

Guten Tag meine Damen und Herren

Zuerst möchte ich mich herzlichst bedanken für die Einladung zu dieser Tagung und für die Möglichkeit Ihnen etwas über die Aktivitäten von FIVA zu erzählen, und vor allem zu berichten was uns zur Zeit am meisten beschäftigt. Ich werde mich dabei beschränken auf zwei Themen: das große FIVA Umfrage Projekt was zu Zeit läuft, und die letzten Entwicklungen in der Frage der EU Definition für historische Fahrzeuge.

Vorneweg ein Paar Worte über die FIVA im allgemeinen, gerade weil dies die erste Tagung dieses Parlamentskreises nach dem Start der neuen Regierung ist. Ich brauche denke ich kaum zu erläutern was die FIVA ist und wofür sie steht. Die FIVA ist gegründet und immer noch etabliert in Paris, und dies erklärt das Französisch sprachige Kürzel FIVA für Federation Internationale des Vehicules Anciens.

Schon seit einigen Jahren hat die FIVA ein kleines Büro in Brüssel, aber hier wird eigentlich nur Sekretariats Arbeit geleistet, es fungiert nicht als politisches Büro. Trotzdem, die FIVA findet es wichtig in Brüssel ein Brückenhaupt zu haben, und wird diese Präsenz in Brüssel auch fortsetzen.

Nach wie vor arbeitet die FIVA eigentlich nur mit ehrenamtlichen Mitarbeitern, Leute wie ich die viel Freizeit spendieren für die Zwecke der FIVA, oft - wie in meinem Fall auch - neben der beruflichen Arbeit. Wir sind aber dabei jetzt einen bezahlten Funktionär zu bewerben, ein Direktor der damit beauftragt werden wird die gewählten oder ernannten FIVA Aktive, also die Mitglieder des General Committee oder der Kommissionen, zu unterstützen.

Hiermit wird in Ausführung gebracht, was u.a. von Herrn Bernhard Kaluza, als Strategy Director im FIVA Vorstand, vorbereitet worden ist. Dies soll dazu beitragen die FIVA intern zu stärken, damit sie sich international stärker profilieren und gelten lassen kann, kurzweg besser vorbereitet ist auf die Zukunft, eine Zukunft die nicht nur in Europa liegt, sondern weltweit. Schon jetzt ist die FIVA vertreten in 62 Länder, in allen Kontinenten, wobei die USA zahlenmäßig das größte Kontingent stellt wenn es um die Herkunft der etwa 1,5 Millionen Oldtimerbesitzer geht, die die FIVA vertritt.

Aber ich denke Sie sind vor allem daran interessiert zu erfahren welche Arbeit die FIVA im politischen Bereich tätigt. Das ist der Bereich für den ich verantwortlich bin, in meiner Funktion von Vice President Legislation, und damit Vorsitzender der Legislation Commission, worin u.a. auch die ADAC vertreten ist.

Klares Ziel unserer Arbeit ist all das zu bewirken, das dazu beiträgt dass nicht nur der Privatbesitz von Historischen Fahrzeugen, sondern vor allem derer Benutzung auf öffentlichen Straßen möglich bleibt.

Und Sie wissen, die FIVA ist nicht nur da für Oldtimer Automobile, sondern auch für Motorräder, LKW, Busse und sogar Agrarfahrzeuge. Es ist gut die Vielseitigkeit der Palette gerade in diesem Kreis mit dem Namen „Automobiles Kulturgut“ zu betonen, eine Palette die auch eine entsprechende Variation von Themen, die es zu verfolgen und an zu packen gibt, mit sich bringt.

Wenn wir zum Beispiel erfahren dass es das Streben der EU Kommission ist um in 2050 nur noch Karbonfreie Fahrzeuge in Städte zu lassen, und wenn wir die Entwicklungen zum selbstfahrenden Automobil verfolgen, wo übrigens das Wort Automobil eigentlich schon für selbstfahrend steht!, dann wird klar das einige Herausforderungen auf unserem Weg liegen.

Um unsere Position zu unterstützen brauchen wir Argumente, und zu Argumente braucht es Fakten. Das ist deshalb zur Zeit die Aufgabe Nummer 1 dieses Jahres, und damit Ziele ich auf das erste von den 2 konkreten Themen, die ich Ihnen gerne etwas näher präsentiere diesen Nachmittag.

