

# Die Oldtimerei in Zahlen

Sozioökonomische Marktforschung der FIVA 2013-2014  
Hintergrund und Schlüsselerkenntnisse

**Fahrzeuge von gestern  
auf den Straßen von morgen**



Deutsche Übersetzung: ADAC e.V.



## Über die FIVA

Die FIVA („Fédération Internationale des Véhicules Anciens“) wurde vor fast 50 Jahren als Weltorganisation zur Wahrung der Interessen von Oldtimerbegeisterten gegründet. Sie ist eine nicht gewinnorientierte Organisation mit Sitz in Frankreich und Mitgliedern in über 60 Ländern auf allen Kontinenten. Mitglieder der FIVA sind die nationalen Organisationen, die sich dem Erhalt des kraftfahrtechnischen Erbes in ihrem Heimatland widmen.

Diese Verbände von Oldtimerclubs repräsentieren rund 1,5 Millionen Menschen. Ihr gemeinsames Ziel ist der Erhalt der historischen Fahrzeuge, die sie so schätzen, und deren gelegentliche Nutzung für ihren eigentlichen Daseinszweck: den Spaß am Fahren! Daher lautet das FIVA-Motto: Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von morgen.

## Historische Fahrzeuge sind Teil unserer Kultur und Gesellschaft

Unser kraftfahrtechnisches Erbe ist Teil unserer Kultur. Historische Fahrzeuge sind Zeugnisse des Stils, des technischen Fortschritts und der sozioökonomischen Entwicklung ihrer Zeit. Im Laufe der Jahre haben Millionen von Menschen weltweit Fahrzeuge aller Arten, Marken, Typen und Preiskategorien bewahrt.

Einige dieser Menschen wenden viel Zeit, Energie und Geld auf, um die Verkehrstauglichkeit ihrer Fahrzeuge aufrecht zu erhalten. Sie können somit quasi als Pfleger eines riesigen, allgemein zugänglichen Museums für kraftfahrtechnisches Erbe angesehen werden. Zudem wirkt sich die Oldtimerei äußerst positiv auf die Wirtschaft aus: von ihr profitieren nicht nur Tausende Betriebe, die Produkte und Dienstleistungen für Oldtimerliebhaber anbieten, sondern in erheblichem Maße auch die Tourismusbranche.

Weltweit sorgen die Mitglieder der FIVA für eine Belebung und Bereicherung sowohl des gesellschaftlichen als auch des kulturellen Lebens, deren Umfang und Wert in Europa die vorliegende Studie näher untersucht.

## Die FIVA in der Europäischen Union

Die Hauptziele der FIVA sind der Schutz des Rechtes von Oldtimerbesitzern auf Erhalt ihrer historischen Fahrzeuge und die Wahrung ihres Rechtes auf Nutzung ihrer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen. Daher muss die FIVA ihre Beteiligung an der Gestaltung der entsprechenden EU-Politik und -Gesetzgebung sicherstellen.

Im Rahmen dieser Aufgabe unterstützt die FIVA die Arbeit der 2009 gegründeten Interessensgruppe für Historische Fahrzeuge des Europäischen Parlaments.

Ziel der Gruppe ist es, innerhalb des Europäischen Parlaments ein dauerhaftes Bewusstsein für die besondere Stellung der Oldtimerei zu schaffen. Die Gruppe bietet politischen Entscheidungsträgern und Akteuren wie der FIVA eine Plattform zum regelmäßigen Treffen und Informations- bzw. Gedankenaustausch. Unlängst trug die Gruppe maßgeblich zur Einigung über eine angemessene Definition historischer Fahrzeuge für die neue EU-Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung bei.

## FIVA-Definition historischer Fahrzeuge

Die FIVA-Definition ermöglicht eine klare Unterscheidung zwischen einem historischen und einem „alten“ Fahrzeug. Sie beinhaltet folgende Kriterien: ein historisches Fahrzeug muss motorgetrieben und mindestens 30 Jahre alt sein; ferner müssen sein Erscheinungsbild und seine technische Ausstattung ausreichend authentisch sein. Zudem weist die FIVA als Befürworterin einer verantwortungsvollen Nutzung darauf hin, dass die Alltagsnutzung eines historischen Fahrzeugs als Verkehrsmittel unwahrscheinlich ist.

In der EU-Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung (2014) findet sich eine Definition eines historischen Fahrzeugs, die eng an die der FIVA angelehnt ist.





**Die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules anciens) wurde 1966 gegründet, um die Eigentums- und Nutzungsrechte von Oldtimerbegeisterten weltweit über ihre nationalen Clubs oder Verbände zu schützen und zu fördern und ihre Fahrzeuge als industrie- und kulturgeschichtliche Artefakte zu bewahren.**

Die Wurzeln der FIVA liegen in Europa. Daher hat sie von Anfang an sehr aufmerksam die Entwicklungen in der europäischen Gesetzgebung verfolgt und ihren zunehmenden Einfluss auf die Gesetzgebung von Mitgliedsstaaten und anderen europäischen Ländern genutzt. Aber auch in anderen Teilen der Welt hat sie die Verkehrs- und Fahrzeuggesetzgebung richtungweisend beeinflusst. Inzwischen ist die FIVA eine weltweit tätige Organisation, insbesondere seit sich so wichtige Länder wie die USA, Kanada, Brasilien, Russland, China, Japan und Indien unserem Verband angeschlossen haben. Daher ist unser Engagement in der Europäischen Union nicht nur für unsere Mitglieder innerhalb der EU, sondern für unsere Mitglieder in aller Welt, von Interesse.

In der vorangegangenen Legislaturperiode des Europäischen Parlaments entwickelte sich eine fruchtbare Beziehung und ein offener Dialog zwischen Abgeordneten und FIVA-Vertretern unter Beteiligung weiterer Akteure und Federführung der Interessensgruppe für Historische Fahrzeuge des Europäischen Parlaments.

Wir freuen uns, zur Fortsetzung dieser effektiven Zusammenarbeit, auch mit Abgeordneten des neu gewählten Europäischen Parlaments, beitragen zu können.

Ein solcher Dialog muss im Wesentlichen auf Grundlage objektiver und aktueller Fakten und Zahlen erfolgen. Daher haben die FIVA und zwei ihrer Kommissionen - die Rechtskommission und die Kommission Handel & Handwerk - mit Hilfe herausragender Akademiker und Berater aus den Niederlanden eine groß angelegte internationale Studie entwickelt und durchgeführt, an der 20.000 Oldtimerbegeisterte sowie Hunderte von Clubs und Experten aus fünfzehn Ländern in allen Teilen der Europäischen Union teilnahmen.

