

Binnenschiffe in der Bundesrepublik Deutschland : Technische Untersuchung sowie Zulassung zum Verkehr

Von Dipl. Ing. Norbert Münch / Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission / Schiffseichamt (ZSUK), Mainz

1) Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission / Schiffseichamt (ZSUK)

Die technische Untersuchung von Binnenschiffen einschließlich der Zulassung zum Verkehr und zum Transport gefährlicher Güter erfolgt in der Bundesrepublik Deutschland für die Bundeswasserstrassen durch die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/ Schiffseichamt (ZSUK) mit den bei ihren Außenstellen gebildeten Schiffsuntersuchungskommissionen.

Neben der Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr obliegt der ZSUK das Eichen der Binnenschiffe sowie die Registrierung des Bestandes der deutschen Binnenschiffahrtsflotte.

Die Zentralstelle ZSUK/ SEA hat ihren Dienstsitz bei der Wasser – und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz, sie ist fachlich direkt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstellt .

Die zentralen Aufgaben lassen sich wie folgt darstellen :

- Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstrassen der Bundesrepublik Deutschland, Erstellung und Erteilung der Verkehrszulassungen
- Prüfung von Berechnungen und Plänen
- Erteilung der Erlaubnis zum Transport gefährlicher Güter
- Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Wasserfahrzeuge
- Erteilung von Typgenehmigungen für die in der Binnenschiffahrt eingesetzten Dieselmotoren
- Eichung von Wasserfahrzeugen sowie die Vermessung von Laderäumen
- Anerkennung und Berufung von Sachverständigen
- Erteilung der amtlichen Schiffsnummer (ab 1.4.2007 Einheitliche Europäische Schiffsnummer / ENI)

Weiterhin besteht eine wichtige Aufgabe der ZSUK in der Mitarbeit auf nationaler und internationaler Ebene an der Erstellung und Fortschreibung von Rechtsvorschriften über Untersuchung, Zulassung und Eichung von Binnenschiffen sowie dem Transport gefährlicher Güter im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Strassburg , der Europäischen Union (EU) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) in Genf .

Die regelmäßige Untersuchung der Binnenschiffe vor Ort erfolgt über die ZSUK Außenstellen, derzeit bestehen 5 Außenstellen mit jeweils 2 sog. Schiffsuntersuchungskommissionen.

Die Einsatzbereiche der Außenstellen gliedern sich wie folgt :

Außenstelle Hamburg (HH)

Wasserstraßen und Häfen in Schleswig – Holstein
Ems nördlich Meppen und dort anschließender Kanäle
Weser nördlich Verden
Elbe nördlich Lauenburg
Hamburger Hafen, Häfen Bremen

Außenstelle Duisburg (DU)

Wasserstraßen und Häfen in Nordrhein – Westfalen ohne Mittellandkanal
Ems südlich bis einschließlich Meppen und dort anschließender Kanäle

Außenstelle Magdeburg (MD)

Mittellandkanal und Elbe – Seitenkanal
Weser südlich Verden mit Werra, Fulda und Edertalsperre
Elbe südlich Lauenburg und nördlich Torgau mit Havel und Elbe – Havel – Kanal westlich Brandenburg
Saale und Unstrut

Außenstelle Berlin (B)

Wasserstrassen und Häfen in Mecklenburg – Vorpommern ohne Elbe
Wasserstrassen und Häfen in Brandenburg ohne Havel und Elbe – Havel – Kanal westlich Brandenburg
Elbe südlich Torgau
Oder

Außenstelle Mannheim (MA)

Rhein ohne Nordrhein – Westfalen
Mosel, Saar und Lahn
Neckar
Rhein – Main - -Donau – Kanal, Donau

Die Anschriften sowie die Kontaktmöglichkeiten der Zentralstelle in Mainz sowie der Außenstellen mit den einzelnen Schiffsuntersuchungskommissionen sind im Elektronischen Wasserstrassen - Informationssystem der Wasser – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter www.elwis.de im Internet veröffentlicht. Ebenfalls sind auf diesem Internetportal die Anschriften der Sachverständigen veröffentlicht, die von der ZSUK anerkannt sind.

2) Technische Untersuchung und Zulassung von Binnenschiffen zum Verkehr

Bei der technischen Zulassung von Binnenschiffen einschl. Sportfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland muss unterschieden werden zwischen einer Zulassung für die Wasserstrasse Rhein, einer Zulassung für die übrigen Bundeswasserstrassen der Zone 3 und 4 sowie den Wasserstrassen der Zone 1 und 2 (Seeschiffahrtsstrassen).

