

AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentarischer Arbeitskreis im Deutschen Bundestag

TOP 4: **Verschiedenes**
Neuigkeiten aus der
Arbeitsgemeinschaft
Historische Fahrzeuge (AGHF)





Region: [Deutschland](#)

Bundesrat

Drucksache

432/21

21.05.21

Vk

Gesetzesbeschluss
des Deutschen Bundestages

Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 230. Sitzung am 20. Mai 2021 aufgrund der Beschlussempfehlung und des Berichtes des Ausschusses für Verkehr und

Verkehr

**ÄNDERUNG DES §6 STVG -
GESETZESBESCHLUSS ZUM
STRASSENVERKEHRSGESETZ -
DRUCKSACHE 432/21**



Björn Greis



Petition richtet sich an



Deutscher Bundestag Petitionsausschuss

33.169 Unterstützende

32.969 in Deutschland

66% von

50.000 für Quorum

Gestartet 24.05.2021

Sammlung noch > 6 Wochen

Einreichung

Dialog mit Empfänger

Entscheidung

Petition gegen: den Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages – Drucksache 432/21 „Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenrechtlicher Vorschriften“.

Forderungen: Eigentümer von Fahrzeugen, welche vor verschärfenden gesetzlichen Neuregelungen zugelassen wurden, dürfen durch spätere Neuregelungen nicht benachteiligt werden. Bspw. dürfen nachträglich verschärfte Abgasnormen oder Schallschutzgrenzwerte nicht auf bereits zugelassene Fahrzeuge angewendet werden und/oder ihren Bewegungsradius einschränken.

Ziel dieser Petition ist es:

a) Die Nummern 1 - 4 des Absatz 4 des Paragraphen 6 vollständig streichen zu lassen oder alternativ

b) Die Nummern 2 und 4 des Absatz 4 des Paragraphen 6 vollständig streichen zu lassen oder alternativ

c) den Bestandsschutz für bereits zugelassene Fahrzeuge im Straßenverkehrsgesetz verbindlich zu verankern.

Hintergrund: Der Deutsche Bundestag hat in seiner 230. Sitzung am 20. Mai 2021 den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – Drucksachen 19/28684, 19/29633 – mit Maßgaben aus der Drucksache 432/21 angenommen.

Diese Petition richtet sich gegen den Paragraphen §6 Absatz 4 der Drucksache 432/21 sowie dem dazugehörigen Gesetzesentwurf – Drucksache 19/28684:

§6 Absatz 4

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:

1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen,

2. zum Schutz

a) vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen, oder

b) der Bevölkerung in Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen, der Wohnbevölkerung oder der Erholungssuchenden vor Emissionen, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere zum Schutz vor Lärm oder vor Abgasen,

3. zum Schutz der Verbraucher,

4. für Sonderregelungen an Sonn- und Feiertagen oder

5. für Sonderregelungen über das Parken in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Bundesrat

Drucksache

432/21

21.05.21

Vk

Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages

Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 230. Sitzung am 20. Mai 2021 aufgrund der Beschlussempfehlung und des Berichtes des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur – Drucksache 19/29874 – den von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

– Drucksachen 19/28684, 19/29633 –

mit beigefügten Maßgaben, im Übrigen unverändert angenommen.

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht

- Artikel 1 Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
- Artikel 2 Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
- Artikel 3 Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts
- Artikel 4 Änderung des Carsharinggesetzes
- Artikel 5 Änderung des Elektromobilitätsgesetzes
- Artikel 6 Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes
- Artikel 7 Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes
- Artikel 8 Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung
- Artikel 9 Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung
- Artikel 10 Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
- Artikel 11 Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
- Artikel 12 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
- Artikel 13 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung
- Artikel 14 Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung
- Artikel 15 Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung
- Artikel 16 Änderung der Ferienreiseverordnung
- Artikel 17 Nichtanwendung von Maßgaben des Einigungsvertrags
- Artikel 18 Inkrafttreten

NEU Auszug, Gesetzestext, der von der Petition erfasst wird

~~Einzel wegen Schmutz, die diese Personen oder Einrichtungen verursachen.~~

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 und 8 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 3, können auch erlassen werden

1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen,
2. zum Schutz
 - a) vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen, oder
 - b) der Bevölkerung in Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen, der Wohnbevölkerung oder der Erholungssuchenden vor Emissionen, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere zum Schutz vor Lärm oder vor Abgasen,
3. zum Schutz der Verbraucher,
4. für Sonderregelungen an Sonn- und Feiertagen oder
5. für Sonderregelungen über das Parken in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder 2 können auch zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union und zur Durchführung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen im Anwendungsbereich dieses Gesetzes erlassen werden.