Wir freuen uns, Schlüsselerkenntnisse dieser Großstudie präsentieren zu können, und hoffen, dass sie eine nützliche Informationsquelle für Politiker, Entscheidungsträger und andere wichtige Akteure ist. Insbesondere glauben wir, dass diese Informationen von Entscheidungsträgern in Ländern sehr geschätzt werden, denen sich die Bedeutung historischer Fahrzeuge als wichtiger Teil ihres Kulturgutes erst allmählich erschließt.

Diese Erkenntnisse werden zweifellos dazu beitragen, die Beziehungen zwischen Vertretern der EU-Institutionen und der FIVA zu stärken, da sie neue Forschungsmöglichkeiten aufzeigen und neue Bereiche der Zusammenarbeit und des Dialogs eröffnen.

Wir hoffen, dass diese Studie uns allen verdeutlicht, warum „Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von morgen“ ein legitimes Motto ist.

*Patrick Rollet,  
FIVA Präsident*

**Die Befragungen fanden im Zeitraum von April 2014 bis 14. Juli 2014 statt. Sie wurden in 14 Sprachen durchgeführt, um Missverständnisse aufgrund von Sprachschwierigkeiten zu vermeiden. Die Übersetzung der Fragen aus der englischen Sprache übernahmen bei der Halterbefragung die GfK und bei den Befragungen der Branchenfachleute und Clubs die lokalen FIVA-Vertreter.**

Die Zielgruppen wurden mit unterschiedlichen Methoden, von Direktmailings bis hin zu Pressemitteilungen, auf die Befragungen aufmerksam gemacht.

Die Umfragen wurden geprüft und durchgeführt von GfK (Halterbefragung) und der „Faculty for Consistency and Neutrality“ an der Fontys University of Applied Sciences (Branchen- und Clubbefragungen).

Zur Gewährleistung einer objektiven Berichterstattung wurden auch die Ergebnisse von diesen Fachleuten ausgewertet.

Für das Projekt arbeitete die FIVA zudem eng mit der TU Delft (Professor Bert van Wee, Professor für Verkehrspolitik) zusammen.



**Patrick Rollet**





# FIVA-Leistungen für Oldtimerbegeisterte



## Rechtskommission

Diese Kommission befasst sich mit der aktuellen und künftigen Gesetzgebung bezüglich Nutzung, Erhaltung und Förderung historischer Fahrzeuge. Dazu gehören Themen wie Fahrzeugzulassung, Fahrtüchtigkeitsprüfungen, Umweltzonen, Biokraftstoffe und Tagfahrlicht.



## Kulturkommission

Diese Kommission konzentriert sich auf den kulturellen Wert historischer Fahrzeuge und ihre Rolle in der Gesellschaft. Daher befasst sie sich auch mit der Erhaltung zugehöriger Objekte, wie Fabriken, Tankstellen, Werkstätten usw., die eine Rolle in der Kraftfahrtgeschichte gespielt haben.



## Technikkommission

In erster Linie auf die Erhaltung historischer Fahrzeuge ausgerichtet, erstellt diese Kommission Richtlinien (Technisches Reglement der FIVA) und stellt den FIVA-Fahrzeugpass aus, der sich als wichtiges Instrument bei der Rückverfolgung der Fahrzeughistorie erwiesen hat.



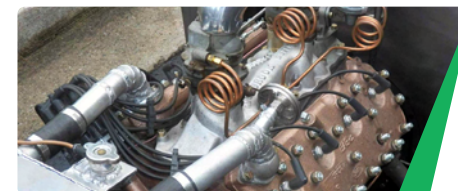
## Nutzfahrzeugkommission

Lkw, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Busse und sonstige, üblicherweise größere historische Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, einschließlich Militärfahrzeugen, bilden den Schwerpunkt dieser Kommission.



## Motorradkommission

Diese Kommission beschäftigt sich mit den besonderen Anforderungen an Verkehrssicherheit, Erhalt und Schutz historischer Motorräder als wichtigem Teil der Oldtimerszene.



## Kommission Handel & Handwerk

Angesichts der Bedeutung von Fachleuten für die Oldtimerbegeisterten setzt sich diese Kommission für den Erhalt von Fachwissen und Fertigkeiten sowie für die Verfügbarkeit von Teilen ein.



## Veranstaltungskommission

Die Veranstaltungskommission befasst sich mit allen Angelegenheiten, welche die Organisation, Leitung und Durchführung von Veranstaltungen gemäß dem Veranstaltungsreglement der FIVA betreffen.



## Südamerikakommission

Diese Kommission vertritt die FIVA und passt deren Richtlinien und Empfehlungen örtlichen Anforderungen und Gegebenheiten an.



## FIVA weltweit

Die FIVA vertritt mehr als 1,6 Millionen Oldtimerbesitzer in über 60 Ländern der Welt.



## Höherer Bedarf an Daten und Hintergrundinformationen über die Oldtimerei

In den letzten 50 Jahren hat sich die Oldtimerei von einer Liebhaberei einiger Weniger zu einer Branche mit erheblichem Einfluss auf das Gesellschafts- und Wirtschaftsleben gemausert. Der FIVA ist klar, wie wichtig es ist, sich ein klares Bild von deren Größenordnung – auch in wirtschaftlicher Hinsicht – zu verschaffen. 2005/2006 führte die FIVA ihre erste EU-weite Studie durch.

Seither haben eine Reihe von FIVA-Mitgliedern Studien durchgeführt, die sich aber jeweils nur mit deren eigener Situation auf nationaler Ebene befassten. Daher beschloss die FIVA im Jahr 2013 die Durchführung einer neuen europaweiten Studie, die jede der drei „Säulen“ der Oldtimerei berücksichtigen sollte: die Fahrzeughalter, die auf klassische Fahrzeuge spezialisierten Betriebe und die Welt der Oldtimerclubs.

### Halterbefragung

Im April, Mai und Juni 2014 forderten die Mitgliederorganisationen der FIVA in Österreich, Belgien, der Tschechischen Republik, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Polen, Spanien, Schweden und dem Vereinigten Königreich möglichst viele Fahrzeughalter, Betriebe und Clubs in ihren Ländern zur Teilnahme an den drei Internetbefragungen auf. Abgefragt wurden dabei Informationen über alle Arten von historischen Fahrzeugen, d.h. über Pkw, Motorräder, Mopeds und Motorroller, sowie Nutzfahrzeuge.

