



## BHLD weiter auf Wachstumskurs

Ein Bericht zur 9. Mitgliederversammlung vom 3. November 2018

**Hammelburg-Obererthal.** Kurz nach 14 Uhr eröffnete Präsident Peter Berger die BHLD-Mitgliederversammlung. Rund 75 Mitglieder und Gäste waren in diesem Jahr nach Hammelburg-Obererthal gekommen.

Besonders begrüßte Berger die Vertreter aus dem Ausland: Karl Prillinger und Martin Trausnitz aus Österreich, Hans Peters aus den Niederlanden, Etienne Gentil für Frankreich, Roger Wangen aus Belgien, Jörg Schwaninger und Fritz Lüscher aus der Schweiz. Außerdem hieß er den Chefredakteur der Fachzeitschrift „Oldtimer Traktor“, Fritz Knebel, aufs herzlichste willkommen.

Nach einer Gedenkminute für die Verstorbenen stellte Peter Berger die ordnungsgemäß erfolgte Einladung zur 9. Mitgliederversammlung fest und ging die Tagesordnungspunkte durch. Hans Eckert hatte bereits beim Einlass 35 stimmberechtigte Vertreter für die Mitgliedsvereine registriert und ihnen Stimmkarten ausgehändigt.

### Das Verbandsjahr 2017/18

In seinem Bericht äußerte sich Peter Berger zufrieden mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr. In seiner Funktion als Präsident besuchte er 2018 16 Veranstaltungen. Er machte dabei deutlich, dass er nicht auf jeder Veranstaltung präsent sein kann und bittet die Vereinsvertreter um Verständnis.

Unter TOP 4 berichtete BHLD-Geschäftsführer Hubert Flaig zunächst über die am Vortag durchgeführten Sondierungsgespräche bezüglich der Gründung

eines europäischen Dachverbands und stellte Hans Peters, Präsident der FEHAMEC (NL), vor, der später unter TOP 11 die Anwesenden über die Details des Meetings informierte.

Bei der Mitgliederentwicklung kann der BHLD einen Zuwachs um zehn Vereine gegenüber 2017 verzeichnen. Damit hat der Verband derzeit 213 Mitglieder, die rund 51.000 Einzelmitglieder repräsentieren.



**BHLD-Geschäftsführer Hubert Flaig zeigte sich mit der Mitgliederentwicklung zufrieden.**

Zu einem wichtigen Kommunikationsmedium hat sich die Homepage des BHLD entwickelt. Die Anzahl der Aufrufe der BHLD-Seite hat sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Über die Sommermonate wurden teilweise knapp 100.000 „Klicks“ pro Monat erreicht. 2018 wurden 769 Termine per Internet gemeldet, im Jahr davor waren es 822.

Seit dem 25. Mai 2018 gilt die neue Datenschutzgrundverordnung (DS-GVO), die viele Vereine verunsichert hat. Es empfiehlt sich deshalb die Web-Seiten



**BHLD-Präsident Peter Berger forderte die Mitglieder zur Geschlossenheit auf: „Nur gemeinsam können wir unsere Aufgaben erfüllen und Erfolge erzielen.“**

entsprechend anzupassen und im Falle einer Abmahnung einen Anwalt einzuschalten. Weitere Information dazu gibt es auf der Webseite des BHLD. Der BHLD selbst wird den Mitgliedern im Dezember postalisch eine Einwilligungserklärung zum Datenschutz zuschicken. Diese muss ausgefüllt unbedingt an die Geschäftsstelle zurückgeschickt werden.

Aufgrund software-technischer Probleme konnte der Einzug der Mitgliedsbeiträge per Einzugsermächtigung auch 2018 nicht erfolgen. Daher wird ebenfalls allen Mitgliedern noch per Post eine Rechnung mit der Bitte um Überweisung zugehen, auch wenn sie bereits eine Einzugsermächtigung erteilt haben. Die Zuständigen werden weiter versuchen, das Problem zu lösen.

Vom Angebot der BHLD-Veranstalterhaftpflichtversicherung machten in 2018 immerhin 36 Vereine gebrauch. Damit konnte erstmals ein kleiner Gewinn erzielt werden. Norbert Warmdt arbeitet aktuell an einer Erweiterung des Angebots.

