Diskussion zum Kommentar der Definition des „Fahrzeuges von historischem Interesse“ im European Roadworthieness Package (Richtlinie 2014/45/EU vom 3. April 2014[1]),

Die vorgenannte EU-Richtlinie definiert „Fahrzeuge von historischem Interesse“ folgendermaßen:

„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.“

Werden alle dieser Eigenschaften erfüllt, können solche Fahrzeuge im Rahmen einer von den einzelnen Mitgliedsstaaten aufzustellenden Gesetzgebung auf Basis einer gesonderten technischen Abnahme im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden.
In Deutschland geschieht dies derzeit nach § 23StVZO („H-Kennzeichen“), nach dem Fahrzeuge die „zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes“ dienen[2] im öffentlichen Raum bewegt werden können. Auf diese Weise können Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihrer historischen Bauweise nicht den heutigen technischen Grundlagen entsprechen unter Einbeziehung ihrer per se „aktiven Parameter“ erhalten und die Kenntnisse um ihren Betrieb und ihre Erhaltung bewahrt werden.

[1] deutscher Richtlinientext:
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=DE , S. 57, Abs. 7
[2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach § 23StVZO vom 6. 4, 2011, veröffentlicht in VkBl Heft 7/ 2011, S. 259, Abs. 1

1. Grundlagen

da die Richtlinie das „historisches Interesse“ bzw. diejenigen Aspekte zugrunde legt an einem fraglichen Fahrzeug historisch interessant sind, müssen hier die in der Geschichtswissenschaft und Kulturgeschichte verankerten Kriterien und Begriffsauffassungen angewendet werden.

In der Kunst- und kulturgeschichtlichen Wissenschaft ist der sogenannte „Lebenszyklus“ von historischen Gegenständen seit langem anerkannt. Dieser gliedert sich in drei Phasen:

- die „Gebrauchsphase“ oder „Phase des normalen Gebrauchs“
- die „Phase des Vergessens“ bzw. „Phase der Vernachlässigung“
- die sogenannte „Sammlungsphase“ oder auch „Museumsphase“

Dieser „Lebenszyklus“ trifft auch auf technische Artefakte wie historische Fahrzeuge zu:
Das Leben jedes Fahrzeuges beginnt mit seiner Produktion, zu diesem Zeitpunkt befindet es sich in einem neuwertigen Zustand. Dieser wird als „Auslieferungszustand“ oder „herstellungszeitlicher Zustand“ bezeichnet. In diesem Zustand repräsentiert ein Fahrzeug das von Hersteller beabsichtigte Design, den Stand der Technik zu diesem Zeitpunkt sowie den Entwicklungsstand der zu seiner Produktion verwendeten Verfahren.

Anschließend wird das Fahrzeug in Gebrauch genommen. Damit beginnt die „Phase des normalen Gebrauchs“ oder auch „Gebrauchsphase“.
Ein Fahrzeug wird in dieser Zeit normal benutzt, möglicherweise an veränderte Gegebenheiten und Nutzungsabsichten angepasst und mit Reparaturen instandgehalten. Es verliert durch Alter und zunehmende Abnutzung langsam an monetärem Wert und wird als mehr oder weniger gut erhaltener Gebrauchtwagen betrachtet.
Die in der Gebrauchsphase erfolgten Veränderungen geben uns wichtige Informationen über technische, soziale, wirtschaftliche und politische Entwicklungen in dieser Phase und die damalige Zeitumstände. Die Modifikationen sind damit wichtige Quellen der Nutzungs- und Zeitgeschichte und gehören nach dem Verständnis des Kulturgutschutzes zum „historischen Original“ bzw. dem „historischen Bestand“[3].

[3] Dabei geht es nur um Veränderungen, die für das individuelle Fahrzeug auch historisch dokumentiert sind und tatsächlich in seiner Gebrauchsphase ausgeführt und abgeschlossen worden sind. Es geht also nicht um Änderungen aus der Sammlungsphase, die möglicherweise „nach alter Technik“ oder mit historischen Teilen durchgeführt werden.