Obwohl die meisten FIVA-Mitgliedsorganisationen in den 15 teilnehmenden Ländern keinen direkten Zugriff auf die Email-Adressen der Halter von historischen Fahrzeugen haben, sorgten sie erfolgreich dafür, dass knapp 20.000 Fahrzeughalter den umfangreichen Fragebogen beantworteten. Somit liegen nun Daten über mehr als 40.000 historische Fahrzeuge aller Kategorien, von Mopeds bis zu Militär-Lkw, vor.

### Branchenbefragung

Da etwa 1.000 Branchenexperten aus den 15 Ländern an der Befragung teilnahmen, liefern die Ergebnisse einen klaren Querschnitt dieser Branche.

Die Teilnehmer wurden zu ihrer aktuellen wirtschaftlichen Lage befragt und durften eine Einschätzung zur Zukunft ihrer Branche abgeben. Einige Fragen befassten sich mit der Bewahrung des Fachwissens für künftige Generationen und sprachen damit eine große Sorge einiger Teilnehmer an.

Die Branche besteht vornehmlich aus kleinen und mittelständischen Betrieben mit einem Jahresumsatz von weniger als 100.000 Euro.

Die Internationalisierung der Branche zeichnet sich deutlich am hohen Anteil des grenzüberschreitenden Handels und der Internetnutzung ab. In manchen Bereichen macht das grenzüberschreitende Handelsvolumen aufgrund der offenen Grenzen der EU bis zu 60% aus.

### Clubbefragung

Die Clubs sind für die Oldtimerei von großer Bedeutung, wie die Teilnahme von 1435 Clubs an der Befragung zeigt. So sorgen sie nicht nur dafür, dass historische Fahrzeuge weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen, sondern spielen auch eine wichtige gesellschaftliche Rolle. Diese beschränkt sich nicht alleine auf die Halter dieser Fahrzeuge, denn über 63% der Clubs nehmen auch an Veranstaltungen für wohltätige Zwecke teil.

Für die Tourismusbranche sind Clubveranstaltungen eine wichtige Einnahmequelle. Insbesondere bei mehrtägigen Veranstaltungen werden stattliche Beträge für Unterkunft und Verpflegung ausgegeben.

Trotz der beträchtlichen Zahl der Veranstaltungen pro Club hält sich die durchschnittliche Fahrleistung pro Veranstaltung im Rahmen. Dies verdeutlicht, dass es den Besitzern eines historischen Fahrzeugs nicht nur um Fahrspaß, sondern auch um die gemeinsame Freude am Betrachten der Fahrzeuge und das Fachsimpeln mit anderen Fahrzeughaltern geht.

### Datenfülle

Diese Kurzbroschüre fasst die wesentlichen Befragungsergebnisse zusammen. Die Studie lieferte eine Fülle detaillierter Daten, deren Auswertung durch die FIVA und ihre Forscher noch nicht abgeschlossen ist, aber dem Bedarf der politischen und sonstigen Entscheidungsträger sowie weiterer Akteure entsprechend fortgeführt wird. In diesem Zusammenhang sind wir für Fragen und Anregungen offen.



# FIVA Fahrzeughalterbefragung

## Historische Fahrzeuge sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor

### 3 Hauptmotive der Halter:

- 42%** Freizeitausfahrten, Teilnahme an Veranstaltungen und Shows
- 27%** Nostalgie
- 20%** Wartung, Reparatur, Restauration

### Durchschn. Anzahl historischer Fahrzeuge pro Halter:

**2,2** (Halter kaufen mehr als sie verkaufen)

### Durchschn. Nutzung pro Fahrzeug:

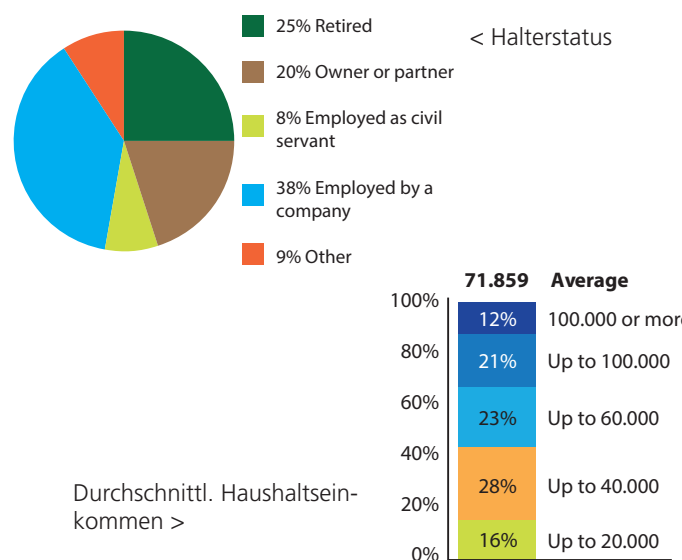
**1.433km**  
(alle Fahrzeugtypen, ausgehend von 2,2 Fahrzeugen pro Halter)

### Halterprofil

**Einkommen:** Die meisten Teilnehmer an der Halterbefragung waren Männer (98%!); Zwei Drittel der befragten Halter gaben ein jährliches Haushaltseinkommen (also kein Pro-Kopf-Einkommen!) von weniger als 60.000 Euro an.

**Geographische Verteilung:** Den neuesten europäischen Zahlen zufolge leben überdurchschnittlich viele Halter historischer Fahrzeuge in kleineren Städten, Dörfern und auf dem Land: 43% leben in Städten mit weniger als 10.000 Einwohnern oder in ländlichen Gebieten. Etwa jeder dritte Halter lebt in einer Stadt mit über 50.000 Einwohnern, 14% in Städten mit über 500.000 Einwohnern. Dies verdeutlicht, dass der Besitz historischer Fahrzeuge bei der Stadtverkehrsplanung und unter Umweltaspekten zu berücksichtigen ist.

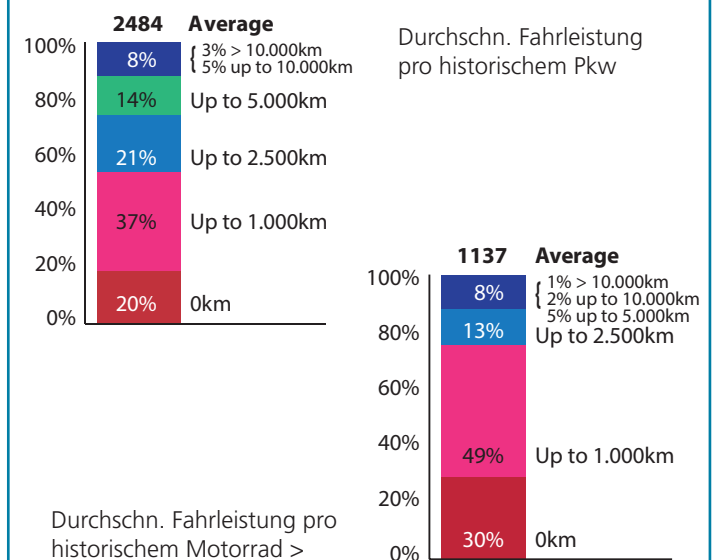
**Alter:** Das Durchschnittsalter der Halter liegt bei 54 Jahren; ein Viertel der Halter befindet sich im Ruhestand. Offensichtlich ist die Begeisterung für historische Fahrzeuge ein wichtiger gesellschaftlicher Aspekt im Leben zahlreicher Ruheständler.