Weiter berichtet Flaig von der Arbeit im Parlamentarischen Arbeitskreis „Automobiles Kulturgut“ (PAK), dem auch der BHLD angehört. Im Fokus stehen





**Karl-Hans Krauß, Sprecher der Regionalvertreter plüdierte für mehr Qualität bei Traktor-Treffen.**

dort vor allem Autos und Motorräder, die Oldtimer-Traktorszene war bislang nicht vertreten. Hier versucht sich der BHLd in Zukunft mehr Gehör zu verschaffen. Er erläutert die Ergebnisse einer Studie, die im PAK vorgestellt und generell ein rückläufiges Interesse am Thema Oldtimer feststellte. Flaig schlägt vor, in den Fachpublikationen und unter den Mitglieder des BHLd ebenfalls eine Umfrage in Bezug auf Oldtimer-Traktoren anzustoßen, um die Tendenz speziell in unserer Szene abzufragen.

Abschließend ging Hubert Flaig auf die Öffentlichkeitsarbeit ein: Neben der Retro-Classics in Stuttgart wurde auch für die Retro-Bavaria in Nürnberg einem BHLd angeschlossenen Verein die Möglichkeit gegeben, sich dort zu präsentieren. Für die Retro-Cologne konnte dieses Jahr leider keine Ausstellung organisiert werden. Bei den 65. Pflügerweltmeisterschaften konnte Flaig mit den Organisatoren eine Ausstellung mit Historischen Traktoren organisieren.

### Regionalvertreter

Karl-Hans Krauß und Björn Schneider vertreten die aktuell 29 Regionalvertreter des BHLd. Krauß wies die Veranstalter von Treffen darauf hin, dass sie mehr auf Qualität achten sollten. Er bedauerte, dass es immer noch Treffen gibt, bei denen „mehr Wohnwagen als Schlepper“ zu sehen sind. Er plüdierte auch dafür, bei Veranstaltungen mehr Vorführungen anzubieten, die einen Einblick in die frühere Arbeitswelt in der Landwirtschaft vermitteln.

An die Zeitschriften richtete Karl-Hans Krauß die Bitte, Rückmeldungen zu geben, wenn Beiträge nicht veröffentlicht werden.

### Finanzen

Der Schatzmeister des BHLd, Achim Schneiders stellte die Einnahmen und Ausgaben in 2017 dar und gab den Stand der Konten zum Stichtag 31.12.2017 bekannt. Aus der Versammlung gab es keine Fragen zum Kassenbericht.

Josef Drückes und Helmut Heller hatten vor der Versammlung die Kasse geprüft. Sie bescheinigten dem Schatz-

meister eine einwandfreie und vorbildliche Kassenführung und schlugen daher der Versammlung die Entlastung. Schneiders wurde daraufhin von der Versammlung einstimmig, ohne Gegenstimme entlastet. Zu einer Reisekostenabrechnung hatten die Kassenprüfer nachträglich eine Frage an den Vorstand, die zufriedenstellend geklärt werden konnte.

### Anträge & Entlastung des Vorstands

Fristgerecht war vor der Versammlung ein Schreiben des Vorsitzenden des Vereins „Selbstzünder e.V.“, Helmut Schnieber, mit Anträgen und Fragen eingegangen. Über alle Anträge wurde abgestimmt, die Fragen ausführlich beantwortet, die Fragen ausführlich beantwortet. Nach den Ausführungen und Abstimmungen bat Hubert Flaig unter TOP 8 um die Entlastung des Vorstands, die einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen wurde.

### Wahlen

Zur Wahl standen in diesem Jahr die Kassenprüfer: Neben Josef Drückes und Helmut Heller wurden Katja Sonnfeld-Rink sowie Hans Peters als weitere Kandidaten vorgeschlagen. Zum Wahlleiter wurde Udo Graßmeyer bestimmt. Die Wahl erfolgte in geheimer Abstimmung, Hans Eckert und Christian Müller nahmen als Wahlhelfer die Auszählung vor. Auf Hans Peters entfielen 22 Stimmen, auf Josef Drückes 18 Stimmen sowie auf Katja Sonnfeld-Rink und Helmut Heller jeweils 13 Stimmen. Hans Peters und Josef Drückes hatten damit die notwendige einfache Mehrheit erreicht und sind für ein Jahr als Kassenprüfer gewählt.

### BHLd und EU

Hans Peters stellte in seinem Bericht fest, dass die Probleme in Deutschland und denen in anderen Ländern ähnlich oder gleich gelagert sind – auch in den Niederlanden. Vor diesem Hintergrund sieht er den Bedarf, einen Verband auf europäischer Ebene zu schaffen, um sich durch Lobby-Arbeit in der Politik mehr Gehör zu verschaffen.

