Besuchen Sie hier die Webversion.

Februar 2023

VERANSTALTER HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

Schön langsam nähern wir uns wieder der schönen Zeit des Jahres und damit auch wieder den Oldtimerveranstaltungen. Für jeden Veranstalter ist ein Thema besonders wichtig, wie kann ich mich gegen allfällige Schäden, die im Zuge eines Events entstehen können absichern.

Der ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband) vermittelt ab sofort, in Zusammenarbeit mit Dr. Zeglovits, Financial Services & Consulting GmbH und der DONAU Versicherung AG, eine günstige Veranstalterhaftpflichtversicherung an. Versicherbar sind NUR Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit einem max. Schnitt von 50 km/h!

Bei den historischen Oldtimern, mit welchen dieses Gleichmäßigkeitsveranstaltung durchgeführt wird, handelt es sich um Kraftfahrzeuge im Sinne des KFG (KFZ-Haftpflichtversicherung). Bei Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des KFG bezieht sich der Versicherungsschutz ausschließlich auf das Veranstalterrisiko. Schadenersatzverpflichtungen aus Haltung oder Verwendung dieser Fahrzeuge bleiben demnach vom Versicherungsschutz ausgeschlossen.

Die für den Versicherungsnehmer handelnden Personen sind auch ohne Vorliegen eines Arbeitsverhältnisses im Rahmen des Abschnitts A, Z. 1, Pkt. 3 EHVB mitversichert. Dies gilt jedoch nicht für Dritte, die aufgrund eines Werkvertrags zur Erreichung des Veranstaltungszweckes tätig werden.
Der Versicherungsschutz bezieht sich nicht auf Schadensersatzverpflichtungen wegen Schäden an ausgestellten Sachen sowie an Fluren und Kulturen.
Vom Versicherungsschutz ausgeschlossen ist ferner die Schadensersatzpflicht aus der Beschädigung der den Veranstaltern für die Veranstaltung zur Verfügung gestellten oder der von ihnen gemieteten bzw. entliehenen Räumlichkeiten, Plätze, Gärten, Freigelände und Gegenstände, die zu deren Einrichtung oder Ausschmückung dienen.

Im Basispaket sind folgende Leistungen enthalten:
Versicherungssumme: € 5 Mio
Anzahl Teilnehmer: 250 Personen → 125 Fahrzeuge mit 2 Personen
Vertragslaufzeit: 2 Tage
Bruttoeinmalprämie: € 170,--
Für die Nutzung dieser Veranstalterhaftpflichtversicherung ist ein Antragsformular auszufüllen (unter: https://www.oemvv.at/links-downloads/downloads) und bis längstens 14 Tage vor der Veranstaltung per Mail an zeglovits.office@speed.at zu senden.

Bei Abweichungen zum Basispaket erhalten Sie ein entsprechendes Angebot.
Für weitere Fragen steht Ihnen Hr. Dr. Zeglovits per Mail gerne zur Verfügung.

www.oemvv.at

EINZELGENEHMIGUNG ohne Papiere - Was tun?

Im Prinzip ist es relativ einfach in Österreich ein historisches Fahrzeug ohne Papiere wieder legal auf die Straße zu bringen. Das heißt aber nicht, dass man jede Sorgfalt vermissen lässt, als Käufer ist man hier schon gefordert zu recherchieren und zu dokumentieren. Viele sind sich über die Tragweite einer „eidesstattlichen Erklärung“ nicht bewusst. Ebenso wenig wird die Geschichte oder der Ankauf dokumentiert, Typenschilder weggeworfen, Nummern beim Sandstrahlen oder Lackieren zerstört und vieles mehr.

Hier ein paar grundlegende Tipps (Stand Jänner 2023):
1) Dem Verkäufer „auf die Zehen steigen“ und alle verfügbaren Dokumente mitnehmen. Prüfen woher das Fahrzeug stammt, ist der Verkäufer berechtigt es zu verkaufen, man kann auch im Grundbuch prüfen, ob er z.B. der Eigentümer der Liegenschaft ist wo das Objekt zum Verkauf angeboten wird, auch eingetragen ist. Absolutes Minimum ist ein Kaufvertrag mit dem Vermerk „keine Fahrzeugpapiere vorhanden“ und eine Kopie (Foto) eines Ausweises des Verkäufers.
Auf der Website des Versicherungsverbandes kann geprüft werden, ob die Fahrgestellnummer schon eingetragen ist – das beste Ergebnis ist „kein Fahrzeug mit dieser Nummer bekannt“. Vorsicht: wenn das Kaufobjekt dort aufscheint, fährt unter Umständen wer anderer mit dem Typenschein herum!

