

From:Röhrig, Stefan <Roehrig@vda.de>
Subject:Die Zukunft unseres automobilen Erbes sichern
Date:Fri, 30 Nov 2018 15:03:05 +0000
To:<vorstand@mg-club-berlin.de>

Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Oldtimerfreunde!

Nachstehend finden Sie eine Nachricht des MEP Bernd Lange, der bei der EU unter anderem die Aktivitäten der European Parliament - Historic Vehicle Group leitet.

Sollten Sie in Zukunft unsere Oldtimer-Informationen nicht mehr erhalten wollen, so teilen Sie uns dieses bitte kurz per Mail an [roehrig@vda](mailto:roehrig@vda.de) mit.

Mit freundlichen Grüßen/With kind regards
Stefan Röhrig
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)/German Association of the Automotive Industry
Leiter Fachbereich Historische Fahrzeuge/Head of Department Vintage Vehicles
Behrenstr. 35, 10117 Berlin
Germany
Tel. +49 (30) 897842-380
Fax +49 (30) 897842-606
Mob.+49 (0) 172 1019 371
Mail roehrig@vda.de
URL <http://www.vda.de>

Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten und zu Ihren Rechten, insbesondere zum Widerspruchsrecht nach Art. 21 DSGVO erhalten Sie jederzeit in unserem [Datenschutzhinweis](#).

You can find information about how we process your data and your rights, in particular your right to object under Art. 21 of the GDPR, in our [data protection information](#).

Von: Bernd Lange [<mailto:mail@bernd-lange.de>]
Gesendet: Freitag, 30. November 2018 15:53
An: Bernd Lange
Betreff: PM Die Zukunft unseres automobilen Erbes sichern

Die Zukunft unseres automobilen Erbes sichern

Ende November 2018 stellte der SPD-Europaabgeordnete Bernd Lange, Gründer der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge (Historic Vehicle Group - HVG), im Europäischen Parlament in Brüssel das Positionspapier der Arbeitsgruppe zur Zukunft der historischen Fahrzeuge vor.

Klar ist, dass, angesichts der starken Transformation im Verkehrssektor mit E-Mobilität, autonomen Fahrzeugen und neuen Mobilitätsformen, große Herausforderungen für historische Fahrzeuge bestehen.

Historische Fahrzeuge bilden unser automobiles Erbe. Neben ihrer herausragenden Rolle für Kultur und Gesellschaft, bilden sie ebenfalls einen wichtigen Wirtschaftsfaktor. Sowohl die Politik als auch die Oldtimerbewegung muss sich den Herausforderungen bewusst sein und Verantwortung in dieser Richtung übernehmen, damit unser automobiles Erbe auch in Zukunft gesichert ist.

Laut der IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018 sinkt -trotz eines steigenden Fahrzeugbestands- das allgemeine Interesse an Fahrzeugen in der Bevölkerung. Dennoch

interessieren sich weiterhin 22 Prozent der Menschen in Deutschland für Oldtimer-Pkw und -Motorräder.

Deswegen macht das Papier der HVG klar:

- Nicht jedes alte Auto ist ein historisches Fahrzeug, klare Kriterien sind nötig*
- Wir brauchen politische Interventionen, die die Funktionsweise des Kulturgutes historisches Fahrzeug sicherstellen*
- Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss aktiv einen Beitrag zur Integration in den Transformationsprozess leisten.*

Das Positionspapier der HVG soll die Diskussion über die Zukunft der historischen Fahrzeuge anregen. Kommentare dazu sind erwünscht. Auch 2030 soll erlebbares automobiles Kulturgut auf der Straße zu sehen sein.



