

# **HISTORISCHE KRAFTFAHRZEUGE UND UMWELTSCHUTZ**

Österreichischer Motor-Veteranen-Verband (ÖMVV)

Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen (AMV)

Österreichischer Motor-Veteranen-Club (ÖMVC)

Österreichische Gesellschaft für historisches Krafftahwesen (ÖGHK)

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)

Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ)

Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ)

mit Unterstützung von

Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)

August 2007

## Einleitung

Die Sorge um die Umwelt und die mit dem Verkehr verbundenen Belastungen des Klimas sind auch ein wesentliches Anliegen der Repräsentanten des „rollenden Museums der Landstraße“, der österreichischen Verbände und Clubs für das historische Kraftfahrwesen.

Das vorliegende Papier umreißt die Position der Motorveteranen-Organisationen, die im beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik eingerichteten Beirat für historische Kraftfahrzeuge vertreten sind und somit die österreichische „Veteranenszene“ repräsentieren.

Unterstützt wird diese Position von den großen allgemeinen Verbänden, dem ÖAMTC, dem ARBÖ, der Wirtschaftskammer und vom Internationalen Motorveteranen-Dachverband FIVA, der weltweit nahezu 0,8 Millionen Oldtimerfreunde in mehr als 50 Ländern zusammenfasst.

Aufgabe der Motorveteranen-Verbände ist es, das technische Kulturgut des Motorfahrzeuges in all seinen Erscheinungsformen vom Automobil über Motorräder bis zu Lastkraftwagen, Omnibussen oder landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen in originalem Zustand für die Nachwelt zu erhalten. Der Aufwand hierzu wird von vielen tausenden privaten Sammlern und Liebhabern aufgebracht, die ihre Zeit und ihr Geld in das „rollende Museum“ investieren, ohne die öffentliche Hand damit zu belasten.

Die Erhaltung der Zeitzeugen der technischen Kulturgeschichte ist nur möglich, wenn sie in Betrieb gehalten und regelmäßig im freien Verkehr bewegt werden können - sie sind somit Teil des Verkehrslebens und naturgemäß auch Teil der Umweltdiskussion, zu der dieses Papier einen positiven Beitrag leisten will.

## 1. Historische Kraftfahrzeuge in Österreich

### 1.1 Gesetzliche Grundlage:

Gemäß § 2 Abs 1 Z 43 KFG 1967 sind historische Kraftfahrzeuge erhaltenswürdige und nicht zur ständigen Verwendung bestimmte Fahrzeuge, die bis Ende 1955 gebaut wurden oder (zum Beurteilungszeitpunkt) wenigstens 25 Jahre alt sind und die in die vom Verkehrsministerium zuerkannte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind. Derzeit werden historische Fahrzeuge nur dann als solche anerkannt, wenn sie ein Baujahr bis Ende 1980 aufweisen (Erlass BMVIT-179.340/0008/II/ST4/2005). Diese Regelung gilt bis 2010, weil ab diesem Zeitpunkt ein Baujahreslimit von 30 Jahren laufend fortgeschrieben wird.

### 1.2 Anteil der historischen Fahrzeuge am Fahrzeugbestand:

Pkw und Kombi mit einem Bualter über 25 Jahre haben am Gesamtbestand einen Anteil von weniger als 1 %, Motorräder von etwa 5 %. Lkw und Busse in ähnlicher Größenordnung. Durch die schrittweise Anhebung des Baujahreslimits ab 30 Jahre sinkt der Anteil der historischen Kraftfahrzeuge tendenziell weiter.

Fahrzeuge, die durch den Eintrag „Historisches Kraftfahrzeug“ im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung auch im Rechtssinn historisch sind, stellen nochmals einen Bruchteil dieser ohnehin geringen Anzahl dar.