### Nutzungsmuster

Als Hauptzweck für die Nutzung ihres historischen Fahrzeugs nannten 42% der Befragten Freizeitausfahrten und die Teilnahme an Shows und Veranstaltungen. 2% gaben eine Nutzung als Alltagsverkehrsmittel an. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro historischem Pkw beträgt weniger als 2500 km. Bei historischen Motorrädern liegt sie bei knapp über 1100 km. Noch geringer ist sie bei historischen Motorrollern und Mopeds: 728 km. Mit 1263 km liegt die durchschnittliche Fahrleistung der historischen Nutzfahrzeuge nur etwa halb so hoch wie bei den historischen Pkw.

Drei Viertel der Halter gaben an, ihr Fahrzeug nie für Alltagsverkehrszwecke zu nutzen. Von dem verbleibenden Viertel erklärten knapp 60%, dieser Nutzung sei die Ausnahme, nicht die Regel. Typische Halter nutzen ihre historischen Fahrzeuge lediglich an 30 Tagen im Jahr. Da der typische Halter zwei historische Fahrzeuge besitzt, wird keines davon an mehr als 15 Tagen im Jahr auf öffentlichen Straßen genutzt. Die Nutzung historischer Fahrzeuge erfolgt demnach selektiv und vereinzelt.



## Fahrzeugtypen

Die Vielfalt historischer Fahrzeuge ist enorm. Obwohl die Befragten ihr Fahrzeug aus über 300 Marken auswählen konnten, mussten einige dennoch „Sons-tige“ angeben, da ihre Fahrzeugmarke im Fragebogen nicht aufgeführt war.

Diese „vergessenen Namen“ stehen meist für Hersteller, die der Vergangenheit angehören. Mit der Liebe zu ihren Fahrzeugen halten die Oldtimerbegeisterten somit ein Stück Industriegeschichte am Leben, das es sonst nur noch in Form von Schriftstücken und Fotografien gäbe.

Bemerkenswert ist, dass es sich bei den meisten historischen Fahrzeugen im Besitz der Befragten um eine der großen europäischen Marken handelt. Interessanterweise entspricht die Marke des modernen Autos/Alltagsautos der befragten Halter häufig der eines oder mehrerer ihrer historischen Fahrzeuge.

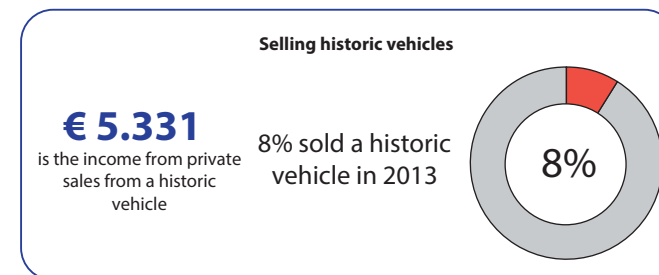
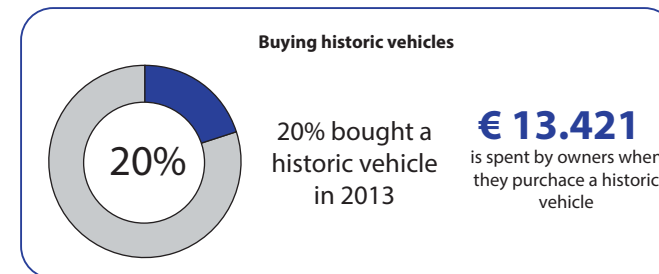
Die Hersteller scheinen dies erkannt zu haben, denn einerseits orientieren sich ihre modernen Designs zunehmend an der Vergangenheit, andererseits investieren die Hersteller immer mehr in „Klassikabteilungen“.

Unter Umweltgesichtspunkten ist erwähnenswert, dass 96% der historischen Pkw einen Ottomotor haben. Die übrigen 4% machen zu gleichen Anteilen Dieselfahrzeuge und die umweltfreundlicheren Autogasfahrzeuge aus.

## Oldtimer-Besitzerprofil

Die Halter nutzen ihre Fahrzeuge nicht nur sehr selektiv, sondern pflegen sie auch entsprechend: 94% der historischen Pkw und 97% der historischen Motorräder sind in Privat- oder Mietgaragen abgestellt; die Halter besitzen ihre Pkw im Schnitt seit 13 Jahren und ihre Motorräder seit 17 Jahren.

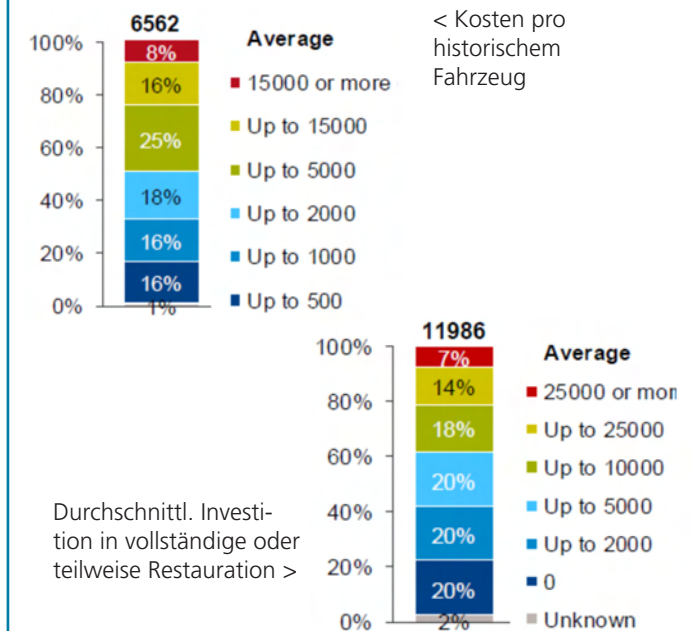
Der Besitz eines historischen Fahrzeugs spiegelt eindeutig einen Lebensstil wider, da der typische Halter mehr als ein historisches Fahrzeug besitzt, wobei knapp 60% Wartungs- und Reparaturarbeiten selbst oder mit Unterstützung von Freunden durchführen, und über 80% Mitglied in einem oder mehreren Oldtimerclubs sind.