---

Also unsere große Internationale Umfrage, die wir FIVA Socio Economic Research Project nennen. Und die besteht aus 3 verschiedenen Umfragen:

- 1) Umfrage der Oldtimer und Youngtimer Besitzer; wie Sie wissen ist einer der Kriterien die FIVA in Ihre eigene Historic Vehicle Definition hantiert: ein Mindestalter von 30 Jahren, Youngtimer haben wir an sich nicht definiert, aber für diese Umfrage beziehen wir uns auf Fahrzeuge zwischen 25 und 30 Jahre alt
- 2) Umfrage der Unternehmen die im historischen Fahrzeugbereich tätig sind
- 3) Umfrage der Clubs, also der Verbände worin die Besitzer organisiert sind, ob diese Clubs nun orientiert sind auf einer bestimmten Marke, eine bestimmtes Modell, auf ein Fahrzeugtyp, z.B LKW oder gar Bestattungsfahrzeuge, auf einer bestimmten Region, oder - das gibt es auch - auf eine gemeinsame Vorliebe im intermenschlichem Bereich.

All diese Umfragen werden in 15 EU Länder abgehalten. Nur in EU-Länder, weil letztendlich die Daten die wir sammeln dazu dienen sollen um unsere FIVA Lobby in Brüssel und Straßburg Aufwind zu geben. Und zwar gleich von Anfang der neuen Legislaturperiode, die mit den Parlamentswahlen Ende dieses Monats anfangen wird.

Die Länder die mitmachen bieten einen guten Querschnitt, es geht von Griechenland nach Schweden, von Irland nach Polen, die großen Länder Deutschland, England, Frankreich Italien, Spanien machen alle mit, dazu alle 6 EU-Nachbarländer von Deutschland die ich noch nicht genannt habe.

Die drei Umfragen umfassen die ganze Oldtimer Landschaft, so zu sagen die 3 Säulen der Oldtimerwelt. Die Besitzer können nicht ohne die Unternehmer, und anders herum. die FIVA vertritt nicht direkt die Unternehmer, aber unsere Bemühungen und Erfolge sind zweifellos im Interesse der Unternehmer. Und die Clubs spielen eine sehr wichtige, aber leider unterschätzte, gesellschaftliche Rolle, weil sie ja die Besitzer zusammen bringen, damit eine wichtige, bindende soziale Funktion haben, und nicht zuletzt auch die Organisatoren sind der unzähligen Events die es Land auf Land ab gibt, und die damit erheblich beitragen an den Umsätzen im Gast Gewerbe, und den Tourismus insgesamt fördern. Mit Oldtimer werden noch die Regionen in Europa erreicht, wovon viele Leute schon vergessen haben das es sie gibt, und die - im wahren Sinne des Worts - höchstens auf dem Weg zu den Sonnenstränden der Türkei oder noch weiter entfernte Reiseziele überflogen werden.

Und eigentlich hat das Projekt noch eine vierte Komponente, das ist die aktuelle Statistik. Hierbei geht es darum heraus zu finden wie viele Oldtimer der verschiedenen Kategorien es in den 15 Länder die mitmachen in 2013 gab. So können wir die Ergebnisse der Umfragen, wobei es meistens auch um Daten geht die sich auf 2013 beziehen, hochrechnen für die ganze Population von Fahrzeugen der gleichen Kategorie.

Die drei Umfragen laufen zur Zeit noch. Seit dem 26. März stehen die Weblinks offen, und dies wird bis mindestens den 2. Juni noch der Fall sein. Die Resonanz der Besitzerumfrage ist insgesamt Groß, aber die Resultate sind pro Land sehr unterschiedlich. Manche Länder haben noch nicht ganz den Schlüssel gefunden, um die Bekanntheit der Umfrage in der Oldtimergemeinde groß genug zu machen. Die Unterschiede lassen sich vielleicht auch mit dem Ausmaß der Internet Benutzung erklären. Diese liegt ja in Mediterraneanen Länder erheblich niedriger als in nördlichen Länder, was wohl mit der Tatsache zu tun hat, dass das Leben sich dort mehr auf der Straße abspielt. Insgesamt haben wir bis jetzt etwa 12.000 ausgefüllte Besitzer Umfragen registriert.

Bei den Unternehmen und Klubumfragen geht es natürlich um niedrigere Zahlen, aber insgesamt haben wir schon hunderte digitale Fragebogen zurück bekommen.

Weil meines Wissens hier auch Vertreter des Wirtschaft Sektors anwesend sind, rufe ich diejenigen die es betrifft dazu auf um sich den Link zur Unternehmer Umfrage auf der FIVA Website an zu klicken, und an der Umfrage teil zu nehmen.

