HISTORISCHE LANDTECHNIK

BHLD-INFOBRIEF 11 • Stuttgart, 20. Oktober 2020



Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.



Liebe Mitglieder im BHLD, liebe Vereinsvorstände und Interessenvertreter, liebe Förderer und Freunde des BHLD e.V.,

wie wir euch bereits mit einer Rundmail am 14. September angekünigt haben, findet unsere diesjährige Mitgliederversammlung nicht statt. Nach reiflicher Überlegung und vielen Diskussionen hat der Vorstand des BHLD beschlossen die für den 7. November geplante Jahresmitgliederversammlung abzusagen.

Wir waren uns darüber einig, dass die Veranstaltung ohne Risiken für die Gesundheit und auch aufgrund der uns vorliegenden Hygiene- und allgemeinen Versammlungsregeln schwerlich durchführbar ist. So wäre es beispielsweise zwingend, dass nur ein stimmberechtigtes Mitglied nach erfolgter und bestätigter Anmeldung anreisen könnte.

Der gelebte Geist der IG Hammelburg, welcher im BHLD weiterlebt, war und ist jedoch ein anderer! Ein reger Austausch – auch außerhalb der eigentlichen Sitzung – ist unserer Meinung nach sehr wichtig aber in diesem Jahr aus allseits bekannten Gründen eben nicht möglich.

Da unsere Satzung, die unter § 7 die Mitgliederversammlung regelt, hier keine

Corona macht auch vor Hammelburg nicht Halt

MUSS- sondern eine SOLL-Bestimmung festschreibt, ist eine Verschiebung der Versammlung rechtlich unbedenklich und vor dem Hintergrund, dass ein Großteil unserer Mitglieder zweifellos in die Kategorie "Risikogruppe" fällt, auch geboten.

Sollte, wider Erwarten, nach den Regularien des § 8 unserer Satzung, eine mögliche außerordentliche Mitgliederversammlung erfolgreich beantragt werden, weisen wir schon jetzt darauf hin, dass pro Verein nur ein angemeldetes Mitglied, nach erfolgter und bestätigter Anmeldung teilnehmen kann. Allen anderen Gästen und Begleitpersonen wäre eine Teilnahme leider nicht möglich.

Aufgrund der Tatsache, dass wir euch allen Transparenz ermöglichen wollen, wird zumindest die Kassenprüfung noch erfolgen. Den Kassenbericht für das Jahr 2019 findet ihr auf Seite 12 dieses Infobriefs. Dieser wird jedoch erst mit Abstimmung in der nächsten stattfindenden Mitgliederversammlung bindend und rechtskräftig.

Da wir uns leider in diesem Jahr zu einer Mitgliederversammlung nicht treffen können, hat unser Geschäftsführer Hubert Flaig seinen Jahresbericht für 2019 mit aktuellen Themen deshalb in diesem Infobrief zusammengefasst. Dabei geht er vor allem auf die Inhalte ein, die uns vorrangig bewegen und auch allen Mitgliedern als Infopool dienen können, wenn sie über den BHLD nach außen berichten.

Die wertvolle Zusammenarbeit mit verschiedenen Gremien wurde in 2019 und 2020 noch intensiviert. Zusammen mit dem ADAC und sieben weiteren Oldtimer-Verbänden haben wir im Januar 2019 die Arbeitsgemeinschaft Automobiles Kulturgut ins Leben gerufen. Ein wichtiger Schritt, um das Thema "Oldtimer als Sympathieträger" stärker in die Öffentlichkeit zu bringen. Inzwischen ist dazu

ein Flyer und ein Aufkleber entstanden, mit dem wir vor allem Besucher auf unseren Veranstaltungen zum Thema Oldtimer informieren wollen.

Mit der Aufarbeitung des Themas wird es auch gelingen, Kritikern und vor allem emotional motivierten Negativ-Pauschalisierungen zum Thema Oldtimer mit Fakten zu begegnen. Oldtimer-Fahrzeuge haben sehr geringe Laufleistungen. Laut Studien werden jährlich nur etwa 1.500 km pro Fahrzeug (vorwiegend Oldtimer-Pkw und -Motorräder) zurückgelegt. Damit machen historische Fahrzeuge weniger als 0,1 % der Laufleistung des gesamten Fahrzeugbestandes aus. Der Anteil der Laufleistung von Oldtimer-Traktoren liegt aufgrund ihrer technisch bedingten Aktionsradien nachvollziehbar noch weit unter diesen 0,1 %.

Neues gibt es auch aus dem Parlamentarischen Arbeitskreis zur Bewertung von Oldtimern zu berichten. Dies kann vor allem bei Gutachten von Fahrzeugen weiterhelfen, die z.B. beim Abschluss von Versicherungen vorgelegt werden müssen. Der BHLD hat dazu übrigens eine Rahmenvereinbarung über eine Allgefahren-Fahrzeugversicherung abgeschlossen, die von allen Mitgliedern genutzt werden kann. Mehr Informationen dazu auf den Seiten 28/29.

Zum Schluss möchte ich noch auf zwei weltweite Umfragen der FIVA hinweisen (s. Seite 36) und fordere alle Mitglieder, Vereine und Clubs dazu auf, daran teilzunehmen. Daraus entsteht eine umfassende Studie, die Anfang 2021 erscheinen soll, von der wir uns wichtige Erkenntnisse über die Oldtimer-Szene – nicht nur in Deutschland – versprechen.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Peter Berger Präsident des BHLD

Herausgeber: BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. Birkendörfle 7, 70191 Stuttgart

Telefon: (07 11) 2 56 20 77, Telefax (07 11) 2 56 20 78, E-Mail: info@bhld.eu Redaktion und Gestaltung: Flaig + Flaig GmbH, Birkendörfle 7, 70191 Stuttgart Telefon: (07 11) 2 56 20 77, Telefax: (07 11) 2 56 20 78, E-Mail: hflaig@flaigflaig.de

V.i.S.d.P.R. Robert Geyer, Pressereferent BHLD . ©2020 BHLD



Der BHLD – Ein Treffpunkt für Freunde Historischer Landtechnik

Die Landwirtschaft hat wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts einen tiefgreifenden Strukturwandel erfahren. Rationalisierungen verbunden mit einer enormen Produktivitätssteige rung haben in diesem Zeitraum dazu geführt, dass heute ein Landwirt 156 Mitbürger ernähren kann.1) Angesichts dieser ungeheuren Leistung ist es geradezu paradox, dass die Landwirtschaft mit all ihren Facetten im gleichen Zeitraum ihre einst zentrale gesellschaftliche Bedeutung eingebüßt hat und im öffentlichen Diskurs oft als Sündebock an den Rand gedrängt wurde.

Die Vereine. Clubs und Interessengemeinschaften, die im Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. organisiert sind, versuchen mit ihrer Arbeit dem Vergessen dieser Leistung entgegenzuwirken und durch Veranstaltungen, Ausstellungen und Veröffentlichungen an die Entwicklungsgeschichte der Landwirtschaft zu erinnern und das Interesse daran zu fördern. Dabei liegen die Schwerpunkte auf der Erhaltung von **Von Hubert Flaig**

technischem Kulturgut und der Tradierung bäuerlicher Arbeitsweisen.

Tischlein deck dich - gestern und heute

Es klingt fast wie ein Märchen. Laut einer Umfrage sind die meisten Deutschen der Ansicht, dass eine gut funktionierende Landwirtschaft eine Grundvoraussetzung für die Lebensqualität und Lebensfähigkeit des Landes ist (87 %) und das bäuerliche Leben einen wichtigen Bestandteil deutscher Kultur darstellt (82 %). Und 67 % sind immerhin der Meinung, dass die heimische Landwirt schaft die Versorgung der Bevölkerung mit gesunden Nahrungsmitteln sichert.2) Die Werbung der Nahrungsmittelkonzerne scheint diese positiven Bewertungen mit Bildern von einer bäuerlichen, vielfältigen und kleinstrukturierten Landwirtschaft zu beflügeln - gewürzt mit einer guten Prise Romantik. Doch stimmt dieses Image von zufriedenen Bauern mit glücklichen Kühen, Schweinen und Hühnern wirklich?

Lebendiges Museum

Auf dem Feldtag in Nordhorn 2017 präsentierte der Verein Historische Dampftechnik Kirchheim unter Teck e.V. ihr Fowler-Zweimaschinen-Dampfpflug-Set mit einem 4-Schar-Kipppflug, Baujahr 1919, von Kemna und einem frisch restaurierten Wendekultivator mit Höhenverstellung und nachlaufender Scheibenegge von Heucke aus dem Jahr 1926. Foto: Hubert Flaig

Während die Bevölkerung den Landwirt damit in erster Linie als effizienten Versorger wahrnimmt, werden auf der anderen Seite moderne landwirtschaftliche Produktionsverfahren kritisch bewertet. obwohl viele Bürger die Realität in der Landwirtschaft nur bedingt aus eigener Anschauung kennen. Basierend auf einer anderen Studie besitzt über die Hälfte der befragten Personen (55 %) einen mittleren, 30 % einen geringen Wissensstand zum Thema Landwirtschaft.3)

So kaufen wir zwar alle landwirtschaftliche Produkte, durchstöbern das Internet nach Food-Blogs und kochen mit TV-Sterneköchen, aber die Prozesse, wie Nahrungsmittel entstehen und die Akteure, die sie produzieren, sind aus der öffentlichen Wahrnehmung weitgehend verschwunden. Man gewinnt dabei leicht den Eindruck, dass so wie der Strom aus der Steckdose fließt, das Essen wie



Vom Bauernhof ins Kühlregal

Das Idyll in der Werbung sorgt für Umsätze bei den Supermarktketten aber auch für falsche Vorstellungen von der Landwirtschaft bei den Konsumenten. Bild: zVq

selbstverständlich aus den Kühltheken und -truhen der Supermärkte kommt. Am liebsten mit Biosiegel – und vor allem billig!

Umweltaktivisten sowie Kritiker aus den Medien und Politik und werfen den Landwirten oft vor, dass sie selbst Schuld an diesem Entfremdungsprozess tragen. Dabei war es die Politik, die in den 1950er Jahren - durchaus erfolgreich den Strukturwandel forcierte, um die Nachteile des Agrarsektors gegenüber den anderen Wirtschaftsbereichen auszugleichen und die Produktivität steigern. Vor allem in Baden, Württemberg und Hessen, glichen die Agrarflächen in folge der Realteilung einem Flickenteppich, der aus kleinen, verstreut liegenden Wiesen und Äckern bestand. Um deren Bearbeitung rationeller zu gestalten wurden die zersplitterten Flächen zusammengelegt. Außerhalb der Dörfer entstanden Aussiedlerhöfe. Wirtschaftswege wurden angelegt, Bäche begradigt, Hecken und Streuobstwiesen gerodet. Die Bauern erhielten günstige Kredite, um ihre Pferde durch Mähdrescher und Schlepper zu ersetzen. Strom wurde in jedes Haus gelegt und Kanalisationen gebaut, um den Lebensstandard auf dem Land dem in der Stadt anzupassen.

Aber trotz staatlicher Schutzpolitik gaben im Laufe der 1960/70er Jahre viele kleinbäuerliche Betriebe auf oder führten ihre Landwirtschaft nur noch im Nebenerwerb weiter. Waren im 19. Jahrhundert noch 50 Prozent der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt, sank die Zahl bis nach dem Zweiten Weltkrieg auf 25 von Hundert. Heute sind

gerade noch 1,4 Prozent der deutschen Erwerbstätigen in der Landwirtschaft beschäftigt.⁴⁾

Damit einhergehend veränderte sich neben unserer Konsum- und Esskultur auch die gesamte Alltagskultur- vor allem in den ländlichen Gegenden. Mit wachsendem und gesichertem Wohlstand wurden Wiesen und Felder in Neubau- und Industriegebiete umgewandelt, in denen die Landbevölkerung moderne Wohnstätten bezog und neue Arbeit fand. Der Kleinbauer wurde Mechaniker oder Textilarbeiter, die Kinder besuchten weiterbildende Schulen oder gingen in die Stadt und studierten. Die Identifikation mit der Landwirtschaft begann zu schwinden: Prozesse. die bald die Heimat- und Volkskundler. Historiker und Denkmalschützer aktiv werden ließen.

Mit dem Verlust beginnt die Erinnerung

Schon in den 1960er Jahren kam es zu einer neuen Gründungswelle von Freilichtmuseen, in die abrissgefährdete Höfe und Häuser ganzer Regionen transloziert und zu neuen "Dörfern" formiert wurden. Anlagen wie das LVR-Freilichtmuseum in Kommern oder das LWL-Freilichtmuseum Detmold mit über 100 Hektar Gelände und über 110 Gebäuden entstanden. 1965 wurde das Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum gegründet. Eine weitere Gründungswelle erfasste ab den 1970er Jahren auch den deutschen Süden. Neben Anlagen wie dem 1976 eröffneten und 38 Hektar großen



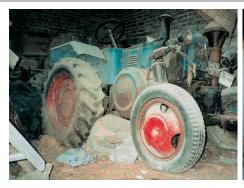
Hohenloher Freilandmuseum

Die ältesten Gebäude des Freilandmuseums in Schwäbisch Hall/Wackershofen sind fast 500 Jahre alt, die
jüngsten stammen aus dem 20. Jahrhundert. In ihrem Zusammenspiel
zeichnen sie ein sehr vielschichtiges
Bild vom Leben der Menschen in früheren Zeiten. Sie vermitteln Kenntnisse über das Bauen und Wohnen in
früheren Zeiten, über den Alltag von
wohlhabenden Bauern, Handwerkern,
aber auch von ärmeren Teilen der
Bevölkerung und von Randgruppen.
Foto: FLM SHA/Wackershofen

oberbayerischen Freilichtmuseum Glentleiten und dem seit 1979 errichteten Fränkischen Freilandmuseum Bad Winds heim entstanden vor allem kleinere regionale Museen, die im Gegensatz zu den "zentralen" Freilichtmuseen die Gegebenheit und Kontinuität des Ortsbezuges und den regionaltypischen Zusammen hang von Haus- und Landschaftsform für sich beanspruchten.