## Oldtimer als Wirtschaftsfaktor

Historische Fahrzeuge stellen natürlich einen beträchtlichen Wert dar. Nach eigenen Schätzungen der Halter liegt der durchschnittliche Marktwert von historischen Pkw bei 21.043 Euro und der von historischen Motorrädern bei 5659 Euro. Dennoch sehen die wenigsten Halter (lediglich 1%) ihr Fahrzeug als Investitionsobjekt an, sondern betrachten es vielmehr als zusätzlichen Kostenfaktor.

Im Jahr 2013 wurden im Schnitt 6.562 Euro pro historischem Fahrzeug für Restauration, Wartung, Reparatur, Zubehör, Versicherung und Kraftstoff ausgegeben. Den Angaben der Befragten zufolge wurden in den letzten 10 Jahren 1,1 Restaurationsprojekte pro Halter mit durchschnittlichen Kosten von knapp 12.000 Euro pro Fahrzeug durchgeführt. Angesichts der rund 1,5 Millionen Halter historischer Fahrzeuge in der Europäischen Union wird deutlich, dass deren Nutzung einen eigenen Markt mit einem Jahresumsatz von mehreren Milliarden Euro geschaffen hat.



# FIVA-Branchenbefragung. Fachgewerbe

Das Fachgewerbe ist über Europas Grenzen hinaus tätig und nutzt das Internet und andere moderne Medien.

Aus den 986 Antworten geht hervor, dass die Branche immer reifer und professioneller wird. Obwohl viele Betriebe klein sind und sich personellen Herausforderungen gegenüber sehen, blicken die meisten hinsichtlich Umsatz und Rentabilität optimistisch in die Zukunft.

**86%** Unternehmen, die Internethandel betreiben

**4,5** Durchschnittliche Beschäftigtenzahl pro Betrieb

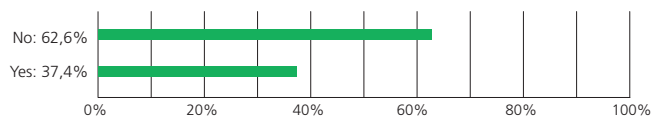
**17%** Prozentsatz der Ausbildungsbetriebe

## Qualifikationen & Ausbildung

Zweifel am Erhalt des Fachwissens sind unter den Fachleuten, die sich mit Restauration und Wartung befassen, weit verbreitet. Die meisten Unternehmen sind zu klein (39% haben 1 bis 5 Angestellte), um auszubilden.

Obwohl einige Länder offizielle Aus- und Weiterbildungsprogramme für historische Fahrzeuge anbieten, gibt es kein europaweites Bildungssystem zur Bewahrung der für die Restauration und Wartung älteren Gerätes und älterer Technologien erforderlichen Fertigkeiten.

Beschäftigen Sie zeitweilig Auszubildende oder Praktikanten?

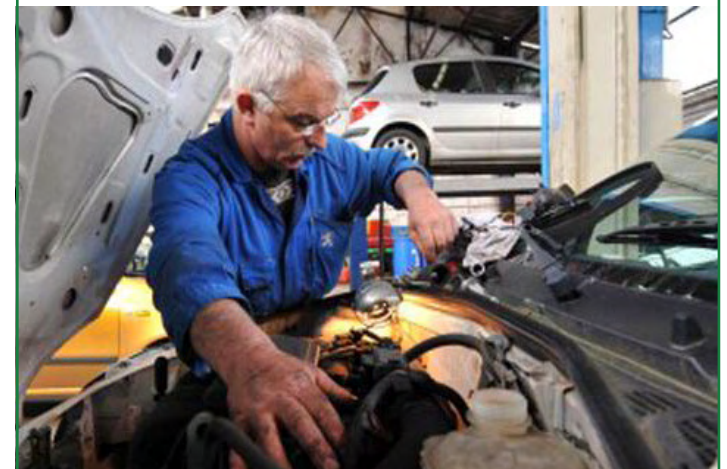
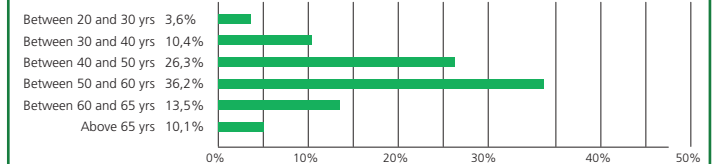


## Durchschnittsalter in der Branche

Das Durchschnittsalter der Betriebsinhaber liegt bei 57 Jahren, das ihrer Angestellten bei 46 Jahren. Bemerkenswert ist die relativ lange Betriebszugehörigkeit der Angestellten: bei 36% sind es 5-10 Jahre, bei 19% sogar 10-20 Jahre. Möglicherweise liegt das an der besonderen Genugtuung, die man verspürt, wenn man an historischen Fahrzeugen arbeitet und in manchen scheinbar hoffnungslosen Fällen einem Fahrzeug wieder zu seinem alten Glanz verhilft.

Zwar könnte man meinen, dass neue Mitarbeiter sich in ein Umfeld mit sicheren Arbeitsplätzen begeben; dies wird jedoch durch andere Studienergebnisse nicht bestätigt.

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?





## Fachgewerbe

Bei knapp 1000 Rückmeldungen aus der Branche geht die FIVA davon aus, dass die Studie einen guten Querschnitt dieser Branche abbildet.

Die Branche entwickelte sich vom bloßen Austausch älterer Bauteile durch weniger alte oder verschlissene zu einer Industrie, die von nahezu allen großen Fahrzeug- und Teileherstellern unterstützt wird. Klassikabteilungen der Marken sind heute viel verbreiteter als vor 10 Jahren, was darauf hinweist, dass der Oldtimermarkt sowohl wirtschaftlich als auch für das Markenimage attraktiv ist.

Einige der Befragten arbeiten im Dienstleistungsgewerbe, wobei die Palette von Spezialversicherungen über professionelle Veranstaltungsorganisation bis hin zu Lagerungsfirmen sowie dem Druck- und Verlagswesen reicht. Man macht sich bei der Oldtimerei also nicht mehr nur die Hände schmutzig. Vielmehr hat sie sich zu einem Sektor mit zahlreichen Handwerks- und Dienstleistungsbranchen entwickelt.

Restaurations- und Wartungsbetriebe konnten in einem eigenen Abschnitt ihre Meinung zur Verfügbarkeit von Fertigkeiten, Dokumentation und Teilen, die sie für ihre Arbeit benötigen, zum Ausdruck bringen.