Am Vortag hatten sich dazu 14 Teilnehmer getroffen und mehrere Themen angesprochen (s. S. 56). Eine Arbeitsgruppe wird ein Grundsatzpapier zu entwickeln und unsere Anliegen, uns bekannten EU-Vertretern vorzulegen. Ein erstes Treffen mit EU-Abgeordneten wird im Dezember in den Niederlanden stattfinden.

### Zusammenarbeit mit dem ADAC

Alfred Haas, Oldtimer-Beauftragter des ADAC Südbaden, berichtete, dass in Deutschland 723 Zulassungsstellen gibt, wobei es große regionale Unterschiede bezüglich der Behandlung des 07er-Kennzeichens gibt. Es bleibt daher Dauerthema im Parlamentskreis „Automobiles Kulturgut“ und auch beim Veteranen Fahrzeug Verband (VfV). Bei Problemen

**Sonderregelung für Mitglieder des BHLd (Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.)**

**ADAC Pannenhilfe für Oldtimer-Schlepper, -Bulldogs und -Traktoren**

Diese Sonderregelung gilt nur für Fahrzeuge über 3,5t bis maximal 7,5t z.z. Gesamtgewicht. Fahrzeuge bis 3,5t z.z. Gesamtgewicht können über die ADAC Mitgliedschaft geschützt werden.

ADAC Mitglieder aus Clubs, die dem Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLd) angeschlossen sind, und mit einem Oldtimer-Traktor, -Bulldog oder -Schlepper über 3,5t bis 7,5t z.z. Gesamtgewicht die ADAC Pannenhilfe in Anspruch nehmen, können für eventuell anfallende Kosten der ADAC Hilfeleistungen, die nicht bereits durch die Mitgliedschaft abgedeckt sind, bei ADAC-Klasse eine Erstattung beantragen.

Grundsätzlich gelten die Bestimmungen der ADAC Pannenhilfe und Unfallhilfe für ADAC Mitglieder in der jeweils aktuellen Version. Ergänzend werden folgende Regelungen festgelegt:

- Diese Sonderregelung gilt ausschließlich für Oldtimer-Schlepper, Bulldogs und Traktoren über 3,5t bis max. 7,5t z.z. Gesamtgewicht.
- Es muss sich um ein historisches Fahrzeug handeln. D.h. das Fahrzeug muss entweder über ein H-Kennzeichen oder ein rotes ST-Kennzeichen zugelassen sein. Bei Zulassung über ein normales schwarzes Kennzeichen, Kennzeichen oder grünes Kennzeichen muss das Fahrzeug mindestens 30 Jahre alt und erfahrungsgemäßem Zustand als Oldtimer erkennbar sein.
- Der Fahrzeughalter muss persönlich ADAC Mitglied sein.
- Der Fahrzeughalter und -Führer muss zum Zeitpunkt der ADAC Hilfeleistung identisch sein.
- Der Fahrzeughalter muss Mitglied in einem dem BHLd angeschlossenen Club sein.
- Nicht zugelassene, gewerblich zugelassene, land- oder forstwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge ohne Nachweis der Steuerpflicht zum Zeitpunkt des Pannenfalles sowie LKW und Zugmaschinen sind von dieser Sonderregelung generell ausgeschlossen.

**Voraussetzungen:**

- Im Pannenfalle wird dem ADAC Mitglied entgeltlich durch die ADAC Straßenhilfe bzw. durch einen beauftragten ADAC Mobilispartner geholfen.
- Falls notwendig, wird von diesem der ADAC Truck-Service beauftragt.
- Der ADAC Mobilispartner oder Truck-Service über die Leistung dem Mitglied in Rechnung.
- Das ADAC Mitglied nicht die erforderlichen Unterlagen (siehe nachfolgender Punkt) spätestens einen Monat nach dem Schadenfall bei ADAC-Klasse zur Prüfung und Erstattung ein.