Mittels wissenschaftlicher Dokumentationen und museumspädagogischer Projekte gelingt es den Museen die Besucher über bäuerliche Lebensweisen vergangener Zeiten zu informieren. Die Gebäude und Anlagen bilden dabei das Ambiente und geben Einblicke in den Habitat der einstigen Bewohner. Die Rezeption der jährlich über 6 Millionen Besucher beschränkt sich aber häufig auf nostalgische Erinnerungen. Die Vielfalt an historischen Maschinen und technischen Einrichtungen bleibt in den Ausstellungen meist exemplarisch auf ein notwendiges Minimum begrenzt.

Nun haben seit der Jahrtausendwende auch das Fernsehen und Special-Interest-Magazine der Nostalgie Tür und Tor geöffnet. Erfolgreiche Publikationen wie die "Landlust" und zahlreiche TV-Serien und -Dokumentationen unterhalten mit dem





Scheunenfund

Sensationelle Funde gehören inzwischen der Vergangenheit an. Manche Fans scheuen bei ihrer Suche nach einem alten Schlepper aber nach wie vor weder Kosten noch Mühen. Diesen 25-PS-Lanz-Bulldog fand ein Schlepperfreund im Juni 1997 auf einem Gehöft in Ipsala an der griechisch-türkischen Grenze. Foto: Wolfgang Ziegler



Gelungene Restaurierung

Die Straßenzugmaschine Z 2 wurde bei Zettelmeyer in Trier gebaut. Passend dazu sind auf dem Leiterwagen Weinfässer von der Mosel geladen. Foto: Hubert Flaig



Schleppertreffen

Alle zwei Jahre veranstaltet der Lanz-Bulldog-Club Sachsen ein Bulldog-Treffen mit über 1000 Schleppern und zuletzt 15.000 Besuchern auf dem agra-Gelände in Leipzig. Wir drücken die Daumen, dass 2021 stattfinden kann. Foto: Hubert Flaig

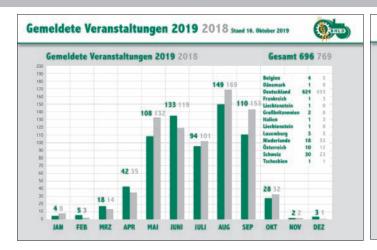
"Leben auf dem Lande" ihre Leser und Zuschauer. Oft idealisiert, tragen sie aber selten dazu bei, ein authentisches Bild von der Landwirtschaft in früheren Zeiten zu vermitteln und über die Zusammenhänge zwischen Technik und Produktion sachlich zu informieren.

Dabei hat die Mechanisierung – allen voran die Dampflokomobile und Traktoren, wie keine anderen Geräte nach der Erfindung des Pfluges – die Landwirtschaft revolutioniert und in den vergangenen 150 Jahren dazu beigetragen, dass sich die Industriegesellschaft in der wir heute leben, überhaupt entwickeln konnte. Angebaute und gezogene Geräte sowie selbstfahrende Maschinen sind für die Landwirtschaft längst unverzichtbar geworden.

Hatte die Mechanisierung der Landwirtschaft zunächst zum Ziel, die tierische Arbeitskraft abzulösen, die Anstrengung körperlicher Arbeit zu mindern, sowie fehlende Arbeiter und Helferinnen zu ersetzen, die vermehrt an Arbeitsplätze in der Industrie abwanderten, geht es heute in den modernen Betrieben vor allem darum, möglichst effizient zu arbeiten und die Produktivität zu steigern. Dazu werden voll vernetzte Hightech-Maschinen eingesetzt, die mit ihrer schieren Größe an die riesigen Dampflokomobile erinnern, die am Anfang dieser Entwicklungsgeschichte standen. Die meisten der historischen Maschinen sind derweil dem Zahn der Zeit zum Opfer gefallen. Viele sind einfach in einer Schrott presse gelandet und in den Hochöfen der Stahlindustrie verschwunden. Wenige schafften es in technische Sammlungen, einige gar in ein Museum.

Vom Scheunenfund zum Kulturerbe

Den professionellen "Spurensicherern" von ländlichen Immobilien folgten vor rund 50 Jahren die ersten privaten "Fahnder" auf der Suche nach "mobilen Antiquitäten" aus der Landwirtschaft. Sie stöberten in den Gärten und staubigen Winkeln der Scheunen ihrer Nachbarn und nahmen ihnen wohlfeil ihren "Schrott" ab. Anfangs noch milde belächelt und für "Spinner" gehalten, staunen heute die Besucher auf Brauchtumsveranstaltungen und Feldtagen, was es früher nicht schon alles gegeben hat. Sie erinnern sich, wie sie als Kinder und Jugendliche in der Landwirtschaft mithal-





fen oder mithelfen mussten. Und mancher grämt sich, dass er seinen Lanz-Bulldog, Hanomag, Normag, Fendt, Eicher, Deutz, und, und, und, buchstäblich für einen Apfel und ein Ei hergegeben hat.

Dem Beispiel der vom "Traktor-Virus" Infizierten folgten viele. In zahlreichen Traktor-Clubs und -Vereinen haben sich Fans zusammengefunden, die in hunderten von Stunden Schlepper ihrer Lieblingsmarke wieder herrichten und gangbar machen. Denn um jedes dieser Gefährte und Geräte spinnt sich eine individuelle Geschichte: Irgendwo sind sie gebaut worden, irgendjemand hat sie gekauft. Sie wurden eingesetzt, um zu pflügen, Holz zu transportieren, die Ernte einzuholen oder um Arbeiter und Helfer aufs Feld zu fahren.

"Besessen von der Idee, diese Maschinen wieder zum Laufen zu bringen rücken die Fans den Funden beherzt zu Leibe. Sie sind fasziniert von der Qualität der Verarbeitung, der Güte der Werkstoffe, der Einfachheit der Technik und der

Zugänglichkeit, mit der die Teile verbaut sind. Ohne die Sorgfalt, mit der die Maschinen einst gebaut wurden, wären sie längst irreparabel geworden," bringt Hajo Sommer vom Altertrümmer Klingbachtal e.V. die Motivation seiner Vereinskollegen auf den Punkt.⁵⁾

Das Baujahr; das Anlassen mit Kurbel, Zündhütchen, Heizlampe oder elektrisch; Diesel oder Benziner; luft- oder wassergekühlt; einer, zwei, drei oder mehr Zylinder; PS und Hubraum; Kupplung; Getriebe; Geräteadaption; Originalfarbe; Reifen: Dies sind nur ein paar Stichworte, die Anlass zu stundenlangen Gesprächen unter Gleichgesinnten geben.

Zum Potential an wirklich "Aktiven" haben wir aber schlichtweg keine gesicherten Zahlen – genauso wenig wissen wir über die tatsächlichen Bestände von historischen Traktoren bzw. Landmaschinen. Heute widmen sich in Deutschland nach unseren Schätzungen rund 500 Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften mit mehr als 60.000 Mitgliedern dem Hobby "Oldtimer-Traktor".

Gemeldete Veranstaltungen 2019/2018 (links) und 2020

Corona hat 2020 die Meldungen gegenüber den Vorjahren fast halbiert. Fast alle gemeldeten Veranstaltungen wurden von den Verantwortlichen abgesagt.

Inklusive Fans und Followern steigt die Zahl der Interessierten leicht auf das Dreifache an.

Die aktuellen Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) in Flensburg ermöglichen einen Einblick in die Anzahl historischer Zugmaschinen, 2019 wurden vom KBA rund 2 Millionen (!) Traktoren registriert, davon rund 1,5 Millionen im land- und forstwirtschaftlichen Einsatz (LoF), weitere 500.000 fallen unter sonstige Verwendung. Bei einem Blick auf die Listen der Hersteller kann man interessanterweise eine Auswahl von Marken und Typen entdecken, die tatsächlich die Vorraussetzungen für Oldtimer-Fahrzeuge erfüllen. Immerhin sind rund 315.000 davon immer noch im LoF eingesetzt - weitere 222.000 sind wiederum als "Sonstige" registriert.⁶⁾ Der Schluss liegt also nahe, dass diese tatsächlich im Hobby- und Freizeitbereich zugelassen sind.

Zulassungszahlen historischer Zugmaschinen 2019

In der Auswahl fehlen die Fahrzeuge und Typen von großen Herstellern und Marken, die teilweise heute noch auf dem Markt sind und die Kriterien für "Oldtimer" erfüllen: Fendt, John Deere, Massey Ferguson, Holder, Claas, Daimler MB trac, Unimog, SAME, Case-New Holland, Fiat, Renault, Ford aber auch die Fahrzeuge der Heinrich Lanz AG sowie rund 300 weiterer Hersteller(!), die es in Deutschland tatsächlich einmal gab, sind in der Auswahl nicht aufgeführt.

Auswahl zugelassener historischer Zugmaschinen 2019

| Produktion | Hersteller | LoF-Betrieb | | | Sonstige Zugmaschinen | | | Sonstige | Summe |
|------------|----------------------|-----------------|---------|----------------------|-----------------------|--------|---------|------------|---------|
| | (Auswahl) | 2019 | 2018 | | 2019 | 2018 | | Verwendung | 2019 |
| DDR | MULTICAR | 2.182 | | | 3.539 | 3.677 | -3,8 | 6.548 | 5.721 |
| DDR | SCHOENEBECK TRAK-W | 4.789 | | | 1.564 | | and the | 29 | 6.353 |
| DDR | MINSK TRAK-WERK (BY) | 22.714 | | | 487 | | | 21 | 23.201 |
| BRD | BAUTZ | 2.389 | | | 3.619 | 3.670 | -1,4 | 20 | 6.028 |
| BRD | LANZ, AULENDORF | 4.035 | | | 4.574 | 4.632 | -1,3 | 5 | 8.614 |
| BRD | MAN | 5.354 | | | 5.786 | 5.843 | -0,8 | 0* | 11.140 |
| BRD | FAHR | 7.340 | | | 8.560 | 8.660 | -1,2 | 1 | 15.901 |
| BRD | SCHLUETER, ANTON | 8.127 | 8.142 | -0,2 | 4.266 | 4.316 | -1,2 | 8 | 12.401 |
| BRD | GUELDNER | 8.787 | 8.604 | +2,1 | 14.936 | 15.116 | -1,2 | 364 | 24.087 |
| BRD | ALLGAIER-PORSCHE | 10.475 | 10.219 | +2,5 | 11.619 | 11.744 | -1,1 | 17 | 22.111 |
| BRD | KRAMER-WERKE | 12.524 | 12.165 | +3,0 | 17.353 | 17.513 | -0,9 | 1.090 | 30.967 |
| BRD | RHEINSTAHL HANOMAG | 14.337 | 14.099 | +1,7 | 17.428 | 17.613 | -1,1 | 1.321 | 33.086 |
| BRD | EICHER | 35.941 | 35.645 | +0,8 | 38.226 | 38.639 | -1,1 | 28 | 74.195 |
| BRD | KLOECKNER-H-DEUTZ | 176.180 | 176.074 | +0,1 | 90.427 | 91.728 | -1,4 | 1.070 | 267.677 |
| | | 315.174 | | 222.384 | | | | 10.522 | 548.080 |
| | | Nutzung als LoF | | Freizeit, Hobby, ??? | | | | | |

Bestand zugelassener Fahrzeuge Quelle: KBA 1.1. 2019



Lebendiges Museum

Beim Historischen Feldtag in Nordhorn fuhren 2017 ein kleiner und ein großer WD-Motorpflug von Hanomag auf (links). Der Lanz-Landbaumotor (rechts) wurde eigens für die Veranstaltung restauriert und gangbar gemacht. Dazwischen ein Stock-Motorpflug. Fast 25.000 Besucher konnten das Spektakel bewundern.



Mitglieder der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V. führen einen Bautz-Getreidemäher vor, der vor der Anschaffung des Traktors von einem Pferdegepann gezogen und adaptiert wurde.



Durch die Personalabwanderung in der Landwirtschaft wurden Maschinen für den Einmann-Betrieb entwickelt. Dieser Fendt-Geräteträger wurde in einen Rübenroder verwandelt und ist noch voll funktionsfähig. Fotos: Hubert Flaig

Wenn wir berücksichtigen, dass in der untersuchten Auswahl die Typen und Fahrzeuge, die inzwischen über 30 Jahre alt sind und von teilweise heute noch aktiven Herstellern stammen, noch nicht gelistet sind, können wir nur spekulieren und – sehr konservativ geschätzt – von mehr als 800.000 historischen Fahrzeugen ausgehen!

