



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postfach 3000
Stubenring 1, 1011 Wien
email : st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.340/0002-II/ST4/2005 DVR:0000175

An

1. alle Landeshauptmänner
2. die Mitglieder des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge
3. Teilnehmer laut Teilnehmerliste

per e-mail

Wien, am 19. Jänner 2005

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 1. Dezember 2004.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilagen:Teilnehmerliste

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:
DI Bernhard Sittlinger
Tel.: +43 (1) 71100-5870, Fax-DW:15072
Bernhard.sittlinger@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt
Eva-Maria Kusolitsch

Protokoll zur Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

am: 1. Dezember 2004 **in:** Klosterneuburg (Fa. EUROTAX)

Teilnehmer: siehe *Anlage 1*

1.) Anmerkungen zum Protokoll zur Sitzung vom 9. Juni 2004 -Zl.: 179.340/0001-II/ST4/2004 vom 15. Juli 2004:

Zum ggst. Protokoll gibt es keine Anmerkungen.

2.) Einstufung als Historisches Kraftfahrzeug - 30 Jahres Regelung:

Entsprechend den Ergebnissen der letzten Sitzung (*Zl.: 179.340/0001-II/ST4/2004 Pkt.1.*) sollte ein Arbeitskreis unter Leitung von Dipl. Ing. Hönig nähere Bestimmungen für die zukünftigen Altersbegrenzungen zur Aufnahme in die Liste für Historische Kraftfahrzeuge auf Basis der zuletzt getroffenen Entscheidungen erarbeiten. Der Arbeitskreis tagte am 25.10.2004 unter Mitwirkung von Dr. Nemeth, Hr. Eder, Hr. Kuba, Ing. Hirschmann und Dipl. Ing. Sittlinger.

Die Ergebnisse des Arbeitskreises werden diskutiert. Im Verlauf der Diskussion zeigen sich immer wieder neue Lösungsansätze. Unter Berücksichtigung, dass die grundsätzlichen Voraussetzungen bleiben können, soll jedoch eine übersichtliche Lösung, welche für alle Fahrzeugklassen Anwendung finden kann, angestrebt werden. Auch eine Differenzierung der Großserienfahrzeuge soll nicht mehr vorgenommen werden.

Schließlich wird folgende Regelung vom Beirat für Historische Kraftfahrzeuge mehrheitlich angenommen (*2 Stimmenthaltungen: Dipl. Ing. Hönig; Dipl. Ing. Sittlinger*):

- Die Vorgaben zum Historischen Kraftfahrzeug gem. § 2 Abs. 1 Z. 43 KFG 1967 bleiben unangestastet.
- Als erhaltenswürdig gelten nur solche Fahrzeuge, welche in der Liste für Historische Fahrzeuge entsprechend gekennzeichnet sind.
- Im Jahr 2005 gelten nur solche Fahrzeuge mit einem Baujahr bis einschließlich 1980 als erhaltenswürdig.
- Aufgrund der in den 80iger-Jahren beginnenden neueren Technologien wird das Fahrzeugalter für das Erreichen der Erhaltungswürdigkeit in weiterer Folge gleitend auf 30 Jahre angehoben (d.h. das Baujahr 1980 wird bis zum Jahr 2010 „eingefroren“).

- Ab dem Jahr 2010 gelten nur noch solche Fahrzeuge als erhaltenswürdig, welche zumindest 30 Jahre alt sind.
- Diese Regelung findet für alle Fahrzeugklassen und –arten Anwendung.
- Auch Fahrzeuge, welche bislang erst mit 30 Jahren als erhaltenswürdig angesehen wurden, fallen ab dem kommenden Jahr unter diese Regelungen.
- Einzelfälle können weiterhin dem Beirat zur Entscheidung vorgelegt werden.

3.) Liste für Historische Kraftfahrzeuge:

Die Liste der Historischen Kraftfahrzeuge wird entsprechend den Ergebnissen laut Pkt. 2 angepasst.

4.) Sicherheitstechnische Mindestanforderungen für Historische Kraftfahrzeuge:

Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Es wird deshalb für notwendig erachtet, dass für Historische Kraftfahrzeuge sicherheitsrelevante „Standardausrüstung“ wie z.B. Beleuchtung, Fahrtrichtungsanzeiger etc., auch wenn diese z.B. aufgrund des Alters des Fahrzeuges nicht vorhanden sind, erforderlich sind um einen sicheren Betrieb im heutigen Fahrzeugverkehr zu gewährleisten.