### 1.3 Technischer Zustand:

Historische Kraftfahrzeuge müssen den originalen technischen Zustand ihrer Erbauungszeit aufweisen. Ihre Abgaswerte können naturgemäß daher nicht denen, die für moderne Fahrzeuge gelten, entsprechen. Bei Neuzulassungen im Zuge von Restaurierungen oder Import werden daher Ausnahmen von den generellen Abgasnormen gewährt, sofern ein technisch einwandfreier originaler Zustand nachgewiesen werden kann.

### 1.4 Beitrag zur Umweltschonung - eingeschränkter Fahrbetrieb:

Gemäß KFG gilt für ein historisches Automobil eine jährliche Fahrbeschränkung auf 120 Tage und bei Motorrädern auf 60 Tage. Über die Fahrten muss ein Fahrtenbuch geführt werden, das bei der Überprüfung gemäß § 57a KFG vorgelegt werden muss.

**Im Sinn der Richtlinien der FIVA ist ein historisches Fahrzeug ein solches, das zumindest 25 Jahre alt ist, erhalten und betrieben in historisch korrektem Zustand und in Obsorge einer Person, die es aus historischem oder technischem Interesse besitzt und nicht als tägliches Transportmittel benützt.**

## 2. Die sozio-ökonomische Bedeutung des Veteranenwesens

Eine für 22 europäische Mitgliedsländer von der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) in Zusammenarbeit mit der University of Brighton im Jahr 2006 erstellte Studie (einsehbar unter [www.fiva.org](http://www.fiva.org)) brachte folgende Ergebnisse:

### 2.1 Volkswirtschaftliche Aspekte:

- Das Veteranenwesen erbringt innerhalb der EU eine Wirtschaftsleistung von knapp 17 Mrd. Euro.
- Mehr als 9.000 Unternehmen in der EU erzielen ihre Einnahmen über Dienstleistungen und Produkte im Bereich Oldtimer.
- 55.000 Personen sind im Bereich Oldtimer beschäftigt, von denen rund 68 % ihren gesamten Lebensunterhalt damit bestreiten.
- 43 % der Unternehmen des Oldtimer-Sektors planen Neueinstellungen von Mitarbeitern innerhalb der nächsten 3 Jahre, 22 % bieten Lehrstellen an, 49 % betreiben regelmäßige Mitarbeiterfortbildung.
- Rund 3,35 Mrd. Euro der Wirtschaftsleistung werden im Export getätigt, über 4,9 Mrd. Euro werden für die Bereiche Versicherungen, Fahrzeugkäufe oder -verkäufe, Restaurierung und Reparatur, Zeitschriften und Bücher, Modelle, Kleidung, Accessoires sowie Betriebsmittel ausgegeben.
- Für Mitgliederbetreuung, Service und Clubmagazine geben die FIVA-Clubs 39 Mio. Euro aus sowie 1,8 Mio. Euro für wohltätige Zwecke.

### 2.2 Kulturelle und gesellschaftliche Aspekte:

- Das Oldtimer-Hobby ist nicht begüterten Schichten vorbehalten – 29 % der Fahrzeugeigentümer verfügen über ein jährliches Haushaltseinkommen von weniger als 30.000 Euro.
- 78 % der Oldtimer haben einen Fahrzeugwert von unter 15.000 Euro.
- Knapp die Hälfte der Oldtimer-Liebhaber sind zwischen 41 und 60 Jahre alt.
- Innerhalb der FIVA sind 2.000 nationale Clubs organisiert, die mehr als 786.000 Mitglieder aufweisen. 165.000 Clubmitglieder sind auch Mitglieder in Clubs außerhalb ihres Heimatlandes.

### 2.3 Oldtimer und Umwelt

- In der EU liegt der Anteil von historischen Kraftfahrzeugen über 25 Jahre bei nur 0,8 % des Gesamtbestandes, 1,530.000 Oldtimer sind angemeldet und entsprechen den jeweiligen Zulassungsbestimmungen ihrer Länder.
- 83 % der Oldtimer werden weniger als 3 Mal pro Woche bewegt.
- 71 % aller historischen Fahrzeuge haben eine Jahresfahrleistung von weniger als 1.500 km.
- Der Anteil der Oldtimer an der gesamten Jahresfahrleistung einschließlich Alltagsfahrzeugen, die insgesamt im Jahr 2,2 Trillionen Kilometer beträgt, macht mit 1,4 Milliarden Kilometern jährlich lediglich 0,07 % aus.