Das lebendige Museum

Manche dieser Fahrzeuge sind echte Sensationen: so die Motorpflüge von Stock und Hanomag oder der Lanz-Landbaumotor. Auch komplette Zweimaschinensystem-Dampfpflugsätze von Fowler oder dem deutschen Hersteller Ottomeyer sind absolute Raritäten. Den Hauptanteil historischer Fahrzeuge stellen aber die Schlepper aus der Boomzeit des Traktorenbaus nach 1949 bis ca. 1965. Sie bilden die Hauptattraktionen bei den Schleppertreffen und Feldtagen, die von einer Vielzahl von Vereinen und Clubs ausgerichtet werden. 2019 wurden uns alleine für Deutschland 696 Veranstaltungen gemeldet. Sie sind unser "Aushängeschild" und die wichtigste Plattform für unsere Öffentlichkeitsar-

Besonders auf den Feldtagen können die Besucher die Entwicklungsgeschichte von Anbau- und Erntetechnik hautnah nachvollziehen - von der Handarbeit und der Arbeit mit tierischen Gespannen, über die Frühzeit des Traktorenbaus bis hin zu modernen Schleppern und Maschinen. Dagegen leben die Schleppertreffen eher von der Zurschaustellung der Fahrzeuge, oft verbunden mit einer Prämierung, z. B. für das älteste Fahrzeug oder die weiteste Anfahrt. Mit Aktionen wie Umzügen, Wettheizen und Geschicklichkeitsfahrten haben viele dieser Veranstaltungen, die in regelmäßigem Turnus durchgeführt werden, Volksfestcharakter erlangt und ziehen zum Teil 1000 und mehr Teilnehmer an, die teilweise längere Anfahrten - auch auf Achse - auf sich nehmen.

Mit dem Traktor unterwegs

Nun ist im Unterschied zum Pkw, Lkw oder Motorrad die Geschwindigkeit von Traktoren begrenzt. Bei historischen Fahrzeugen betragen die Fahrgeschwindigkeiten in der Regel 25 km/h, bei ältern sind es sogar oft nur 6 km/h, bei "moderneren" auch mal 40 km/h oder mehr. Für Fahrten auf dem Acker, der Wiese, dem Feld und im Forst entwickelt, waren die Vorkriegsmodelle noch mit Eisenrädern ausgestattet. Mit der Einführung von Luftreifen (um 1939) wurden die Schlepper dann auch straßentauglich. Damit sind im heutigen Straßenverkehr aber einige Handicaps verbunden.

Das beginnt bereits mit der Zulassung der Fahrzeuge. "Landwirtschaftliche Zugmaschine" oder "Oldtimer"? Dass Traktoren als "Freizeit-Fahrzeuge" genutzt werden, ist in der Gesetzgebung bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Die einen sind mit grünen Kennzeichen steuerbefreit unterwegs, dürfen sich aber nur begrenzt auf öffentlichen Bundes- und Landstraßen bewegen. Die anderen sind mit einem schwarzen oder einem H-Kennzeichen unterwegs, für sie sind die landwirtschaftlichen Wege aber gesperrt. Dabei sind die Grenzen der Nutzung von historischen Fahrzeugen fließend, wie wir schon bei den Zulassungszahlen sehen konnten. Gegen einen Erwerbsnachweis kann ein LoF-Kennzeichen erworben werden, aber viele Nachkommen ehemaliger Bauern betreiben ihre "Erbwirtschaft" als Hobby-Landwirte ohne kommerzielle Absicht und bekommen deshalb kein grünes Kennzeichen. Hier wäre es wünschenswert, dass auch Fahrzeuge mit schwarzen oder mit H-Kennzeichen die landwirtschaftlichen Wege nutzen dürfen, leisten doch gerade diese "privaten" Landwirte einen wichtigen Beitrag zur Landschaftspflege und den Erhalt z.B. von Wald und Streuobstweisen. So profitiert auch das Gemeinwohl und die Fahrzeuge sind zusätzlich versteuert!

Andere Traktorbegeisterte wollen ihre Fahrzeuge einfach bewegen. Wer auf einem Traktor sitzt und die Landschaft im 20 km/h-Tempo vorbeiziehen lässt, weiß den Reiz entschleunigter Beobachtung zu schätzen. Der gleichmäßige Takt und der spezifische Klang des Motors, der auch Außenstehende erfasst, trägt das seine zum Einklang von Fahrer und Gefährt bei. Es muss ja nicht gleich der Südpol sein, obwohl sich sogar hier schon normale Ackerschlepper gegenüber Spezialfahrzeugen bewährt haben.

Aber Fernreisen zum Großglockner-Treffen, Alpenüberquerungen oder auch eine Umrundung von Island sind für manche "Abenteurer-Senioren" durchaus eine



Mit dem Traktor unterwegs

Bei der ersten erfolgreichen Durchquerung der Antarktis, die über den Südpol führte wurden auch drei Ferguson-Ackerschlepper vom Typ TE eingesetzt, die sich besser als die Spezialfahrzeuge bewährten. Bild: Creative Commons







Traktor fahren ist im heutigen Straßenverkehr mit einigen Handicaps verbunden. So sind beispielsweise landwirtschaftliche Wege für Oldtimer mit schwarzen oder H-Kennzeichen gesperrt. Da hilft auch der Hinweis zur Umfahrung einer Kraftfahrstraße nicht wirklich weiter, wenn der Fahrer der Gesetzgebung folgen will. Fotos: Hubert Flaig (oben), Creative Commons

Option. In der Regel geht es aber eher um Brauchtumsumzüge, Besuche von Oldtimertreffen, Feldtagen oder Vereinsausfahrten, wie z.B. an Feiertagen wie dem 1. Mai oder an Christi Himmelfahrt.

Seit 2016 ist der BHLD deshalb auch als ständiges Mitglied im Parlamentskreis "Automobiles Kulturgut" vertreten und engagiert sich dort zusammen mit anderen Oldtimer-Verbänden für den Erhalt und Betrieb von Fahrzeugveteranen. Hier gilt es die Politik zu informieren, zu überzeugen und Empfehlungen auszusprechen sowie Regelungen zu finden, die die Besonderheiten von historischen Fahrzeugen bei der aktuellen Gesetzgebung – vor allem in Bezug auf Verkehr und Umwelt – berücksichtigen.

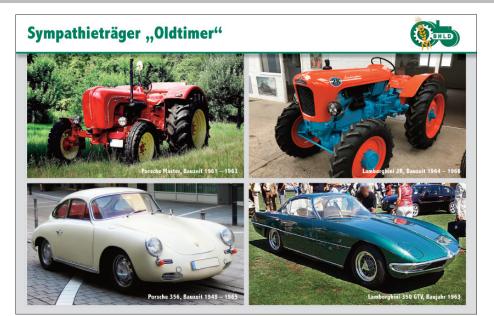
So würden wir es im Sinne der "Nachwuchsförderung" auch begrüßen, wenn der Traktor-Führerschein eine Liberalisierung hin zur früheren Führerscheinklasse IV erfahren würde, als es mit 16 Jahren noch generell möglich war, außer einem Moped auch einen Traktor zu fahren. Ein weiteres wichtiges Thema bezieht sich – vor allem im Kontext mit Festveranstaltungen – auf die Regelungen zum Personentransport mit Anhängern.

Andere "Baustellen" sind nicht unbedingt traktorspezifisch, sondern betreffen die gesamte Oldtimerszene. Im Vordergrund stehen dabei Fahrverbote und Umweltfragen, aber auch, wie in Zukunft Themen wie "Automobiles Kulturgut" und "Oldtimer als Sympathieträger" kommuniziert werden und voran gebracht werden wollen.



Automobiles Kulturgut

Der "Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge" gehören 10 Oldtimer-Verbände an, die sich den Schutz, Erhalt und die Förderung historischer Fahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut zum Ziel gesetzt haben.



Sympathieträger "Oldtimer"

Traktoren und Sportwagen? Auch Porsche und Lamborghini haben Schlepper gebaut! Letztere werden bis heute erfolgreich von der SDF-Gruppe (Same-Deutz-Fahr) in Italien produziert. Fotos: Creative Commons



Automobiles Kulturgut

Der "Fardier" (frz. Lastenschlepper) war der erste Kraftwagen überhaupt. Der Artilleriezugmaschine war jedoch kein Erfolg beschieden, weil das Fahrzeug 1769 bei der ersten Vorführung vor hohen Militärs in Paris die Umfassungsmauer der Militärkaserne durchbrach. Ihr Erfinder Nicolas Cugnot hatte vergessen, den Dampfwagen mit Bremsen auszustatten. Foto: Creative Commons

Die Präsenz auf Veranstaltungen und Ausstellungen ist nicht ausreichend, um unsere Anliegen einer breiten Öffentlichkeit verständlich zu machen. Deshalb begrüßen wir ausdrücklich die Initiative zur Einrichtung der "Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge" im Januar 2019, in der wir uns mit anderen Verbänden der "Oldtimerszene" mit den Schwerpunkten Pkw, Motorrad und Nutzfahrzeuge nach Kräften engagieren. Denn die Entwick-

lungsgeschichte landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Maschinen birgt ausreichend Themen mit kulturhistorischem Potenzial, das wir gerne zur Vervollständigung des Wertebildes von "Automobilem Kulturgut" in die Diskussion einbringen wollen. Schließlich war das erste "Automobil" ein "Traktor" – der Dampfwagen von Nicolas Joseph Cugnot von 1769. Grund genug, dass sich die Schlepperszene — ihrem Status ange-

messen — auch auf Landtechnik-Messen wie der AGRITECHNICA oder an Oldtimermessen, wie der RETRO CLASSICS beteiligt und sich dort zwischen Edelkarrossen und bekannten Old- und Youngtimern präsentiert. Und wir erinnern uns: Auch Porsche und Lamborghini haben Schlepper gebaut! Letztere werden bis heute erfolgreich produziert.

Der Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland BHLD e.V.

Stellvertretend für die wachsende Fangemeinde beschlossen im Jahr 1983 Klaus Borig, Walter Enz und Johannes Deinlein sowie weitere Vorstände von Vereinen der Oldtimer-Traktorenszene in Hammelburg (Regierungsbezirk Unterfranken) eine Interessengemeinschaft ins Leben zu rufen. Die "IG Hammelburg" hatte sich zum Ziel gesetzt die steigende Zahl von Oldtimer-Schlepper-, Bulldog-, Dampf- und Nutzfahrzeugtreffen zu koordinieren und in einem gemeinsamen Terminkalender zusammenzuführen, um sie in Infobriefen. Clubzeitungen und den Zeitschriften bekannter Oldtimer-Fachverlage zu veröffentlichen.

Darüber hinaus suchten die Initiatoren den Austausch mit Organisationen wie dem Veteranen-Fahrzeug-Verband (VFV) und dem Deuvet, um die Kräfte der Vereine der Oldtimer-Schlepperszene zu bündeln und eine gemeinsame, politische Vertretung zu formieren. Die jährlich stattfindenden Versammlungen in Hammelburg wurden so zur Anlaufstelle der Schlepperszene in ganz Deutschland.

Gründung und Zweck

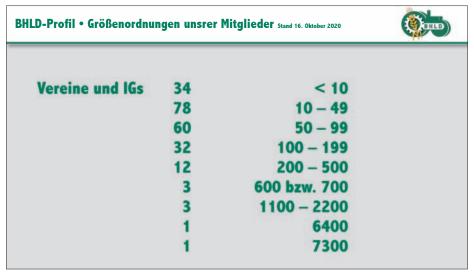
Nach 27-jährigem Bestehen wurde 2010 auf Initiative von Alfred Vogel, dem damaligen Vorsitzenden der "IG Hammelburg", die Gründung eines Verbandes als Nachfolgeorganisation vorbereitet. Gemeinsam mit weiteren Vorsitzenden prominenter Traktoren-Clubs aus ganz Deutschland wurde am 19. März 2010 der Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLD) mit folgenden Zielen gegründet:

- Jeder Person und jeder Organisation, die sich für das Thema Historische Landtechnik interessiert oder einen Beitrag zur Erhaltung von Kulturgut zu diesem Thema leisten will, eine Anlaufstelle zu bieten.
- die inzwischen etablierte Szene zu stär-



Mitgliederentwicklung

Seit der Gründung 2010 sind dem Verband 224 Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften beigetreten, darunter 6 Vereine aus dem benachbarten Ausland (Österreich/Belgien/Niederlande). Stand: 16.10.2020



Vereinsgrößen

Der größte Teil der Mitglieder (138) bewegt sich in einer Clubgröße zwischen 10 bis 100 Einzelmitgliedern. Stand: 16.10.2019

ken und die einzelnen Vereine in ihrer Arbeit zu unterstützen,

- den Nachwuchs zu begeistern und zu fördern.
- die Interessen der Szene in öffentlichen und politischen Belangen zu vertreten.
- die unzähligen Aktivitäten der Szene zu koordinieren.
- bei den Veranstaltungen rund um das Thema Historische Landtechnik eine gewisse Qualität zu gewährleisten,
- öffentliche aber auch private Einrichtungen, die Sammlungen und Archive aufbauen und unterhalten, in ihren Bemühungen, dieses Kulturgut

einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, zu unterstützen.

Ferner schließen der Zweck und die Ziele des BHLD ein, die angeschlossenen Vereine und Interessengemeinschaften sowie deren Mitglieder bei technischen Fragen und Problemen der Restaurierung, der Ausrichtung von technischen Lehrgängen und Seminaren, der Umsetzung von gesetzlichen Vorschriften zur Zulassung von motorgetriebenen Oldtimer-Fahrzeugen, versicherungsrechtlichen Fragen der Haftung bei Ausstellungen und Veranstaltungen zu informieren und zu unterstützen.