**Erforderliche Unterlagen müssen innerhalb eines Monats nach Schadenfall eingereicht werden:**

- Original-Rechnung des ADAC Truck-Service bzw. ADAC Mobilispartners.
- Zahlungsnachweis über den Rechnungsbetrag.
- Kopie des Fahrzeugrechts (bzw. Fahrzeugbesitznachweis bei 07-Zulassung).
- Bei Fahrzeugen mit grünem Kennzeichen muss ein steuerlicher Nachweis vorgelegt werden, dass dieses auch außerhalb des land- und forstwirtschaftlichen Einsatzes zum Zeitpunkt der Panna für Oldtimer-Treffen bzw. -Ausfahrten genutzt werden darf.
- Nachweis, dass der Club im BHLd organisiert ist (Bestätigung des BHLd).
- Nachweis, dass das ADAC Mitglied in diesem BHLd-Club Mitglied ist (Bestätigung des Clubs).
- Bankverbindung des ADAC Mitglieds.
- Vollständige Anschrift mit Straße, PLZ, Ort, Telefonnummer und E-Mail.
- ADAC Mitgliedsnummer.

Das o.g. Verfahren ist innerhalb der Laufzeit des Korporationsvertrages unbefristet gültig unter Berücksichtigung einer möglichen jährlichen Beendigung zum 31. Dezember mit einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum 30. September.

ADAC e.V., Klassik Club (BHLd)  
 Hauptstr. 10, 69168 Mannheim  
 Tel: 068-7476-2228 - Fax: 068-7476-2227 - E-Mail: club@adac.de

München, den 10.10.2018  
**Ausgabe 2019**

**Thomas Alber stellte die Neufassung des Merkblatts zur ADAC-Pannenhilfe vor. Das Merkblatt ist ab sofort auf [www.bhld.eu](http://www.bhld.eu) als Download verfügbar.**

sollen sich die Betroffenen bitte an die Geschäftsstelle des BHLd wenden.

Thomas Alber, Leiter Klassik Clubs, ADAC, stellte die Neufassung des Merkblatts zur Pannenhilfe 3,5 bis 7,5 t vor. Er betonte nochmals, dass diese Regelung exklusiv für BHLd-Mitglieder gilt, aber nur wenn sie gleichzeitig ADAC Mitglied sind. Diese Leistung ist ein „Geschenk“ der ADAC Clubbetreuung an die Mitglieder des BHLd. Er bittet um Rücksicht, falls es bei der Bearbeitung der Kostenerstattung zu Verzögerungen kommen sollte. Wichtig ist, dass die notwendigen Unterlagen komplett vorliegen. Die Regelung gilt ausdrücklich nur für Oldtimer-Schlepper.

UNIMOG, Zugmaschinen oder Lkw sind aufgrund ihrer hohen Fahrleistungen ausgenommen, ebenso nicht zugelassene sowie gewerblich genutzte Fahrzeuge. Bei Fahrzeugen mit „grünem Kennzeichen“ kann eine Erstattung nur mit Nachweis der Versteuerung des Fahrzeugs im betreffenden Zeitraum erfolgen. Er appelliert, dass das Merkblatt am Besten immer mitgeführt werden sollte, da die Sonderregelung nicht allen Pannenhelfern bekannt ist. Das Merkblatt steht allen Mitgliedern unter <https://www.bhld.eu/?page=91> im Internet zur als download zur Verfügung.

Auf Fragen aus der Versammlung führte Alber aus, dass mitgeführte Anhänger vollumfänglich bei der Hilfe inbegriffen sind. Bezüglich der Verwendung des „grünen Kennzeichens“ in Verbindung mit einer Fahrt zu einer Brauchtumsveranstaltung, sieht Thomas Alber ebenfalls kein Problem die Kosten im Pannenfalle zu erstatten, wenn ein entsprechender Nachweis erbracht werden kann.

Weiter stellt Alber den neuen Truck Service des ADAC für andere Oldtimer-Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht vor. Dieser gilt jedoch nur für





Die Teilnehmer (v.l.): Hubert Flaig, Peter Berger, Martin Trausnitz und Karl Prillinger (A), Fritz Knebel, Robert Geyer, Jörg Schwanninger und Fritz Lüscher (CH), Georg Brodt, Peeter Henning und Antoon van de Veegaete (B), Kees Roovers und Hans Peters (NL) sowie Etienne Gentil (F) (Bild unten rechts) diskutierten die Möglichkeiten zur Gründung einer europäischen Organisation als Interessenvertretung für die Schlepperszene.