2. Unterscheidung zwischen „normale Gebrauchsphase“ und „Sammlungsphase“

Am Ende der normalen Gebrauchsphase wird ein Objekt/Fahrzeug meist als unmodern, beschädigt oder nicht mehr brauchbar ausgemustert. Zu diesem Zeitpunkt wird die ursprüngliche Anzahl der entsprechenden Objekte/Fahrzeuge meist stark verringert, weil viele davon einfach weggeworfen bzw. verschrottet werden.
Dies wird als „Phase des Vergessens“ oder „Phase der Vernachlässigung“ bezeichnet. Damit endet im Falle von Motorfahrzeugen das Leben des normalen „Gebrauchtwagen“.

Überlebt ein Objekt/Fahrzeug diese „Phase des Vergessens“, ist es möglich, dass es nach gewisser Zeit wiederentdeckt und wieder zum Leben erweckt wird. Dies geschieht dann jedoch in den allermeisten Fällen nicht im Sinne eines normalen Gebrauchsgegenstandes/Gebrauchtwagens, sondern als „besonderes Objekt“, historisches Sammlerstück oder als ein auf andere Art emotionsgeladener historischer Gegenstand.
Dies führt u. a. häufig dazu, dass solche nun seltenen Objekte/Fahrzeuge mit der Zeit wieder an monetärem Wert gewinnen und teilweise sogar zu höheren Preisen gehandelt werden als ihr ursprünglicher Neuwert.
Zu ihrer Instandhaltung und Restaurierung wird jetzt ein hoher Aufwand betrieben, der beispielsweise nicht im rationalen Verhältnis zum Handelswert eines entsprechenden Gebrauchtwagens oder zum direkten Nutzwert steht.
Bei der Zulassung und aktiven Nutzung solcher Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr oder für ihre Versicherung gelten häufig ebenfalls spezielle Regelungen, die sie von normalen Transportmitteln abgrenzen.
All dies sind eindeutige Indizien dafür, dass sich ein Objekt/Fahrzeug nicht mehr in der „normalen Gebrauchsphase“, sondern in der so genannt „Sammlungsphase“ befindet[4].

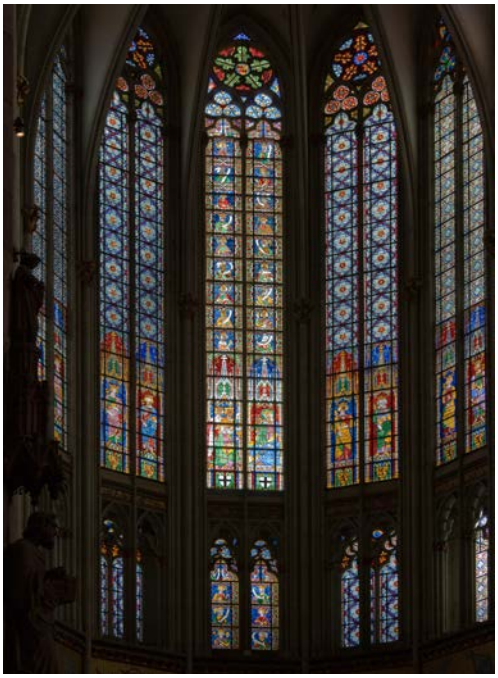
Veränderungen, die unter den Voraussetzungen der Sammlungsphase durchgeführt wurden gehören nicht zum historischen Original, denn „der Blick des Sammlers“ verändert ein Objekt nach anderen als rein gebrauchstechnischen oder historisch-zeitgenössischen Gesichtspunkten. Sammlungszeitliche Veränderungen können sogar dazu führen, dass der ursprüngliche kulturhistorischen Gehalt und damit auch die historische Aussage eines Objektes/Fahrzeuges vollständig verloren gehen.