Die größte Herausforderung ist um die Umfragen zu kommunizieren an die verschiedenen Zielgruppen, und um somit eine gute Resonanz mit allen Umfragen zu bekommen. Die 15 FIVA Organisationen die sich an die Umfrage beteiligen spielen hierin eine Schlüsselrolle. Und weil auch dies fast alles Leute sind die ehrenamtlich operieren, ist dies keine leichte Aufgabe.

---

Im Sommer werden die Daten ausgearbeitet und analysiert werden. Das ganze Timing dieses Projekts ist darauf ausgelegt um im Herbst dieses Jahres die Ergebnisse präsentieren zu können, und zwar in 1. Linie an die neugewählten Mitglieder des Europäischen Parlaments. Sie wissen, wir arbeiten eng zusammen mit dem Ausschuss für Historische Fahrzeugbelange, wobei vor allem die Rolle des Herrn Bernd Lange, Mitglied des Europäischen Parlaments hervor zu heben ist.

Ich habe bis jetzt gar noch nicht erwähnt mit wem wir zusammenarbeiten. Heutzutage kann man Umfragen zwar unter eigener Regie organisieren, aber um die Resultate glaubwürdig und auch objektiv präsentieren zu können kooperieren wir mit verschiedenen professionellen Partner.

Für die Besitzer Umfrage erstens mit GfK, eine ursprünglich deutsche Firma, bemerkenswerterweise gegründet im Jahre 1934, als Gesellschaft für Konsumforschung, aber jetzt eines der führenden Marktforschungsunternehmen in Europa und weltweit, und zweitens mit der Technischen Universität Delft in den Niederlanden, wo wir mit Professor Bert van Wee nicht nur einen Partner haben der sich in der Oldtimer Welt auskennt, er ist selber Oldtimerbesitzer, sondern auch einen der sich als Professor der Transportpolitik schon lange wissenschaftlich mit Fragen auf dem Gebiet von Transport, Mobilität, und Umwelt beschäftigt.

Die Umfrage unter Unternehmen und Clubs wird mit Unterstützung der Fontys Fachhochschule, auch ansässig in den Niederlanden, unternommen, auch wieder mit dem Zweck dass die Ergebnisse glaubhaft und objektiv präsentiert werden können, und Querverbände gelegt werden können, die hoffentlich neue Einsichten bieten werden.

Übrigens können nicht nur die Unternehmen und Clubs der 15 Länder die teilnehmen an der Besitzerumfrage, die für diese Bereiche erdachte Umfragen ausfüllen, diese Umfragen stehen auch offen für Unternehmen und Clubs aus dem Rest der Welt. Womit ich auch betonen will, dass es uns nicht nur darum geht Daten auf EU-Ebene zu bekommen. Soweit es aus statistischer Sicht ausreichend Daten aus einem Land gibt, können diese dann auch auf Landesebene erfasst werden, womit die verschiedenen FIVA Mitgliedsländer hoffentlich ausschussreiche Erkenntnisse für ihre eigene Arbeit bekommen können.

Interessenvertretung muss ja auch auf Nationalebene stattfinden, auch wenn es darum geht um EU Beschlüsse in Ausführung zu bringen.

Und dies schlägt dann auch gleich eine Brücke zu meinem zweitem Thema, was ich aber erheblich kürzer erläutern werde. Das ist die neue EU Richtlinie zur Fahrzeugüberwachung, die vor einigen Wochen endgültig entschieden worden ist.

---

Es ging uns als FIVA dabei übrigens um mehr als nur die Definitionsfrage, obwohl dieser Punkt die Diskussion dominierte.

Wenn es um Fahrzeugüberwachung geht gibt es auch die Frage nach welchen Maßstäben die Überprüfung stattfinden soll. Weil, wenn es darum geht, dass Fahrzeuge die nicht den heutigen Umwelts- und Sicherheitskriterien entsprechen die öffentliche Straße benutzen bleiben können, dann ist vor allem wichtig das sicher gestellt wird, dass - generell - diese Fahrzeuge keine strengere Anforderungen erfüllen müssen als die, die in Kraft waren als diese Fahrzeuge zur Welt oder zur Straße kamen. Dies war ein Prinzip der heutigen Richtlinie, dies ist zum Glück auch ein Prinzip der neuen Richtlinie.