• Wasserstrasse Zone Rhein

Auf dem Rhein wird ein sog. Rheinschiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Rhein-SchUO) benötigt für :

- Alle Fahrzeuge (einschl. Sportfahrzeuge) mit einer Länge (größte Länge des Schiffskörpers in m ohne Ruder und ohne Bugspriet) von mehr als 20 m
- Alle Schiffe, deren Produkt aus Länge (wie oben), Breite (größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung) und Tiefgang (senkrechter Abstand in m vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers an der Unterkante der Bodenbeplattung oder des Kiels bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers) 100 m^3 oder mehr ergibt .

Darüber sind folgende Fahrzeuge unabhängig einer Länge von 20 m sowie des Produktes aus $L \times B \times T = 100 \text{ m}^3$ attestpflichtig :

- Alle Fahrgastschiffe (nach RheinSchUO zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebaute Tagesausflugs – oder Kabinenschiffe)
- Schlepp- und Schubboote
- Schwimmende Geräte
- Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) verfügen

Das Rheinschiffsattest kann durch die Schiffsuntersuchungskommissionen aller ZKR – Mitgliedsstaaten Deutschland (ZSUK Mainz), Belgien (Commissie voor onderzoek van rijnschepen, Antwerpen), Frankreich (u.a. Service de la Navigation, Strasbourg), die Niederlande (IVW, Rotterdam) und die Schweiz (Rheinschiffahrtsdirektion, Basel) ausgestellt werden . Allen Mitgliedsstaaten wurde durch die in der sog. Mannheimer Akte verbürgten Grundsätze die Grundverpflichtung auferlegt, die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf dem Rhein zu gewährleisten.

- **Wasserstrassen der Zone 3 und 4**

Bei den Wasserstrassen der Zone 3 und 4 handelt es sich um Binnenschiffahrtsstrassen wie die Mosel und die Donau sowie die Wasserstrassen im Anwendungsbereich der Binnenschiffahrtsstrassen - Ordnung in der Bundesrepublik Deutschland .

Auf diesen Wasserstrassen wird eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung (Schiffsattest / Gemeinschaftszeugnis) nach der Binnenschiffs - Untersuchungsordnung (BinSchUO) benötigt . Bzgl. der Pflicht zu einer technischen Zulassung gilt im Prinzip das Gleiche wie nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Wasserstrasse Rhein .

Eine solche Fahrtauglichkeitsbescheinigung wird in Deutschland ausschl. durch die ZSUK ausgestellt .

Besonderheiten :

- Ein in einem Rheinuferstaat oder in Belgien (Mitgliedsstaaten der ZKR) nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgestellttes Attest wird für die Wasserstrassen der Zone 3 und 4 anerkannt, wenn es für den Verkehr auf der gesamten Bundeswasserstrasse Rhein gilt und nicht unter Gewährung von Erleichterungen nach den Vorschriften der RheinSchUO über das Steuerhaus erteilt worden ist .
 - Zulassungspflichtige Fahrzeuge, die die Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erfüllen, erhalten auch für die Wasserstrassen der Zone 3 und 4 das Rheinschiffsattest. Auf den Wasserstrassen der Zone 3 und 4 gibt es jedoch bestimmte Erleichterungen (z.B. bei der Anker-ausrüstung, siehe BinSchUO) . Fahrzeuge, die diese Erleichterungen in Anspruch nehmen, erhalten als Dokument ebenfalls das Schiffsattest, das dann allerdings auf dem Rhein nicht gilt (sog. Schiffsattest mit räumlich beschränktem Geltungsbereich) .
 - Binnenschiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, können im grenzüberschreitenden Verkehr zum Zweck der Untersuchung zur nächstgelegenen Schiffsuntersuchungskommission mit der in ihrem Heimatstaat erforderlichen Fahrtauglichkeitsbescheinigung fahren, sofern die dort vorgeschriebene Besatzung an Bord ist.
 - Auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 ist ein in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteiltes Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe anerkannt. Für Anker, Ankerketten und Drahtseile gelten allerdings die deutschen Vorschriften. Für Binnenschiffe mit deutschem Heimatort gilt die Gleichstellung allerdings nur, wenn die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission / Schiffseichamt der Erteilung des Gemeinschaftszeugnisses zugestimmt hat und dies im Schiffszeugnis vermerkt ist .
 - Eine Zulassungspflicht besteht in der Bundesrepublik Deutschland auf allen Bundeswasserstrassen (einschl. Rhein) ebenfalls für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von weniger als 12 Fahrgästen verwendet werden.
- **Wasserstrassen der Zonen 1 und 2**

Zulassungspflichtige Fahrzeuge müssen für einen Einsatz auf den Wasserstrassen der Zonen 1 und 2 zusätzliche Anforderungen erfüllen, um für die Fahrt auf Seeschiffahrtsstrassen ausreichend sicher zu sein. Diese Anforderungen beziehen sich im Wesentlichen auf Festigkeit des Schiffskörpers, der Stabilität, des Freibords sowie der Sicherheitsausrüstung . Diese zusätzlichen Anforderungen sind durch die BinSchUO geregelt. Es wird ein Gemeinschaftszeugnis oder in Verbindung mit einem Schiffsattest ein zusätzliches Gemeinschaftszeugnis ausgestellt .