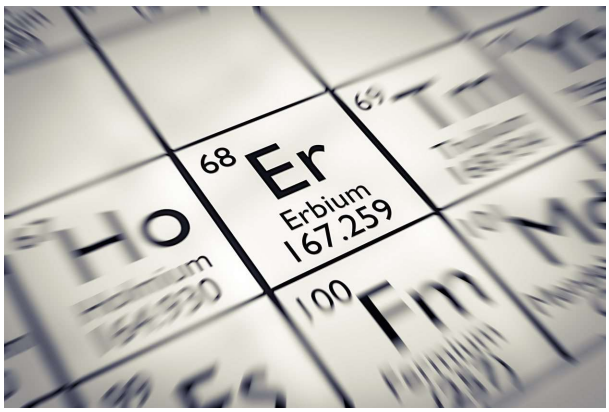
2) Dokumentation ist alles: Gleich beim Kauf, spätestens unmittelbar danach sollten alle Nummern und Typenschilder fotografiert und auch in Papierform archivieren. Das ist besonders wichtig, wenn es sich um besonderes Modell handelt.

3) Behördenwege und Papierkram – was wird benötigt:
Datenbankauskunft – siehe Pkt. 1, Verlustanzeige über den Typenschein bei Gemeinde oder Magistrat (das bedeutet nicht, dass man die Dokumente verloren hat, man zeigt nur an, „dass sie in Verlust geraten, sind“), „Zustimmungserklärung“ der BH (Hauptwohnsitz des derzeitigen Besitzers, dieses Schriftstück besagt, dass nach dem Fahrzeug nicht gefahndet wird und keine Bedenken gegen die Einzelgenehmigung bestehen.

Eidesstattliche Erklärung (Mustertext gibt es beim ÖMVV). Diese Erklärung muss nicht bei einem Notar abgegeben werden, es

genügt der richtige Text und die eigenhändige Unterschrift mit der Beilage eines amtlichen Ausweises (Führerschein, Reisepass) – um die Echtheit der Unterschrift zu dokumentieren. Für die Einzelgenehmigung bei der Landesregierung braucht man dann noch ein technisches Datenblatt oder Gutachten (z.B. über das Baujahr, Lautstärkenwerte, Originalität, Eintrag in die „Liste der historischen Fahrzeuge“) – hier ist es sinnvoll den Fall im Vorfeld mit der Prüfstelle abzusprechen, auch darzulegen, welche konkreten Unterlagen man hat. Oft ist es sinnvoll ein Sachverständigengutachten mit all diesen „Eckpunkten“ und vollständigem Datenblatt zu besorgen.
Das klingt alles recht bürokratisch, vieles kann aber mittlerweile online erledigt werden.

www.oemvv.at



SELTENE ERDEN ALS RETTER?

In vielen Diskussionen geht es heute um Umweltschutz, die Zukunft der Mobilität und vieles mehr, da ist es gut einige Fakten zu kennen, um diese entsprechend einbringen zu können. Im Folgenden haben wir aus einem Artikel der Presse einiges zum Thema "seltene Erden" zusammengetragen. Gerade diese Rohstoffe spielen eine überwiegende Rolle in Hightech-Geräten und auch in batteriebetriebenen Fahrzeugen.

Dass ein Fund von Bodenschätzen die halbe Erde in den Bann zieht, war vielleicht zu Zeiten des Goldrauschs so oder als das erste Erdöl aus einem Bohrloch schoss, aber heute? Mitte Januar füllte eine Entdeckung in einer Eisenerzmine im schwedischen Kiruna die Schlagzeilen: Mehr als eine Million Tonnen seltene Erden sollen dort lagern, sie würden dringend für den Bau einer klimafreundlichen Zukunft gebraucht und könnten zugleich die Macht des bisherigen Beherrschers des Weltmarkts

brechen, die von China, das sein Beinahe-Monopol auch in politischen Druck ummünzt.

Aber so einfach ist das nicht mit den seltenen Erden, das beginnt mit dem doppelt in die Irre führenden Namen: Seltene Erden sind keine Erden, sondern Metalle — insgesamt 17, 15 davon im Periodensystem eng nebeneinander unter den Nummern 57 bis 71 —, präziser: Sie sind ihre Oxide, und die nannte man zum Zeitpunkt der Entdeckung der ersten im 18. Jahrhundert "Erden". Zudem sind sie nicht selten, sondern eher häufig — von Cerium gibt es mehr als von Kupfer oder Zink, von fast allen anderen immer noch mehr als von Gold oder Platin —, allerdings sind sie in Mineralien eingebettet, Bastnäsit vor allem, und das zum einen in geringen Konzentrationen und zum anderen immer zu mehreren.

