungen hinsichtlich der Mängelbeurteilung zulässig sind, wenn es die Bauvorschriften zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung und unter Berücksichtigung allfälliger gesetzlicher Nachrüstpflichten erfordern. Da bei Fahrten im Verkehr die Fahrzeuge wesentlich höheren dynamischen Kräften ausgesetzt sind als jenen, die bei einer statischen Überprüfung unter korrekter Verwendung der Prüfgeräte auftreten, können Schäden an Fahrzeugen deren Zustand als verkehrs- und betriebsicher einzustufen sind, aus technischer Sicht ausgeschlossen werden. Es besteht deshalb keine Notwendigkeit, Ausnahmen von Prüfvorschriften vorzusehen.

## 16.7 Kontrolle der fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen

Die Einhaltung der maximal zulässigen Anzahl der Fahrtage bezieht sich immer auf ein gesamtes Kalenderjahr (1. 1. bis 31. 12.). Es sind die beiden letzten vollständigen Kalenderjahre zu prüfen. ZB: Bei einer wiederkehrenden Begutachtung eines historischen Fahrzeuges im Jahr 2018 ist von der geeigneten Person jeweils das Kalenderjahr 2016 und 2017 zu prüfen (1. 1. 2016 bis 31. 12. 2017). Das Jahr 2018 ist dahingehend zu prüfen, ob vom 1. 1. 2018 bis zum Datum der Durchführung der Begutachtung nicht mehr als die zulässige Anzahl von Tagen gefahren wurde. Die Aufzeichnungspflicht beginnt zu dem Zeitpunkt, an dem das Fahrzeug als historisches Fahrzeug genehmigt wurde.

Sollte das Fahrtenbuch nicht vorhanden, die Aufzeichnungen nicht vollständig sein (ab Eintragung hist. Fzg. oder letzte 3 Jahre) so hat die geeignete Person im Begutachtungsprogramm unter „0.5 Führung des Fahrtenbuches“ einen Vermerk zu setzen. Es kann trotzdem ein positives Gutachten erstellt werden und eine Begutachtungsplakette angebracht oder ausgefolgt werden. Allerdings wird gem. § 57c Abs. 4d KFG 1967 die Behörde von der Begutachtungsplakettendatenbank von der Nichteinhaltung der Fahrbeschränkungen verständigigt.

## 16.8 Rote Begutachtungsplakette für historische Fahrzeuge

Historische Fahrzeuge sind in § 2 Z 43 KFG 1967 als erhaltungswürdige, nicht zur ständigen Verwendung bestimmte Fahrzeuge definiert. Diese Fahrzeuge entsprechen damit der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Z 7 Richtlinie 2014/45/EU und sind gem. Artikel 2 leg. cit. iVm § 57a Abs. 3 Z 4 KFG 1967 von besonderen Bestimmungen für die wiederkehrende Begutachtung erfasst.

Historische Fahrzeuge werden vom örtlich zuständigen Landeshauptmann gemäß den Bestimmungen des KFG 1967 genehmigt. Im Zuge dieses Genehmigungsverfahrens wird ein Gutachten eines vom Landeshauptmann gem. § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen eingeholt, durch das die Erhaltungswürdigkeit und der Erhaltungszustand nachgewiesen werden. Ergebnis dieses Verfahrens ist ein Bescheid, der die Einstufung als historisches Fahrzeug nachweist. Diese Einstufung wird durch die Landeshauptleute in den Fahrzeugdatensatz der Genehmigungsdatenbank und auch in der Zulassungsbescheinigung eingetragen.

Nur diese Fahrzeuge bekommen seit 20. 5. 2018 bei der wiederkehrenden Begutachtung, bei der auch die Übereinstimmung mit den Vorschriften (Genehmigungszustand) überprüft wird, eine rote Begutachtungsplakette mit der Aufschrift „Historisches Fahrzeug/Historic Vehicle“, sodass diese Plakette als Nachweis für die Einhaltung der Anforderungen an historische Fahrzeuge dient. Nachstehende Abbildung zeigt eine solche Plakette gem. Anlage 4a PBStV mit einer Lochung für Februar 2020 als Datum der nächsten Begutachtung. Im weißen Feld sind das Kennzeichen und die Plakettennummer angebracht.



*Abbildung 4: Rote Begutachtungsplakette*

Es wird klargestellt, dass es rechtlich nicht möglich ist, einem historischen Fahrzeug, welches nicht den Vorgaben für ein historisches Fahrzeug entspricht (Fahrbeschränkung, Abweichungen vom genehmigten Zustand) eine weiße Begutachtungsplakette zu erteilen, selbst wenn es verkehrs- und betriebssicher ist. Für den Zulassungsbesitzer besteht aber die Möglichkeit, die Eintragung „historisches Fahrzeug“ streichen zu lassen, wodurch die Ausgabe einer weißen Begutachtungsplakette möglich wird.



