

Verbrenner-Aus 2035

Einmal abgesehen davon, dass schon allein die Ankündigung „Verbrenner-Aus 2035“ nicht wirklich stimmt – bis zum 31. Dezember 2034 und mit diesem Datum sollte ja das von der Politik verordnete Verbot in Kraft treten, – sind es beginnend per April 2023, geredemal 11 Jahre und 9 Monate. Das ist einerseits noch eine lange Zeit, werden viele Menschen sagen. Kinder, die 2023 geboren werden, die werden zu diesem Zeitpunkt, von der Volksschule ins nächste Schulsystem wechseln.

Andererseits gibt es in Österreich laut Recherche des „Oldtimer Guide 2022“ und der Oldtimerstudie 2023 des KHMÖ (Kuratorium historische Mobilität Österreich) weit mehr als 500 Betriebe, die ihre Umsätze und Erträge zum überwiegenden Teil aus dem Oldtimer-Business lukrieren. Und exakt für eben diese Betriebe braucht es so etwas wie

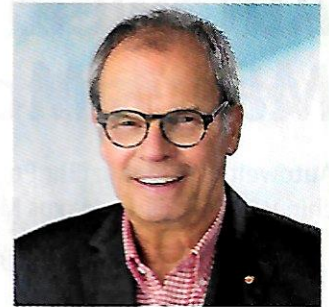
ein Mindestmaß an Planungssicherheit. Planungssicherheit dürfte zwar im politischen Sprachgebrauch keine wirklich große Bedeutung haben, in der Wirtschaft ist es aber einer der wesentlichsten Faktoren, wenn es um eine zukünftige Unternehmensplanung und die daraus resultierenden notwendigen Investitionen geht. Dass ich mit meinem „Verbrenner“ auch nach dem 1. Jänner 2035 mit großer Sicherheit, versehen mit einer Reihe von Auflagen und Hindernissen, noch weiterfahren darf, davon bin ich eigentlich immer ausgegangen. Alles andere wäre ja gewissermaßen unter dem Deckmantel des Klimaschutzes zur größten politisch motivierten „Enteignungsaktion“ der gesamten europäischen Geschichte geworden.

Aber einmal abgesehen von der Tatsache, dass wir unser Eigentum auch nach dem 1. Jänner 2035 noch weiter benutzen dürfen, gibt es schon einige

wesentliche noch offene und ungeklärte Punkte, von denen die Zukunft des österreichischen, aber auch des europäischen Oldtimermarktes abhängen wird.

Da wäre zunächst die Frage zu klären, ob man einen Oldtimer (historisches Fahrzeug) nach dem 31. Dezember 2034 auch noch problemlos auf einen neuen Besitzer ummelden bzw. verkaufen kann, denn in diesem Zusammenhang fallen mir spontan unsere alten schwarzen Kennzeichen ein. Da war dann nach einer endlos langen Diskussion von einem Tag auf den anderen alles aus.

Als Nächstes stellt sich für mich die Frage, wie es denn mit dem Import bzw. Export derartiger Fahrzeuge sowohl innerhalb der EU-Staaten als auch aus Drittländern aussieht, und natürlich als einer der wesentlichsten Faktoren, unter welchen Umständen denn eine zukünftige Genehmigung für eine Teilnahme am



Komm.-Rat Franz R. Steinbacher, Meister der Kfz-Technik und SV für das Kraftfahrwesen sowie Referent der WKÖ/BG Fahrzeughandel für historische Fahrzeuge

Straßenverkehr zu erlangen ist. Und exakt all diese offenen Fragen, die sollten seitens der Politik möglichst zeitnah geklärt werden, wenn sowohl das österreichische aber auch das europäische Oldtimer-Business auch nach dem 1. Jänner 2035 noch eine Chance haben sollen. Der übliche politische „Eiertanz“ und eine Entscheidung per Dezember 2034 wäre fatal und würde gleichzeitig das Aus für tausende europäische Oldtimerbetriebe bedeuten.

frs ◆



(l.) Da schlagen die Herzen der Oldtimerfreunde höher: ein Bucciali TAV8-32 V12 „Golden Arrow“ aus dem Jahr 1932

Das Interesse an historischen Fahrzeugen ist ungebrochen groß, wie erst vor kurzem bei Oldtimermessen in Frankreich festzustellen war



Lancia Aurelia PF 200 Spider, 1952