Bei dem Mangel bezüglich der „historischen Arbeitstechniken/Werkzeuge“ bietet sich technisch und geschichtlich interessierten Experten Gelegenheit, das kulturelle Erbe der Automobilbranche lebendig zu halten.

## Ausblick

Die nächsten 5 Jahre sehen die meisten der Befragten nicht sehr optimistisch. Mehr als 25% gehen von Umsatz- und Profiteinbußen aus, während 53% zudem mit Arbeitsplatzverlusten rechnen.

Letzteres bestätigten 17,4%, indem sie angaben, dass es ohne Schulung und Ausbildung in Restaurationstechniken schwierig werden könnte, qualifiziertes Personal zu finden. „Keine Zeit für Ausbildung“ und „Kein Nachfolger“ gaben 4,1% bzw. 9,7% an.

Zusammengerechnet ergeben diese drei Faktoren, dass nahezu 1/3 der Betriebe Schwierigkeiten in diesen Bereichen erwarten. Große Sorge bereiten auch die steigenden Kosten (26,4%) und die Schwierigkeiten bei der Einhaltung neuer Verordnungen und Gesetze (17,4%), die ebenfalls erhebliche Kosten für diese Betriebe nach sich ziehen.

Was erwarten Sie im Ausblick auf die nächsten 5 Jahre für Ihr Geschäft?

	Increase	Same	Decrease
Turnover	10,3%	62,1%	27,6%
Profitability	12,6%	58,9%	28,5%
Number of employees	8,7%	38,2%	53,1%

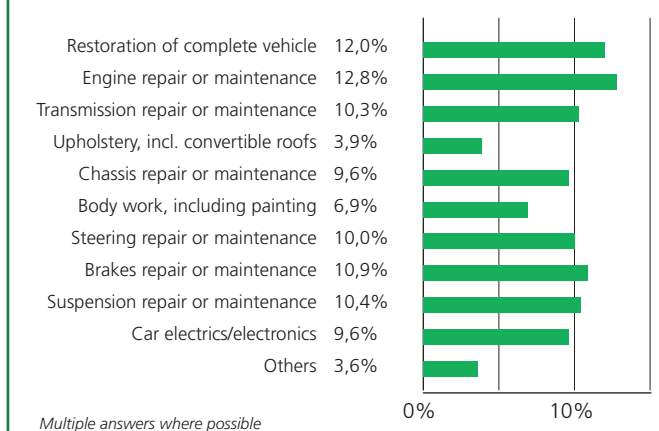
## Eine vielfältige Branche

Die Betriebe auf der technischen Seite des Oldtimergeschäfts sollten ihren jeweiligen Schwerpunkt angeben.

Die Grafik zeigt, dass es im traditionsreichsten Bereich, d.h. bei Polstern und Stoffverdecken, die wenigsten Betriebe gibt. In allen anderen Bereichen ist die Abdeckung mehr oder weniger gleich, was bedeuten könnte, dass viele Betriebsinhaber und Beschäftigte in der Oldtimerbranche mit den Kenntnissen, die sie sich dort jeweils angeeignet haben, ihre Nische gefunden haben.

Für Karosseriearbeiten wird angesichts des steigenden Investitionsbedarfs zur Erfüllung moderner Emissionsnormen und der Verwendung anderer Lackierungen eine noch stärkere Spezialisierung erwartet.

Welche technischen Arbeiten/Leistungen für Oldtimer oder Youngtimer bietet Ihr Geschäft an?



# FIVA-Clubbefragung

**Oldtimerclubs spielen eine wichtige gesellschaftliche und kulturelle Rolle!**

**1.435 Clubs nahmen an der Befragung teil.**

**Die Clubgröße reicht von sehr kleinen Ortsclubs mit höchstens 15 Mitgliedern bis hin zu sehr großen, internationalen Clubs mit mehr als 2.000 Mitgliedern.**

**44%**

Clubs, die sich an Veranstaltungen mit sozialem bzw. wohltätigem Charakter beteiligen

**91%**

Clubs, die eine stabile oder steigende Mitgliederzahl erwarten

**14%**

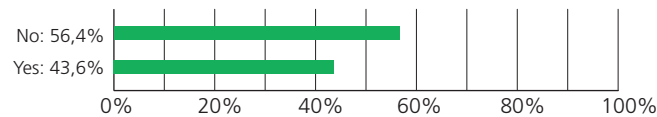
Clubs mit internationaler Mitgliedschaft

## Die soziale Seite der Clubs

2013 beteiligten sich 43,6% der Clubs an Wohltätigkeitsveranstaltungen, mit denen sie Benachteiligten und Kranken den Kontakt mit diesem wichtigen Teil unserer Kultur ermöglichten und gleichzeitig den Teilnehmern und Zuschauern Freude machten.

68% dieser Clubs unterstützen wohltätige Organisationen regelmäßig durch Aufnahme solcher Veranstaltungen in ihren Kalender.

Hat Ihr Club 2013 an Wohltätigkeitsveranstaltungen teilgenommen?

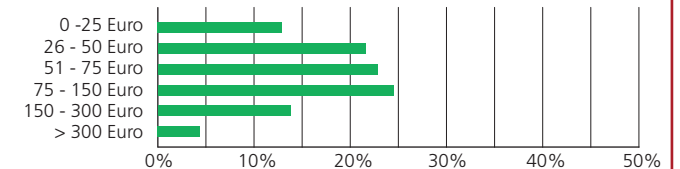


## Die Clubs und die Tourismusbranche

57,3% der Clubs organisieren mehrtägige Auslandsveranstaltungen. In Europa profitieren davon vor allem Hotels, Campingplätze und Restaurants, da bei solchen Veranstaltungen beträchtliche Ausgaben für Unterkunft und Verpflegung getätigt werden.

63% Clubs organisieren mindestens 4 Veranstaltungen pro Jahr, 25% sogar 8 oder mehr. Durch Tausende Veranstaltungen kommt das „fahrende Museum“ an allen Wochenenden der Saison in alle Städte und Regionen Europas.

Wie hoch waren Ihrer Schätzung nach die durchschnittlichen Unterkunfts-kosten pro Teilnehmer und pro Veranstaltung?





## Clubs: eine kulturelle Basis

Die Hauptzielgruppen der FIVA sind Gesetzgeber, nationale Oldtimerverbände als regionale Vertreter der FIVA und Tausende von Clubs und deren Mitglieder.