Bernd Lange

Mitglied des Europäischen Parlaments

Vorsitzender des Ausschusses für Internationalen Handel (INTA)

Europabüro Hannover

Odeonstraße 15/16 · D-30159 Hannover

Tel: +49 (0)511 1674265 · Fax +49 (0)511 1674210

mail@bernd-lange.de

Büro Brüssel

ASP 12 G 205, Rue Wiertz 60 · B-1047 Bruxelles

Tel: +32 (0)2 28 47555 · Fax +32 (0)2 28 49555

bernd.lange@europarl.europa.eu

Homepage: www.bernd-lange.de

Newsletter: www.bernd-lange.de/meta/newsletter.php



image001.png

image002.png

image003.png

Securing the Future of our Motoring Heritage.pdf

DEUTSCHE VERSION HVG Zukunftspapier November 2018.pdf

Nach der englischen Version ist die deutsche Übersetzen ABER ohne die schöne Bilder.



Securing the future of our motoring heritage



EUROPEAN PARLIAMENT HISTORIC VEHICLE GROUP



Securing the future of our motoring heritage

The importance of the development of motor transport

The evolution of the motorised transport and its provision of easy and fast travel has been a key driver for the changes to the living, working and leisure opportunities which have defined the 20th century. The manufacture and use of cars, buses, trucks, mopeds and motorcycles have been a fundamental influencer of the design and development of urban and industrial areas and the transport links between them. The automotive industry has been central and critical to economic development, to the advancement of manufacturing, engineering and technical innovation and has provided employment, skills and livelihoods for millions of people. The evolution of vehicle design has signposted cultural change. Motor sport entertains millions.

The automotive vehicle has therefore played a formative role in the history of our society over the past 130 years - its evolution is the bridge between the original pioneering spirit and the continuous desire for more innovation, mobility and efficiency and has played a formative part of individual lives as most people remember clearly their first moped, motorcycle or car as the catalyst for their transition from child to adult.

The historic vehicle movement today

The vehicles of the past which still exist today are our motoring heritage. Each of these vehicles has survived because an individual has chosen to preserve a part of this heritage and they have done so because of their passion for possessing, maintaining and driving the vehicle.

Historic vehicles are contemporary witnesses of another era and it is essential to protect this heritage today and for the future. The historic vehicle movement bring enthusiasts together, but it also provides pleasure for many more as historic vehicle owners present a free museum of this heritage to the general public every time they drive their vehicles on public roads or present their vehicles in the many thousands of historic vehicle events and rallies held by historic vehicle clubs across Europe each year.

Alongside the cultural and historical importance of historic vehicles, the preservation of the heritage also generates important economic activity: workshops, suppliers, parts manufacturers, insurers, historic vehicle clubs, trade journals, tourist operators, events - all create jobs and sales and provide essential services, products and information to owners. The maintenance, care and restoring of historic vehicles also represents a significant market for small and medium-sized enterprises. Studies in two European countries (Germany¹ and the UK²) give a sense of the scale of the economic activity generated by the preservation and use of historic vehicles: in these two countries alone, spend by owners of historic vehicles on their maintenance and use is €20.4 billion every year. Additionally, there are thousands of historic vehicle events and rallies each year, often involving cross-border travel by owners, each of which is a significant economic activity for the tourist sector.

The preservation and use of historic vehicle are an important cultural, economic and social activity

The evolving mobility environment - challenges ahead



But, the evolution of motorised transport has also come at a cost. The attraction and availability of private mobility have created the negative consequences of road congestion, vehicle emissions and road accidents. The growing concerns about air quality, climate change, congestion and road safety have challenged regulators and the motor vehicle industry to develop political and technical solutions to redress the concerns. While technological developments have gone some way to resolving these concerns, regulators have seen the need to intervene as well. Already we have seen older vehicles being charged more to travel in low emission zones (LEZs) or being banned altogether in order to improve air quality and older cars are usually charged a higher registration/circulation tax. Policy discussions on road charging are also tending toward a mobility taxation system based on the “polluter pays” which can be expected to result in higher costs per kilometer travelled for older vehicles - possibly prohibitively high costs. Consequently, motorised transport will without doubt experience significant change in the years ahead.