[4] wie die beschriebenen Indikatoren zeigen, sind für eine Abgrenzung der einzelnen Lebensabschnitte starre Jahresangaben wie „10 Jahre nach Erstzulassung endet die normale Gebrauchsphase jedes Fahrzeuges“ nicht sinnvoll. Stattdessen müssen die Parameter des individuellen Fahrzeuges betrachtet und im Zweifelsfalle auch belegt werden.

3. „historisches Interesse“ ⇔ „die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert“

Die in der Richtlinie enthaltene Definition des „Fahrzeuges von historischem Interesse ist in sich grundlegend widersprüchlich. Zahlreiche Kulturgüter, die zweifelsfrei von hohem historischem Interesse sind, beinhalten Komponenten und Veränderungen aus verschiedenen Zeiten ihrer Gebrauchsphase, die selbstverständlich wichtige Bestandteile des historischen Originals sind und als Zeugnisse der Geschichte erhalten werden:

Kölner Dom (Hohe Domkirche St. Petrus Köln)



- Baubeginn des heute weltbekannten Gebäudes war 1248, die beiden Haupttürme wurden zwischen 1842 und 1880 hinzugefügt.
- Das Gerokreuz in der Kreuzkapelle stammt aus dem Jahr 970 und wurde 1270 aus dem zerstörten Vorgängerbau von 873 in den entstehenden Neubau übernommen.

- Das geschnitzte Chorgestühl im Südosten des Binnenchores wurde zwischen 1308 und 1311 installiert.
- Der Hochaltar wurde um 1355 geweiht, andere Altäre, Skulpturen und Einbauten stammen aus verschiedenen Zeiträumen des 13. und 14. Jahrhunderts.
  Der geschnitzte Agilolphusaltar im südlichen Querhaus stammt aus dem 16. Jahrhundert, er wurde in Antwerpen geschaffen und war ursprünglich in der Stiftskirche St. Maria ad Gradus in Köln aufgestellt. Er wurde erst 1817 in den Dom St. Petrus gebracht.
- Der Dreikönigsschrein, der Köln im Mittelalter zu einer der wichtigsten Wallfahrtsorte Deutschlands machte, wurde um 1200 für den Hildebold-Dom geschaffen und erst ab 1322 im damals neu gebauten Dom St. Petrus aufgestellt.
- Die Glasfenster des Domes stammen aus dem 13. – 19. Jahrhundert.
- Die dekorativen Grabmale im Innern des Domes wurden zwischen 1260 bis 2005 angelegt.
- Die Wände des Chorraums wurden 1838 von Edward von Steinle ausgemalt.
- Der Mosaikfussboden des Chorraumes wurde um 1885 von August Essenwein entworfen und bis 1892 fertiggestellt.
- Die Skulpturen des Südportals wurden 1847 von Ludwig Schwanthaler entworfen.

Der Kölner Dom ist seit 1996 als Welterbe-Stätte der UNESCO anerkannt, zusammen mit allen seinen architektonischen Bauteilen, historischen Einbauten und Inventaren. Zusammen mit allen seinen architektonischen Bauteilen, historischen Einbauten und Inventaren ist der Dom eingetragen als besonders schützenswertes historisches Kulturgut nach §12 Denkmalschutzgesetz geschützt. Gleichzeitig wird das Gebäude weiterhin täglich als zentraler Kirchenraum der Gemeinde am Bischofssitz Köln genutzt.