~~(6) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 5 oder 8 oder nach Absatz 2, sofern sie in~~

SEIT 2003 <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/6.html> - (Auszüge)

Straßenverkehrsgesetz (StVG)

§ 6 Ausführungsvorschriften

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über

1. die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über ...
 2. die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr einschließlich Ausnahmen von der Zulassung, die Beschaffenheit, Ausrüstung und Prüfung der Fahrzeuge, insbesondere über ...
 3. die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen, für Zwecke der Verteidigung, zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der Straßen oder zur Verhütung von Belästigungen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, und zwar hierzu unter anderem
 - ... c) über das Mindestalter der Führer von Fahrzeugen und ihr Verhalten,
 - d) über den Schutz der Wohnbevölkerung und Erholungssuchenden gegen Lärm und Abgas durch den Kraftfahrzeugverkehr und über Beschränkungen des Verkehrs an Sonn- und Feiertagen,
 - e) über das innerhalb geschlossener Ortschaften, mit Ausnahme von entsprechend ausgewiesenen Parkplätzen sowie von Industrie- und Gewerbegebieten, anzuordnende Verbot, Kraftfahrzeuganhänger und Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr und an Sonn- und Feiertagen, regelmäßig zu parken,
- ...5a. Bau, Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb, Begutachtung, Prüfung, Abnahme, Betriebserlaubnis, Genehmigung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile sowie über das Verhalten im Straßenverkehr zum Schutz vor den von Fahrzeugen ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes; dabei können Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden;

Bewertung aus Sicht ADAC

„Nach eingehender Prüfung können wir die Argumentation der Petition und die dargestellten Auswirkungen des neuen §6 Absatz 4 StVG auf Oldtimer und andere Fahrzeuge nicht nachvollziehen.

Hier werden ein Bestandsschutz im rein zulassungsrechtlichen Sinn und der im Verhaltensrecht durch die Petenten vermischt. Es geht ja nicht um die Frage, OB ein Fahrzeug weitergenutzt werden kann sondern vielmehr um das WIE und mögliche Einschränkungen bei der Nutzung.

Ziel der Neufassung des §6 StVG war, die bestehenden Rechtsgrundlagen neu zusammenzufassen und besser verständlich darzustellen. Dem trägt auch Absatz 4 des § 6 Rechnung. Eine Verschärfung der bisher schon möglichen Regelungen können wir dem nicht entnehmen.

Fazit: Es kommt aus Sicht des ADAC zu keiner Verschärfung.“

Auskunft von MdB Oliver Luksic, FDP

Aktuell herrscht, wie von Ihnen geschildert, sowohl in der Oldtimer- als auch Motorradszene Aufruhr aufgrund der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Kern des Gesetzes sind die komplett überarbeiteten Straf- und Bußgeldvorschriften für Verstöße gegen nationale und europäische Genehmigungsvorschriften für Fahrzeuge. Ausgangspunkt dessen sind die Erfahrungen mit den illegalen Abschaltvorrichtungen beim Diesel-Skandal. Des Weiteren beinhaltet das Gesetz zusätzliche Aufgaben für das Kraftfahrt-Bundesamt im Bereich der Marktüberwachung aufgrund europarechtlicher Anpassungen und es wird eine Konzentration der Datenerfassung auf das Zentrale Fahrzeugregister auf den Weg gebracht. Daneben strebt das Gesetz eine Entbürokratisierung und Klarstellung der zentralen Verordnungsermächtigung zum Straßenverkehrsgesetz an und regelt endlich das Mindestalter zum Erwerb des Führerscheins Klasse AM bundeseinheitlich ab 15 Jahren, was seit langem eine Forderung der FDP ist.

Diese Anpassungen halten wir sinnvoll und verhältnismäßig, weshalb wir dem Gesetzentwurf auch zugestimmt haben.