## Erste Schritte Richtung EU

### Erstgespräch zur Gründung einer europäischen Organisation für Historische Landtechnik in Hammelburg-Obererthal am 2. November

Am Vortag der Jahresmitgliederversammlung des BHLDT trafen sich auf Einladung von Hans Peters, Präsident der FEHAMEC (Federatie Historische Agrarische Mechanisatie, Nederland) und Hubert Flaig, Geschäftsführer des BHLDT, Vertreter von Verbänden und Organisationen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Die 14 Teilnehmer diskutierten über aktuelle Themen der EU-Gesetzgebung zum Thema Oldtimer allgemein und Traktoren im Speziellen. Hauptpunkt der Tagesordnung war, wie es den nationalen Verbänden gelingen kann, darauf Einfluss zu nehmen und wie gemeinsam die Lobbyarbeit auf europäischer Ebene verstärkt und organisiert werden kann.

Hans Peters zählte dazu vier wichtige Gründe auf, warum eine Zusammenarbeit auf europäischer Ebene Sinn macht. Er nannte als aktuellste Themen die Gesetzgebung der EU, den Erhalt historischer Fahrzeuge und Maschinen als kulturelles Erbe, damit verbunden die Förderung von Sammlungen, Museen und Archiven durch nationale und europäische Kulturfonds. Dazu ist die Bildung eines schlagkräftigen Netzwerks erforderlich, um die Anliegen und Interessen der Oldtimertraktorszene in den verschiedenen Gremien und Parlamenten durchzusetzen.

Hans Peters hat aus seinen Erfahrungen als langjähriger Vorsitzender des größten Traktorclubs in den Niederlanden, dem OTMV, Konsequenzen gezogen. Lange Zeit blieben die Traktorfahrer von der



niederländischen Gesetzgebung weitgehend verschont. Seit drei Jahren aber werden die Traktorbesitzer und -sammler mit neuen Regelungen bezüglich Um-

Fahrzeuge mit H- oder 07er- Kennzeichen). Die Kosten betragen 499,- € pro Fahrzeug und Jahr.

### Veranstalterhaftpflicht

Norbert Warndt war leider kurzfristig verhindert, daher entfiel sein geplanter Vortrag. Dafür berichtete Björn Schneider von einem Versicherungsfall, der im Rahmen einer Veranstaltung entstand und problemlos abgewickelt wurde. Er empfiehlt daher auch anderen Vereinen, das BHLDT-Angebot für eine Veranstalterhaftpflichtversicherung wahrzunehmen.

### Kurz und knapp

Die Zusammenarbeit mit der Fachpresse und der Austausch der Terminmeldungen funktioniert mittlerweile reibungslos. Falls es Probleme rund um das Thema Terminmeldungen geben sollte, bitte auf Holger Berg zugehen.

Georg Brodt wurde für sein langjähriges Engagement im BHLDT zum Ehrenpräsidenten ernannt. In seiner Dankesrede warb er dafür, im Ehrenamt Verantwortung zu übernehmen und ermutigt



Für sein langjähriges Engagement im BHLDT wurde Georg Brodt zum Ehrenpräsidenten ernannt. In seiner Dankesrede forderte er die Jüngeren dazu auf, im Ehrenamt Verantwortung zu übernehmen. Von links: Udo Graßmeyer, Achim Schneiders, Georg Brodt, Peter Berger und Hubert Flaig bei der Übergabe der Urkunde.

te auch Jüngere sich zu engagieren.

Zum Abschluss forderte Peter Berger alle nochmals zur Geschlossenheit auf – auch im Hinblick auf die europäischen Aktivitäten: „Nur gemeinsam können wir unsere Aufgaben erfüllen und Erfolge erzielen.“ Der Termin für die nächste

Mitgliederversammlung wurde auf den 2. November 2019 festgelegt.

Krönender Abschluss der Versammlung war aber einmal mehr Thomas Geis von der Fahrzeugakademie Schweinfurt, der ein spannendes Referat zum Thema „Gleichstromgeneratoren am Traktor“



welt, Zulassung, Kennzeichen und Führerschein konfrontiert; nicht zuletzt auf Druck der EU. 2016 gründete Peters deshalb den niederländischen Verband FEHAMEC (Federatie Historische Agrarische Mechanisatie, Nederland) dem 10 Oldtimer-Traktorclubs angehören, die wiederum mehr als 15.000 Besitzer von Oldtimer-Traktoren repräsentieren.

