

Nachrüstungspflicht bei Oldtimern

von Thorsten Rechten | Feb 26, 2020 | Oldtimer | 7 Kommentare



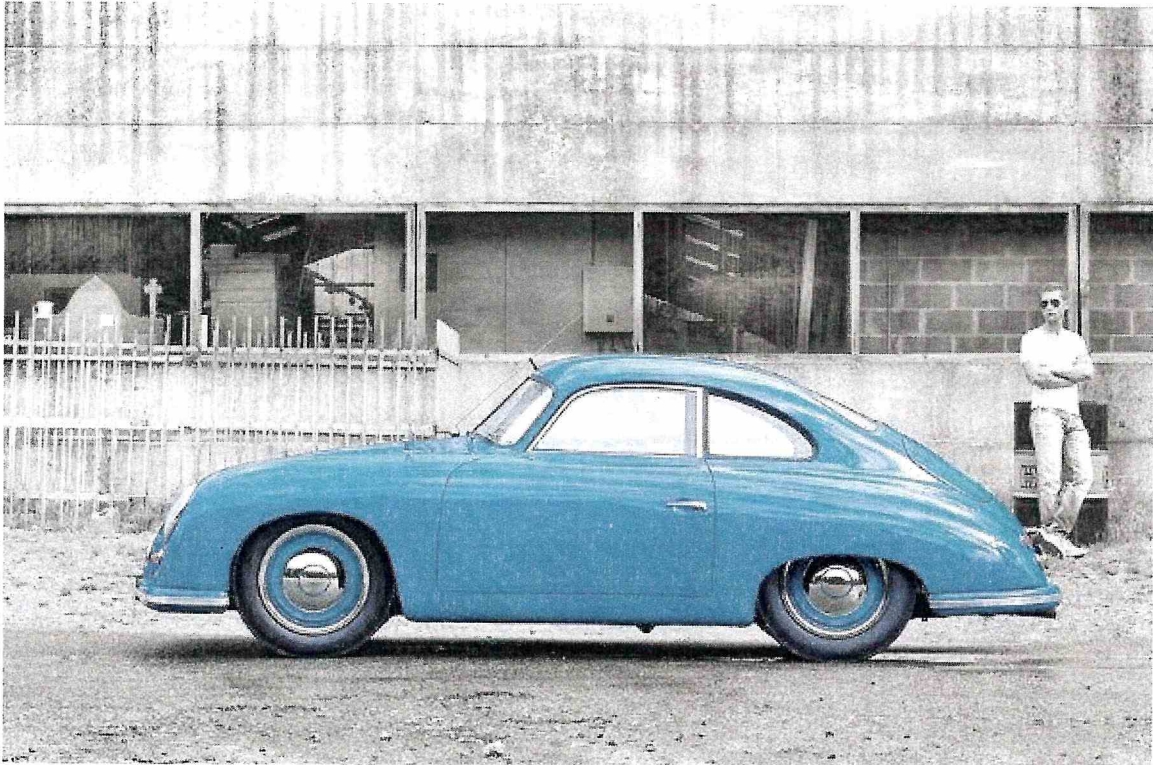
Oldtimer müssen der Technik ihrer Entstehungszeit entsprechen. Aber was ist mit den Vorschriften, die heutzutage für ein Fahrzeug gelten? Was muss ich an meinem Klassiker um- oder nachrüsten, damit er auch heute noch am Straßenverkehr teilnehmen darf? Wir versuchen, das mit der Nachrüstungspflicht mal aufzuklären:

Bestandsschutz und Um- / Nachrüstungspflicht

Grundsätzlich ist es ausreichend, dass ein Fahrzeug alle Vorschriften erfüllt, die bei seiner Erstzulassung galten. Jedoch gibt es davon einige Ausnahmen, durch die auch für anerkannte Oldtimer eine Um- bzw. Nachrüstplicht

begründet wird, z.B. für den Einbau einer Warnblinkanlage oder einer Diebstahlsicherung.