Mitgliederstruktur und Organisation

Im Gründungsjahr traten 58 Vereine dem Verband bei. Nach aktuellem Stand sind 224 Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften im Verband organisiert. Darunter 6 Vereine aus dem benachbarten Ausland (Österreich/Belgien/Niederlande) sowie 13 Institutionen (z.B. Museen) und Einzelpersonen als Fördermitglieder. Der Verband repräsentiert so mehr als 28.000 Mitglieder aus Deutschland und rund 7.000 aus den genannten Nachbarstaaten. Dazu kommen rund 24.600 Fans, die sich zur IHC*-Facebook-Gruppe (*International Harvester) zusammengeschlossen haben. Der größte Teil der Mitglieder (138) bewegt sich in einer Clubgröße zwischen 10 bis 100 Einzelmitgliedern.

Kontakte sind unser wichtigstes Kapital. Dabei spielen unsere Regionalvertreter in der Kommunikation und Repräsentation nach außen eine entscheidende Rolle: Sie sind das Bindeglied zwischen den Vereinen und dem Vorstand bzw. der Geschäftsführung des BHLD.

Derzeit sind 20 Regionalvertreter benannt, die ihrerseits ihre eigenen Vereine im Bundesverband repräsentieren. In der Regel sind dies erfahrene Vereinsvorstände, die die Szene schon länger kennen und umgekehrt in der Szene weitgehend bekannt sind. Sie wirken als Multiplikatoren und sind im

Kontakt mit den befreundeten Vereinen in ihrer Region. Zur Information der Mitglieder sowie der Anwerbung von neuen Mitgliedern, Sponsoren und Partnern, erscheint unregelmäßig der Infobrief "Historische Landtechnik". Zur Kontaktaufnahme, der Meldung von Veranstaltungsterminen und für weitere Informationen steht die Homepage www.bhld.eu zur Verfügung.

Benefits und künftige Aufgaben

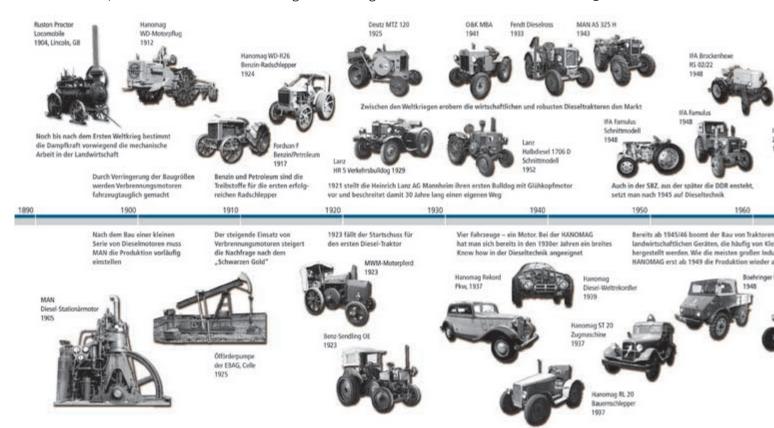
Warum lohnt sich eine Mitgliedschaft im BHLD? Über Ziele, Zweck und ideelle Werte ist oben alles gesagt. Eigentlich sollte schon deshalb eine Mitgliedschaft für jeden Verein selbstverständlich sein, der sich mit unseren Anliegen identifiziert. Selbstredend gehen wir davon aus, dass unsere Anliegen auch diejenigen aller Vereine sind, die sich dem Thema Historische Landtechnik verschrieben haben. Neben vielen Angeboten im ideellen Bereich, bietet der BHLD aber auch ganz konkrete praxisbezogene Vorteile.

Einen echten finanziellen Vorteil für BHLD-Mitgliedsvereine bietet ein Rahmenvertrag, den der BHLD mit der GEMA vereinbart hat. Alleine durch den Rabatt von 20 % auf die GEMA-Gebühren amortisiert sich der Mitgliedsbeitrag von derzeit 50 Euro für die Vereine schon bei Ausrichtung einer Veranstaltung. Außerdem gibt es die Möglichkeit Brauchtums-

veranstaltungen und Oldtimer-Treffen mit einer maßgeschneiderten preiswerten Veranstaltungshaftpflichtversicherung abzusichern. Und in Kooperation mit dem ADAC kam eine erweiterte Pannenhilfe für Traktoren zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zustande.

Darüber hinaus ist der ADAC für uns als Korporativclub ein wichtiges Bindeglied zur Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA). Der Oldtimer-Weltverband FIVA vertritt die Interessen der Oldtimer-Gemeinde insbesondere auf politischer Ebene und im technischen Bereich auf internationaler Ebene. Das ADAC Ressort Klassik ist aktives Mitglied der FIVA und gleichzeitig deren nationale Vertretung in Deutschland (ANF - Autorité Nationale de la FIVA). Die Legislation Commission der FIVA vertritt darüber hinaus die Interessen der Oldtimer-Szene bei der Entstehung von Richtlinien und der Rahmengesetzgebung im Europäischen Parlament, die von den nationalen Parlamenten der Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden.

Um unseren Interessen in der EU noch mehr Nachdruck zu verleihen, wurde auf Initiative des BHLD und dem niederländischen Verband FEHAMEC (Federatie Historische Agrarische Mechanisatie) vor drei Jahren ein internationaler Arbeitskreis ins Leben gerufen. Die Teilnehmer





Zusammenarbeit mit der FIVA

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) ist der Weltverband der Oldtimer-Clubs. Die 1966 gegründete FIVA hat heute über 75 Mitgliedsorgani-sationen in über 60 Ländern. Sie repräsentiert damit über 1,5 Millionen Oldtimerfreunde weltweit.

kommen aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und Österreich. Weitere Kontakte bestehen nach Irland, Italien, Kroatien, Norwegen, Polen, Tschechien und Slowenien. Ziel des Arbeitskreises ist es langfristig eine europaweite Organisation für historische Landtechnik zu etablieren – die European Federation of Historical Agricultural Machinery EFHAM.

Als Bundesverband wird uns künftig weiterhin die Besteuerung und Zulassung von Oldtimer-Traktoren und Zugfahrzeugen beschäftigen, die eben nicht nur zum Spaß und als Freizeitvergnügen gesammelt und erhalten werden, sondern oft bei der Landschaftspflege sowie bei

mag R 25 - D19



EUROPEAN FEDERATION HISTORICAL AGRICULTURAL MACHINERY

Zusammenarbeit mit EFHAM

Um unseren Interessen bei der EU-Gesetzgebung Nachdruck zu verleihen, wurde 2017 ein europäischer Arbeitskreis ins Leben gerufen.

Nebenerwerbsarbeiten in Land- und Forstwirtschaft ihren Dienst verrichten.

Für technische Fragen und Probleme bei der Restaurierung wollen wir künftig auch ein Netzwerk von Spezialisten aus unseren Reihen aufbauen, die als Technikreferenten für bestimmte Marken und Typen zur Verfügung stehen. Außerdem sollen technische Lehrgänge und Seminare angeboten werden. Mit den Dampfkessellehrgängen der Hanomag IG ist bereits ein Anfang gemacht.

Langfristig werden wir auch nicht umhinkommen, eine Bestandsaufnahme der Fahrzeuge in der Szene zu erstellen,

Korporativclub im ADAC e.V.



Zusammenarbeit mit dem ADAC Der BHLD ist der mitgliederstärkste Korporativclub im ADAC.

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 beispielsweise abgefragt werden, ob Fahrzeuge und Geräte für Ausstellungen oder Vorführungen regional oder bundesweit zur Verfügung stehen.

Quellen

- Verhältniszahlen in Deutschland: 1900 1:4;
 1960 1:17, 1990 1:69, 2017 1:156.
 Handelsblatt Research Institute, Düsseldorf, 2017
- Das Image der deutschen Landwirtschaft. Ergebnisbericht einer Umfrage von KANTAR EMNID für den information.medien.agrar e.V., Bielefeld, März 2017
- 3) Erwartungen der Gesellschaft an die Landwirtschaft. Abschlussbericht einer Umfrage des Thünen-Instituts für Marktanalyse. Folkhard Isermeyer / Thünen-Institut für die Stiftung Westfälische Landschaft, Braunschweig, September 2013
- Andreas Möller; Zwischen Bullerbü und Tierfabrik, Gütersloher Verlagshaus; 2. Auflage, 2018
- 5) Hajo Sommer; Freundschaft Geschichten von Menschen und ihren Maschinen im Verein Altertrümmer Klingbachtal, Hrsg: Dr. Rainer Tempel, Altertrümmer Klingbachtal e.V., 2018
- Fahrzeugzulassungen (FZ 19), Bestand an Nutzfahrzeugen, Kraftfahrzeugen insgesamt und Kraftfahrzeuganhängern nach Herstellern, Hrsg. Kraftfahrtbundesamt Flensburg, Stand: 1. Januar 2019

Ausstellungen

Die Sonderschauen "100 Jahre Effizienz – Rudolf Diesel und die Landtechnik" und "Von der Leistungsprüfung zum DLG-Powermix", die in Zusammenarbeit mit der DLG und der Hanomag IG auf der AGRITECHNICA entstanden, waren ein Riesenerfolg für alle Beteiligten. Die Exponate lockten 2013 und 2015 jeweils rund 84.000 Besuchern in den Pavillon unter dem EXPO-Dach.



Diesel Master 409

1962

Bericht des Schatzmeisters Verbandsjahr 2019

BHLD

BHSESVESANS

HISTORICAL LASTICABLE

DEUTSCHLASS - V

Der Bestand aller Konten beläuft sich zum 31.12.2019 auf 17.641,70 Euro. Das ergibt gegenüber 2018 ein Plus von über 7000 Euro. Die Einnahmen aus den Mitgliederbeitägen ergeben den Betrag von 8.750 Euro, d.h. 175 Mitglieder haben ihre Beiträge bezahlt, von 43 Mitgliedern steht der Beitrag noch aus. Das sind immerhin Außenstände von 2.150 Euro. Wir werden, sofern eine Einzugermächtigung vorliegt, die säumigen Beiträge zeitnah per Lastschrift einzeihen.

Eine Spende von 300 Euro wurde dem Schatzmeister von der Redaktion "Oldtimer Traktor" bei der Mitgliederversammlung im November 2019 in Hammelburg überreicht, wofür wir uns hier nochmals herzlich bedanken.

2019 gingen leider nur 20 Anträge für die BHLD-Veranstalterpflichtversicherung bei uns ein. Gegenüber 2018 sind das 16 Anträge weniger. Dadurch ergibt sich in der Position "Versicherung" ein Minus von 1770,93 Euro.

Zur Info: Im laufenden Jahr 2020 gingen Corona-bedingt nur zwei Anträge bei uns ein, wovon einer wieder storniert wurde. Den Betrag für 2020 wird also der Verband fast komplett tragen.

Einen weiterer Posten der uns bei der Finanzierung unserer Arbeit weiterhilft ist der Werbebeitrag des ADAC für die Korporativclubs im ADAC Resort "Klassik". Der Beitrag für 2018 konnte erst 2019 gebucht werden, da die Abrechnung für gewöhnlich Ende Dezember erfolgt und die Überweisung 2019 einging.

Auf der Ausgabenseite weisen der Beitrag für die Veranstalterhaftpflichtversicherung, die Verwaltungs- und Betriebskosten für die Geschäftstelle sowie für "Sonstige Aufwendungen" die höchsten Beträge aus.

Den Kassenbericht für das Jahr 2019 werden wir nach Prüfung der Belege durch die Rechnungsprüfer bei der nächsten stattfindenden Mitgliederversammlung zur Abstimmung und Entlastung des Schatzmeisters vorlegen. Danach ist er bindend und rechtskräftig.

Kröv im Oktober 2020 Achim Schneiders, Schatzmeister

Bundesverband historischer Landtechnik Deutschland e.V. Einnahmen-Überschußrechnung für 2019

| Einnahmen | | |
|---|------------|-------------|
| Mitgliedsbeiträge | | 8.750,00 € |
| Spenden | | 300,00€ |
| Versicherungen | | 2.615,00 € |
| Werbebeitrag ADAC 2018 und 2019 netto | | 8.088,00 € |
| | | 19.753,00 € |
| Umsatzsteuer (19 % aus Werbebeitrag ADAC) | | 1.536,72 € |
| | | 21.289,72 € |
| Ausgaben | | |
| Versicherungen | 3.935,93 € | |
| Verwaltungskosten, Büroorganisation | 7.735,00 € | |
| Kommunikationskosten | 71,64 € | |
| Abschluß-, und Prüfungskosten | 147,71 € | |
| Nebenkosten des Geldverkehrs | 168,00€ | |
| Umsatzsteuer 2017 | 635,55 € | |
| Säumniszuschlag zur Umsatzsteuer | 6,00 € | |
| Sonstige Aufwendungen | 962,70€ | 13.662,53 € |
| | | 6.090,47 € |
| Zusammenstellung der Geldbestände | | |
| zum 31. Dezember 2019 | | |
| Bankguthaben Postbank | | 8.051,54 € |
| Bankguthaben Vereinigte Volksbank | | |
| Raiffeisenbank eG 10 67733 | | 9.590,16 € |
| | | 17.641,70 € |
| Verprobung | | |
| Anfangsbestand | | 10.014,51 € |
| Einnahmen | | 21.289,72 € |
| | | 31.304,23 € |
| Ausgaben | | 13.662,53 € |
| | | 17.641,70 € |



Steuererleichterungen nutzen

Durch die Corona-Krise wird unser gesellschaftliches Leben noch einige Zeit auf Eis liegen - mit erheblichen Folgen für die Vereinswelt. Schon jetzt mussten Mitgliederversammlungen auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Vereinsangebote wurden eingestellt, längst geplante Veranstaltungen abgesagt. Für diese nie dagewesene Situation gibt es keine erprobte Fahrpläne. Dementsprechend groß sind die Besorgnis und die Verunsicherung in den Vereinen. Die Vereinsvorstände tragen jetzt eine besondere Verantwortung. Sie müssen klug und umsichtig handeln, um ihren Verein sicher durch die Krise zu manövrieren, besonders jetzt auch unter dem Aspekt der Finanzen.