Ein anderes Thema was zumindest in einigen Länder wichtig ist, gerade aus Sicht von Oldtimerliebhaber, möchte ich auch kurz erwähnen. Das ist die Möglichkeit dass Fahrzeugüberwachung durchgeführt werden kann von Privatwerkstätten, natürlich unter Aufsicht einer unabhängigen, nicht kommerziellen Instanz. Dieses Prinzip ist auch aufrecht geblieben, trotz Bemühungen diesen Aspekt - sage ich mal - dem deutschen System an zu passen.

Die Definitionsfrage war aber die Gretchenfrage. Zumal sich mit dieser Gesetzgebung zum ersten Mal die Gelegenheit tat um eine Historisch Fahrzeug Definition überhaupt in EU Gesetzgebung landen zu lassen. Es war ein langes und kompliziertes, teilweise nicht immer sehr transparentes Ringen, aber im großen Ganzen ist die FIVA zufrieden mit dem erreichten Ergebnis.

Erstens weil es eine Richtlinie ist, das heißt das genügend Freiraum bleibt um die Regelung der Fahrzeugüberwachung der Situation der einzelnen Mitgliedsstaaten an zu passen.

Die jetzt festgelegte Definition, so wie diese inzwischen auch im offiziellem Amtsblatt der EU publiziert worden ist, am 29. April, entspricht weitgehend der Definition der FIVA.

*FIVA's definition of a historic vehicle is: "a mechanically propelled road vehicle: which is at least 30 years old; which is preserved and maintained in a historically correct condition; which is not used as a means of daily transport; and which is therefore a part of our technical and cultural heritage.*

Die beiden wichtigsten Elemente der FIVA Definition sind übernommen worden in der Richtlinie:

- das Alterskriterium von 30 Jahren
- das Kriterium das sich das Fahrzeug in einem historisch verantwortbarem Zustand befindet, das sind zwar meine Wörter aber die sagen schon aus worum es geht!

Trotzdem hat es in Deutschland beunruhigte Kommentare zu diesem Thema gegeben. Die bezogen sich vor allem auf die Benutzungsfrage. Es wurde behauptet die EU Gesetzgebung würde die Benutzung von historischen Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen quasi verbieten. Über Benutzung wird in der Definition selber aber nicht gesprochen. Die Unruhe ist entstanden durch einige Wörter an anderer Stelle der Richtlinie, erstens da wo geregelt ist welche Fahrzeuge von der Richtlinie ausgenommen werden können von den Mitgliedsstaaten, zweitens in der Präambel der Richtlinie, worin Hintergründe und Rechtfertigung der Regelung beschrieben werden. Und leider gibt es auch Dissonanz zwischen dem Englischen und dem Deutschen Text. In der Deutschen Übersetzung der Präambel kann man die Behauptung lesen das historische Fahrzeuge eigentlich nicht auf öffentlichen Straßen bewegt werden, im Englischen Text wird davon gesprochen dass sie kaum benutzt werden auf öffentlichen Straßen.

Wir meinen dass es nur um die Definition geht, und darin geht es wie gesagt nicht um die Benutzung, nur um Alter und Zustand. Und es ist aus unsere Sicht auch nicht das Hauptziel um historische Fahrzeuge von der Fahrzeugüberwachung aus zu nehmen, nur um sie unter einer anderen Regelung bringen zu können als für Fahrzeuge die tagtäglich benutzt werden. Und dabei ist es an den Mitgliedsstaaten, nicht an der EU, um diese Definition auf Nationalebene zu implementieren.

Es ist jetzt also an die Behörden in den Mitgliedsstaaten um die Richtlinie in der nationalen Gesetzgebung um zu setzen. Das heißt das die Interessenvertretung sich jetzt verschiebt von der Brüsseler zur nationalen Front, Arbeit also für die FIVA Mitgliedorganisationen! In vielen Mitgliedsstaaten gibt es schon gute Regelungen für die technische Überwachung von Oldtimer, und ich denke nicht dass die neue Richtlinie solche Regelungen auf die Kippe stellen wird, und schon gar nicht in Länder wie Deutschland wo es mit der H-Kennzeichnung schon eine gute Basis gibt um die Richtlinie um zu setzen.

---

Das war, meine Damen und Herren, das was ich heute sagen wollte über unsere Tätigkeit, alles mit dem Ziel mit unseren Fahrzeugen von Gestern unter der Gesetzgebung von heute und von morgen fahren zu können! Sogar wenn mit der Sonne gleich ein ganzes Land untergeht, dieses Bild zeigt den letzten Sonnenuntergang der DDR!

Fragen und Kommentare sind willkommen! Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!