Zum Verkehr auf den Wasserstrassen der Zonen 1 und 2 wird das BMVBS das von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilte Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe oder das zusätzliche Gemeinschaftszeugnis anerkennen, wenn das Binnenschiff die entsprechenden sachlichen Anforderungen der BinSchUO an Bau, Einrichtung, Ausrüstung sowie Besatzung erfüllt.

3) Verfahren der technischen Untersuchung und Zulassung

Die Verfahren der technischen Untersuchung und der Zulassung sind in der Untersuchungsordnung bzw. in der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt festgelegt .

- Die Untersuchungskommissionen bestehen aus einem Vorsitzendem und aus Sachverständigen, als Sachverständige sind in jede Kommission mindestens ein Beamter der für die Schifffahrt zuständigen Verwaltung, ein Sachverständiger für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau sowie ein Sachverständiger für Nautik zu berufen .
- Der Eigner oder sein Bevollmächtigter hat bei einer Untersuchungskommission seiner Wahl einen Antrag auf Untersuchung zu stellen .
- Das Fahrzeug muss ausgerüstet, unbeladen und gereinigt zur Untersuchung vorgeführt werden. Bei einer Erstuntersuchung muss eine Probefahrt durchgeführt werden, dies gilt ebenfalls bei einer wesentlichen Änderung an der Antriebsanlage oder an der Steuereinrichtung.
- Bei Einhaltung der Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung der entsprechenden Verordnungen wird das entsprechende Schiffsattest ausgestellt, ggf. kann die Untersuchungskommission unter bestimmten Voraussetzungen ein vorläufiges Schiffsattest ausstellen
- Die Gültigkeitsdauer der ausgestellten Schiffsatteste beträgt bei Neubauten
 - Für Fahrgastschiffe längstens 5 Jahre
 - Für alle anderen Fahrzeuge längstens 10 Jahre
- Nach jeder wesentlichen Änderung oder einer Instandsetzung, die auf die Festigkeit des Baues, die Fahr- oder Manöviereigenschaften des Fahrzeuges Einfluss hat, muss es einer Untersuchungskommission zur Sonderuntersuchung vorgeführt werden.
- Vor Ablauf der Gültigkeit des Schiffsattestes muss das Fahrzeug einer Nachuntersuchung unterzogen werden, je nach Ergebnis der Nachuntersuchung einschl. Bodenuntersuchung wird die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes festgelegt .
- Das Kennzeichen der Untersuchungskommission mit der Ordnungsnummer des Schiffsattestes ist in lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern von mind. 2 cm Höhe an gut sichtbarer Stelle am Schiff unaustilgbar anzubringen.

4) Technische Vorschriften

Basis jeder technischen Untersuchung sowie der Zulassung von Binnenschiffen sind die bereits genannten Untersuchungsordnungen bzw. Verordnungen über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt wie :

- Rheinschiffs – Untersuchungsordnung vom 26.3.1976
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung vom 19.12.1994
- Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (BinSchUO) vom 17.3.1988
- Richtlinie 2006 / 87 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006, veröffentlicht im Amtsblatt der EU am 30.12.2006

Anmerkungen :

- Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung vom 19.12.1994 ist die grundlegende und derzeit gültige Untersuchungsordnung der ZKR Mitgliedsstaaten hinsichtlich der Ausstellung eines Rheinschiffsattestes .