Steuerliche Entlastungen können Vereine vor allem bei der Körperschaftssteuer, der Gewerbesteuer und der Umsatzsteuer beantragen. Neben der Herabsetzung von Vorauszahlungen sind Finanzbehörden auch bereit, Steuern zu stunden oder gezahlte Beträge gegebenenfalls zu erstatten, um von Corona gebeutelten Vereinen die Liquidität zu sichern. Wichtig ist, sich zügig mit den zuständigen Behörden in Verbindung zu setzen und gegebenenfalls auch individuelle Regelungen zu vereinbaren.

Körperschaftssteuer: Vorauszahlungen herabsetzen

Ist der Verein körperschaftssteuerpflichtig, erhebt der Fiskus vierteljährliche Vorauszahlungen, deren Höhe sich nach der Veranlagung des Vorjahres richtet. Der einheitliche Steuersatz beträgt inklusive Solidaritätszuschlag 15,825 Prozent vom zu versteuernden Einkommen. Wenn Corona bedingt der Vereinsbetrieb ruht,

kann das erhebliche Umsatzeinbußen zur Folge haben. Das Bundesfinanzministerium (BMF) bietet deshalb eine Herabsetzung der Steuervorauszahlungen an.

Unkomplizierte Beantragung beim Finanzamt

In einem entsprechenden Antragsformular vom Finanzamt müssen Vereinsverantwortliche darauf verweisen, dass Umsätze aus dem wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb entfallen, weil der Vereinsbetrieb ruht. Die finanziellen Schäden detailliert nachzuweisen, ist dabei nicht notwendig. Ist für dieses Jahr keine Besserung der finanziellen Situation zu erwarten, können Sie die Vorauszahlungen auch auf Null herabsetzen lassen. In diesem Fall empfiehlt es sich aber, Rücklagen zu bilden, denn sollte sich die Lage doch wider Erwarten entschärfen, müssen Sie trotzdem mit einer Veranlagung rechnen.

Um kurzfristig Liquidität zu gewinnen, wird empfohlen, mit Ihrem Finanzamt individuelle Ausnahmeregelungen zu besprechen. Zum Beispiel wäre es denkbar, die bereits eingezogene Vorauszahlungen rückerstattet zu bekommen. Erfahrungsgemäß sind viele Ämter durchaus bereit, in drastischen Situationen unbürokratisch zu helfen. Eine weitere Option wäre, etwaig vorhandenes steuerliches Guthaben abzurufen.

Gewerbesteuer: Vorauszahlungen anpassen

Auch wenn die Städte und Gemeinden für die Erhebung der Gewerbesteuer zuständig sind, folgt die Herabsetzung der Vorauszahlung demselben Prinzip wie die der Körperschaftssteuer. Sie können also

alle Unterlagen einmal vollständig zusammenzustellen und für mehrere Steuerarten verwenden.

Wird dem Finanzamt plausibel dargelegt, dass Ihr Gewerbeertrag durch die momentanen Restriktionen einbricht, kann es für den laufenden Erhebungszeitraum eine Anpassung der Vorauszahlungen vornehmen. Auch hierfür müssen Sie die entstandenen Schäden nicht im Einzelnen nachweisen. Skizzieren Sie kurz, wie hoch der Umsatz im vergangenen Jahr war, mit welchen Einnahmen Sie 2020 gerechnet haben und wie sich die durch die Corona-Krise verursachten, aktuellen Zahlen darstellen.

Umsatzsteuer: Erstattung von Sondervorauszahlungen

Nimmt Ihr Verein nicht die Kleinunternehmerregelung für sich in Anspruch, wurden womöglich Sondervorauszahlungen auf die Umsatzsteuer geleistet. In diesem Fall können Sie auch hier einen Antrag auf Erstattung stellen, um ihre Liquidität zu sichern. Da diese Maßnahme nicht im offiziellen BMF-Maßnahmenkatalog aufgeführt, sollten sie zunächst bei Ihrem zuständigen Finanzamt erfragen, ob diese "Liquiditätsspritze" auch in Ihrem Bundesland möglich ist.

Möglichkeit der Steuerstundung für Vereine

In finanziellen Härtefällen können die Finanzbehörden Steuern, die bis Ende des Jahres fällig werden, stunden. Den Antrag auf Stundung können Sie bis zum 31.12.2020 stellen. Um die Stundungszinsen in Höhe von 1,5 Prozent pro Monat zu vermeiden, sprechen Sie am besten persönlich mit dem Finanzamt und erläutern Sie Ihre Situation. Übrigens: Sie können auch Steuerstundungen und die Anpassung von Vorauszahlungen für das kommende Jahr beantragen, müssen dies aber besonders begründen.

Ist Ihr Verein nachweislich unmittelbar und nicht unerheblich von der Corona-Krise betroffen, wird das Finanzamt auch auf Säumniszuschläge und (weitere) Vollstreckungsmaßnahmen, z. B. die Kontopfändung, für nicht oder nicht rechtzeitig gezahlte Steuern verzichten. Allerdings sollten Sie nicht erst abwarten, was passiert, wenn Sie Ihre Steuern nicht begleichen, sondern von sich aus das Finanzamt kontaktieren und die Situation persönlich besprechen. https://deutsches-ehrenamt.de

Wir lieben Oldtimer

Eine Initiative der Arbeitsgemeinschaft **Historische Fahrzeuge**

Die Mobilität reicht in der Geschichte der Menschheit weit zurück. Lange bevor das Automobil erfunden wurde, mussten die Menschen **Automobiles Kulturgut** Lebensmittel und Güter transportieren. Fahrzeuge, die mit Dampf betrieben wurden, waren vor 250 Jahren der Einstieg in die Mobilität ohne Muskel- oder Windkraft. Mit der Industriellen Revolution veränderte sich das Mobilitäts-

bedürfnis drastisch. Es entstanden Eisenbahnnetze und auch der Straßenbau wurde verbessert. Nach der Erfindung des Automobils im Jahre 1886 waren "Autos" zunächst nur für eine wohlhabende Bürgerschicht verfügbar. Das änderte sich erst

in den 1920er Jahren mit der

Fließbandproduktion.

Nach und nach eroberten Kraftfahrzeuge Stadt und Land. Die Fahrzeuge waren aber nicht nur Transportmittel, von Kritiker geraten, haben die Vertreter der maßgebenden deutschen Oldtimer-Verbände - darunter auch der Bundesverband Historische Landtechnik e.V. (BHLD) - sowie die Klassikressorts der Automobilclubs die Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge zum Schutz, Erhalt und zur Förderung historischer Fahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut ins Leben gerufen.

Unter dem Motto "Wir lieben Oldtimer" setzt sich die Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge dafür ein, dass die Kulturgeschichte des Automobils auch auf den Straßen von morgen erlebbar bleibt - quasi als "Mobiles Museum".

Dazu hat die Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge einen 10-seitigen Flyer entwickelt, der grundsätzliche Fakten über Oldtimer und die geschichtliche Entwicklung von Fahrzeugen in einem Faltblatt zusammenfasst. Der Flyer spricht deshalb sowohl Besucher von Veranstaltungen und Oldtimertreffen wie auch Medien und die Politik an und soll dazu





Innovation des Jahres

Stuttgart: Große Freude herrschte bei den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF) und ihren Vertretern im Porsche Museum in Stuttgart bereits am 30. Oktober 2019. Die Arbeitsgemeinschaft hatte bei der Leserwahl "Der Goldene Klassiker" von "Auto Bild Klassik" den ersten Platz in der Kategorie "Innovation des Jahres" erreicht.

Die Initiative wurde am 15. Januar 2019 von Automobilclubs und Oldtimer-Verbänden ins Leben gerufen, um die Zusammenarbeit zwischen den Verbänden zu stärken und verbandsübergreifende Themen zu erörtern.

Das Corona-Jahr nutzte die AGHF aktiv in mehreren Meetings – u.a. auch per Telekonferenzen – zur Besprechung neuer gemeinsamer Themen und zur Gründung neuer Arbeitskreise. Unter anderem wurde am 24. Juni die Aktion "Wir lieben Oldtimer" gestartet. pm/adac

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. www.adac.de/klassik klassik@adac.de

Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. (ASC-D) asc-schnauferlclub.de dmittwoch@motorpresse.de

Automobilclub von Deutschland e.V. www.avd.de • avd@avd.de

Bundesverband Historische
Landtechnik Deutschland e.V. – BHLD
www.bhld.eu • info@bhld.eu

Deutscher Automobil-Veteranen Club e.V.

www.davc.de • info@davc.de

DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer e.V.deuvet.de • info@deuvet.de

Initiative Kulturgut Mobilität e.V. www.kulturgut-mobilitaet.de derosa@kultur-mobil.org

Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e.V. n-v-g.de • info@n-v-g.de

Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. www.veteranen-fahrzeug-verband.de sekretariat@veteranen-fahrzeugverband.de





"Spezialmarkt" statt Feldvorführungen

NORDHORN. Hunderte Fans aus Europa mit Schleppern, Vorführungen aller Art fanden sich vor zwei Jahren auf dem weitläufigen Ackergelände am Eschweg ein. Der Termin steht bei Sammlern und Fans des MB-trac immer rot im Kalender. Ganz anders als in den vergangenen Jahren gestaltete sich das diesjährige Treffen der MB-trac-Freunde in Nordhorn. Initiator Hartmut Diekmann hatte ein umfassendes Hygienekonzept ausgearbeitet und konnte so am 5. und 6. September trotz Corona insgesamt rund 2000 Besucher auf dem Gelände am Eschweg begrüßen.

Großveranstaltungen mit tausenden Besuchern durften und dürfen in diesem Jahr wegen der Corona-Pandemie eigentlich nicht stattfinden. Das traf auch für die meisten Oldtimer- und Veteranentreffen zu. Auch der MB-trac-Feldtag am 5. und 6. September stand zeitweilig vor dem Aus.

1972 brachte Mercedes Benz den MBtrac als landwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschine auf den Markt. Das Fahrzeug, eine Abwandlung des Unimog, erwies sich schnell als Verkaufserfolg, sodass aus dem Urtyp bald eine ganze Baureihe entstand. Bis 1991 wurde der MB-trac im Mercedes-Werk in Gaggenau produziert. Viele dieser robusten Fahrzeuge sind noch heute im Einsatz. Eine große Sammlerszene kümmert sich um den Erhalt dieser Maschinen.

Ein Motor dieser Sammlerszene ist Hartmut Diekmann. Er veranstaltet alle zwei Jahre auf seinen Ackerflächen am Eschweg in Nordhorn die MB-trac-Feldtage. Diese waren aber dieses Mal wegen der Corona-Pandemie nur in deutlich abgespeckter Form möglich.

"Wir wollten die Veranstaltung nicht ausfallen lassen", sagte Diekmann. So organisierte er einen Spezial- und Teilemarkt, zu dem Händler aus Deutschland und den Niederlanden jede Menge Fahr-













SPEZIAL- UND TEILEMARKT

in 48531 Nordhorn

05. - 06.09.2020 Öffnungszeiten: 9.00 - 18.00 Uhr!

Adresse: Eschweg 99 48531 Nordhorn

- Großer Fachmarkt für: ...mit vielen namhaften Händlern! Ersatz- und Verschleißteile, Bauteile, Fahrzeuge, Restaurationen

- Ausstellung von Landtechnik
- verschiedene Fachvorträge



RKF BLESES /// WENGBERS SÖHNE BURNDERUNG

zeuge, Anbaugeräte und Ersatzteile auffuhren.

Für die gesamte Veranstaltung galt ein umfassendes Hygienekonzept, das mit den Behörden abgestimmt und schließlich vom Gesundheitsamt geprüft und genehmigt wurde. Dazu gehörten vor allem die üblichen Abstandsregeln und das Tragen von Mund-Nase-Schutzmasken.

Unter diesen Voraussetzungen wurde die Veranstaltung von der Stadt als "Spezialmarkt" genehmigt. Basis dafür waren die Vorgaben der Niedersächsischen Corona-Verordnung, die solche Spezialmärkte ausdrücklich ermöglichen.

Da keine Feldvorführungen stattfanden wurde das Gelände auf vier Hektar reduziert. Dort durften sich maximal 800 Personen gleichzeitig aufhalten. Kontrolliert wurde das über die Erfassung der Besucher-Daten am Eingang.

So blieb zwar das Fahrzeugtreffen der Fans aus, die mitgebrachte Fahrzeuge



Hartmut Diekmann (r.) im Interview mit den "Grafschafter Nachrichten"

Wir wollten nicht absagen

Es waren noch 6 Monate bis zu unserer Veranstaltung als der Virus kam. Anfangs dachte man noch: China? Das ist ja am anderen Ende der Welt und wird uns wohl nicht betreffen. Doch die Realität sah schnell anders aus. Unser aller Leben wurde eingeschränkt und über Nacht veränderte sich unser Alltag komplett.