A shift to zero-emission autonomous vehicles and Mobility as a Service (MaaS)

This change will see the replacement of vehicles powered by fossil fuels with vehicles powered by electricity and fuel cells – already some Governments plan to ban the sale of petrol and diesel cars (Norway

1 (VDA, VDI, 2013)

2 (BFHVC 2016)

by 2025; France, UK by 2040). Also expected is a transition to fully automatic vehicles. A number of studies³ give a sense of the change ahead:

one study suggests that by 2030 electric vehicles will make up 10-50% of new EU vehicle sales and that up to 15% of vehicles will be fully autonomous;

another predicts that in the US, 95% of passenger kilometers in 2030 will be undertaken in autonomous electric vehicles - 40% of all vehicles will still be combustion-engine vehicles but they will be responsible for only 5% of passenger kilometres.

These autonomous vehicles will be enhanced versions of the vehicles of today which are already able to communicate with each other and with road infrastructure to ensure safer and more efficient mobility. Forecasts predict that mobility needs will increase by more than 42% between 2010 and 2050⁴. Accordingly, consumers and society will be expecting more flexibility, reliability, efficiency and cost-effectiveness to meet this demand. Technological innovation is already offering the possibility to control transport and logistics more efficiently; future-oriented mobility concepts and new business models such as carpooling, car sharing and e-hailing services (MaaS) are already proving popular and are helping drive a trend for young people to avoid car ownership and are offering mobility solutions to an increasingly ageing and urbanised society.

Regulatory approval of automatic vehicles and the increased demand for mobility will coincide with peak car ownership now anticipated to be reached in 2020. These trends point to the high possibility of a high percentage of vehicles being electric/zero-emission and autonomous by 2040 and ownership predominantly being by MaaS providers.

Impact on industry and skills

These changes will also cause significant change to the industry and its workforce. A study by the Fraunhofer Institute for Industrial Engineering IAO initiated amongst others by the IG Metall⁵ has predicted that by 2030, half of all auto workers will be directly or indirectly associated with electric-mobility. In Germany, where about 840,000 are employed by the automotive industry, around 75,000 of the 210,000 jobs in drive-train technology will be lost because of electrification even accounting for the jobs created by the shift to batteries/electric propulsion.

And as industry evolves toward zero-emission autonomous vehicles, the skills to renovate and maintain the fossil-fueled historic vehicles may be lost as the current workforce ages. At the same time, some materials necessary for the maintenance of the historic vehicles may become scarce, or may be prohibited; electronic components may not withstand storage; and infrastructure for fuel supply may become limited.



3 McKinsey & Company: Automotive revolution – perspective towards 2030 (2016); RethinkX: Rethinking Transportation 2020-2030 (2017); European parliament: The World is Changing. Transport Too (2017);

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

5 Effects of vehicle electrification on employment in Germany (ELAB) (2018) “

The internet, the on-line economy and social media

Conversely, some developments present opportunities: the internet, the on-line economy and social media provide tools which can help the preservation and use of historic vehicles. Owners are now able to more easily find and buy spare parts needed for their vehicles or find solutions for vehicle problems online; social media allows owners and clubs to communicate and operate efficiently; and on-line training and qualifications offer real opportunities to integrate new technological developments in the education and training process in order to maintain the traditional skills and to adapt them to the new mobility era.

What are the possible consequences of these changes for the historic vehicle movement?

- ***Environmental concerns and the regulatory response*** will present the possibility of historic vehicles potentially being banned from some roads and /or areas, while “polluter pays” pricing could make use of historic vehicles prohibitively expensive.
- ***Technical developments and regulatory action*** may lead to historic vehicles being unrecognised in a future traffic environment populated by autonomous and emission-free vehicles which interact with each other and the road infrastructure; while the preservation and maintenance of the vehicles may simply be no longer possible.
- ***Demographic and social changes*** may lead to both young and old opting for user-friendly and cost-beneficial MaaS with the result that ownership of any vehicle becomes increasingly rare even in rural areas.