Die Verkehrs- und die Betriebssicherheit muss bei historischen Fahrzeugen bei Fahrten im öffentlichen Verkehr gegeben sein. Die Beleuchtung stellt dabei ein Mindestanforderung dar. Als Alternative könnten z.B. Fahrzeuge ohne Beleuchtung nur unter bestimmten Auflagen („Fahren nur bei Tag und ausreichender Sicht“) genehmigt werden. Problematisch werden solche Auflagen jedoch bei Aufkommen von plötzlicher „schlechter“ Sicht (z.B. Nebel etc.), auch wird das Fahren in Tunnels und Unterführungen dadurch unmöglich gemacht. Durch das Vorschreiben vom generellen Fahren mit Licht am Tag würden solche Fahrzeuge de facto dann vom Verkehr ausgeschlossen sein.

Mindestanforderungen für die Beleuchtung dienen auch dem Schutz des historischen Kulturgutes wie auch dem Nutzer des Fahrzeuges bei etwaigen, sich aus der fehlenden Beleuchtung ergebenden Verkehrsunfällen. Letztendlich hat immer die Genehmigungsbehörde die Entscheidung, ob ein Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher ist. Da dadurch die Möglichkeit besteht, dass bestimmte Fahrzeuge nicht mehr genehmigungsfähig sind, ist es von Vorteil, wenn im Sinn der Einheitlichkeit gewisse Mindestkriterien festgelegt werden. Vorstellbar wäre es auch, dass z.B. bei Fahrten im öffentlichen Verkehr an Fahrzeugen ohne ausreichenden Beleuchtungseinrichtungen entsprechende Leuchtenträger angebracht werden.

Ein Arbeitskreis soll nun sicherheitstechnische Mindestanforderungen festlegen. Dipl. Ing. Hönig wird die Mitglieder des Beirates gem. § 131b Abs. 3 KFG 1967 dazu einladen. In weiterer Folge können dann zusätzliche Sachverständige gem. Abs. 5 hinzugezogen werden.

5.) Genehmigung von historischen Rennfahrzeugen:

Hier stellt sich die Frage, inwieweit es noch im Sinn der Erhaltung des historischen Kulturgutes ist, wenn historisch korrekte Fahrzeuge durch Umbauten für Rennsportzwecke derart umgestaltet werden, dass damit die Verwendung von „neuen“ und für die Sicherheit bei Rennsportveranstaltungen relevanten und z.T. auch von diversen Veranstaltern geforderten Teilen (z.B. Schalensitzen, Überrollkäfige etc.) möglich ist. Hier ist jedoch auf Erlass Zl.: 190.500/2-II/A/5/98 vom 20. März 1998 zu verweisen, in dem unter Pkt 2.1.3. zur „Originalität“ Folgendes festgehalten ist: *„Die Hauptbaugruppen der Fahrzeuge müssen im Originalzustand erhalten sein. 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). Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos und dergleichen zu erbringen.*

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.“

Der Beirat für Historische Kraftfahrzeuge entscheidet, dass bei der Genehmigung von „historischen“ Rennfahrzeugen weiterhin im Sinn dieser Bestimmung vorzugehen ist. Dies bedeutet, dass nur „historisch“ korrekte Umbauten möglich sind. Durch den nachträglichen Einbau bzw. die Umrüstung eines historischen Kraftfahrzeuges für Rennsportzwecke mit „neuen“ Ausrüstungsteilen ist, ausgenommen bei Einhaltung des Punktes 2.1.3. des zitierten Erlasses, das Fahrzeug kein historisches Kraftfahrzeug mehr.

Eine Prüfung durch den Beirat kann jedoch im Einzelfall erfolgen.

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

6.) Auflagen für Historische Kraftfahrzeuge:

Derzeit ist für Historische Kraftfahrzeuge nur die Auflage *„Das Fahrzeug darf nur an 120 Tagen (bzw. 60 Tagen bei Zweirädern) /Jahr verwendet werden. Darüber sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen“* vorgesehen. Diese wäre jedoch zu erweitern, da auch die Möglichkeiten bestehen, die Kennzeichen zurückzulegen oder einen Fahrtschreiber zu verwenden.