Die Untersuchungsordnung ist in insgesamt 24 Kapitel unterteilt :

- Kapitel 1 bis 2 : Allgemeines, Verfahren
 - Kapitel 3 – 14 : Bau , Ausrüstung sowie Einrichtung
 - Kapitel 8 a : Vorschriften bzgl. Abgasemissionen von Schiffsdieselmotoren
 - Kapitel 15 – 22a : Besondere Fahrzeuge (u.a. Kapitel 21 Sportfahrzeuge)
 - Kapitel 23 : Besatzungen
 - Kapitel 24 : Übergangsvorschriften
- Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung verweist sowohl auf die Rheinschiffs - Untersuchungsordnung vom 26.3.1976 als auch auf die Rheinschiffsuntersuchungsordnung vom 19.12.1994. Soweit die Binnenschiffsuntersuchungsordnung keine Abweichungen bestimmt oder zulässt, gilt im Wesentlichen noch die Rhein-Schiffsuntersuchungsordnung vom 26.3.1976 .
 - Der Binnenschiffsuntersuchungsordnung liegt die Richtlinie 82/714/EWG zugrunde, die Revision dieser Richtlinie wurde als Richtlinie 2006 / 87 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates am 30.12.2006 veröffentlicht.
Ziel dieser Richtlinie ist es, die Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen in allen EU – Mitgliedsstaaten zu harmonisieren, wobei die Rheinschiffahrt ausgenommen wird.

Die Richtlinie 2006 / 87 / EG muss von den einzelnen Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgewandelt werden, d.h. auch in Deutschland wird spätestens Ende 2008 eine Revision der aktuellen Binnenschiffsuntersuchungsordnung vorliegen .

- Die Besatzung für die Fahrt auf dem Rhein bestimmt sich ausschließlich nach Kapitel 23 der RheinSchUO, und zwar entweder für Standardfahrzeuge (wie z.B. Motorgüterschiffe, Fahrgastschiffe, Schubboote und Schlepper) als sog. Tabellenfall unmittelbar aus der Verordnung oder für Sonderfahrzeuge durch individuelle Bestimmung der Schiffsuntersuchungskommission, die dann die erforderliche Besatzung in das Schiffsattest einträgt. Für die Fahrt außerhalb des Rheins besteht Wahlrecht zwischen der Besatzung nach Kapitel 23 RheinSchUO oder Kapitel 13 der BinSchUO, auch hier sind für die Standardfahrzeuge Tabellenfälle und für die übrigen Fahrzeuge die individuelle Bestimmung vorgesehen
- Nach Kapitel 8a RheinSchUO werden Typgenehmigungen für Dieselmotoren erteilt, die Typgenehmigungserteilung beruht grundsätzlich auf der Einhaltung festgesetzter Emissionsgrenzwerte. Für die Rheinschiffahrt bestimmt die ZKR durch die derzeit gültige Emissionsstufe I für alle Dieselmotoren ab einer Nennleistung von 37 KW den max. Schadstoffausstoß. Durch die Emissionsstufe II der ZKR, die am 1.7.2007 in Kraft tritt, werden die Grenzwerte erneut verringert, und zwar für alle Dieselmotoren ab 19 KW. Eine Typgenehmigung nach der EG - Richtlinie 97 / 68 / EG wird als gleichwertig anerkannt. Gemäß BinSchUO § 19a sowie der Binnenschiffs - Abgasverordnung (BinSchAbgasV) vom 20.8.2005 müssen seit August 2005 neu eingebaute Dieselmotoren auf allen Bundeswasserstrassen eine Typgenehmigung vorweisen. Ab 1.7.2007 gilt dann auch hierbei für alle Motoren ab 19 KW Stufe II der ZKR bzw. die gleichwertige Stufe entsprechend der EG - Richtlinie 97 / 68 / EG .
- Auf den Gewässern außerhalb der Bundeswasserstrassen gelten weitere Verordnungen wie z.B.
 - Bodensee - Schifffahrts - Ordnung (BSO) für den Bodensee
 - Bayerische Schifffahrtsordnung für die bayerischen Gewässer
 - Sächsische Schifffahrtsverordnung (SächsSchiffVO) für Gewässer in Sachsenu.a.

Für die technische Untersuchung sowie die Zulassung von Binnenschiffen einschl. Sportbooten auf diesen Gewässern ist die ZSUK nicht zuständig, Landesbehörden nehmen dort diese Aufgabe wahr.

5) Technische Untersuchung und Zulassung von Sportfahrzeugen

Die Voraussetzungen für die Untersuchungspflicht, die unter 1) erläutert wurden, gelten ebenfalls für Sportboote. Lt Definition der Untersuchungsordnungen sind Sportfahrzeuge Wasserfahrzeuge bzw. Schiffe, die für Sport- und Erholungszwecke verwendet werden, aber keine Fahrgastschiffe. Für die Zulassung sowie technische Untersuchung von Sportfahrzeugen ist das Kapitel 21 der RheinSchUO maßgeblich, in diesem Kapitel werden die Vorschriften zitiert, die angewandt werden müssen, wie z.B.