Leichttriebwagen „Blauer Pfeil“ der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn

- der als «Blauer Pfeil» bezeichnete elektrisch betriebene Zug mit selbstragenden Leichtbau-Wagenkästen wurde 1938 gebaut. Er gilt als Vorläufer der heutigen S-Bahn- und Regionalverkehrszüge.
- Bis 1983 war der Zug bei der Bern-Neuenburg-Bahn in Betrieb und fuhr auf dem ganzen Netz der BLS. Anschließend kam er bis 1999 auf dem Netz der Sensetalbahn zum Einsatz.
- Die beiden noch erhaltenen Triebwagen wurden dafür in den 1980er Jahren teilweise deutlich verändert.
- Der Zug wurde zwischen 2011 und 2014 unter Aufsicht der Schweizer Denkmalpflege restauriert. Der Wagenkasten mit der dritten Klasse zeigt sich nun im Auslieferungszustand von 1938, der andere Wagenkasten in der Erscheinung von 1985. Das Konzept legte besonderen Wert auf die Erhaltung der historischen Substanz und verzichtete auf umfangreichere Rekonstruktionen.

Der «Blaue Pfeil» steht in dieser Konfiguration als Mobiles Kulturgut im Schweizer Kanton Bern unter Denkmalschutz und erhielt 2915 den Denkmalpreis der Konferenz der Schweizer Denkmalpflegerinnen und Denkmalpfleger (KSD). Heute wird der Zug für Charter- und Publikumsfahrten zwischen Spietz und Interlaken genutzt.

Germain Lambert Cabriolet CS

Das 1951 gebaute Fahrzeug wurde im Laufe seiner dreijährigen Renngeschichte mit verschiedenen Anpassungen, Verbesserungen und Umrüstungen versehen und mehrfach umlackiert. In der heute vorliegenden Konfiguration gewann das Fahrzeug 1953 den Wettbewerb um den „Bol d' Or" im französischen Montlhéry.

Der Wagen ist in der heute vorliegenden historischen (gebrauchszeitlich modifizierten) Konfiguration gelistet als nationales Kulturerbe Frankreichs.

Cadillac Type 57 Touring „U.S. 1257X“,Baujahr 1917,

- Das Auto wurde 1917 als ziviles Fahrzeug mit dunkelblauer Lackierung in New York ausgeliefert.
- der Erstbesitzer spendete das Fahrzeug 1918 anlässlich des Kriegseintrittes der USA für den Einsatz der amerikanischen Truppen in Frankreich.
- Der Wagen wurde dort mit einem olivgrünen Tarnanstrich und militärischen Identifikationsnummern versehen, anschließend wurde er unter anderem in der 2. Somme-Schlacht eingesetzt. Dabei wurde der Motor von einem Projektil getroffen, aber nicht nachhaltig beschädigt.
- In den 1930er Jahren kam das Fahrzeug zurück in die USA und wurde dort als Requisit bei Dreharbeiten zu einem Kriegsfilm verwendet. Dafür bekam er einen neuen olivgrünen Anstrich sowie veränderte Kennzeichen und Beschriftungen.
- 2005 wurde der Cadillac in einer Scheune wiederentdeckt.

Das Fahrzeug wurde 2017 konserviert und substanzschonend wieder fahrfähig gemacht. Alle drei „Lebensphasen“ und die damit zusammenhängenden Veränderungen blieben dabei bewusst erhalten, ebenso der „Kriegsschaden“ im Motorblock (der die Funktionsfähigkeit jedoch nicht beeinflusst).

Das Fahrzeug wurde danach in das National Historic Vehicle Register aufgenommen (dem „automobilen Gegenstück“ zur staatlichen Denkmalliste in den USA) und gilt seitdem als nationales Kulturerbe.

Historische Fähre Baden

- Gebaut 1935 als Flaggschiff der Konstanzer Fährenflotte auf dem Bodensee
- 1945 wurde das durch einen Fliegerangriff beschädigte Schiff repariert und als Casinoschiff der französischen Besatzungstruppen verwendet
- 1949 hat man die Baden generalüberholt und wieder als Fähre in Dienst gestellt.
- In den späten 1990er Jahren wurde sie als „Discoschiff“ genutzt

Während ihrer über 70-jährigen Dienstzeit wurde die „Baden“ immer wieder überholt und auf dem Stand der Technik gehalten. Dabei wurden technische Komponenten verändert und die historische Innenausstattung nach und nach modernisiert. Aktuell wird das Schiff für den Nebendienst und für Rundfahrten genutzt und steht seit 2014 unter Denkmalschutz.