Das macht ihr Erschließen technisch so schwierig wie für die Umwelt problematisch. Man lernte und bezahlte es dort, wo der erste große Fund gelang, 1949 an einem Berg in Kalifornien, dem Clark Mountain (Science News 11. 1.). In der Region hatte man früher Gold und Silber gefunden, nun waren Prospektoren auf der Suche nach etwas ganz anderem: Uran, der atomare Rüstungswettlauf hatte begonnen, die USA brauchten Bombenstoff, und am Clark Mountain begannen die mitgeführten Geigerzähler laut zu ticken. Aber statt Uran lagerte dort ein bräunliches Mineral, das auch radioaktives Thorium enthielt. Die Prospektoren konnten die Schürfrechte trotzdem an eine Bergwerksfirma verkaufen, denn das bräunliche Mineral war Bastnäsit, und die Industrie hatte gerade den vielfältigen Nutzen der darin enthaltenen seltenen Erden entdeckt. Cerium etwa wurde in der Glasbearbeitung gebraucht, Europium für die Leuchtschirme von Farbfernsehgeräten, an vielem anderen hatte und hat das Militär bzw. die Rüstungsindustrie großes Interesse. So entstand auf dem dem Clark Mountain "Mountain Pass", die erste und lange größte Seltene-Erden-Mine der Erde.

Die wurde, wie alle späteren auch, im Tagebau betrieben, man zerkleinerte das Material zunächst mechanisch und löste dann die seltenen Erden aus den Mineralien heraus, mit vielfältigen Verfahren, auch mit harter Chemie, heißer Salzsäure etwa. Das giftige Abwasser, das mit Thorium kontaminiert war, wurde in einen 23 Kilometer entfernten ausgetrockneten See gepumpt, durch eine unterirdische Pipeline. Die rostete an 60 Stellen durch und vergiftete und verstrahlte die Umwelt, 1997 mussten die Betreiber sanieren, bald darauf schlossen sie die Mine. Die war zu der Zeit

auch nicht mehr rentabel: Zu Beginn der 1990er-Jahre war mit China ein Konkurrent aufgetaucht, der bald 80 bis 90 Prozent des Weltmarkts beherrschte und sich der damit verbundenen Macht bewusst war: "Der Nahe Osten hat sein Erdöl, wir haben die seltenen Erden", erklärte Partei- und Staatsführer Deng Xiaoping 1992. Die Hälfte dieses Schatzes wurde aus einer einzigen Mine gehoben, Bayan Obo in der Inneren Mongolei, und dort war die Umwelt bald so ruiniert, dass Bewohner erkrankten und Bauern nichts mehr anbauen konnten, die Sorgen gingen bis hinauf zu Chinas Staatsrat — dem höchsten Verwaltungsorgan des Landes —, der 2010 den "ernsten Schaden für die Umwelt" verurteilte. Man fuhr die Produktion zurück, auch um die Vorräte zu schonen und die Preise zu treiben.

Letzteres brachte neue Konkurrenz, kleinere Anbieter in Indien, Brasilien und Malaysia, einen größeren in Australien, er liefert derzeit 15 Prozent des Weltbedarfs. Auch Mountain Pass wurde reaktiviert — auf Weisung Präsident Bidens aus sicherheitspolitischen Gründen —, von dort kommen heute zehn Prozent der seltenen Erden.

Aber der Bedarf stieg immer rascher, weil seltene Erden für Hightech-Geräte wie Mobiltelefone gebraucht werden und weil sie vor allem für die grüne Zukunft gebraucht werden, die Umstellung des Energiesystems: Kein Windkraftwerk ohne seltene Erden, kein Elektroauto ohne sie! Die Folgeprobleme reihen sich ein in die anderen dieses "Wandels von einem treibstoffintensiven Energiesystem zu einem materialintensiven", wie die Internationale Energie-Agentur die technische Revolution beschrieb: "Ein typisches Elektroauto braucht sechsmal so viel mineralische Ressourcen wie ein konventionelles", Windkraftwerke gar neun Mal so viel wie mit Gas betriebene (IEA: The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transition).