The preservation and use of historic vehicles could therefore end as a consequence of the evolving regulatory, social, and technological environment. If this happens, much of our motoring heritage could eventually be lost forever





Motoring Heritage on today's roads

But there is still real public interest in motoring heritage: museums and historic vehicle events draw large crowds of the general public; a historic vehicle is a rare and appealing sight on a public road whether it's a 1930's Rolls Royce, a WW II jeep, a 1950's DKW, a 1960s Skoda bus or DAF truck or a 1970s Lambretta. These vehicles already add a sense of history when they are on the roads and can be guaranteed to turn heads. And the emotive nostalgia is likely to be heightened as the vehicle park transforms to one comprised of homogeneous, electric, autonomous vehicles.

*The key is to be able to keep the historic vehicles moving on the roads as they are **motoring heritage** and that heritage will be best preserved if it is **a mobile heritage***

The historic vehicle movement – the owners, the businesses and the supporters – have a duty to ensure that this heritage continues to be preserved and the vehicles are used so that the heritage can continue to be enjoyed by the general public. To do so will entail positive proactive effort by the Federations, clubs and individuals – particularly to encourage the interest of young people who are becoming less personally interested in modern means of transport.

It will also require reassuring regulators and the general public that historic vehicles are not a threat to the environment. As modern vehicles become increasingly clean the positive perception of historic vehicles could be harmed which could lead regulators to call for restrictions on the use of the vehicles. But that would be a disproportionate reaction as historic vehicles are used rarely, when they are used it is not in peak traffic, and their emissions only account for a negligible proportion of total vehicle emissions.

Historic vehicles are used rarely, when they are used it is not in peak traffic and their emissions only account for a negligible proportion of total vehicle emissions

Recent TÜV Nord research into emissions of vehicles older than 30 years in Germany has shown that:

- while the numbers of vehicles over 30 years old (712,000) are increasing, the low usage (1370 km/year) means that their emissions total only a single percentage point share of total vehicle emissions; and that:
- this will remain the same even as the number of 30+ year old vehicles increases up to potentially 2.3 million in 2030.
- Of note also is the fact that these figures reflect not just historic vehicles but all vehicles over 30 years old – many of which are not historic vehicles. Additionally, the research has not taken account of “dieselgate”, i.e. it did not account for the fact that the emissions of modern cars are much higher than reported.

Political intervention

Securing the future of our mobile heritage will require understanding and political resolve from regulators to take decisions to preserve the vehicles, to ensure their continued use on the roads and to preserve the memory of the industry which built the vehicles which have been so instrumental in shaping recent social, economic and cultural history.

Some positive political decisions have already been taken at the EU, national and local levels.

A definition of a historic vehicle

Notable is the creation of a common European definition of a historic vehicle that makes clear that not all old cars are historic vehicles. In 2014, the EU adopted Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers. This Directive includes a definition of historic vehicles which was developed by the European Parliament’s Historic Vehicle Group (HVG) and is now applied across Europe:

‘vehicle of historical interest’ means any vehicle which is considered to be historical by the Member State of registration or one of its appointed authorising bodies and which fulfils all the following conditions:

- *it was manufactured or registered for the first time at least 30 years ago;*
- *its specific type, as defined in the relevant Union or national law, is no longer in production;*
- *it is historically preserved and maintained in its original state and has not undergone substantial changes in the technical characteristics of its main components;*

This definition can help regulators to differentiate historic vehicles from “old vehicles” in order to offer the historic vehicles preferential treatment where necessary and appropriate.

Low Emission Zones

A common definition is welcome as already regulators and local authorities have had to provide definitions of historic vehicles for amongst others, vehicle tax reasons and for exemptions or special treatment in LEZs. For example, Germany has allowed unrestricted access for historic vehicles into any LEZ in order to preserve motoring heritage - but the identifier is the national “H” licence plate or a red “07” historic vehicle license which is unique to Germany and may not be recognizable in another Member State.

The use of a common approach to defining a historic vehicle is now increasingly important as so many LEZs are being implemented in towns and cities across the EU and the lack of a common approach to this and all other aspects of these LEZs is creating unnecessary and unhelpful consumer confusion. The HVG welcomed the recommendation in 2017 study⁶ published by the European Commission that historic vehicles, as defined by Directive 2014/45/EC, can be exempted from LEZs in order to preserve motoring heritage and calls on the EU institutions to include this provision in Guidance which they are currently drafting in order to help drivers.