Dampfschiff „Schaarhörn“

- Gebaut 1908 im Auftrag des Hamburger Staates auf der "Schiffswerft und Maschinenfabrik A. G." in Hamburg-Steinwerder als Peildampfer mit Doppel-Schrauben-Antriebsanlage.
- Das Schiff wurde zusätzlich vom Hamburger Senat für repräsentative Ausfahrten genutzt.
- 1927/28 wurden maßgebliche Teile des Dampfantriebs- und Steuersystems umgebaut und modernisiert.

Das Schiff wird heute touristisch genutzt und steht (inklusive der in den 1920er Jahren veränderten Komponenten) in Hamburg unter Denkmalschutz. Außerdem ist es gelistet als national wertvolles Kulturerbe.

Dampfeisbrecher „Stettin“

- Gebaut 1933 ist dies heute das letzte fahrklare Kohle-Dampf-Seeschiff. Die „Stettin“ wurde als Eisbrecher konstruiert für die Nord- und Ostseeküste, den Elbe-Lübeck-Kanal und die Unterelbe.
- Nach Kriegsende wurde das Schiff repariert und in den Farben des neuen Betreibers gestaltet, dem Wasser- und Schiffahrtsamt Hamburg (statt der ursprünglichen Lackierung mit schwarzem Rumpf, weißen Aufbauten sowie schwarz-weißem Schornstein nun mit schwarzem Rumpf, grauen und weißen Aufbauten sowie einem gelbem Schornstein mit schwarzem Top).
- Es war bis 1981 als Eisbrecher in normalem Gebrauch und wurde immer wieder repariert sowie mit aktueller Sicherheitstechnik ausgestattet.
- 1982 wurde das Schiff vor der Verschrottung gerettet und instandgesetzt. Es wird seitdem touristisch genutzt.

Die „Stettin“ ist in Hamburg seit 1982 als technisches Kulturdenkmal anerkannt, wobei der Erhalt der gebrauchszeitlichen Farbgebung von 1945 explizit zu den denkmalpflegerischen Auflagen gehört. Ausserdem ist das Schiff heute gelistet als national wertvolles Kulturerbe.

Orgel der Pfarrkirche Barholomäberg

(nur ein Beispiel für zahlreiche als Kulturgut, komplexes technisches Objekt und funktionales Musikinstrument erhaltene historische Orgeln mit gebrauchszeitlichen Veränderungen)

