



An das
Bundesministerium für Land- und
Forstwirtschaft Umwelt- und Wasserwirtschaft
Abteilung V/4
Stubenring 1
1012 Wien

vorab per E-Mail: abteilung.54@lebensministerium.at

Unser Zeichen: WK/SG

Wien, 01.12.2009

BETREFF: Entwurf Änderung Immissionsschutzgesetz - Luft
GZ. BMLFUW-UW.1.3.3/0086-V/4/2009
Stellungnahme im Begutachtungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Motor-Veteranen-Club (ÖMVC) ist die der älteste österreichische Club, der sich mit der Pflege und Erhaltung historischer Kraftfahrzeuge beschäftigt. Er ist **Mitglied im Beirat für das historische Kraftfahrwesen**, eingerichtet beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und als solcher in die Begutachtung und Beurteilung praktischer und rechtlicher Fragen des historischen Kraftfahrwesens eingeschaltet.

Der ÖMVC ist weiters Mitglied des Österreichischen Dachverbandes ÖMVV und des Weltverbandes für das historische Kraftfahrwesen FIVA (www.fiva.org), der sich weltumspannend um die Interessen des historischen Kraftfahrwesens bemüht und in mehr als 60 Ländern weit über eine Million an Mitgliedern unter sich versammelt.

In Abstimmung mit dem Dachverband ÖMVV ergeht folgende Stellungnahme:

1. Historische Kraftfahrzeuge im gesetzlichen Kontext:

Historische Kraftfahrzeuge sind im Sinn § 2 (1) Ziff. 43 KFG erhaltungswürdige, nicht zum ständigen Verkehr bestimmte Kraftfahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind.

Gemäß § 34 (4) KFG unterliegen historischen Fahrzeuge einer generellen **Fahrteinschränkung von 120 Tagen jährlich für PKW und 60 Tagen jährlich für Motorräder**.

Historische Kraftfahrzeuge tragen also schon aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen durch die auferlegten Fahrbeschränkungen im hohen Ausmaß zur Entlastung der Umwelt bei.

Dr. Winfried Kallinger
Präsident des ÖMVC
Vizepräsident des ÖMVV
Vizepräsident der FIVA
Vorsitzender der FIVA-Legislation Commission
A-1130 Wien, Nöstlberggasse 26 / Austria
Tel/Fax: +43-1-8894071
E-Mail: w.kallinger@kallco.at



2. Charakteristik der Nutzung historischer Kraftfahrzeuge:

Historische Kraftfahrzeuge werden – wie es das KFG auch gesetzlich richtig erkannt hat – tatsächlich nicht für gewöhnliche Transportzwecke, selten, mit geringer Laufleistung, sorgfältig und schonend benützt. Sie dienen vorwiegend der Freizeitgestaltung, werden hauptsächlich an Wochenenden und bei Schönwetter und praktisch gar nicht während der Wintermonate benützt.

Wenn sie benützt werden, ist ihre Fahrleistung in aller Regel wesentlich geringer als die von modernen Kraftfahrzeugen und sind die zurückgelegten Fahrstrecken wesentlich kürzer. Eine umfangreiche Untersuchung des Weltverbandes FIVA in 11 europäischen Ländern hat ergeben, dass die jährliche Fahrleistung von historischen Kraftfahrzeugen zum allergrößten Teil (71 %) unter 1.500 Kilometer liegt und kaum jemals 3.000 Kilometer im Jahr übersteigt. In Verbindung mit der geringen Anzahl von historischen Kraftfahrzeugen – sie beträgt in Österreich weniger als 1 % des Gesamtbestandes an Kraftfahrzeugen – sind daher historische Kraftfahrzeuge für eine Fahrleistung von etwa 0,07 % der Gesamtfahrleistung des PKW-Verkehrs verantwortlich.

Schon rein quantitativ sind historische Kraftfahrzeuge also gar nicht in der Lage, einen nennenswerten Beitrag zur Umweltbelastung zu leisten, wobei zusätzlich noch dazu kommt, dass Fahrten mit historischen Kraftfahrzeugen durchwegs als Ersatzfahrten für Fahrten mit „normalen“ Fahrzeugen dienen, die ja bei Fahrten mit historischen Fahrzeugen logischerweise zu Hause bleiben.