Diesen Clubs kommt in der Oldtimerei eine wichtige Rolle zu, und sie tragen dazu bei, dass die Fahrzeuge ihrer Mitglieder weiter am Straßenverkehr teilnehmen. Einige Clubs haben auch ihre eigenen Historiker, die für künftige Generationen Marken, Typen und Modelle dokumentieren.

Die Befragung belegt, dass die Clubs – knapp 1500 beantworteten den Fragebogen – der Begeisterung zahlreicher Liebhaber historischer Fahrzeuge ein solides Fundament geben und entscheidend dazu beitragen, dass diese Fahrzeuge weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen. Zudem fördern internationale Treffen ein grenzübergreifendes Verständnis kultureller und regionaler Besonderheiten.

Diese Clubs spielen eine wichtige Rolle. Gleichwohl sind sie mit Herausforderungen konfrontiert, z. B. mit der Suche nach geeigneten Freiwilligen, die bereit sind, eine Position im Vorstand und anderen Gremien zu übernehmen.

74% der befragten Clubs sind sich der Ziele der FIVA bewusst, was die Führungsrolle der FIVA in der Oldtimerei und ihre Funktion als Interessenvertreter dieser Clubs gegenüber den Gesetzgebern unterstreicht.

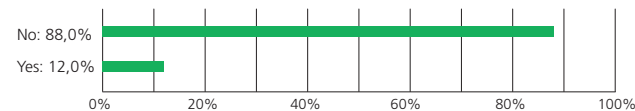
## Ersatzteilangebot der Clubs

Nur wenige, größere Clubs verkaufen Ersatzteile in industriellem Maßstab. Gewinnabsichten beim Ersatzteilverkauf verfolgen einige wenige Clubs; die meisten Ersatzteile werden zum Einkaufspreis weiterverkauft.

Wegen des geringen Verkaufsvolumens gibt es für die Branchenvertreter an diesem Markt – wenn überhaupt – nur wenig Konkurrenz, zumal die meisten der verkauften Ersatzteile von Fahrzeugen stammen, die nicht mehr restaurierbar sind und daher ausgeschlachtet werden.

Ferner leistet die Wiederverwendung von Teilen einen Beitrag zur Industrieabfallreduzierung und zur Erhaltung historischer Fahrzeuge.

### Verkauft Ihr Club Ersatzteile an Mitglieder?

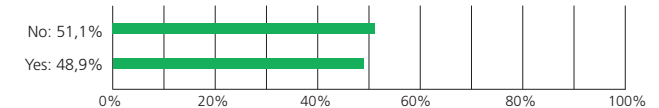


## Die Clubs brauchen mehr Unterstützung

Trotz der zahlreichen positiven Aspekte von Clubaktivitäten wird es den Befragten zufolge immer schwieriger, Freiwillige für den Vorstand und andere offizielle Funktionen zu gewinnen. Knapp 49% der aktuellen Clubvorstände rechnen mit Nachbesetzungsschwierigkeiten.

Die am häufigsten genannten Positionen sind Mitgliederssekretär und Schatzmeister. Daher werden die FIVA und ihre nationalen Vertreter sich um Maßnahmen zur Unterstützung dieser Positionen bemühen. Bei der Lösung dieser Probleme, die möglicherweise auch in anderen Clubs, z. B. anderen gemeinnützigen Clubs oder Sportvereinen, zutage treten, könnte auch stärkere Unterstützung seitens der Regierungen und anderer Institutionen hilfreich sein.

### Ist es schwierig, Vorstandsmitglieder für Ihren Club zu gewinnen?





## Forschung der TU Delft

Im Rahmen dieser sozio-ökonomischen Studie arbeitete die FIVA zudem eng mit Prof. Bert van Wee, Professor für Verkehrspolitik an der TU Delft, zusammen.



Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Halter- und Branchenbefragungen der FIVA nimmt er hier zu Umwelt- und Sicherheitsaspekten historischer Fahrzeuge ebenso Stellung wie zur wirtschaftlichen Bedeutung der Oldtimerei innerhalb der EU.

### Umwelt

Historische Fahrzeuge stoßen pro Kilometer deutlich mehr Emissionen in Form von Feinstaub, Stickoxiden (NOx), Kohlenmonoxid (CO) und flüchtigen organischen Verbindungen / Kohlenwasserstoffen (VOCs / KWs) aus.

Nach vorläufigen Ergebnissen liegt der Anteil historischer Fahrzeuge am Fahrzeugbestand der EU bei etwa 1%, während sich ihr Fahrleistungsanteil in km auf maximal 0,25 beläuft. Der Anteil historischer Fahrzeuge an den Emissionen aller Fahrzeuge liegt bei ein paar Prozent (PM10 und NOx: etwa 2-5%), wird jedoch steigen, da der Anteil historischer Fahrzeuge zunimmt und Neufahrzeuge aufgrund von EU-Vorschriften immer emissionsärmer werden.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen historischer Fahrzeuge pro km sind nur geringfügig höher als der Flottendurchschnitt. Dies ist dadurch bedingt, dass die Neufahrzeugflotte seit 1985 insgesamt kaum verbrauchsärmer geworden ist, da der technische Fortschritt durch einen Trend hin zu größeren, schwereren oder leis-

tungsstärkeren und komfortableren Fahrzeugen (z. B. mit Klimaanlage) bis etwa 2005 aufgehoben wurde. Seitdem werden Autos unter Versuchsbedingungen verbrauchsärmer – unter Alltagsbedingungen ist dieser Effekt jedoch deutlich geringer

Aufgrund der relativ geringen jährlichen Nutzung historischer Fahrzeuge (Pkw: etwa ein Sechstel des Flottendurchschnitts) liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Auto deutlich unter dem Flottendurchschnitt. Auch die Herstellung eines Autos verbraucht Energie, nämlich etwa 15-20% des Energieverbrauchs über dessen gesamte Lebensdauer. Dieser Anteil ist umso niedriger, je länger die Lebensdauer des Fahrzeugs ist.

### Sicherheit

Historische Fahrzeuge müsste man eigentlich für relativ unsicher halten, da sie sowohl bei der aktiven Sicherheit (Bremsen, Fahrverhalten) als auch bei der passiven Sicherheit (Aufprallschutz) modernen Fahrzeugen deutlich unterlegen sind.

Die Quote tödlicher Unfälle pro km ist jedoch bei mindestens 30 Jahre alten Pkw etwa genauso hoch wie bei modernen Autos. Die Unfallbeteiligung historischer Pkw pro km liegt deutlich unter dem Durchschnitt (pro Jahr sogar noch niedriger), vermutlich weil deren Halter vorsichtig, zudem vor allem bei schönem Wetter und weniger zu Stoßzeiten, fahren. in accidents, probably because owners drive carefully, mainly in nice weather, and hardly in heavy traffic.