Fahrverbote für Oldtimer oder Motorräder beinhaltet das Gesetz nicht. Dafür bedarf es einer entsprechenden mit Zustimmung des Bundesrates beschlossenen Verordnung. So wie es heute auch schon der Fall ist. Das überarbeitete Straßenverkehrsgesetz ändert daran in der Sache nichts.

Wir lehnen die ständige Verbotsdebatten im Verkehr klar ab. Tempolimits, Diesel- oder Motorradfahrverbote sind weder progressiv noch nachhaltig. Wir wollen Entscheidungen mit Augenmaß statt pauschale Einschränkungen im Individualverkehr. Unter dieser Prämisse werden wir uns auch zu zukünftigen Änderungen der StVO verhalten.

Die FDP-Bundestagsfraktion hat zum Thema Motorradfahrverbote bereits im vergangenen Jahr einen Antrag eingebracht, mit dem wir Sicherheit und Fahrspaß voranbringen wollen:

<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/207/1920778.pdf>

Stellungnahme des BMVI zur openpetition.de zu § 6 Abs. 4 StVG

Die Petition verkennt den Inhalt des § 6 Abs. 4 - neu - StVG. Die Vorschrift wird lauten:

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 und 8 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 3, können auch erlassen werden

1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen,

2. zum Schutz

a) vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen, oder

b) der Bevölkerung in Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen, der Wohnbevölkerung oder der Erholungssuchenden vor Emissionen, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere zum Schutz vor Lärm oder vor Abgasen,

3. zum Schutz der Verbraucher,

4. für Sonderregelungen an Sonn- und Feiertagen oder

5. für Sonderregelungen über das Parken in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr.

In der Begründung wird dazu ausgeführt:

„Die in Absatz 4 genannten weiteren Zwecke zum Erlass von Rechtsverordnungen dienen nur als Nebenzwecke, die ebenfalls verfolgt werden können. Der Hauptzweck der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs bleibt hier durch die Verbindung mit Absatz 1 oder Absatz 2 umfassend bestehen. Zum Beispiel sind Regelungen über Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 i. V. m. Absatz 4 Nummer 2 zu stützen.“

Stellungnahme des BMVI zur openpetition.de zu § 6 Abs. 4 StVG

... Fortsetzung

Keine der aufgenommenen Regelungen ist neu, sondern sie finden sich bereits in der geltenden Fassung des § 6 StVG in einzelnen Ermächtigungsgrundlagen. In der neuen Struktur wurden diese Nebenzwecke der Regelungen nur in einem eigenen Absatz konzentriert, ohne dass damit neue Regelungsbefugnisse geschaffen werden. Das war erforderlich, weil die Ermächtigungen in Absatz 1 jetzt ausdrücklich auf den Zweck beschränkt werden, die darin im Einzelnen genannten Regelungen zu erlassen, „soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist“ Die im neuen Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 und 8 oder Absatz 2 genannten Regelungen konnten schon jetzt auch für die Zwecke erlassen werden, die in Absatz 4 genannt sind. Dies war in den einzelnen Vorschriften ausgeführt.

Absatz 4 enthält – entgegen der Annahme der Petition – keine darüber hinausgehende Regelungsbefugnis, die darauf gerichtet wäre, rückwirkend neue Anforderungen an bereits zugelassene Fahrzeuge aufzustellen.

Wunsch der AGHF an die Oldtimerszene

- Nutzen Sie alle Gelegenheiten, den von der AGHF im bereitgestellten **Flyer „Wir lieben Oldtimer“** zu verteilen und in Ihrem Umfeld Verständnis und Sympathie für unsere gemeinsames Hobby rund um das Automobile Kulturgut zu werben.

AHGF-Flyer „Wir lieben Oldtimer“

Wir lieben Oldtimer.



Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge

Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von morgen

**Dafür setzen wir uns
gemeinsam ein.**

- 

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
www.adac.de/klassik • klassik@adac.de
- 

Allgemeiner Schnauferclub
Deutschland e.V. (ASC-D)
aso-schnauferclub.de
dmitwoch@motorpresse.de
- 

Automobilclub von Deutschland e.V.
www.avd.de • avd@avd.de
- 

Bundesverband Historische Landtechnik
Deutschland e.V. - BHL
www.bhld.eu • info@bhld.eu
- 

Deutscher Automobil-Veteranen Club e.V.
www.davc.de • info@davc.de
- 

DEUVET
Bundesverband Oldtimer - Youngtimer e.V.
deuuet.de • info@deuuet.de
- 

Initiative Kulturgut Mobilität e.V.
www.kulturgut-mobilitaet.de
derosa@kultur-mobil.org
- 

Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e.V.
n-v-g.de • info@n-v-g.de
- 

Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V.
www.veteranen-fahrzeug-verband.de
sekretariat@veteranen-fahrzeug-verband.de

Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge
c/o ADAC e.V. - Klassik • Hansastr. 19 • 80686 München • info@ag-h-f.de



Eine Brücke zwischen gestern und heute



Es gehört schon eine gute Portion Glück dazu, heutzutage einem Exemplar des beliebtesten deutschen Oldtimers im Straßenverkehr zu begegnen.

Der VW-Käfer war einst mit über 21,5 Millionen Fahrzeugen das meistverkaufte Automobil der Welt. Heute ist nur noch ein kleiner Bruchteil der gesamt produzierten Käfer erhalten. Gleiches gilt für alle anderen Fahrzeuge die als Gebrauchsgegenstand abgenutzt und verbraucht wurden.

Im Austausch mit Gleichgesinnten profitieren Oldtimer-Liebhaber vom Sachverstand in ihren Clubs. Denn ein historisches Fahrzeug zu erhalten oder zu restaurieren, verlangt viel Zeit, Geduld und Leidenschaft. Der geleistete Aufwand schlägt sich im Marktwert meist nicht nieder. Dafür haben die „Zwei-, Drei-, Vier- und Mehräder“ umso größeren



Wert für das Herz und die Seele ihrer Besitzer. Denn Gegenstände aus der Vergangenheit wecken Erinnerungen: z.B. an Zeiten, als in den Wohnzimmern Schwarz-Weiß-Fernseher standen oder der Postbote noch handgeschriebene Briefe brachte. Für historische Fahrzeuge gilt dies ganz besonders. Erinnern Sie sich noch an ihre erste Fahrstunde?

An ihr erstes Auto?
Den Urlaub in Italien?



Eine sentimentale Marotte?

Offensichtlich nicht. Denn Oldtimer sind Sympathie-Träger, sie wecken Erinnerungen und begeistern fast alle Menschen. – Kein Wunder, dass unsere Mitglieder begeistert sind von der Idee historische Fahrzeuge wieder zum Laufen zu bringen und sie einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren – quasi als mobiles Museum.

Das mobile Museum

Historische Fahrzeuge sind „Automobiles Kulturgut“ !

Laut Kraftfahrt-Bundesamt sind insgesamt 595.000* Pkw, Motorräder, Omnibusse, Nutzfahrzeuge und Traktoren als historische Fahrzeuge zugelassen.

Für die Zulassung historischer Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt und in einem erhaltenswerten Zustand sind, wurde deshalb in Deutschland 1997 das sogenannte H-Kennzeichen eingeführt.



Damit genießen diese Fahrzeuge eine ihrem kulturellen Wert angemessene gesetzliche Anerkennung.



5 Fakten, die Sie interessieren könnten



Oldtimer machen 0,9 %* des gesamten Kfz-Bestandes aus.



Oldtimer-Fahrzeuge haben sehr geringe Laufleistungen. Laut Studien werden jährlich nur etwa 1.500 km pro Fahrzeug zurückgelegt. Damit machen historische Fahrzeuge weniger als 0,1 % der Laufleistung des gesamten Fahrzeugbestandes aus.



Oldtimer-Fahrer zeichnen sich durch defensive und rücksichtsvolle Fahrweise aus.



Oldtimer werden in der Regel in der Freizeit, also außerhalb der Stoßzeiten, genutzt.



Der Großteil der gefahrenen Kilometer wird auf Überlandfahrten mit touristischem Charakter oder auf dem Weg zu Oldtimertreffen absolviert.

*Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 1.1.2020

250 Jahre mechanische Fortbewegung

Eine kleine Kulturgeschichte der Mobilität

Die Mobilität reicht in der Geschichte der Menschheit weit zurück. Lange bevor das Automobil erfunden wurde, mussten die Menschen Lebensmittel und Güter transportieren. Dampfbetriebene Fahrzeuge waren vor 250 Jahren der Einstieg in die Mobilität ohne Muskel- oder Windkraft.