Überdies wird klargestellt, dass es lediglich um die fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen geht. Es ist nicht vorgesehen, dass hierfür ein Fahrtenbuch eines eingetragenen Vereins verwendet werden muss.

7.) Allfälliges:

7.1.) Arbeitsscheinwerfer an Feuerwehrfahrzeugen etc.:

Gem. § 20 Abs. 1 lit. c KFG 1967 dürfen Arbeits- bzw. Suchscheinwerfer zwar ohne Bewilligung angebracht werden, § 99 Abs. 6 KFG 1967 legt jedoch eindeutig fest, dass *„Suchscheinwerfer und Arbeitsscheinwerfer nur im Rahmen ihrer Zweckbestimmung verwendet werden dürfen und nur, wenn dadurch nicht andere Straßenbenützer geblendet werden“*. Dies bedeutet, dass an Historischen Kraftfahrzeugen solche Scheinwerfer nicht nachträglich demontiert werden müssen, eine Verwendung im öffentlichen Verkehr ist jedoch ausgeschlossen.

Ergänzend wird bemerkt, dass die Anbringung von Blaulicht nur in bestimmten Fällen gem. § 20 Abs. 1 lit. d KFG 1967 möglich ist, weshalb dieses jedenfalls zu entfernen ist.

7.2.) Historische Anhänger:

Dieses Thema wurde bereits mehrfach im Beirat diskutiert (siehe dazu 170.300/2-II/ST4/03 vom 18.7.2003 Punkt 3 sowie 170.300/1-II/ST4/04 vom 2.2.2004 Punkt 4.4.). Demnach sollen historische Anhänger vorerst weiter durch eine § 34-Ausnahmegenehmigung möglich sein, wobei jedoch im Zweifelsfall die Zustimmung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge einzuholen ist.

Der Beirat schlägt auch vor, dass die Begriffsbestimmung gem. § 2 Abs 1 Z. 43 KFG 1967 geändert werden soll auf „Historische Fahrzeuge“, um auch zukünftig „historische“ Anhänger genehmigen zu können. Erneut wird auch auf die Notwendigkeit eines Arbeitskreises für „historische“ Anhänger hingewiesen.

7.3.) Begutachtungsfristen:

Derzeit sind die Begutachtungsfristen für Historische Kraftfahrzeuge unterschiedlich geregelt. Grundsätzlich sind solche Fahrzeuge gem. § 57a Abs. 3 Z. 4. KFG 1967 jährlich zu begutachten, ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem Baujahr vor 1960, für welche ein zweijähriges Begutachtungsintervall vorgesehen ist.

Vom Beirat wird eine Änderung des KFG dahingehend vorgeschlagen, dass an Stelle des „Baujahres vor 1960“ der Passus „mit einem Alter von mehr als 40 Jahren“ aufgenommen wird. Der Beirat unterstützt auch den Vorschlag, Z 4. dahingehend zu ändern, dass für alle genehmigten Historischen Kraftfahrzeuge ein zweijähriges Begutachtungsintervall gilt. Dazu müsste lediglich der Passus „mit einem Baujahr vor 1960“ gestrichen werden.

7.4.) „Erleichterungen“ für Historische Kraftfahrzeuge:

Derzeit sind „Historische Kraftfahrzeuge“ in der StVO nicht geregelt, weshalb diese auch unter Verbote wie z.B. Wochenendfahrverbot fallen. Diese Fahrzeuge sind jedoch gerade am Wochenende aufgrund der Veranstaltungen unterwegs. Infolge der „Mautflüchtlinge“ werden auch vermehrt Fahrverbote auf Bundesstraßen verhängt, welche in Folge auch Historische Kraftfahrzeuge betreffen. Es wird vorgeschlagen, für die StVO entsprechende Ausnahmen für Historische Kraftfahrzeuge vorzuschlagen.

Die Mitglieder sind angehalten, entsprechende Vorschläge für eine ausführlichere Diskussion im Beirat auszuarbeiten. Auch Ausnahmen für bestimmte KFG-Bestimmungen, wie z.B. Beleuchtung, werden angeregt.

7.5.) Verwendung von „geschützten“ Zeichen:

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

8.) Die nächste Sitzung findet voraussichtlich im Juli 2005 statt.