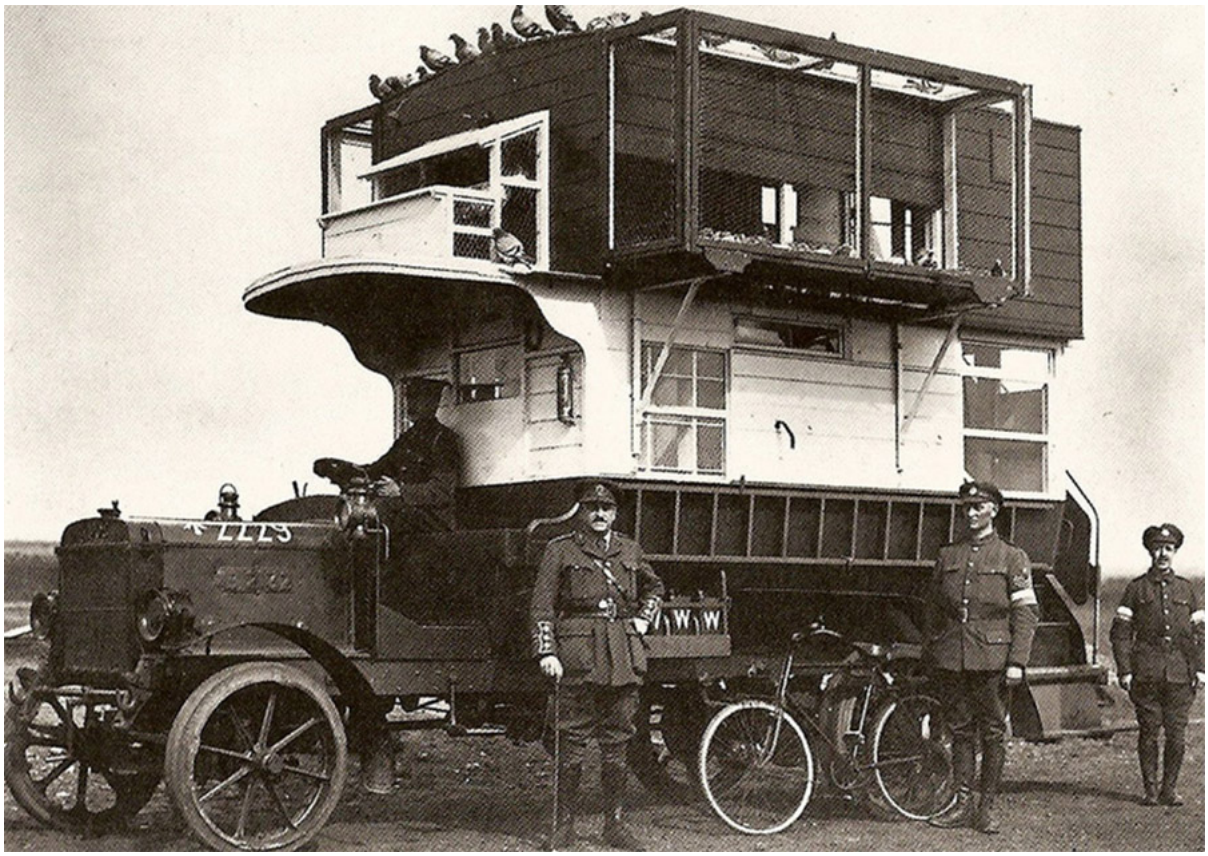
Konstruiert 1792 vom Vorarlberger Orgelbauer Johann Michael Graß, wurde die Orgel im 19. Jahrhundert stark erweitert und teilweise umgebaut. Das Instrument wird noch heute regelmäßig gespielt in Gottesdiensten und Konzerten.
Sie steht inklusive der historischen Veränderungen aus der Gebrauchszeit in Vorarlberg/Österreich unter Denkmalschutz.

Alle diese Beispiele zeigen: Veränderungen aus der Gebrauchsphase werden in der Geschichtswissenschaft und beim Kulturgutschutz als Teil des historischen Originals betrachtet. Dabei wird berücksichtigt, dass solche Modifikationen in vielen Fällen wichtige Zeugnisse der jeweiligen Zeitumstände und der Geschichte darstellen. Darum werden sie als erhaltens- und schützenswert anerkannt und der Blick auf das

„Historische Interesse“ solcher Objekte liegt hier gerade nicht allein auf dem einfachen „Auslieferungszustand“.
Eine Entfernung bzw. „Rückführung“ auf den nicht mehr vorhandenen „herstellungszeitlichen Zustand“ wird hier nur in Ausnahmefällen überlegt (- man stelle sich nur einen Versuch vor, den im Gesamtensemble als Kulturgut anerkannten Kölner Dom „auf seinen Zustand zur Bauzeit“ zurückzuführen und alle gebrauchszeitlichen Veränderungen zu entfernen!).