- Grundlegende Regeln der Technik sowie des Schiffbaus aus dem Kapitel 3 RheinSchUO
- Anforderungen an die Manöviereigenschaften, Kapitel 5 RheinSchUO
- Anforderungen an das Steuerhaus, Kapitel 7 RheinSchUO
- Maschinenbauliche Anforderungen, Kapitel 8 RheinSchUO
- Anforderungen an die Ausrüstung, Kapitel 10 RheinSchUO
- Anforderungen an Koch-, Heiz- und Kühleinrichtungen, Kapitel 13 RheinSchUO
- Anforderungen an Flüssiggasanlagen, Kapitel 14 RheinSchUO

Ein Sportfahrzeug, das nach dem 15.6.1998 erstmals auf den Markt der Europäischen Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum gelangt, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn es mit der CE - Kennzeichnung im Sinne der Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten (10. Verordnung zum Geräte- und Produktionssicherheitsgesetz, 10. GPSGV) versehen ist.

Die 10.GPSGV legt fest, dass Sportfahrzeuge nur in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn

- sie den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG (Richtlinie zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der EU - Mitgliedstaaten über Sportboote)
- diese mit der CE – Kennzeichnung nach dem Produkt - und Sicherheitsgesetz versehen sind
- diesen eine schriftliche Konformitätserklärung beigelegt ist, wodurch der Hersteller bestätigt, dass das Sportfahrzeug den Sicherheitsanforderungen der RL 94/25/EG entspricht und die in der RL 94/25/EG vorgeschriebenen Verfahren der EG – Konformitätsbewertung eingehalten werden .

Bei Fahrzeugen mit einer CE - Kennzeichnung bestehen bei den technischen Untersuchungen Erleichterungen bzgl. der o.g. Vorschriften der RheinSchUO, die wiederum im Kapitel 21 RheinSchUO genannt sind .

Hinsichtlich der Besatzung von Sportfahrzeugen gilt Kapitel 23 der RheinSchUO nicht. Die Besatzung muss nach Kapitel 21 RheinSchUO mindestens einen Schiffsführer sowie eine Person, die in der Lage ist, bei den Schiffsmanövern zu helfen, umfassen .

6) Schlussbemerkungen

- Der vorliegende Artikel sollte die grundlegenden Verfahrensweisen der Untersuchungskommissionen bei der technischen Untersuchung von Binnenschiffen sowie deren Zulassung darstellen, die einzelnen technischen Vorschriften sollten zusammengefasst werden, bzgl. Sportfahrzeugen war ebenfalls Ziel des Artikels, die Kriterien für deren Zulassung zu beschreiben .
- Für weitere detaillierte Informationen wird auf die bereits oben erwähnte Homepage der Wasser – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verwiesen, auf der Homepage www.elwis.de werden unter Schifffahrtsrecht / SUK - SEA - ZBBD Einzelheiten bzgl. der Ansprechpartner sowie des Aufgabengebietes der ZSUK dargestellt.
- Die Homepage der ZKR in Strassburg bietet als Downloadfunktion unter www.ccr-zkr.org umfangreiches Dokumentationsmaterial, außer den bereits erwähnten technischen Vorschriften können hier weitere Verordnungen wie z.B. die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) oder die Binnenschiffahrtsstrassenordnung (BinSchStrO) eingesehen werden. Auch die Richtlinien für die Untersuchungskommissionen werden an dieser Stelle stets aktualisiert.

- Hinsichtlich der nationalen Gesetzgebung in der Bundesrepublik Deutschland sind derzeit einzelne Fahrzeugarten von besonderem Interesse, z.B. wurden erst kurzfristig die technischen Anforderungen für Barkassen in der BinSchUO überarbeitet. Für die sog. Zeesboote, die in erster Linie in den Boddengewässern verkehren, hat das BMVBS Richtlinien zur BinSchUO erlassen, in denen die wesentlichen technischen Anforderungen beschrieben werden. Richtlinie 1 sieht dabei ein Abnahmeprotokoll für "kleine Fahrgastschiffe" vor, das Angaben zum Fahrzeug enthält und derzeit auschl. für Zeesboote gilt, Richtlinie 2 beschreibt die Anforderungen an Zeesboote.
- Last but not least sollen auch die Traditionsfahrzeuge angesprochen werden. Auf EU Ebene wird derzeit eine Ergänzung der Richtlinie 2006/87/EG diskutiert, insbesondere sind die Begriffsbestimmung eines Traditionsfahrzeuges, die Bestimmung des historischen Zeitpunktes des Fahrzeuges, die Kompensation von sicherheitstechnischen Defiziten zum heutigen Stand der Technik sowie die Einordnung von sog. Nachbauten Inhalt der Diskussion.