

## **Mobiles Kulturgut muss mobil bleiben**

Das Motorrad und das Automobil haben wie keine andere technische Errungenschaft unsere Lebensumwelt während der vergangenen 120 Jahre verändert. In Deutschland bemühen sich rund 300.000 Oldtimerliebhaber um die Erhaltung und Pflege historischer Fahrzeuge und deren Geschichte. Obwohl sich Politiker bei zahlreichen Veranstaltungen gerne des Oldtimers als Sympathieträger bedienen, werden – bislang unbeachtet von der breiten Öffentlichkeit – immer stärkere Beschränkungen beschlossen. Historische Fahrzeuge, egal ob Automobil, Motorrad oder LKW, sind als ehemaliges Alltagsgut auch Kulturgut und müssen als solches erhalten werden. Die Politik hat die Erhaltung historischer Gebäude mit Hilfe der Denkmalpflege zur Chefsache erklärt und gleichzeitig den privaten Erhaltungsmaßnahmen historischer Fahrzeuge durch immer stärkere Einschränkungen in deren Gebrauch den Kampf angesagt.

Wird eines Tages ein VW Passat der ersten Baujahre nur noch im Museum zu sehen sein? Und werden wir unseren Kindern dann erklären: „Ja, das war einmal das erste Familienauto, dass es möglich gemacht hat, draußen auf der grünen Wiese einen großen Supermarkt entstehen zu lassen. Man hat plötzlich nicht mehr täglich seinen Kleineinkauf gemacht, sondern ist samstags zum großen Wocheneinkauf gestartet. Als Folge dessen ist der kleine „Tante-Emma-Laden“ an der Ecke verschwunden.“ Den Tante-Emma-Laden werden unsere Kinder leider auch nicht mehr kennen.

Dies soll ein kleines Beispiel dafür sein, wie ein Fahrzeug unser aller Lebensumfeld verändert hat. Und genau dies ist auch die Begründung dafür, dass ein solches Alltagsgut auch als Kulturgut schützenswert ist. Von den raren Fahrzeugen, die es geschafft haben, den Krieg zu überleben oder den kuriosen zwei- und vierrädrigen Konstruktionen der Nachkriegszeit, die das deutsche Wirtschaftswunder symbolisieren, möchten wir hier überhaupt nicht reden. Es kann nicht sein, dass all dies nur noch im Museum zu sehen ist. Zurückgehende Zahlen von Museumsbesuchern stehen einer immer größeren Zahl von Besuchern bei Oldtimerveranstaltungen gegenüber. Warum? Historische Fahrzeuge in ihrer Mehrdimensionalität zu erleben, sie fahren zu sehen, sie zu hören und zu riechen ist das, was eben das Besondere dieses mobilen Kulturguts ausmacht. Ein bewusstes und lebendiges Erleben dieses Stücks Technik und Kulturgeschichte ist nur in dieser Form möglich.

Dass Kulturgut nicht unbedingt nur ein Baudenkmal sein kann, hat die UNESCO 2005 unter Beweis gestellt, indem Sie den ‚Samba de Roda‘ der Cachoeira-Region zum schützenswerten nichtmateriellen Weltkulturerbe erklärt hat. Unsere Forderung an die Politik geht dahin, dass auch historische Fahrzeuge einen besonderen Schutz verdienen und die Belange der Oldtimerszene künftig von den Kulturentscheidern in der Politik mitvertreten werden und nicht weiter Einschränkungen seitens der Verkehrs- und Umweltministerien unterworfen werden.

Der Anteil historischer Fahrzeuge – die ja oft nur am Wochenende eingesetzt werden, um dann einem breiten Publikum Fahrzeughistorie in lebendiger Form vorzuführen – am gesamten Verkehrsaufkommen ist derart verschwindend gering, dass die Politik endlich auch den kulturellen Wert der Erhaltung historischer Fahrzeuge als „Mobiles Kulturgut“ erkennen muss. Den Menschen, die mit großem Engagement private Zeit und persönliche Mittel aufwenden, um einem interessierten und immer wieder begeisterten Publikum diese Fahrzeuge in lebendiger Form zu zeigen, dürfen nicht ständig Knüppel zwischen die Beine geworfen werden.