4. Einige weitere Beispiele von historisch interessanten und erhaltenswerten gebrauchszeitlichen Modifikationen, die an historischen Fahrzeugen zu finden sind

„Auto-mobiler Taubenschlag“ im 1. Weltkrieg



Der Umbau eines zivilen Lastwagens für den Transport von Brieftauben im 1. Weltkrieg illustriert, wie motorisierte Transportmöglichkeiten die militärische Nachrichtentechnik und damit die Kriegsgeschichte des 20. Jahrhunderts verändert haben (- in diesem Fall sehen wir „das Wlan von 1916“). Dies gilt auch für viele andere militärische oder zivile Sonderaufbauten, die uns heute als Zeitzeugen historischer Entwicklungen erhalten geblieben sind.

Umbauten von Fahrzeugen in der Mangelsituation während und kurz nach dem 2. Weltkrieg

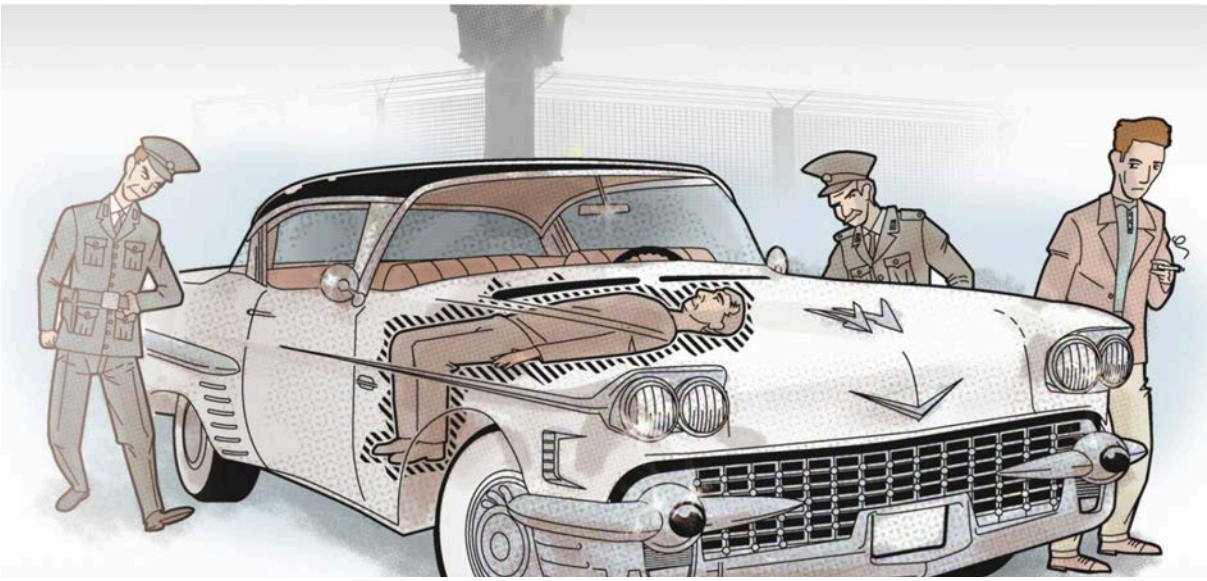
Ein Opel Kapitän Baujahr 1939, in den 1940er Jahren umgebaut auf Holzgasantrieb und ein Citroen C4A Baujahr 1930, um 1950 umgebaut zu einer mobilen Bandsäge.

Solche gebrauchszeitlichen Umbauten belegt auf einzigartige Art den pragmatischen Umgang mit der historischen Situation und dem Mangel während und nach dem 2. Weltkrieg, - eine Herangehensweise, die auch Grundlage des nachfolgenden Wirtschaftswunders wurde.

Polizeibus, 1966 umgerüstet für verdeckte Observationen

Dieses Fahrzeug ist heute ein Zeitzeugnis für Polizeiarbeit „auf der Höhe der Zeit in den 1960er Jahren.
Es war lange Zeit üblich, dass Serienfahrzeuge erst nach der Auslieferung zu Einsatzfahrzeugen beispielsweise der Polizei, zu Krankenwagen, Leichenwagen oder speziell ausgestatteten Nutzfahrzeugen umgerüstet wurden. Diese Veränderungen sind historisch interessant für die Mobilitätsgeschichte und die Sicherheitskultur unserer Gesellschaft.