Davon blieben natürlich auch unsere Planungen nicht verschont! Schnell wurde uns klar, das wir die Veranstaltung nicht wie in den vergangenen Jahren gewohnt stattfinden lassen können. Als dann das allgemeine Veranstaltungsverbot vom 31.8. auf den 31.12. verlängert wurde, machte es dies für uns nicht einfacher!

In enger Zusammenarbeit mit den Behörden der Stadt Nordhorn und dem Landkreis Grafschaft Bentheim haben wir zunächst versucht unsere Möglichkeiten abzustecken. Zum Glück deckten Abläufe und Organisation unserer Veranstaltungen der letzten Jahre viele Bereiche ab, so dass wir uns nicht komplett neu erfinden mussten. Eines wurde aber schnell klar: Dass wir das Angebot abspecken müssen, um den strengen Bestimmungen und Verordnungen zu entsprechen. Das war allerdings nicht so einfach.

Warum haben wir das alles nicht einfach abgesagt? Wir alle leben nun schon über ein halbes Jahr mit dem Corona-Virus und dem Umstand, damit tagtäglich umgehen zu müssen. Vieles ist in die Alltagsroutine eingeflossen. Abstandsregeln, Sauberkeit, Hygiene, Mund-Nasen-Schutz usw. sind keine Fremdworte mehr! Daher waren wir der festen Überzeugung, dass das auch bei uns auf dem Acker klappen wird. Dementsprechend haben wir ein Hygienekonzept erstellt und den zuständigen Behörden vorgelegt, das schließlich auch genehmigt wurde.

Allerdings mussten wir bis zur letzten Minute bangen, ob die Veranstaltung stattfinden kann! Deshalb sind wir froh, dass alles so gut gelaufen ist. Wir danken allen Ausstellern, dass sie das Wagnis mit uns eingegangen sind und allen Besuchern für ihr kooperatives und vorbildliches Verhalten.

H. Diekmann



BHLD-INFOBRIEF 11

Stuttgart, 20. Oktober 2020













auf dem Besucherparkplatz stehen lassen mussten. Tabu waren auch die beliebten Arbeitseinsätze auf den Feldern und Wiesen. Es gab kein Fahrerlager und keine Übernachtungsmöglichkeiten auf dem Gelände. Trotzdem füllte sich am Samstag der Besucherparkplatz schnell mit Fahrzeugen, deren Kennzeichen zum Teil auf eine weite Anreise schließen ließen: "Viele Sammler haben sich in Nord-

horn ein Zimmer genommen oder auf umliegenden Campingplätzen übernachtet," berichtete Hartmut Diekmann. Auch viele Grafschafter kamen zu einer Stippvisite auf die vier Hektar große Ausstellungsfläche.

Auf dem Spezial- und Teilemarkt gab es reichlich Platz, um genügend Abstand einhalten zu können. Und trotz der Corona-Einschränkungen gab es einiges zu ent-











decken – vor allem für die MB-trac-Besitzer. Fahrzeug- und Teilehändler aus der UNIMOG- und MB-trac-Szene warteten mit einer großen Auswahl an Angeboten auf. Sie konnten von der MNS-Maske mit MB-trac-Aufdruck bis zum verchromten Auspuff-Endrohr alles bekommen, was ihnen für ihr Hobby noch fehlte. Und obwohl dieses Mal keine exotischen Sammlerstücke ausgestellt waren, boten

die ausgestellten Fahrzeuge einen Überblick über die MB-tracs aller Typen und Baujahre. Außerdem gab es Fachvorträge zur Konstruktion des MB-trac.

Das 6. Treffen für Sammler und Fans des Mercedes unter den Landmaschinen in Nordhor verlief zwar ganz anders als in den Vorjahren, aber am Ende mit positiver Resonanz. Gut 2000 Besucher fanden an den beiden Tagen den Weg zum Spezial- und Teilemarkt des Vereins der "Youngtimer Landtechnik im Einsatz". Initiator Hartmut Diekmann zeigte sich am Sonntag dann auch "vollends zufrieden" mit der Veranstaltung. Das Nordhorner Ordnungsamt kontrollierte vor Ort die Umsetzung der Vorgaben. "Alles gut gelaufen", freute sich Diekmann und lobte vor allem das disziplinierte Verhalten der Besucher.

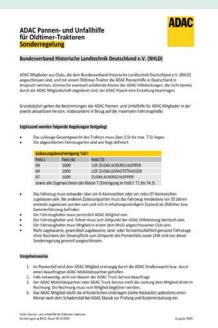




ADAC Pannen- und Unfallhilfe

Sonderregelung für Oldtimer Schlepper, Bulldogs und Traktoren über 3,5t bis 7,5t zul. Gesamtgewicht für Mitglieder des BHLD

Seit 2020 gibt es in der Zusammenarbeit mit den externen Mobilitätspartnern des ADAC wichtige Neuerungen. Aus diesem Grund informieren wir hier nochmals über die überarbeitete Pannenhilfe-Sonderregelung für den BHLD und seine angeschlossenen Clubs. Wir empfehlen unseren Mitgliedern dringend das Merkblatt, das auf unserer Homepage unter "Download" mit folgendem Link https://www.bhld.eu/?page=91 zur Verfügung steht, bei Ausfahrten mitzuführen, damit sie im Pannenfall nachlesen können, was zu tun ist.



Bei allen Fahrzeugen bis 3,5t zul. Gesamtgewicht greifen generell die Regelungen der ADAC Pannen- und Unfallhilfe. Die Sonderregelung gilt nur für Fahrzeuge über 3,5t bis 7,5t zul. Gesamtgewicht unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen. ADAC-Mitglieder aus Clubs, die dem Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland (BHLD) angeschlossen sind, und mit einem Oldtimer-Traktor, -Bulldog oder -Schlepper über 3,5t bis 7,5t zulässigem Gesamtgewicht die ADAC Pannenhilfe in Anspruch nehmen, können für eventuell anfallende Kosten, die nicht bereits durch die ADAC Mitgliedschaft abgedeckt sind, bei ADAC Klassik eine Erstattung beantragen.

Grundsätzlich gelten die Bestimmungen der ADAC Pannen- und Unfallhilfe für ADAC Mitglieder in der jeweils aktuellsten Version. Ergänzend sind folgende Regelungen festgelegt:

- Das zulässige Gesamtgewicht des Traktors muss über 3,5t bis max. 7,5t liegen.
- Die abgesicherten Fahrzeugarten sind wie folgt definiert:

 Das ADAC Mitglied reicht die erforderlichen Unterlagen spätestens einen Monat nach dem Schadensfall bei ADAC Klassik zur Prüfung und Kostenerstattung ein.

Erforderliche Unterlagen

Folgende Unterlagen müssen innerhalb eines Monats nach Schadenfall eingereicht werden:

- Original-Rechnung des ADAC Truck-Service bzw. des ADAC Mobilitätspartners
- Zahlungsnachweis über den bezahlten Rechnungsbetrag

| Zulassungsbescheinigung Teil I | | | | |
|--------------------------------|----------|-------------------------|--|--|
| Feld J | Feld (4) | Feld (5) | | |
| 89 | 1000 | LOF.ZUGM.ACKERSCHLEPPER | | |
| 89 | 2000 | LOF.ZUGM.GERAETETRAEGER | | |
| 87 | 1000 | ZUGM.ACKERSCHLEPPER | | |

sowie alle Zugmaschinen der Klasse T (Eintragung in Feld J: T1 bis T4.3)

- Das Fahrzeug muss entweder über ein H-Kennzeichen oder ein rotes 07-Kennzeichen zugelassen sein. Bei anderen Zulassungsarten muss das Fahrzeug mindestens vor 30 Jahren erstmals zugelassen worden sein und sich in erhaltungswürdigem Zustand als Oldtimer bzw. Sammlerfahrzeug befinden.
- 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 Pannenfalls
 sowie Lkw sind von dieser Sonderregelung generell ausgeschlossen.

Vorgehensweise

- Im Pannenfall wird dem ADAC Mitglied erstrangig durch die ADAC Straßenwacht bzw. durch einen beauftragten ADAC Mobilitätspartner geholfen.
- 2. Falls notwendig, wird von diesem der ADAC Truck-Service beauftragt.
- Der ADAC Mobilitätspartner oder ADAC Truck-Service stellt die Leistung dem Mitglied direkt in Rechnung. Diese Rechnung muss vom Mitglied beglichen werden.

- Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I (bzw. Fahrzeugscheinheftes 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 Panne 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 Mitgliedes (IBAN, BIC, Kontoinhaber)
- Vollständige Anschrift mit Straße, PLZ, Ort, Telefonnummer und E-Mail
- ADAC Mitgliedsnummer

Laufzeit

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

Wir wünschen allzeit eine gute Fahrt!

Parcours mit Stil

Viele von Euch haben ihn bereits genutzt oder für das kommende Jahr schon gebucht. Der Eine oder Andere kennt ihn aber vielleicht noch nicht, den ADAC-Torbogen. Der Torbogen bläst sich mit integriertem Kompressor (220 V) selbst auf und eignet sich bestens für Start oder Ziel oder einfach nur als Durchfahrt für einen Parcours.

- Der ADAC Torbogen wird von ADAC Klassik kostenfrei an ADAC Korporativclubs und deren Mitglieder zum Zwecke der Veranstaltungsunterstützung verliehen, angeliefert und wieder abgeholt!
- Zur Anforderung des Torbogens, ladet ihr bitte das Anforderungsformular (Position 4) unter https://www.bhld.eu/?page=91 herunter, füllt es vollständig aus und sendet es an: clubs@adac.de – Bitte dabei hinter dem Vereins- bzw. Clubnamen "BHLD" hinzufügen.
- Der Verleih des ADAC Torbogens erfolgt nach Verfügbarkeit. Bitte teilen Sie uns



Ihren Bedarf mindestens 4 Wochen vor dem gewünschten Liefertermin mit!

 Der Versand von Torbogen und Aufbaumaterial erfolgt durch unseren Partner Skanbo mit Sitz in Wels (A). in einem rollbaren Truhen-Flightcase. Fragen zum Torbogen-Verleih beantwortet die Klassik Mitglieder- und Clubbetreuung (KLC) ADAC e.V., Hansastr. 19, 80686 München Tel.: 0 89 / 76 76-22 28 Fax: 0 89 / 76 76-22 27

clubs@adac.de, www.adac.de/klassik

Abmessungen

Höhe: H = 4 m, H1 = 3 mBreite: B = 5 m, B1 = ca. 3 mDurchmesser Säulen: $\emptyset = 1 \text{ m}$

Achtung: Der ADAC Torbogen ist selbstaufblasbar(eingebauter Kompressor) und benötigt eine dauerhafte Stromzufuhr für die Dauer der Nutzung!

Strombedarf: 220 V

Lieferumfang:

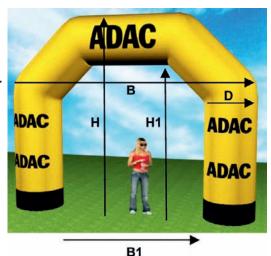
1 x ADAC Torbogen

4 x Heringe 50 cm

1 x Aufbauplane 4 x 5 m

Innenmaße Flightcase:

100 x 78 x 40 cm







ADAC ADAC OLDTIMER-RATGEBER 2020/2021 DAS NACHSCHLAGEWERK ZUM THEMA HISTORISCHE UND KLASSISCHE FAHRZEUGE

ADAC Oldtimer-Ratgeber 2020/2021

Auf insgesamt 204 Seiten im praktischen DIN A5-Format deckt der ADAC Oldtimer-Ratgeber detailliert alle relevanten Themen zu historischen und klassischen Fahrzeugen ab. Vom An- und Verkauf der Oldtimer über die Pflege und Wartung der Fahrzeuge, von der Restaurierung, Klassifizierung und Versicherung bis hin zu Informationen zu den zahlreichen Klassik-Veranstaltungen des ADAC informiert der kompakte Ratgeber umfassend. Ebenso behandelt er weitere aktuelle Facetten der Oldtimerlandschaft wie beispielsweise die Gründung der Arbeits-

gemeinschaft Historische Fahrzeuge oder die aktuellen Neuerungen im Oldtimer-Weltverband FIVA. Rundum aktualisierte Informationen machen den ADAC Oldtimer-Ratgeber 2020/2021 zum Standardwerk für Oldtimerfreunde.

Der ADAC Oldtimerratgeber 2020/2021 ist für Mitglieder kostenlos in den Geschäftsstellen des ADAC sowie auf verschiedenen Messen erhältlich. Eine digitale Version sowie alles Wissenswerte rund um historische und klassische Fahrzeuge steht online unter adac.de/klassik zur Verfügung.



ab 99,- €

Haftplichtversicherung

Norbert Warmdt Triftstraße 6 . 31089 Duingen Telefon: 05185/957066

Kontakt, Infos und Anträge:

Telefax: 05185/957067 E-Mail: angebot@oldieversicherung.de

*nur für BHLD-Mitglieder www.bhld.eu bhld@ktuell

Veranstalter-



Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. – BHLD www.bhld.eu Birkendörfle 7 . 70191 Stuttgart . Telefon: 07 11/2 56 20 77 . Telefax: 07 11/2 56 20 78 . E-Mail: info@bhld.eu

Veranstalter-Haftpflicht

für Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften

2021 gehen wir eine neue Saison. Vorausgesetzt Corona macht uns nicht erneut einen Strich durch die Rechnung. In diesem Jahr wurden uns gerade mal 400 Veranstaltungen für unseren Veranstaltungskalender gemeldet. Das sind 40% weniger als im vergangenen Jahr. Die meisten davon wurden abgesagt und konnten nicht durchgeführt werden. Dass Veranstaltungen unter bestimmten Bedingungen dennoch stattfinden können hat der MB-trac-Feldtag in Norhorn gezeigt. Das Risiko für die Veranstalter ist aber heftig gewachsen. Sollten aber 2021 wieder Veranstaltungen stattfinden sollten möchten wir nochmal an den Abschluss eine Vernastalterhaftpflicht erinnern, die sich bisher sehr gut bewährt hat.