Während für Fahrzeuge, die in Deutschland erstmals zugelassen waren, im Regelfall keine großen Probleme zu erwarten sind, können bei aus dem Ausland importierten Oldtimern je nach Land und Baujahr unterschiedlichste Um- und Nachrüstungen erforderlich werden. Die wichtigsten sind nachfolgend erläutert.



Die StVZO § 72 legt dabei allgemein fest:

Für Fahrzeuge sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, die vor dem 5. Mai 2012 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten die zum Zeitpunkt ihrer Zulassung geltenden Vorschriften einschließlich der für diese Fahrzeuge erlassenen Nachrüstvorschriften fort.

Sonderfall Fahrzeuge

Ein Sonderfall sind Fahrzeuge, die aus neuen und gebrauchten Teilen neu zusammengesetzt wurden. Dies kann in verschiedenen Varianten erfolgen:

- Es können an einem bestehenden, einwandfrei zu identifizierenden Fahrzeug beschädigte Teile durch Neuteile ersetzt werden.
- Mit Bauteilen aus mehreren alten Fahrzeugen und einigen Neuteilen kann ein Fahrzeug nach altem Vorbild zusammengebaut werden.
- Nach dem Vorbild eines Oldtimers erfolgt ein Nachbau aus Neuteilen.

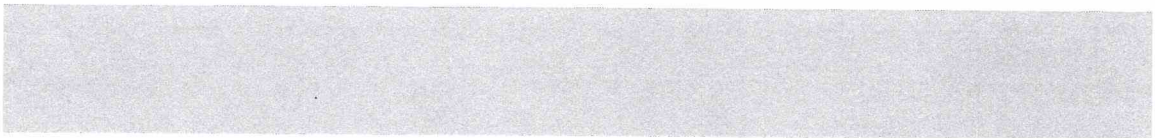


By loading the video, you agree to YouTube's privacy policy.

[Learn more](#)

Load video

Always unblock YouTube

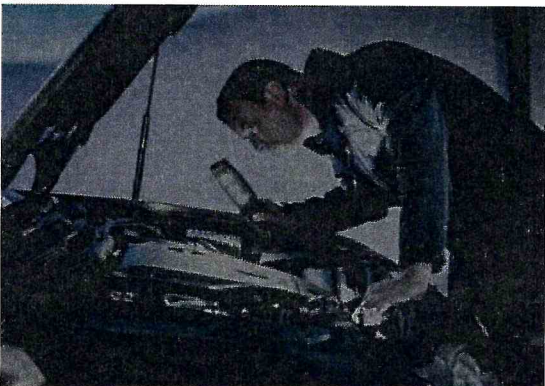
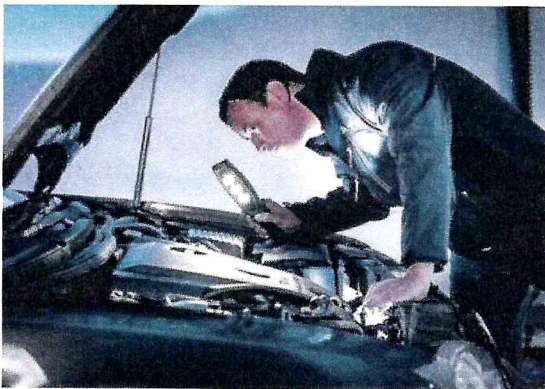
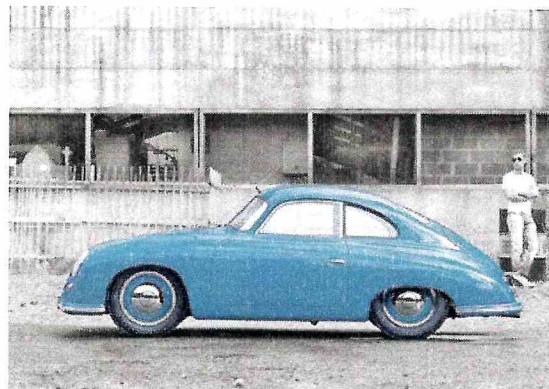