Historische Fahrzeuge spielen keinerlei Rolle bei umweltrelevanten Verkehrssituationen wie Staus oder alltäglichen Verkehrsspitzen und tragen nicht zu den durch den Massenverkehr verursachten Verkehrs- und Umweltproblemen bei. Historische Kraftfahrzeuge werden kaum auf Autobahnen oder Hauptverkehrsstraßen, sondern in aller Regel auf „genussreichen“ Nebenstraßen und abseits der Hauptverkehrswege bewegt. Sie werden darüber hinaus kaum an Wochentagen, sondern alle meistens an Wochenenden betrieben.

Wenn Ansammlungen von historischen Fahrzeugen etwa bei Veranstaltungen auftreten, werden solche Konzentrationen von den veranstaltenden Vereinen geordnet und in möglichst schonender Weise gehandhabt. Darüber hinaus sind Veranstaltungen mit mehr als 50 teilnehmenden Fahrzeugen selten und finden Ansammlungen von Fahrzeugen im Rahmen dieser Veranstaltungen sozusagen nur im „Stillstandsverkehr“ zur Präsentation statt. Vereinfacht gesagt, lässt sich auch für diese Fälle sagen, dass jedes Fußballmatch eines Dorfclubs allwöchentlich mehr an Fahrzeugkonzentrationen verursacht als Veranstaltungen für historische Kraftfahrzeuge.

Insgesamt ist die Art des Betriebes historischer Kraftfahrzeuge durch Umweltschonung, Rücksicht und Vermeiden von Verkehrskonzentrationen gekennzeichnet und sind aufgrund der typischen Betriebsweise historischer Kraftfahrzeuge Umweltschäden auszuschließen.

3. Wirtschaftliche Bedeutung historischer Kraftfahrzeuge:

Eine in 11 europäischen Ländern durchgeführte Untersuchung des Oldtimerweltverbandes FIVA aus dem Jahr 2005/06 hat ergeben, dass das Hobby mit historischen Kraftfahrzeugen in Kerneuropa eine jährliche Wertschöpfung von knapp 16 Mrd. Euro generiert. Diese Wertschöpfung betrifft zu einem wesentlichen Teil das Reparatur- und Restaurierungsgewerbe sowie den Fremdenverkehr und kommt somit Klein- und Kleinstbetrieben vorrangig zugute.



Mehr als 50.000 Menschen verdienen ihren Lebensunterhalt mit Berufen im Zusammenhang mit dem historischen Kraftfahrwesen, sichern nachhaltige Arbeitsplätze und bewahren Fertigkeiten und Handwerkskünste, die ansonsten verloren gehen würden. Das Restaurierungs- und Reparaturgewerbe von historischen Kraftfahrzeugen ist krisenresistent und nicht von den wechselhaften wirtschaftlichen Einflüssen der Industrie abhängig. Entsprechend der Studie der FIVA planen 43 % der Unternehmen des Oldtimersektors Neuanstellungen von Mitarbeitern, 22 % bieten Lehrstellen an und 49 % betreiben regelmäßige Mitarbeiterfortbildung.

Das Oldtimerhobby ist in breiten Bevölkerungsschichten verankert – 29 % der Fahrzeugeigentümer verfügen über ein jährliches Haushaltseinkommen von weniger als 30.000 Euro, knapp die Hälfte der Oldtimerliebhaber ist zwischen 41 und 60 Jahre alt und knapp 80 % der Oldtimer repräsentieren einen Geldwert von weniger als 15.000 Euro.

In Österreich beträgt die Wirtschaftsleistung des Oldtimersektors laut Hochrechnung des ÖMVV rund **350 Mio. Euro** jährlich, wobei in dieser Ziffer die Umwegrentabilität aus dem Fremdenverkehr durch internationale Veranstaltungen gar nicht berücksichtigt ist: so erzeugt beispielsweise alleine die „Ennstal-Classic“ eine Umwegrentabilität von 10 Mio. Euro in der Dachstein-Tauernregion.

4. Ausnahme im Internationalen Vergleich:

Entsprechende Ausnahmebestimmungen von Fahrteinschränkungen in Umweltzonen gibt es insbesondere in Dänemark und Holland.