Die immensen Mengen sind mit ebensolchen Problemen verbunden, das Kobalt für die Autobatterien wird zu zwei Dritteln im Kongo gefördert — oft von Kindern —, das Nickel für die Batterien kommt oft aus Minen in Indonesien, die die Umwelt ruinieren. Bei den seltenen Erden ist es nicht anders, eher noch ärger, denn ihre Probleme beschränken sich nicht auf den Abbau: Im zweiten Schritt müssen die seltenen Erden voneinander getrennt werden, das ist schwierig, weil sie chemisch und physikalisch eng miteinander verwandt sind (aber einander doch nicht ersetzen können). Deshalb kommen wieder harte Chemikalien zum Einsatz, in China nahe Bayan Oba, wo

sie den größten Abwassersee der Erde füllen, er bedroht das Grundwasser und den Gelben Fluss; in Malaysia, wohin die australischen Minenbetreiber ihre Verarbeitung ausgelagert haben, wächst ein Giftmüllberg in die Höhe.

Und in den USA? Dort ist der inzwischen fünfte Betreiber der immer noch einzigen Mine zuversichtlich, bis 2025 eine in allen Schritten umweltschonende Produktion aufbauen zu können. In Schweden wird man ein wachsames Auge darauf halten: Falls der Fund in Kiruna sich bestätigt, könnte der Abbau in etwa zehn Jahren beginnen.

Quelle: @LU/DIE PRESSE

OLDTIMERTAGE 2023

Bitte informieren Sie uns über Ihre Veranstaltungen im Rahmen der OLDTIMERTAGE 2023
Diese werden laufend auf der Homepage kommuniziert.
Veranstalter / Kontakte
Art der Veranstaltung
Ort und Datum
Voraussichtliche Teilnehmerzahl

Bitte um Eintragung unter
www.oldtimertage.at

fahr(T)raum

MEILENSTEINE DER MOBILITÄT

VERANSTALTUNGEN IM MÄRZ

23. Februar – 31. März 2023:
Sonderausstellung: Herbert Wührer, Vernissage
Bilder für Romy: Bei Romy wurde ein Hirntumor festgestellt, welcher bereits Schäden hinterlassen hat. Das Leben der kleinen Familie aus Maxglan spielt sich nun zur Gänze in Wien ab, wo Romy seit Juli durchgehend in der Pädiatrischen Neuroonkologie stationär behandelt wird. Spendenkonto für die kleine Romy: Evelyn oder Herbert Wührer, IBAN: AT24 3500 0000 0810 442

2. März 2023: Kabarett: EDI JÄGER: ES IST NUR EINE PHASE, HASE
Donnerstag, der 02.03.2023
Einlass 19:00 Uhr | Beginn 20:00 Uhr | Ende 22:15
Komisches aus dem Alltagswahnsinn der Alterspubertiere und der Midlife-Crisis.

16. März 2023: STUMMFILM-ABEND mit Klavierbegleitung
Einlass 19:00 Uhr | Beginn 20:00 Uhr | Ende: 22:15 Uhr
Der Stummfilm-Abend im fahr(T)raum steht ganz im Zeichen des Filmproduzenten Sascha Kolowrat und die von ihm hervorgebrachten „Sascha Studios“, mit denen er die österreichische Filmindustrie begründete. Er war nicht nur in der Filmtechnik ein Vorreiter, sondern ebenfalls ein begeisterter Rennfahrer und Autonarr.

23. März 2023: Der erste Porsche fuhr elektrisch – der Lohner Porsche 1899
Einlass: 19:00 | Beginn: 20:00 Uhr | Ende: 22:15 Uhr
Ein Vortrag zum Lohner Porsche 1899 im fahr(T)raum –

Eine historische Betrachtung des ikonischen Fahrzeuges mit spannenden Geschichten über das Nachbauprojekt.
1899 entwickelte Ferdinand Porsche das Elektromobil „System Lohner-Porsche“.

28. März 2023: KINDERKONZERT – Der Karneval der Tiere
Einlass: 1. Konzert 08:30 Uhr | 2. Konzert 10:30 Uhr
Beginn 1. Konzert 09:00 Uhr | 2. Konzert 11:00 Uhr
Ende: 1. Konzert 10:15 Uhr | 2. Konzert 12:15 Uhr
Eigentlich sollte es ein festliches Konzert werden. Der „Karneval der Tiere“ von Camille Saint-Saëns steht auf dem Programm. Erwartungsvolle Spannung, doch dann: … kommt die Putzfrau!

www.fahrtraum.at

Impressum:
ÖMVV
Alexander Groß Gasse 42
2345 Brunn am Gebirge
Newsletter abbestellen