### Wirtschaftliche Bedeutung

Einer groben Schätzung anhand der Ausgaben der Fahrzeughalter zufolge erhält die Oldtimerei EU-weit etwa 100.000 bis 140.000 Arbeitsplätze. Zudem bereiten historische Fahrzeuge Freude: in erster Linie ihren Haltern, aber auch anderen, z.B. Menschen, die geparkte oder bei Veranstaltungen fahrende Oldtimer sehen.

Foto: Jet Vugts



## Zusammenfassung

Diese Studie zeigt, dass die Oldtimerei in vielerlei Hinsicht an der Wertschöpfung unserer Gesellschaft, nicht nur in wirtschaftlichem Sinne, sondern auch kulturell und gesellschaftlich, beteiligt ist. EU-weit teilen deutlich über eine Million Menschen die Leidenschaft, ein historisches Fahrzeug zu besitzen und zu fahren. Die meisten suchen durch Clubmitgliedschaft Gleichgesinnte. Ihre gemeinsame Leidenschaft verbindet Menschen aus allen Gesellschaftsschichten, ungeachtet ihrer Herkunft und ihres Standes. Sie treffen sich in vielen Fällen an Orten, die sie sonst nie besucht hätten – sowohl in ihrem eigenen Land als auch im Ausland. Die Clubs sind die treibende Kraft hinter dieser Aktivität, wie ihre zigtausend Veranstaltungen zeigen.

Die Branchenbefragung ist eine Momentaufnahme des vielseitigen und umfangreichen Oldtimersektors. Es gibt einige große Marktakteure, teilweise mit engen Verbindungen zu traditionsreichen Unternehmen der europäischen Automobilindustrie. Bei der Mehrzahl handelt es sich jedoch um kleine Betriebe, und in manchen Fällen stellen die Einnahmen aus dem Oldtimergeschäft ein Zusatzeinkommen zu ihrem regulären Geschäft dar. Die Fragmentierung dieser Betriebe und das Fehlen einer zentralen Dachorganisation in den meisten Ländern erschweren es der FIVA, den Umfang und den Wert der Branche in genaue Zahlen zu fassen. Daher sind die von uns angegebenen Umsatz- und Beschäftigungsdaten reine, wenn auch vorsichtige, Schätzungen. Hier bedarf es weiterer Untersuchungen. Dennoch hat die vorliegende Studie schlüssig gezeigt, dass es für zahlreiche Betriebe schwierig ist, qualifiziertes Personal zu finden. Dieses Thema stellt ein ernsthaftes Problem dar und muss angegangen werden. Ein möglicher Lösungsansatz sind Aus- und Weiterbildungsprogramme auf EU-Ebene.

Die Antworten der knapp 20.000 Teilnehmer der Halterbefragung verdeutlichen, dass sie ihre historischen Fahrzeuge ganz anders behandeln und nutzen als ihre

Alltagsautos und -fahrzeuge. Dabei beschränkt sich die Nutzung der Fahrzeuge in erster Linie auf die Teilnahme an Veranstaltungen oder auf Freizeitausfahrten in landschaftlich schönen Regionen, wovon die Tourismusbranche in Europa profitiert. Wo sie fahren, erregen sie Aufmerksamkeit: meist ziehen historische Fahrzeuge im Straßenverkehr alle Blicke auf sich und zaubern den Menschen ein Lächeln auf die Lippen. Abhängig vom Fahrzeugtyp bewegen sich die Ausgaben, die Halter für den Erhalt der Fahrtüchtigkeit ihrer Fahrzeuge tätigen, innerhalb einer großen Bandbreite – der Erhalt eines Schwerlastkraftwagens kostet mehr als der eines Mopeds – und hängen natürlich auch von den verfügbaren Mitteln ab. Allerdings zeigt die Vielfalt der Fahrzeuge und Halter auch, dass der Besitz und die Freude an einem historischen Fahrzeug keinerlei Klassenunterschiede kennen und auch ein moderates Einkommen keinen Hinderungsgrund darstellt, sich der Gemeinde der Oldtimerbegeisterten anzuschließen. Wenn diese Halter Zeit und Geld in ihre Leidenschaft für historische Fahrzeuge investieren, bewahren sie damit in Europa automobiles Kulturgut zu unser aller Nutzen.

Die FIVA wird weiterhin Fakten und Zahlen sammeln, die für ihr Ziel relevant sind: die Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von morgen.

Projektbetreuung:

### Project management:

- Tiddo Bresters – FIVA: Fahrzeughalterbefragung und allgemeine Koordination.
- Jos Theuns – FIVA: Branchen- und Clubbefragungen, Veröffentlichung der Befragungen.
- Andrew Turner – EPPA: EU-Berater, MEP-Koordination.
- Deutsche Übersetzung: ADAC e.V.



**Diese Studien wurden im Auftrag der FIVA in Zusammenarbeit mit nationalen Oldtimerverbänden durchgeführt. Zielgruppe waren Fahrzeughalter, das Branchengewerbe und Oldtimer-Clubs.**

Mit diesen Studien beabsichtigt die FIVA, wichtige Erkenntnisse über die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aspekte der Oldtimerbranche zu erlangen. Die Antworten sind in 3 Berichten zusammengestellt, die folgenden Akteuren als Handreichung dienen mögen:

- Den politischen Entscheidungsträgern, denen sie einen Eindruck von Größe und wirtschaftlicher Bedeutung des Marktes vermitteln sollen;
- Auszubildenden und Ausbildungszentren für junge Menschen, die sich für diesen Markt interessieren;
- der Branche selbst, um deren Bewusstsein für ihre Bedeutung und historischen Werte zu stärken.

Die grün hervorgehobenen Länder nahmen an der vorliegenden Studie teil.

Die 3 Studien wurden in unterschiedlichen Zielgruppen durchgeführt, um einen Vergleich der Informationen zur weiteren Kontrolle der Integrität und Korrektheit zu ermöglichen.

*Datenschutz: im Rahmen der Befragungen erhobene, personenbezogene Daten werden weder gespeichert noch an Dritte weitergegeben.*



## Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)

Sitz der FIVA: 6-8 Place de la Concorde, F-75008 Paris, Frankreich

FIVA-Sekretariat und Postanschrift: Rue de la Loi 44, B – 1040 Brüssel, Belgien

Tel.: +32 2 280 01 44, Fax: +32 2 280 04 46, E-mail: [info@fiva.org](mailto:info@fiva.org), [www.fiva.org](http://www.fiva.org)