### 2.4 Auf Österreich bezogen ergeben sich daraus folgende Fakten:

- Die Wirtschaftsleistung des Oldtimersektors beträgt in Österreich laut Hochrechnung des ÖMVV rund 350 Mio. Euro.
- Die Umweltrentabilität aus dem Fremdenverkehr mit Oldtimern, insbesondere durch Veranstaltungen, ist enorm: So erzeugt beispielsweise alleine die „Ennstal-Classic“ eine Umweltrentabilität von 10 Mio. Euro in der Dachstein-Tauernregion.
- Die Jahresfahrleistung der Oldtimer ist auch in Österreich verschwindend gering: So gut wie alle Oldtimer werden während der Wintermonate stillgelegt und ihre Besitzer machen von der Möglichkeit der Hinterlegung der Kennzeichen bei ihrem Versicherer Gebrauch. Dementsprechend haben Oldtimer mit der winterlichen Feinstaubbelastung überhaupt nichts zu tun, noch dazu da der Dieselanteil unter Oldtimern verschwindend gering ist.
- Durch die gesetzliche Fahrbeschränkung auf 120 Tage im Jahr (Automobil) bzw. 60 Tage (Motorräder), mit der die Oldtimer-Freunde ihren Beitrag zur Umwelt schon bei Aufnahme der „Historischen Kraftfahrzeuge“ in das KFG geleistet haben und die in dieser Form in Europa einmalig ist, ist der Anteil der Oldtimer an der gesamten Jahresfahrleistung mit Sicherheit noch geringer als in der EU (0,07 %), also in einem quantitativ absolut zu vernachlässigenden Bereich, was die Schadstoffbelastung betrifft.
- Da Oldtimer schon aus rechtlichen Gründen (Fahrbeschränkung!) nicht als Alltagsfahrzeuge in Frage kommen und überdies durch das Wechselkennzeichen ein attraktiver Anreiz besteht, sie lediglich alternativ zum Alltagsfahrzeug anzumelden, belasten Oldtimerfahrten die Umwelt nicht zusätzlich: Sie sind „Ersatzfahrten“ anstelle von Fahrten mit dem Normalfahrzeug, die praktisch ausschließlich in der Freizeit getätigt werden.
- Oldtimer sind gerade in Österreich aufgrund der bestehenden rechtlichen Einschränkung im KFG, ihrer im Gesamtzusammenhang verschwindend geringen Fahrleistung, ihrer geringen Anzahl und ihrer typischen Verwendungsart keine Verursacher von Verkehrs- oder Umweltbelastungen.

### 3. Wünsche an den Gesetzgeber in Bund und Land:

Die umfassende und kluge rechtliche Behandlung der historischen Kraftfahrzeuge im KFG stellt gute Rahmenbedingungen für eine sinnvolle Eingliederung und Koexistenz der historischen Kraftfahrzeuge in die verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen von Bund und Ländern dar.

Es muss aber auch für die Zukunft sichergestellt bleiben, dass Maßnahmen zum Umweltschutz, die Probleme des Massentransports betreffen, nicht die Existenz der historischen Fahrzeuge bedrohen, wenn solche Maßnahmen – ohne Unterschied und sicher unbeabsichtigt – beim Baualter oder bei technischen Spezifikationen von (jüngeren) Massentransportfahrzeugen anknüpfen. Es darf nicht übersehen werden, dass historische Kraftfahrzeuge eine eigene, für sich typische und schützenswerte Fahrzeugkategorie sind, die sich grundsätzlich von Alltags- und Massentransportfahrzeugen unterscheidet.