Besonders signifikant, weil mit den Verhältnissen in Österreich sehr gut vergleichbar, ist jedoch die Regelung in **Deutschland**, die gemäß Beschluss des Bundesrates vom 21.9.2007 eine **generelle Ausnahme von der Kennzeichnungspflicht für Oldtimer** vorsieht. Oldtimer sind nach dieser Bestimmung solche, die ein H-Kennzeichen oder 07-Kennzeichen nach der deutschen Fahrzeugzulassungsverordnung führen oder im Fall ausländischer Fahrzeuge solche, die gleichwertige Anforderungen erfüllen wie deutsche Oldtimer (Verordnung der Bundesregierung vom 14.11.2007).

Schon aus Gründen der Nachbarschaft gibt es insbesondere bei Veranstaltungen einen regen Austausch mit deutschen Oldtimerliebhabern, die einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor für den österreichischen Fremdenverkehr darstellen. Eine analoge Regelung wie in Deutschland ist daher schon aus diesem Grund für Österreich dringend erforderlich.

5. Rechtliche Konsequenz zusätzlicher Fahrteinschränkungen:

Entsprechend geltenden EU-Richtlinien und österreichischem Recht dürfen Einschränkungen, die eine bestimmte Gruppe treffen, nicht unverhältnismäßig und nachteilig gegenüber anderen Gruppen sein und müssen eine sachliche Rechtfertigung haben.

Bezogen auf die im Entwurf vorgesehenen Änderungen des IG-L, insbesondere im Bezug auf die vorgesehenen Änderungen im § 14, besteht die dringende Gefahr, dass dieses Gebot der Gleichbehandlung und Vermeidung unangebrachter Benachteiligungen im Bezug auf historische Kraftfahrzeuge nicht eingehalten würde:



Die Neufassung von § 14 (1) Ziff. 2 sieht als zeitliche und räumliche Beschränkungen **dauernde oder vorübergehende** Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen vor.

In § 14 (2) ist festgehalten, dass solche Beschränkungen nicht auf bestimmte Fahrzeuggruppen anzuwenden sind, wobei sich unter diesen Gruppen nicht historische Kraftfahrzeuge befinden.

Die Nichtberücksichtigung der den historischen Kraftfahrzeugen gemäß KfG (siehe vor) auferlegten Fahrzeinschränkungen von 120 Tagen bzw. 60 Tagen bei der Zuerkennung von Ausnahmenbestimmungen von den Verboten gemäß § 14 (1) Ziff. 2 stellt eine **unverhältnismäßige Mehrbelastung historischer Kraftfahrzeuge** dar, ist unangemessen und geeignet, den Grundsatz der Gleichbehandlung zu verletzen. Sie ist überdies sachlich nicht gerechtfertigt, weil die Umweltrelevanz historischer Fahrzeuge aufgrund der Charakteristik ihrer Benützung und ihrer geringen Zahl quantitativ und qualitativ zu vernachlässigen ist.

Auch **Anlage 9**: „Ausnahmen von Maßnahmen für den Verkehr zu § 14 Abs. 1 Ziff. 1-7“ des vorliegenden Entwurfes nimmt auf die Besonderheiten und die rechtliche Situation der historischen Kraftfahrzeuge keine Rücksicht:

Historische Kraftfahrzeuge sind **per definitionem nicht geeignet**, die darin enthaltenen Euro-Klassen aufgrund ihres Baualters zu erfüllen. Sie sind schließlich Bestandteile des kulturellen technischen Erbes und als solche naturgemäß nicht auf dem technischen Standard, der von modernen Fahrzeugen erwartet werden kann. Diese Qualität der Kulturgeschichte macht sie für sich selbst wertvoll und lässt eine Einordnung in Euro-Klassen bzw. die einseitige „**Bestrafung**“ **durch die Nichterfüllbarkeit von Euro-Klassen** als gesetzeswidrig erscheinen.