Mit der industriellen Revolution veränderte sich das Mobilitätsbedürfnis drastisch. Es entstanden Eisenbahnnetze und auch der Straßenbau wurde verbessert. Nach der Erfindung des Automobils im Jahre 1886 waren „Autos“ zunächst nur für eine wohlhabende Bürgerschicht verfügbar.

Das änderte sich erst in den 1920er Jahren mit der Fließbandproduktion. Nach und nach eroberten Kraftfahrzeuge Stadt und Land. Die Fahrzeuge waren aber nicht nur Transportmittel, sondern erzeugten auch eine neue Freizeitkultur. Das Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit trug mit zur Identifikation der Besitzer mit ihren Fahrzeugen bei. Design und Werbung verstärkten bis heute Status und Lebensgefühl.

Die Automobilität hat nicht nur unsere Wirtschaft, sondern auch unsere Kultur und Lebensgewohnheiten seit dem letzten Jahrhundert wie kaum eine andere Idee durch Innovationen geprägt. Die Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge setzt sich dafür ein, dass die Kulturgeschichte des Automobils auch auf den Straßen von morgen erlebbar bleibt.



Öffentliche Personenbeförderung



Konstruktion & Design



Werbung, Medien & Kunst



Transportwesen & Nutzfahrzeuge



Freunde & Helfer



Motorisierung der Landwirtschaft



Motorsport



Motorräder

Mit der Industrialisierung wuchsen die Entfernungen zwischen Produktionsstätten, Wohnbezirken und Konsumenten. Omnibusse und Taxis verkürzten den Zeitaufwand im Stadtbereich. Der erste Linienbetrieb mit motorisierten Omnibussen in Deutschland wurde 1895 von der Natscher Omnibusgesellschaft eingeführt.

Mit zunehmender Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und Verwendung des Automobils wurden Karosseriegestaltung und Unfallrisiko immer wichtiger. Legionen von Ingenieuren haben die Fahrzeuge perfektioniert. Design, Komfort und Sicherheit stehen für die Errungenschaft, die wir heute als „Fahrkultur“ schätzen.

Die Idee „auto mobil“ zu sein, hat Künstler von Anfang an begeistert. Grafiker, Maler und Fotografen haben durch die Werbung Kaufimpulse ausgelöst, aber auch den jeweiligen Zeitgeist und die Mode beeinflusst. Im Kino und in der Literatur wurden manche Fahrzeuge gar als Hauptdarsteller engagiert.

1893 bauten Panhard et Levassor ein kleines Transportfahrzeug mit offener Pritsche. Heute bewältigen Lastkraftwagen alleine in Deutschland etwa das Dreifache an Tonnenkilometern gegenüber dem Schienenverkehr. Örtlich und zeitlich flexibel, stellen sie das wichtigste Bindeglied zu Schiffs- und Flugtransport dar.

Notsituationen erfordern schnelles Handeln. Für uns heute selbstverständlich, wurden Rettungsdienste wie die Feuerwehr oder ein organisiertes Krankenbeförderungswesen aber erst um 1900 motorisiert. Ohne motorisierte Fahrzeuge wären Polizei, Rettungs- und Sicherheitskräfte hilflos.

Mit zunehmender Bevölkerung mussten bereits seit der Mitte des 18. Jahrhunderts die Bodenentwürfe ständig gesteigert werden. Durch Mechanisierung und Motorisierung landwirtschaftlicher Geräte und Fahrzeuge wurde die Versorgung schrittweise verbessert. Heute kann ein Landwirt mehr als 160 Personen versorgen. Vor 100 Jahren lag das Verhältnis bei 1:4.

1894 fand das erste Autorennen in Frankreich statt, 1896 die erste Rekordfahrt in USA. Ein Sieg bedeutete für die Fabrikanten die denkbar beste Reklame, für die Techniker einen Entwicklungserfolg. Auch Fern- und Leistungsfahrten stellten die Tauglichkeit der Technik und Fahrzeuge unter Beweis und sorgten für immer neue Innovationen.