„Fluchthelfer-Cadillac“



Ein Cadillac DeVille Coupé Baujahr 1957 wurde 1964 so umgebaut, dass man im Armaturenbrett Personen aus der DDR herausschmuggeln konnte. Dieser Umbau, mit dessen Hilfe 200 Menschen die Flucht gelang, ist von deutlich größerem historischem Interesse als das zugrunde liegende Standardmodell. Zum „Herausschleusen“ von Personen aus der DDR zwischen 1961 und 1989 wurde verschiedene Fahrzeuge auch sehr unterschiedliche Art umgerüstet (- doppelter Boden im Kofferraum oder unter der Rückbank, Umbau der Tankanlage zum „Versteck“, usw...), die heute einzigartige Dokumente der deutschen Geschichte darstellen.

Bemalungen und Veränderungen als Zeugnis zeittypischer Jugendkultur

Rolls Royce Phantom V von John Lennon, Porsche 356 Cabriolet von Janis Joplin oderein zeittypischer „Hippie-Bus“ aus den 1960er und 1970er Jahren, - diese sind heute historisch wertvolle Zeugnisse der damaligen Jugendkultur.

Von Künstlern veränderte Fahrzeuge

BMW 320i, 1977 umgestaltet vom amerikanischen Pop-Art Künstler Roy Liechtenstein

Matra 530, 1973 lackiert nach dem Entwurf der französischen Künstlerin Sonia Delaunay.

"Papamobil“ von 1980

Dieser Wagen wurde für Papst Johannes-Paul II modifiziert, wobei ein Mercedes-Benz 230 G Modell als Basis diente. Nach dem Attentat auf den Papst im Jahr 1981 wurde das Fahrzeug erneut verändert und mit Panzerglas gesichert, um den erhöhten Sicherheitsanforderungen bei öffentlichen Auftritten des Pontifex gerecht zu werden.

Umbau eines Dodge-Pickups zur mobilen Diskothek

Dieses Fahrzeug aus den 1950er Jahren ist nur ein Beispiel für zahlreiche solcher technischen und gestalterischen Umbauten, die seit den 1960er Jahren die Entwicklung einer in Jamaica weit verbreiteten DJ- und Sound-System-Kultur repräsentieren.

(Selbstverständlich erhebt diese Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit und liesse sich um zahlreiche Beispiele erweitern).

5. Zusammenfassung

Da sich die in der Richtlinie 2014/45/EU verwendeten Begriffe „historisch interessant“, „original erhalten“, „historisch erhalten“ und „Zeugen der Epoche“ eindeutig auf fachliche Kriterien der Kulturgeschichte beziehen (S. 57, Abschnitt 7, Voraussetzungen für ein „Fahrzeug von historischem Interesse“) muss davon ausgegangen werden dass ihre Auslegung der in der kulturhistorischen Wissenschaft und im Kulturgutschutz anerkannten Lesart folgt („historisch, original erhalten“: diejenigen Konfigurationen, die zur Auslieferungszeit vorhanden waren und inklusive der Modifikationen der Gebrauchsphase, die kulturgeschichtlich zum historischen Original gehören).

Auch im Rahmen solcher „kulturell begründeten Kriterien“ müssen bei einer Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr natürlich immer da Grenzen gezogen werden, wo die Verkehrssicherheit betroffen ist (vgl. Richtlinie, S. 53, Abschnitt (18)). Auch im Zusammenhang mit gebrauchszeitlichen Modifikationen gilt selbstverständlich „Sicherheit geht vor Erhaltung“ (- entsprechendes gilt beispielsweise für kulturhistorisch wertvolle Gebäude wie den Kölner Dom, etwa in Sachen Brandschutz oder wenn die Statik des Daches gefährdet ist).