Im Juli 2016 veröffentlichte die EU-Kommission ein Strategiepapier zur Reduzierung von Emissionen<sup>1)</sup>. Dabei geht es um Luftqualität, Lärmreduzierung, Mobilität in Ballungsräumen und nicht zuletzt auch um mehr Verkehrssicherheit. Die Lösungen die vorgestellt wurden sind auf folgenden Nenner zu bringen: Digitale Technologien, Erhöhung des Anteils von nachhaltigen Energiequellen, wie Biobrennstoffe, Elektro-Antrieb und Wasserstoff, letztendlich mit dem Ziel um den Straßenverkehr auf Zero-Emission zu bringen – also nur noch emissionsfreie Fahrzeuge im Verkehr zu haben.

Nationale Oldtimer-Verbände und selbst die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) tun sich schwer, Ausnahmen für Oldtimer in Umweltzonen zu bewirken, da Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Europa in der Verantwortung der Städte und Regionen liegen.

Und seit dem Dieselskandal kommen auch Oldtimer-Fahrzeuge in Verruf. Aus technischen Gründen können diese aber die heute geltenden Standards für Abgase in der Regel nicht erfüllen. Hier muss eine Regelung geschaffen werden, dass diese Fahrzeuge auch weiterhin am Straßenverkehr – auch in Umweltzonen – teilnehmen können. In Deutschland beträgt der Anteil von Oldtimer-Fahrzeugen am Gesamtstraßenverkehr gerade mal 7,5 Promille (!) (davon rund 420.000 Oldtimer-Pkw)<sup>2)</sup>. Bei den geringen Kilometerleistungen pro Jahr, sollte es möglich sein, hier Ausnahmen zu genehmigen.



*Thomas Geis von der Fahrzeugakademie Schweinfurt zeigte den Teilnehmern in Theorie und Praxis wie Gleichstromgeneratoren am Traktor repariert und restauriert werden.*

vorbereitet hatte und mit praktischen Vorführungen zeigte, wir man Lichtmaschinen und Anlasser fachgerecht prüft und restauriert. Dafür im Namen aller Teilnehmer ganz herzlichen Dank.  
hb/hbf

Das führt aber gleich zum nächsten Thema. Wie vertragen sich Oldtimer mit modernen Fahrzeugen im heutigen Straßenverkehr oder gar mit autonomen in der Zukunft? – Oldtimer-Pkw, die sich immerhin mit Geschwindigkeiten von 100 km/h und mehr auf Bundes- und Landstraßen bewegen, haben da weniger Probleme. Aber was ist mit Traktoren? Im öffentlichen Verkehr waren und sind sie eigentlich nur für Transportaufgaben für die Land- und Forstwirtschaft unterwegs.

Bis in die 1960er Jahre hatten Traktoren eher geringe Motorleistungen, dafür jedoch hohe Drehmomente und stark untersetzte Getriebe. Die Geschwindigkeit von historischen Traktoren ist daher in der Regel auf maximal 20 bis 30 km/h begrenzt. Oldtimer-Traktoren auf der Fahrt zu Oldtimer-Treffen oder Brauchtumsveranstaltungen, Einzel- und Gruppenausfahrten oder sogar Fernreisen sind deshalb eine Besonderheit im Straßenverkehr. Sie stellen aufgrund ihrer geringen Geschwindigkeit auch ein gewisses Gefahrenpotential dar. Hier müssen ggf. Lösungen gefunden werden, dass diese Fahrzeuge auch Wege für die Land- und Forstwirtschaft nutzen dürfen, um den Straßenverkehr nicht zu behindern und um Gefahren zu minimieren.

Politisch weniger brisant aber trotzdem von großer Bedeutung ist das Thema REACH<sup>3)</sup>. Hier geht es um die EU-Chemikalienverordnung, die am 1. Juni 2007 in Kraft getreten ist. REACH steht für „Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals“, also für die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien. Das Thema betrifft vor allem die Restaurierung, Reparatur oder Wartung von historischen Fahrzeugen, wo unter Umständen aus Gründen der Authentizität Werkstoffe, Lacke und andere Materialien (z.B. Blei in Batterien) verwendet werden, die auf dem REACH-Index stehen.

Eine Diskussion, die das Thema Oldtimer generell betrifft, entfachte sich an einer aktuellen Studie<sup>3)</sup>, die 2017/2018 im Auftrag der VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz, und des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA), Berlin, durchgeführt wurde. Eine der Umfragen ergab, dass das Durchschnittsalter der Mitglieder in der ganzen Oldtimer-Community weiter ansteigt. Was bei den „Petrol Heads“ Ü50 Leidenschaft und Euphorie auslöst, könnte bei jüngeren Generationen bald zu gelangweiltem oder gar verständnislosem Kopfschütteln führen. Und was unsere Szene angeht, müssen wir wohl damit leben, dass junge Leute, die keinen oder nur wenig Bezug zur Landwirtschaft haben, mit historischer Landtechnik nicht allzuviel anfangen können.