Daraus folgt:

- Ist anhand einer am Fahrzeug vorhandenen Fahrzeug-Identifikationsnummer eine eindeutige Zuordnung der Fahrzeugpapiere zum vorgeführten Fahrzeug möglich, bleibt das alte Fahrzeug bestehen, auch wenn Teile erneuert wurden. Es gelten die Zulassungsvorschriften zum Erstzulassungsdatum.
- Werden jedoch Altteile verschiedener Fahrzeuge und Neuteile zu einem sogenannten Nachbaufahrzeug zusammengebaut, entsteht dadurch ein neues Fahrzeug. Als Hersteller gilt dann derjenige, unter dessen Verantwortung das Fahrzeug zusammengebaut wurde. Dieses Fahrzeug muss alle zum Zeitpunkt des Zusammenbaus geltenden Vorschriften erfüllen. Es wird eine neue FIN oder TP-Nr. zugeteilt.

- Wird ein Fahrzeug komplett nachgebaut, entsteht – auch wenn das äußere Erscheinungsbild identisch mit dem Oldtimer ist – ein neues Fahrzeug, das alle zum Entstehungszeitpunkt geltenden Vorschriften erfüllen muss. Es wird eine neue FIN oder TP-Nr. zugeteilt

Oldtimer in Bildern



Die Diebstahlsicherung (Lenkradschloss u.Ä.)

Alle Kraftfahrzeuge müssen mit einer "Diebstahlsicherung" ausgerüstet sein. Die entsprechende Vorschrift (§ 38a StVZO) wurde zum 1.1.1962 eingeführt. Da es für diese Bauvorschrift keine Übergangsbestimmung gibt, gilt sie rückwirkend für alle Kraftfahrzeuge, sodass auch bei Oldtimern eine Nachrüstung erforderlich ist.

- Zulässig sind hier Lenkradschlösser, Schalthebelsperren oder Panzerzündspulen, sofern sie fest im Fahrzeug eingebaut sind.
- Beim Lenkradschloss darf der Zündstrom erst nach dem Entriegeln einschaltbar sein.
- Bei der Schalthebelsperre wird der Gangschalthebel in der Leerlaufstellung oder im Rückwärtsgang gesperrt.

Ist eine Nachrüstung technisch nicht möglich oder nicht zumutbar, besteht die Möglichkeit, nach Rücksprache mit der zuständigen Zulassungsstelle eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Hierzu am besten vorab mit einem Sachverständigen Kontakt aufnehmen.

Lichttechnische Einrichtungen/Beleuchtung

Die Bauartgenehmigungspflicht von für Lichttechnische Einrichtungen (LTE), also die Fahrzeugbeleuchtung, wurde erst stufenweise für die einzelnen LTE eingeführt. An Fahrzeugen mit einer Erstzulassung vor dem 1.1.1954 ist für lichttechnische Einrichtungen keine Bauartgenehmigung erforderlich. Die Bauartgenehmigungspflicht besteht bei Fahrzeugen mit Erstzulassung:

- ab dem 1.1.1954 für
 - Schluss- und Bremsleuchten
 - Rückstrahler

- Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht
- Kennzeichenbeleuchtung
- Begrenzungs- und Parkleuchten
- ab dem 1.4.1957 für Fahrtrichtungsanzeiger
- ab dem 1.1.1961 für
 - Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht
 - Nebelscheinwerfer
- ab dem 1.1.1986 für Rückfahrscheinwerfer