Road charging

The HVG also welcomes the European Parliament First Reading Report on the Road Charging Directive allowing historic vehicles to be treated differently to regular traffic for any road charging systems based on the “polluter pays” principle. The HVG calls on the Member States to recognised that this is a good and proportionate decision which must be included in the Directive.

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

REACH

And the HVG will maintain dialogue with the European Commission to ensure that the European Chemicals Regulation REACH regime does not prevent authentic renovation and maintenance of historic vehicles. The HVG supports the Commissions' commitment to developing for a simpler and cheaper application process for "Legacy Parts" and "Low Volume Uses" to facilitate an authorization process designed to avoid the complexity and cost of the current application and approval process. The HVG will continue to stand up for solutions that are both in line with REACH and the preservation of historic vehicles. The HVG already is already dealing with questions regarding protecting the use of substances which are necessary for the preservation and/or use of historic vehicles with current concerns applying to the process of chrome plating and the use of lead in bearings and cables.

Regulators have afforded special consideration to historic vehicles because they know that the vehicles are rarely used and are well maintained and because they have recognised the need to preserve motoring heritage



Commitment of the historic vehicle movement

The challenge to keep historic vehicles on the roads cannot be met by politicians alone. The historic vehicle movement must also acknowledge the changing environment and - if necessary - be flexible to manage change. The movement therefore has a responsibility:

- *To respect expectations of modern society:* all owners must maintain their historic vehicles well and must use them responsibly - in particular with a recognition that their vehicles are different to modern vehicles.
- *To be alert to the possible use of technological developments used by modern vehicles:* historic vehicle owners should use modern technology where possible and appropriate to facilitate their safe use on today's road whilst also respecting the authenticity of the vehicles.
- *To be active stakeholders:* historic vehicle clubs must play an active and organized role in relevant policy discussions to explain the movement, to explain historic vehicles and to promote their views and the importance of preserving motoring heritage.
- *To work to preserve and transfer the skills of specific professions:* the historic vehicle movement must be a part of the process ensuring that the skills necessary to preserve motoring heritage are not lost but are preserved and enhanced for future generations.
- *To raise awareness of the value of our motoring heritage:* the historic vehicle movement must continue to raise the public's awareness of the importance of the preservation of our motoring heritage by explaining that the invention of the automobile is one of the world's most significant developments of the past 130 years because it has so strongly influenced today's society.

Working together

Looking ahead, the historic vehicle movement and regulators need to continue to work together to ensure that our motoring heritage continues to have a place on the roads of the future. The challenges are going to become greater as the mobility environment continues to evolve. Some challenges will require technical solutions; some will require political solutions, some both. The greatest challenge is to ensure that the vehicles continue to have a place on the roads of tomorrow and this challenge must be met by the historic vehicle movement and regulators together. Given the far-reaching transformation of the mobility environment, it is crucial that the impact of future technological, societal and regulatory developments is anticipated and discussed now.

Contact

If you would like to learn more about the Historic Vehicle Group:

bernd.lange@europarl.europa.eu

Tel: +32 (0)228 45555





EUROPEAN PARLIAMENT HISTORIC VEHICLE GROUP

Die Zukunft unseres automobilen Erbes sichern

Die Entwicklung des Kraftverkehrs und ihre Bedeutung

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

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

Die Bewegung für historische Fahrzeuge von heute

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

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

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

¹ (VDA, VDI, 2013)

² (BFHVC 2016)

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

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

Die mobile Welt im Wandel und ihre Herausforderungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Auswirkungen auf Industrie und Fertigkeiten

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

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

Internet, Online-Wirtschaft und soziale Medien

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

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

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

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

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

Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von heute

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

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

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

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

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

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

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

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

Politische Intervention

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

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

Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“

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

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

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

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

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

Umweltzonen

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

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

Maut

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

REACH

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

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

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

Verpflichtung der Bewegung für historische Fahrzeuge

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

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

Zusammenarbeit

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