Die Legaldefinition historischer Fahrzeuge in § 2 (1) Ziff. 43 KfG: **erhaltungswürdige Kraftfahrzeuge** zeigt schon, dass eine Sonderbehandlung historischer Kraftfahrzeuge gerechtfertigt ist. Erhaltungswürdigkeit heißt, dass der naturgemäß der Vergangenheit angehörende technische Standard historischer Kraftfahrzeuge erhalten bleiben soll und diese **Erhaltung im öffentlichen Interesse** gelegen ist. Sie bedeutet weiters, dass solche Fahrzeuge in den Genuss bestimmter Ausnahmen im Bezug auf ihre technische Spezifikationen entsprechend ihrem Baujahr kommen können und müssen und dass ihr Betrieb vom Gesetzgeber nicht nur toleriert, sondern auch gefördert wird – wie erwähnt unter den im KfG auferlegten Fahrzeinschränkungen von 120 bzw. 60 Tagen.

Der Betrieb von historischen Fahrzeugen ist aber nur möglich, wenn sie regelmäßig bewegt werden. Dauernder Stillstand würde zur Zerstörung ihrer Mechanik und zum Verlust ihrer Betriebsfähigkeit und damit zum Verlust ihrer Erhaltungswürdigkeit und ihrer Rolle als lebendiger Bestandteil technischer Kulturgeschichte führen. Solche Effekte herbeizuführen kann nicht im Sinn der Umweltgesetzgebung liegen, zumal – wie im vorigen ausgeführt – als erwiesen angesehen werden kann, dass historische Fahrzeuge keinen messbaren Anteil an der Umweltbelastung durch den Kraftwagenverkehr haben.



6. Vorgeschlagene Änderungen:

Der österreichische Motorveteranenverband (ÖMVV) und die ihm angeschlossenen Clubs schlagen daher vor:

- **§ 14 (2) Ziff. 6 neu:** Ausnahme von § 14 (1) Ziff. 2: **Historische Kraftfahrzeuge im Sinn § 2 (1) Ziff. 43 KFG 1967**
- **§ 14 a (5) neu:** An historischen Kraftfahrzeugen ist eine von außen erkennbare Kennzeichnung anzubringen, aus der deren Einstufung als historisches Kraftfahrzeug erkennbar ist. Hinsichtlich Anbringung und Gestaltung ist Abs. 1 bzw. Abs. 4 sinngemäß anzuwenden. Ausländische Kraftfahrzeuge sind den inländischen historischen Kraftfahrzeugen gleichgestellt, wenn sie durch geeignete Dokumente den Nachweis erbringen, dass sie hinsichtlich ihres Baualters den österreichischen Bestimmungen für historische Kraftfahrzeuge entsprechen.

Vorgeschlagen wird eine kleine Klebevignette in Form eines „H“ mit eingestanztem Kennzeichen. Zur Klarstellung sei darauf hingewiesen, dass die Ausnahmen für österreichische Fahrzeuge ausschließlich Fahrzeugen vorbehalten bleiben sollen, deren Eigenschaft als historische Kraftfahrzeuge im Genehmigungsbescheid bzw. Zulassungsschein gemäß KFG eingetragen ist.

Nicht davon erfasst sollen daher inländische Fahrzeuge sein, die zwar das Baualter von mehr als 30 Jahren aufweisen, aber – etwa weil sie die Zustands- oder Originalitätsbedingungen des KFG nicht erfüllen – nur als „normale“ Kraftfahrzeuge zugelassen sind. Damit wird der aktuellen EU Rechtssprechung Rechnung getragen, wonach die Zulassung von importierten Fahrzeugen dann nicht verweigert werden kann, wenn gleiche Fahrzeuge bereits in Österreich zugelassen sind, die nicht die heutigen Abgaskriterien erfüllen.

Die Kennzeichnung von historischen Kraftfahrzeugen durch eine Vignette stellt somit eine Art „Gütesiegel“ dar, das kundtun soll, dass dieses Fahrzeug den strengen qualitativen Kriterien des KFG entspricht. Die Überprüfung der Fahrtenbuchpflicht für die Fahrteinschränkungen wird durch die Vignette natürlich ebenfalls wesentlich erleichtert.

Wir bitten im Interesse des österreichischen historischen Kraftfahrwesens und der Erhaltung historischen technischen Kulturgutes sowie im Interesse der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft und des Gewerbes um Berücksichtigung unserer Vorschläge.

Mit freundlichen Grüßen

Österreichischer Motor-Veteranen-Club


Dr. Winfried Kallinger
Obmann

Ansprechkontakt bei Rückfragen:

Dr. Winfried Kallinger: w.kallinger@aon.at