Bei den Oldtimertreffen, Teilemärkten, Ausstellungen, Ausfahrten, Umzügen etc. sind in der Regel auch Nicht-Vereins mitglieder und Besucher zugelassen. Damit nehmen die Veranstalter Haftpflichtrisiken (auch ohne Corona) in Kauf, die durch die Vereins-Haftpflicht-Versicherung nicht versichert sind.

Eine Veranstaltungshaftpflicht- oder Eventversicherung ist deshalb allen Aus richtern von öffentlichen Veranstaltungen zu empfehlen, um sich gegen Schadens ersatzansprüche Dritter abzusichern. Denn: Veranstalter haften für Personenund Sachschäden, die während ihrer Festivität entstehen und für die sie ein Verschulden trifft. Seine Veranstaltung zu versichern, ist deshalb für jeden Organisator einer öffentlichen Veranstaltung unerlässlich und unter Umständen exis tenzsichernd.

Gerade bei Personenschäden sind die Forderungen oft extrem hoch. Aus diesem Grund ist eine Veranstalterhaftpflicht selbst für kleinere Treffen. Vereins- oder Dorffeste sinnvoll. Als Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. haben wir uns deshalb für unsere Mitglieder stark gemacht, einen Lösung zu finden, die genau auf unsere Belange

Die richtige Haftpflichtversicherung für die Veranstaltung dämmt das finanzielle Risiko des bzw. der Verantwortlichen ein. Die Veranstaltungshaftpflicht schützt jedoch nicht nur die Veranstalter (in unserem Falle Vorstände und Mitglieder von Vereinen, Clubs und Interessengemeinschaften) selbst, sondern auch alle Hilfskräfte, die eingesetzt werden, um eine Veranstaltung durchzuführen und zu überwachen. Darüberhinaus umfasst die Veranstalterhaftpflichtversicherung nicht nur die eigentliche Veranstaltung, sondern auch Vor- und Nacharbeiten, wie zum Beispiel den Auf- und Abbau.

Die Veranstalterhaftpflicht wird aktiv. sobald bei der versicherten Veranstal tung Personen- und/oder Sachschäden entstehen. Die Versicherung begleicht dann die Kosten für die entstandenen Schäden. Bei unberechtigten Ansprüchen wehrt die Versicherung diese auch für den Versicherungsnehmer ab. Hierbei entstehende Kosten - bis hin zu den Pro - zesskosten bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung - werden im Normalfall von der Veranstaltungshaftpflicht im Rahmen der vereinbarten Versicherungssumme übernommen.

Die Deckungssummen sind separat für Personen- und Sachschäden, Vermögensschäden und Umweltschäden ausgelegt. Da Haftpflichtansprüche gerade bei Personenschäden häufig in die Millionen gehen, ist ein Mindestschutz von 3 Millionen Euro empfohlen. Die für die Veranstalterhaftpflicht anfallenden Kosten richten sich nach verschiedenen Faktoren wie beispielsweise:

- · Art der Veranstaltung
- Veranstaltungsort (draußen/drinnen)
- · Anzahl der Besucher
- Besonderheiten (z.B. Feuerwerk)

Entscheidend für den Beitrag ist auch, ob ein Versicherungsnehmer zusätzliche Bausteine aufnehmen möchte. Sonderrisiken, wie Hüpfburgen und Spielgeräte, Tribünen oder Feuerwerk können zusätzlich in den Versicherungsumfang mitaufgenommen werden.

Die Multi-Cover-Police exklusiv für BHLD-Mitglieder

Die Agentur Norbert Warmdt hat für unsere Mitglieder eine spezielle Multi-Cover-Police entwickelt, die einen umfassenden Versicherungsschutz gegen Schäden durch Veranstaltungen bietet. Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht aus der Durchführung einer Veranstaltung, deren Veranstaltungsnebenrisiken und etlicher Deckungserweiterungen. Dabei erstreckt sich der Versicherungsschutz:

- · auf die Prüfung des Haftpflichtanspruches privatrechtlichen Inhalts
- die Befriedigung der berechtigten Ansprüche und
- die Abwehr unberechtigter Ansprüche.

Kontakt, Infos und Anträge:

Norbert Warmdt

Triftstraße 6 . 31089 Duingen Telefon: +49 (0)5185 957066 Telefax: +49 (0)5185 957067 angebot@oldieversicherung.de

Weitere Infos:

BHLD-Geschäftsstelle

Telefon: +49 (0)711 2562077 Telefax: +49 (0)711 2562078

F-Mail: info@bhld.eu

| Angebotsanfrage für eine Veranstalter-Haftpflicht-Versicherung Exklusiv für BHLD-Mitglieder | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|--|--|
| | | | | |
| 1. Veranstalter | Ť | | | |
| Anrede (Herr, Frau, Firma, Oldtimerverein) | | | | |
| Vereins- oder Firmenname | | | | |
| Vorname und Name des Ansprechpartners | | | | |
| Straße und Hausnummer | | | | |
| Plz und Ort | | | | |
| 2. Veranstaltung | | | | |
| Bezeichnung der Veranstaltung | | | | |
| g | | | | |
| Veranstaltungsort | | | | |
| Plz und Ort | | | | |
| Straße und Hausnummer | | | | |
| oder Bezeichnung z. B. Festplatz, Parkplatz etc. | - | | | |
| Veranstaltungszeitraum / Versicherungsdauer Erster und Letzter Tag der Veranstaltung | | | | |
| 3. Veranstaltungsaktivitäten | | | | |
| □ Oldtimertreffen | Anzahl der Besucher: | | | |
| ☐ Präsentation von Oldtimerfahrzeugen | | 1. | | |
| □ Teilemarkt | | | | |
| ☐ Vorführung von Geräten und Maschinen (z. B. | Strohbindebindemaschine. I | Orechselmaschine, Dampfmaschine etc.) | | |
| ☐ Bewirtung in Eigenregie (Speisen, Getränke) | on on on a contract massimile, i | processing of parispiniage into etc.) | | |
| ☐ Darbietung von Musik (Live Musik oder Musik | aus der Konserve) | | | |
| ☐ Kinderschminken | ado del riendervoj | | | |
| ☐ Hüpfburg (Normale oder Strohhüpfburg) | Anzahl: | | | |
| ☐ Trampolin | Anzahl: | | | |
| ☐ Bungee Jumping | Anzahl: | | | |
| ☐ Feuerwerk | Anzahl: | | | |
| ☐ Veranstaltung in Gewässernähe (See, Schwim | [25/000-50000] | | | |
| ☐ Bootsrundfahrten | inibad, otrand etc.) | | | |
| □ Ponyreiten | | | | |
| ☐ Kutschfahrten | | | | |
| ☐ Public Viewing | | | | |
| ☐ Bodenkarussell für Kleinkinder | Anzahl: | | | |
| ☐ Minibagger für Kinder | Anzahl: | | | |
| ☐ Einsatz einer Feldbahn | Alizani. | 1 | | |
| ☐ Festumzüge | | | | |
| ☐ Zeltaufbau in Eigenregie | Anzahl der Zelte: | | | |
| ☐ Zeltaufbau durch Zeltverleiher | Anzahl der Zelte: | | | |
| □ einer touristischen Ausfahrt | Anzahl der Teilnehmer: | + | | |
| ☐ Traktorpulling | Anzahl der Teilnehmer: | | | |
| □ Baumstammziehen | Anzahl der Teilnehmer: | | | |
| ☐ Geschicklichkeitsfahrten | Anzahl der Teilnehmer: | + | | |
| ☐ Schau- und Preispflügen | Anzahl der Teilnehmer: | | | |
| ☐ Kippertreffen (Sand- oder Kiesgrube) | Anzahl der Teilnehmer: | | | |
| Sonstiges | , mean dor romionnor. | 1 | | |
| <u> </u> | | | | |
| Zurich Geschäftsstelle, Norbert Warmdt, Triftstr. 6 31089 | Duingen Tolofon: 05105 05706 | 6 Fav: 05185 057067 | | |
| Email: angebot@oldieversicherung.de Web: www.oldieversicherung.de No. 1 de www.oldieversicherung.de No. 2 de | | | | |

23

Anpassung der Bewertung historischer Fahrzeuge

HINTERGRUND | DETAILS | BEISPIELE

Warum die Bewertung historischer Fahrzeuge einer Anpassung bedurfte

Seit Anfang/Mitte der 1980er Jahre nutzt man im deutschsprachigen Raum – zu nächst mit Ausnahme der DDR – zur Bewertung des technischen Zustands historischer Fahrzeuge die Schulnoten 5 bis 1. Bis etwa 2010 korrelierten die Noten mit den monetären Werten der Fahrzeuge, dann folgte ein Paradigmenwechsel.

Seither stehen Fahrzeuge im originalen materiellen Zustand mitunter höher im Kurs als Ergebnisse von Renovierungen in den Neu- oder Besser-als-neu-Zustand. Somit erscheint es beispielsweise möglich, dass ein besonders original erhaltenes Fahrzeug im technischen Zustand 3 einen höheren monetären Wert erzielt als ein vergleichbares, komplett renoviertes Note-1-Fahrzeug. Diese potenzielle Diskrepanz wird mit der vorliegenden Anpassung der Bewertung historischer Fahrzeuge kompensiert.

Rahmenbedingungen

- Die technische Bewertung von historischen Fahrzeugen im besonders originalen materiellenZustand erfordert das lange Gutachten; Kurzbewertung und Selbsteinschätzung erscheinen als nicht ausreichend.
- Der Anteil relevanter Fahrzeuge liegt deutlich unter fünf Prozent des Gesamtbestands historischer Fahrzeuge.
- Verständlichkeit und Kommunizierbarkeit müssen gewährleistet bleiben, auch die Vergleichbarkeit bisheriger und künftiger Bewertungen ist geboten.
- Die Integration der angepassten Bewertung in die Prozesse aller beteiligten Kreise (Sachverständige und Prüforganisationen; Händler und Werkstätten; Banken, Finanzdienstleister, Versicherungen, Makler, Marktbeobachter; Fachverlage; Juristen und Gerichte und nicht zuletzt Besitzer und Kaufinteressenten) muss ohne großen Aufwand möglich sein.

Schlussfolgerungen

 Angesichts des geringen Anteils von Fahrzeugen im besonders originalen

- materiellen Zustand am Gesamtbestand historischer Fahrzeuge (deutlich unter fünf Prozent) und der Erfordernis des langen Gutachtens erscheint es nicht verhältnismäßig, die technische Bewertung historischer Fahrzeuge ganz oder auch nur teilweise neu zu erfinden.
- Verständlichkeit und Kommunizierbarkeit, Rückwärtskompatibilität und unkomplizierte Integrationsfähigkeit in die Prozesse aller beteiligten Kreise erfordern eine möglichst kleine Anpassung.

Die Anpassung der Bewertung im Detail

 Die Bewertung des technischen Zustands historischer Fahrzeuge nach dem Prinzip der Schulnoten 5 bis 1 bleibt bestehen.

- Im Fall des besonders originalen materiellen Zustands eines historischen Fahrzeugs ist dieser Zustand ausführlich in Wort und Bild im langen Gutachten darzustellen, idealerweise in einem zusätzlichen Abschnitt, und die Zustandsnote um ein Ausrufezeichen (!) zu ergänzen.
- Das Aufmerksamkeit erregende Ausrufezeichen ist lediglich der anfängliche (äußere) Hinweis darauf, dass im betreffenden Fahrzeug mehr materielle Originalität steckt, als es die seine Technik und äußere Phänomene bewertende Zustandsnote vermuten lässt; die fundamentale Komponente der Bewertung eines besonders originalen materiellen Zustands ist jedoch dessen ausführliche Darstellung in Wort und Bild.

Ergänzender Hinweis

Selbstverständlich kann auch die besondere Historie eines Fahrzeugs (erstes, Jubiläums- oder letztes Fahrzeug der Baureihe, besondere Herstellungsgeschichte, Teilnahme an einem historischen Ereignis, prominenter Vorbesitzer,





Besonders originaler materieller Zustand der JAWA 354/03 (Bildmaterial)

MECHANIK- UND ELEKTRIK-KOMPONENTEN STAMMEN AUS DER ZEIT DER AUSLIEFERUNG



SCHALTKASTEN VON PAL MIT ZÜNDSCHLOSS, AMPEREMETER UND LEERLAUFANZEIGE



DIE JAWA 354/03 BESITZT GROSSFLÄCHIG IHRE WERKSLACKIERUNG IN ROT



VOM DAMALS TSCHECHOSLOWAKISCHEN ZULIEFERER PAL STAMMT AUCH DIE HUPE



Teil einer bedeutenden Sammlung, Requisite in einer Filmproduktion, Objekt der Berichterstattung in einer Fachzeitschrift oder im Internet, Einsatz und Erfolg im Motorsport etc.) von großer Bedeutung sein und unter Umständen dessen monetären Wert beeinflussen.