Das 1885 von John Kemp Starley erfundene „Niedertrac“ inspirierte die Gebrüder Werner aus Paris zu ihrer Motorocyclette 1901, die mit Motor an Stelle des Trägers und Benzinhaltiger über dem Motor die bis heute gültige Auslegung des Motorrads bestimmte. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg waren Motorräder eine Alternative zum Auto – zu einem günstigen Preis.



1893 Erster Lastwagen von Peugeot und Panhard-Levassor



1917 Fordson, erster am Fließband gefertigter Traktor 750.000 Stück gebaut



1925 Hanomag 2/10 PG „Kommissbrot“



1931 DKW F1 mit Zweitaktmotor und Frontantrieb



1940 Willys Jeep geländetauglicher Pkw für den Kriegseinsatz



1950 Italienurlaub Borgward Hansa 1500 mit Wohnwagen



1951 Technisches Hilfswerk Katastrophenschutz und Bergung



1971 Lunar Roving Vehicle



2010 Erste GPS-gesteuerte Traktoren



1769 Cugnot-Dampfswagen



1876 Otto-Viertakt-Gasmotor



1897 Erster Dieselmotor



1900 Lohner-Porsche skiu-elektrischer Rennwagen mit Vierradantrieb



1908 Ford T, Einführung der Fließbandfertigung, bis 1927 weltweit 16,5 Mio Stück gebaut



1922 Austin 7 erfolgreichster Kleinwagen in Europa



1932 Nur-Autostraße (Autobahn) Köln-Bonn



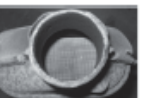
1938 KdF-Wagen Städtlich verordneter Volkswagen



1967/68 VW 1600 mit elektronischer Benzineinspritzung



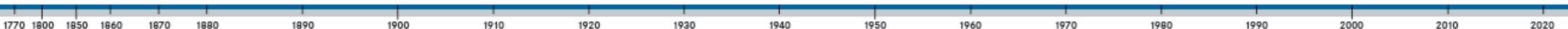
1972 VW Käfer schlägt Ford T, von 1938 bis 2003 wurden 21,5 Mio. Käfer gebaut