## **Credo: Initiative »Kulturgut Mobilität«**

Warum wird so oft über die Erfindung des Rades gesprochen? Einfache Antwort: Weil das Rad die Welt verändert hat. Kulturelle Veränderungen waren und sind auch immer abhängig vom Thema Mobilität. Insofern kommt der motorisierten Mobilität der letzten 120 Jahre eine ganz besondere Bedeutung zu. Ob man alle Errungenschaften, die mit dieser Mobilität in Zusammenhang zu bringen sind, positiv bewertet, mag dahingestellt sein, aber sie sind Teil unserer Geschichte und es gilt, die Entwicklung dieser Mobilität zu dokumentieren.

Technisches Kulturgut umfasst einen weiten Bereich, der Produkte und Produktionsmittel der Technik einschließt und insofern von den Dingen des täglichen Lebens bis hin zu Industrieanlagen und dem Straßenbau, der die Architektur unserer Landschaften grundlegend verändert hat, reicht. Wenn wir den Zeitraum der letzten 200 Jahre sehen, dann ist das Automobil seit 120 Jahren so stark an der technischen Entwicklungsgeschichte beteiligt wie kaum eine andere Erfindung. Was uns jedoch fehlt, ist ein allgemeines Bewusstsein für den Wert dieses Kulturguts als dingliches Zeugnis der Vergangenheit, an dem sich viel über Arbeitsprozesse, Nutzung von Dingen und Lebensbedingungen ablesen lässt. Ja, wir gehen soweit zu behaupten, dass Ethik, Kultur-, Material-, Ingenieur- und Naturwissenschaften vom Automobil entscheidend mitbestimmt wurden. Das heutige Aussehen unserer Städte und Landschaften sowie die Gestaltung unserer individuellen Umgebung beruht zu einem großen Teil auf den kulturhistorischen Entwicklungen der zurückliegenden 200 Jahre.

Vielen Menschen ist die Formung ihrer Umgebung durch eine Industriekultur wenig bewusst. Und doch sind ihre kulturelle Identität, ihre gegenwärtige Lebenssituation genauso wie ihre Träume und Sehnsüchte eng mit dem Automobil verbunden. Insofern ist es von großer Bedeutung, einen Teil der Hinterlassenschaften des automobilen Industriezeitalters als historische Zeugnisse des 19. und 20. Jahrhunderts zu erhalten.

Der Verlust der wesentlichen Zeugnisse dieser nahen Vergangenheit hinterlässt im privaten wie im gesamtgesellschaftlichen Kontext eine Leere. Nur vor dem Hintergrund einer in der Breite der Gesellschaft verankerten Balance zwischen Vorwärtsstreben und Rückbesinnung kann ein Klima der Innovation und des wirtschaftlichen Aufschwungs entstehen. Und auf diesem Augenmerk sollte zu einem erheblichen Teil unser Hobby liegen. Oldtimer werden in Museen als Objekte und Belegstücke der Errungenschaften und der Meisterleistungen der Ingenieurkunst des 19. und 20. Jahrhunderts gesammelt oder aber von Interessierten, die sich für historische Lösungsansätze technischer Problemstellungen interessieren, dokumentiert. Aber um das Automobil als historisch komplexen Zeugen der Geschichte zu präsentieren, muss dieses auch für ein interessiertes Publikum auf der Straße – dem Ort, für den es geschaffen wurde – präsent sein. Leider hat unsere Politik das nur wenig begriffen.

Am 29. Januar 1886 erhält Carl Benz das Patent mit der Nr. 37435 auf das erste Automobil. Auf der Ringstraße in Mannheim fährt er am 3. Juli zum ersten Mal mit seinem »pferdelosen Wagen« außerhalb des Fabrikgeländes. Dies sind 120 Jahre Technikgeschichte, die die Welt veränderten und die es auch als ein Stück »Geschichte der Technik« zu bewahren und durch unsere Oldtimer lebendig zu präsentieren gilt.

---

Initiative Kulturgut Mobilität  
c/o Peter-David Göhr (V.i.S.d.P.)  
Stresemannring 3  
63225 Langen  
Telefon (06103) 53555  
Telefax (06103) 23686  
Email [kulturgut-mobilitaet@gmx.com](mailto:kulturgut-mobilitaet@gmx.com)  
Home [www.kulturgut-mobilitaet.de](http://www.kulturgut-mobilitaet.de)