Im vom Europäischen Parlament am 29.9.2005 angenommenen Bericht zur Verkehrssicherheit heißt es dazu programmatisch:

**„Das Europäische Parlament ist lebhaft interessiert, das durch historische Fahrzeuge repräsentierte kulturelle Erbe zu erhalten; es fordert daher dazu auf, bei geplanten gesetzgeberischen Maßnahmen, unbeabsichtigte, möglicherweise negative Effekte zu bedenken, die den Gebrauch – und damit also die Erhaltung – historischer Fahrzeuge treffen könnten.“**

Eingedenk der Verantwortung, die die Verbände und Clubs des Motorveteranenwesens als Bewahrer technischen Kulturgutes sowohl für die Geschichte als auch für die Umwelt empfinden, werden folgende Maßnahmen angeregt, die die besondere Stellung der Motorveteranen unterstreichen und helfen sollen, mit Augenmaß die Umweltmaßnahmen der Verkehrspolitik zu unterstützen:

- Anhebung der Baujahresgrenze von bisher 25 Jahren auf 30 Jahre nicht nur im Erlasswege, sondern durch bundesgesetzliche Verankerung im KFG und stärkere gesetzliche Verankerung dieser Fahrzeuggruppe durch Anerkennung als eigene Fahrzeugkategorie.
- Förderung und Anreiz der Eintragung „Historisches Kraftfahrzeug“ in das Genehmigungsdokument mit der Konsequenz der Fahrbeschränkung auf 120 bzw. 60 Tage durch „kraftfahrhistorische Prüfstellen“ analog der prüfberechtigten Werkstätten bei entsprechend qualifizierten Clubs, welche die Regeln des internationalen Dachverbandes FIVA für die Klassifizierung historischer Fahrzeuge anwenden und solche Begutachtungen durchführen dürfen.
- Erweiterung der Berechtigung der Führung von Probefahrerkennzeichen - auch für Sammlungen und Museen mit privater oder gemeinnütziger Trägerschaft.
- Beseitigung der steuerlichen Diskriminierung der Oldtimer durch Abschaffung des Zuschlages für KAT-lose Fahrzeuge.
- Generelle Ausnahme von Fahrverboten gem. IG-Luft für historische Kraftfahrzeuge (mit Eintrag der historischen Eigenschaft im Zulassungsschein), selbstverständlich im Rahmen der derzeit generell bestehenden Fahrbeschränkung von 120 bzw. 60 Tagen.
- Ausnahme von Wochenendfahrverboten und Fahrverboten gem. StVO auf Landstraßen für historische Lkw und Nutzfahrzeuge (mit Eintrag der historischen Eigenschaft im Zulassungsschein).
- Spezielle kostengünstige Regelungen für die Autobahn-Maut für Oldtimer, vor allem für solche, die auf Wechselkennzeichen zugelassen sind.

## **Referenzen und Adressen:**

### **Österreichischer Motor-Veteranen-Verband (ÖMVV)**

Dachverband für das Historische Fahrzeugwesen  
2486 Pottendorf, Marktplatz 10  
Tel.: 02623/72161, E-Mail: info@oemvv.at

### **Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen (AMV)**

1150 Wien, Hütteldorferstraße 1  
Tel.: 01/9856770, E-Mail: amv@austria-motor-veterans.at

### **Österreichischer Motor-Veteranen-Club (ÖMVC)**

1130 Wien, Nästlbergergasse 26  
Tel.: 01/54625-0, E-Mail: projekt@kallco.at

### **Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen (ÖGHK)**

1150 Wien, Hütteldorferstraße 1  
Tel.: 01/9856770, E-Mail: president@austria-motor-veterans.at

### **Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)**

Club-Historic & Oldtimer  
1010 Wien, Schuberttring 1-3  
Tel.: 01/ 71199-0, E-Mail: oldtimer@oeamtc.at

### **Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ)**

1150 Wien, Mariahilfer Straße 180  
Tel.: 01/891 21-0, E-Mail: id@arboe.at

### **Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ)**

1040 Wien, Wiedner Hauptstraße 63  
Referent: KR Franz Steinbacher  
Tel.: 0664/206 82 20, E-Mail: oldtimer@steinbacher-online.at