1983/84 Einführung des Katalysators zur Reduzierung von Schadstoffen im Abgas



2008 Tesla Roadster Vorreiter moderner Elektromobilität



1803 Thwaitshick-Dampf-Taxi



1886 Benz Patent-Motorwagen



1886 Daimler-Maybach-Motorkutsche



1900/1901 Mercedes 35 PG gibt Standardbauweise vor



1909 Haftpflichtversicherung



1924 Erste Verkehrsampel am Potsdamer Platz in Berlin



1938 Pkw, Lkw und Traktoren mit Holzgasantrieb



1955 Goggomobil Vertreter der Mobile und Kleinwagen



1968 Kalifornien begrenzt Schadstoffemissionen



1973/74 Energiekrise Überknappung durch die OPEC

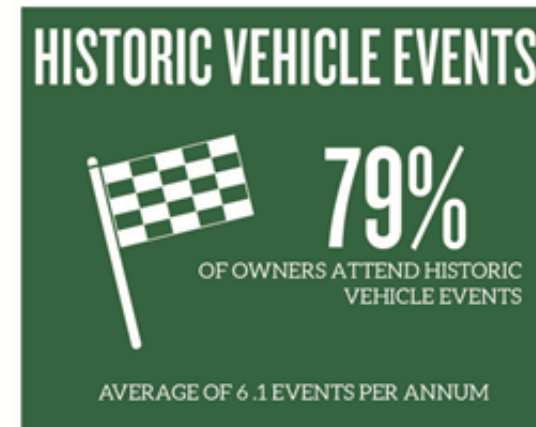
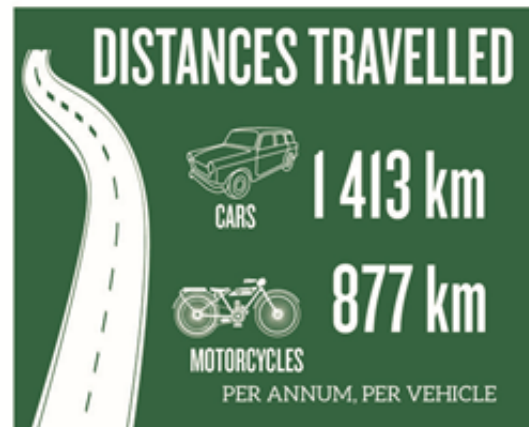
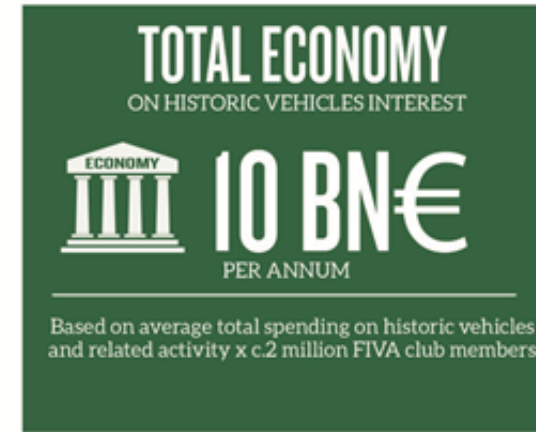
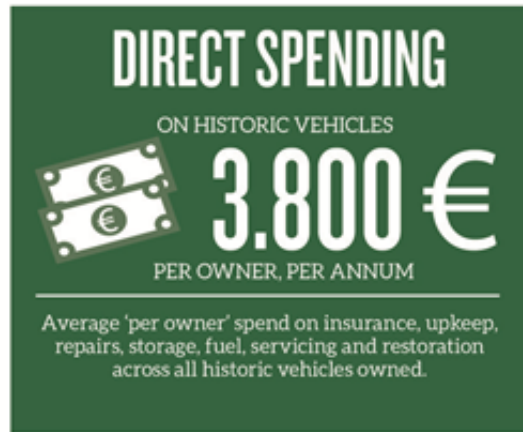


1989 Mauerfall Die folgende Globalisierung eröffnet neue Absatzmärkte



2020 VW ID.3, Hoffnungsträger für Elektrifizierung und digitale Vernetzung

FIVA Survey 2020/2021 – Ergebnisse werden demnächst veröffentlicht

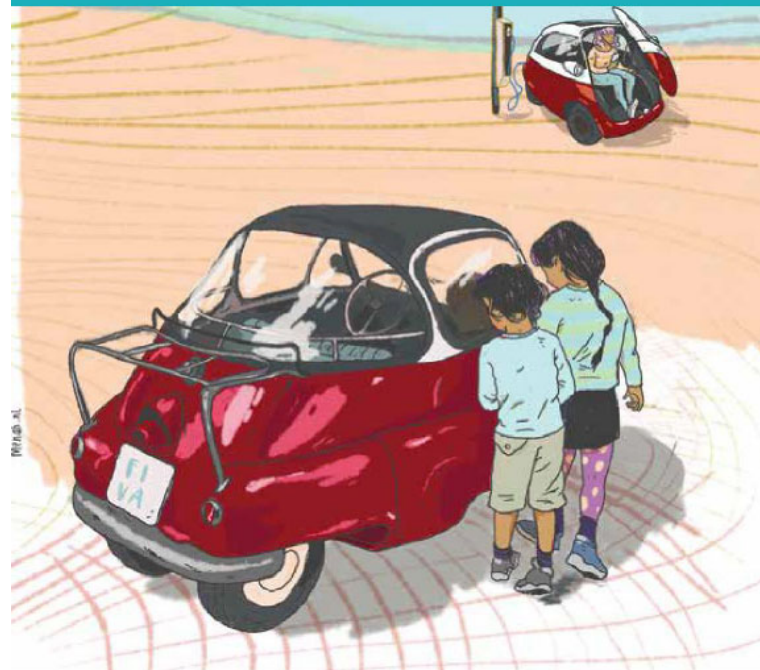




Schützen, erhalten und fördern

FIVA-LEITFADEN

*Für eine verantwortungsbewusste Nutzung historischer
Fahrzeuge auf den Straßen von heute*



AGHF Arbeitsgruppe „Nachwuchs“

PROBLEMATIK

- Durchschnittsalter von Oldtimer-Mitgliedern in den letzten Jahren immer höher
- Kaum Nachwuchs in den Clubs



Oldtimer-Clubs „sterben“ aus, wenn kein Nachwuchs generiert wird



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Webex Meeting | 11. Juni 2021