Um so wichtiger ist es, in der Öffentlichkeit auf die Themen „Automobiles Kulturgut“ und „Historische Landtechnik“ aufmerksam zu machen und zu informieren, welche Kulturleistungen hinter der alten Technik stecken. Der Antrag auf Anerkennung der „Automobiles Kulturgut“ als UNESCO-Weltkulturerbe, der vorerst abgelehnt ist, ist ein wichtiger Ansatz – allerdings wurden darin die

Themen Nutzfahrzeuge und Traktoren bisher nicht berücksichtigt.

Langfristig werden wir deshalb nicht umhinkommen, eine Bestandsaufnahme der Fahrzeuge in der Szene zu erstellen, um überhaupt eine Vorstellung davon zu bekommen, welche Substanz in den Vereinen, öffentlichen und privaten Sammlungen vorhanden ist. Der Aufbau einer allgemein zugänglichen Datenbank mit zuverlässigen technischen Daten über Maschinen und Geräte macht in diesem Zusammenhang ebenfalls Sinn. So könnte z.B. abgefragt werden, ob Fahrzeuge und Geräte für Ausstellungen oder Vorführungen regional oder bundesweit für Veranstaltungen zur Verfügung stehen.

Zum kulturellen Erbe gehören auch historische Prospekte, Bücher, Plakate, Ersatzteillisten, Reparaturhandbücher, Preislisten und vieles mehr. Sie sind nicht nur für die Traktorszene sehr wertvoll. Karl Prillinger in Wels begann vor 26 Jahren mit dem Aufbau eines privaten Archivs für Agrargeschichte. In der Sammlung befinden sich inzwischen mehr als 800.000 Belege, die auf über 1150 Metern Regalfachlänge abgelegt sind. Bisher sind rund 40.000 Dokumente und 115.000 Bilder digitalisiert. Prillinger hält sein Archiv gerne für die Allgemeinheit verfügbar, dazu braucht es aber Unterstützung. Alleine die monatlichen Betriebskosten für das Archiv liegen zur Zeit bei 5000 Euro. Die Einrichtung eines europäischen Kulturfonds könnte dabei maßgeblich helfen.

Die Liste der weiteren Aufgaben würde hier den Umfang sprengen. Festgehalten wurde am Ende, dass eine Arbeitsgruppe bestehend aus Peeter Henning, Hans Peters und Hubert Flaig zeitnah ein Grundsatzpapier für die Szene entwickeln, in dem unsere Anliegen und Wünsche gebündelt und fundiert formuliert werden. Damit wird auch eine Grundlage für die Diskussion mit Vertretern von anderen Verbänden und aus der Politik geschaffen. Von der Gründung eines europäischen Verbandes haben die Teilnehmer im Moment Abstand genommen. Stattdessen wurde beschlossen, die Zusammenarbeit untereinander und mit bereits national und international etablierten Organisationen für Historische Fahrzeuge, wie FIVA, ADAC, FEHAC u.a. zu intensivieren.  
hb/hbf

1) Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität. {SWD(2016) 244 final}, Brüssel, 20.7.2016 COM(2016) 501 final

2) Die Zahl der Gesamtzulassungen von Kraftfahrzeugen in der BRD belief sich am 1. Januar 2018 auf 56,5 Millionen. Davon sind 4,4 Millionen Motorräder. Quelle: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html). Die Zahl der Oldtimer auf deutschen Straßen ist 2017 wieder gestiegen, um satte 11 Prozent: Mit 422.213 Fahrzeugen, die ein H-Kennzeichen tragen, kletterte der Bestand erstmals über die Marke von 400.000. Historische Motorräder und Nutzfahrzeuge hinzugezählt, kommt der Verband der Automobilindustrie (VDA) auf rund 477.400 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen. Quelle: <https://www.welt.de/motor/news/article175760146/Rekordwerte-fuer-H-Kennzeichen-Oldtimer-Zulassungen.html>

3) Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (REACH)

4) Oldtimer-Studie 2017/2018 im Auftrag der VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz und des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA), Berlin