Gesetzlich vorgeschrieben und damit ggf. nachrüstungspflichtig sind

- Fahrtrichtungsanzeiger an Krafträdern (Blinker) ab Erstzulassungsdatum 1.1.1962
- Rückfahrscheinwerfer an PKW und LKW ab Erstzulassungsdatum 1.1.1987. Sie dürfen nur leuchten, wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist und der Zündschlüssel in Startstellung steht.
- eine Leuchtweitenregelung, d.h. die Einstellung der Abblendlichtscheinwerfer in Abhängigkeit von der Beladung vom Fahrersitz aus, ab Erstzulassungsdatum 1.1.1990
- die Ausrüstung mit einer oder zwei Nebelschlussleuchten an mehrspurigen Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h ab Erstzulassungsdatum 1.1.1991. Bei Anbringung von nur einer Nebelschlussleuchte muss diese in der Mitte oder links davon angebracht sein. Sie darf nur eingeschaltet werden können, wenn die vorderen Scheinwerfer eingeschaltet sind.

INFOS ZU BESONDEREN BAUTEILEN BEI OLDTIMERN

Warnblinkanlage

In Deutschland besteht für mehrspurige Fahrzeuge, die mit Fahrtrichtungsanzeiger ausgerüstet sein müssen, eine generelle Nachrüstpflicht einer Warnblinkanlage. Diese Verpflichtung kann bei Fahrzeugen, die noch keine elektrische Beleuchtung haben (Vorkriegswagen), ggf. die Nachrüstung einer Lichtmaschine erforderlich machen.

Winker, Pendelwinker

Anstelle der vorgeschriebenen Blinkleuchten für gelbes Licht sind an Fahrzeugen mit Erstzulassung bis zum 1.4.1974 auch Winker mit gelbem Blinklicht oder Pendelwinker zulässig, wenn die Fahrzeuglänge nicht mehr als 4,0 m und die Fahrzeugbreite nicht mehr als 1,6 m beträgt (z.B. alter VW-Käfer).

Rote Blinkleuchten nach hinten

Bei einer Erstzulassung des Fahrzeugs vor dem 1.1.1970 dürfen die nach hinten leuchtenden Blinker auch rotes Licht abstrahlen. Bei einem späteren Erstzulassungsdatum ist die Umrüstung auf gelbes Licht erforderlich

Lärm- Abgas und Umweltvorschriften

Zur Erfüllung der immer strengeren Anforderungen in diesem Bereich sind technische Innovationen und Entwicklungen erforderlich. Oldtimer werden die heute gültigen Vorgaben zu Lärm und Abgas kaum jemals erfüllen und auch nicht mit vertretbarem Aufwand auf den heute gültigen Standard nachgerüstet werden können. Jedoch gilt, dass auch Oldtimer stets mindestens die Anforderungen erfüllen müssen, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung vorgeschrieben waren.

Infos zu Importfahrzeugen

Auch Importfahrzeuge müssen die Anforderungen erfüllen, die am Tag ihrer Erstzulassung in Deutschland maßgeblich waren. Daher gilt es beim Import einige Dinge zu beachten, um bei der Zulassung in Deutschland keine unangenehmen Überraschungen zu erleben. Häufige Importländer sind europäische Nachbarländer und mit verstärktem Interesse die USA.

NACHRÜSTUNGSPFLICHT BEI IMPORTFAHRZEUGEN

Auch Importfahrzeuge müssen die Anforderungen erfüllen, die am Tag ihrer Erstzulassung in Deutschland maßgeblich waren. Daher gilt es beim Import einige Dinge zu beachten, um bei der Zulassung in Deutschland keine unangenehmen Überraschungen zu erleben. Häufige Importländer sind europäische Nachbarländer und mit verstärktem Interesse die USA.

IMPORT AUS EUROPÄISCHEN LÄNDERN



IMPORTLAND USA



Keine Ausnahmen

Keine Ausnahmen sind hingegen von Abgas- und Lärmvorschriften möglich. Fehlen in den Dokumenten von US-Fahrzeugen Angaben zu Abgasverhalten, bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit, Geräuschpegel, Motorleistung o.Ä., müssen diese Werte durch belastbare Bescheinigungen nachgewiesen werden. Ist dies nicht möglich, müssen sie am Einzelfahrzeug ermittelt werden, was Kosten und Prüfumfang er Abnahme erheblich steigern kann.