Die besondere Historie und, sofern gegeben, ihr Einfluss auf den monetären Wert sind ebenfalls im langen Gutachten darzulegen, jedoch außerhalb des empfohlenen zusätzlichen Abschnitts, in dem der besonders originale materielle Zustand dargestellt wird. Eine besondere Historie ist weder Hintergrund noch Teil der vorliegenden Anpassung der Bewertung historischer Fahrzeuge.

Vier Beispiele für betriebsfähige Fahrzeuge im besonders originalen materiellen Zustand

Beispiel 1: JAWA 354/03

- · Fahrzeug im besonders authentischen Erhaltungszustand mit großteils nicht modifizierten Komponenten und Materialien aus der Auslieferungszeit.
- bei den Hauptkomponenten von Mechanik und Elektrik handelt es sich um die Komponenten bei Auslieferung.
- · das Fahrzeug besitzt großflächig die Werkslackierung in Rot; Zustand: professionell beseitigter Schaden an der Vorderkante des vorderen Schutzblechs, kleinere Lackschäden an der rechten Unterseite des vorderen

Schutzblechs und am rechten Seitendeckel, Linierung in Gold an allen Bauteilen überarbeitet, Lackschichtstärken zwischen 35 und 170 µm

· Keder beider Seitendeckel gedehnt, brüchig und zusätzlich fixiert.

Womöglich ist die JAWA 354/03 das am besten geeignete Beispielfahrzeug dieses Katalogs: Sie wurde benutzt, was sowohl der Tachostand als auch der Fahrzeugzustand mit Gebrauchsspuren unschwer erkennen lassen. Service- und Erhaltungsarbeiten wurden ausgeführt, wobei die Ergebnisse der Erhaltungsarbeiten nicht in jedem Fall professionell wirken. Wichtiger ist jedoch, was unterblieb: die vollständige Überarbeitung von Technik und Optik. Für Concours-Veranstaltungen in der so genannten "Preservation Class" ist die JAWA 354/03 zwar nicht geeignet, als Referenzbeispiel taugt sie jedoch allemal.

Fiat 2100 Speciale



Besonders originaler materieller Zustand des Fiat 2100 Speciale (Bildmaterial)

STARK DIFFERIERENDE LACKSCHICHTSTÄRKEN AUCH INNERHALB DER EINZELNEN BAUTEILE



VERMUTLICH BEREITS IM WERK ERFOLGTE

LACKREPARATUR AN DER LINKEN C-SÄULE

REIHENSECHSZYLINDER MIT 2,05 LITER HUBRAUM, VIERGANG-SCHAITGETRIEBE



VETTURE SPECIALI" STEHT FÜR DEN BEREICH

INNENRAUM-SOLIDITAT: ZUZIEHGRIFFE AUS MASSIVEM METALL AN ALLEN VIER TÜREN





ABGESEHEN VON DEN VORDEREN SITZEN, IST AUCH DER INNENRAUM NICHT MODIFIZIERT



Beispiel 2: Fiat 2100 Speciale

- Fahrzeug im besonders authentischen Erhaltungszustand mit größtenteils nicht modifizierten Komponenten und Materialien aus der Auslieferungszeit.
- · bei den Hauptkomponenten von Karosserie, Mechanik und Elektrik handelt es sich um die Komponenten bei Auslieferung.
- mit Ausnahme der 2016 erneuerten Polster und Lederbezüge der Vorder sitze trifft diese Einschätzung auch auf die Komponenten des Innenraums zu.
- · das Fahrzeug besitzt geschlossen seine Werkslackierung in Blau; Zustand: kaum patiniert, keine Bereibungen oder Vermattungen, insgesamt und auch innerhalb der Karosseriebauteile stark differierende Lackschichtstärken, konkret zwischen 95 und 220 µm, mit hoher Wahrscheinlichkeit während der Fertigung erfolgte Lackreparatur an der linken C-Säule.

Sieht man von den erneuerten Polstern und Lederbezügen der Vordersitze ab, befindet sich das Fahrzeug im besonders authentischen Erhaltungszustand mit nicht modifizierten Komponenten und Materialien aus der Auslieferungszeit.

Der Fiat 2100 Speciale mit durchaus repräsentativen Zügen ist untypisch für den Hersteller und dessen Baureihen Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre. Von "Vetture Speciali", der Fiat-Abteilung für Sonderfahrzeuge, wurde die Limousine in 1.174 Exemplaren gebaut [Ouelle der Stückzahl: Schmarbeck, W. (1986). Alle Fiat Automobile 1899 bis 1981 (2. Aufl.)].

Stuttgart, 20. Oktober 2020

Die insgesamt und auch innerhalb der einzelnen Karosseriebauteile stark differierenden Lackschichtstärken zwischen 95 und 220 µm sowie die mit hoher Wahrscheinlichkeit während der Fertigung erfolgte Lackreparatur an der linken C-Säule deuten auf eine klischeehaft nachlässige Werkslackierung hin.

Beispiel 3: IFA W50 L/F mit Tank für Fäkalientransport

- Fahrzeug im besonders authentischen Erhaltungszustand mit nicht modifizierten Komponenten und Materialien aus der Auslieferungszeit.
- bei den Hauptkomponenten von Karosserie, Mechanik und Elektrik sowie Aufbau handelt es sich um die Komponenten bei Auslieferung; keine Unfall- oder Korrosionsschäden; 1994 erfolgte die Nachrüstung des seitlichen Unterfahrschutzes; Zubehör des Aufbauherstellers, bestehend aus fünf fl exiblen Verlängerungsschläuchen, mit dem Fahrzeug erhalten.
- · ausnahmslos Werkslackierung im nicht patinierten Zustand, keine Bereibungen oder Vermattungen, Lackschichtstärken zwischen 150 und 280 µm am Basisfahrzeug sowie zwischen 300 und 500 µm am Aufbau.
- keine Gebrauchsspuren im ebenfalls nicht modifizierten Innenraum.

Referenzbeispiele für zeitgenössische Ausführungen von Straßenfahrzeugen zu finden, fällt bei Nutzfahrzeugen nochmals schwerer als bei Pkw und Krafträdern. Dieses Fahrzeug - heute würde man es als Kommunalfahrzeug bezeichnen - wurde nach seiner Fertigung 1990 in einer Halle unmittelbar am Fertigungsort abgestellt und seither nicht benutzt, was seinen besonders authentischen Erhaltungszustand erklärt.

Unverfälscht ablesbar sind hierdurch sowohl Materialien und Fertigungsver fahren als auch die Fertigungsqualität. Am Beispiel einiger Schweißnähte werden Qualitätsmängel deutlich, am Fahrerhaus ebenso wie am vom VEB Spezial fahrzeugbau (Spezifa) Berlin zugelieferten Aufbau. Andererseits weist die Erkennbarkeit selbst kleinster Schweiß perlen im Umfeld der Schweißnähte darauf hin, dass es sich bei der Lackierung trotz ihrer relativ hohen und ungleichmäßigen Schichtstärken um die Werkslackierung handelt.

Das Vorhandensein des vom Aufbauhersteller mitgelieferten Zubehörs, konkret fünf flexible Verlängerungs -

IFA W50 L/F mit Tank für Fäkalientransport



Besonders originaler materieller Zustand des IFA W50 L/F (Bildmaterial)

AM BASISFAHRZEUG LACKSCHICHTSTÄRKEN ZWISCHEN 0,15 UND 0,28 MM,



AUFBAUZUBEHÖR: DREI VON INSGESAMT FÜNF VERLÄNGERUNGSSCHLÄUCHEN



ZWISCHEN 0,30 UND 0,50 MM

AM ZUGELIEFERTEN AUFBAU SIND ES

TROTZ BAUJAHR 1990: SCHEINWERFER MIT GLÜHLAMPEN 12 VOLT 40/45 WATT



AUS HEUTIGEM BLICKWINKEL MANGELHAFTE SCHWEISSNÄHTE SOWOHL AM FAHRZEUG.



ALS AUCH AM AUFBAU, IMMERHIN: DIE SCHWEISSPERLEN BESTÄTIGEN DEN ERSTLACK



schläuche, ergänzt den authentischen Er haltungszustand.



tinental T4 8-24 AS montiert.

Beispiel 4: Hanomag R12 KB Baujahr 1956, Erstzulassung

- · Fahrzeug im besonders authentischen Erhaltungszustand mit größtenteils nicht modifizierten Komponenten und Materialien aus der Auslieferungszeit.
- · bei den Hauptkomponenten von Karos serie. Mechanik und Elektrik handelt es sich um die Komponenten bei Aus lieferung.
- werksseitige Schraubensicherungen (Sicherungsbleche) größtenteils unversehrt; an der Hinterachse ist noch immer die werksseitige Bereifung Con -

- · Veränderungen: rechter Motorhaubenverschluss (stammt vom Typ R12), Öldruckmanometer sowie einzelne Leitungen, Schlauchbänder und Schrauben ersetzt.
- · das Fahrzeug besitzt großflächig die Werkslackierung in Grün; Lackzustand: Vermattungen, Bereibungen und Ausbrüche an allen Bauteilen, Schichtstärken zwischen 30 und 100 µm.
- · Schmierplan und Aufkleber vollständig, Bedienelement-Beschriftungen bruchstückhaft erhalten.
- · Mit dem Traktor sind als Zubehör vordere Schutzbleche und ein Mähbalken erhalten.

Hanomag R12 KB



Besonders originaler materieller Zustand des Hanomag R12 KB (Bildmaterial)

DAS FAHRZEUG BESITZT GROSSFLÄCHIG DIE WERKSLACKIERUNG IN GRÜN.

MIT VERMATTUNGEN, BEREIBUNGEN UND AUSBRÜCHEN AN ALLEN BAUTEILEN



VERMUTLICH WÄHREND DER GEBRAUCHS-ÖLBAD-LUFTFILTER DES ZULIEFERERS KNECHT PHASE ERSETZTES ÖLDRUCKMANOMETER

(VERBAUT WURDEN AUCH FILTER VON MANN)



ALLE BEDIENELEMENTE IM GUT ERHALTENEN UND FUNKTIONSFÄHIGEN ZUSTAND



UNVERSEHRT UND SOMIT NACH WIE VOR AUSSAGEFÄHIG: SCHMIERPLAN DES R12 KB



VORHANDENE NUTZUNGSHINWEISE UND UNVERSEHRTE SCHRAUBENSICHERUNGEN...



BESTÄTIGEN DEN GROSSFLÄCHIGEN ERHALT DER WERKSSEITIGEN LACKIERUNG





Die Schwierigkeit für Nutzfahrzeuge Referenzbeispiele zu finden gilt nicht minder für Traktoren. Als land- oder forstwirtschaftliche Zug- und somit Arbeitsmaschinen wurden sie über lange Zeiträume genutzt, im Lauf der Zeit tendenziell weniger intensiv gewartet und somit früher oder später verschlissen.

Dieser Hanomag R12 KB (KB = kurze Bauform) hatte von seiner Auslieferung bis heute offenbar keine dauerhaft schwere Arbeit zu leisten. Nur so lässt sich sein besonders authentischer Erhaltungszustand erklären. Das gilt

nicht nur für die Hauptkomponenten, sondern auchfür historisch wertvolle Details wie Schmierplan, Aufkleber und Beschriftungen von Bedienelementen. Selbst die Schraubensicherungsbleche sind mehrheitlich unversehrt erhalten ein weiteres Indiz für geringen Verschleiß durch zurückhaltende Nutzung.

Mit seinem besonders authentischen Erhaltungszustand lässt dieses Exemplar Einblicke in Konstruktion, Fertigung und Betrieb der kleinsten Traktorbaureihe von Hanomag zu.

Schlussbemerkungen

Auflistung und Beschreibungen der zwölf historischen Fahrzeuge zeigen lediglich Beispiele für besonders originale materielle Zustände. Bewusst ist die Darstellungsweise so strukturiert, dass sie nicht als Vorlage zur Gutachtenerstellung missverstanden werden kann.

Das grundsätzliche Fehlen von technischen Zustandsnoten und monetären Werten soll betonen, dass beides individuelle Angaben sind und ein besonders originaler materieller Zustand nicht automatisch zu einem höheren monetären Wert führt, Jedoch ist es das Ziel auch eines entsprechend erweiterten Gutachtens, unter Berücksichtigung der enthaltenen Details und der jeweiligen Marktlage den monetären Wert einzuschätzen.

Abschließend wird betont, dass der Beispielkatalog keinen Leitfaden zum Umgang mit historischen Fahrzeugen darstellt. Stets ist ein solches Fahrzeug das Eigentum eines privaten oder institutionellen Besitzers. Dieser ist frei in seiner Entscheidung, wie mit dem historischen Fahrzeug umzugehen ist.

Bewertungsanpassung und Beispielkatalog wurden durch die Arbeitsgruppe Zustandsnoten im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) erarbeitet und zusammengestellt.

- Norbert Schroeder, TÜV SÜD ClassiC, Düsseldorf (Leiter der Arbeitsgruppe)
- Dr. Gundula Tutt, Omnia Restaurierung, Vörstetten bei Freiburg im Breisgau
- Martin Stromberg, Marktbeobachter Classic Data, Bochum
- · Christian Deneke, Versicherungsmakler Deneke, Düsseldorf
- · Peter Diehl, Oldtimerversicherung autosan CLASSIC, Ismaning bei München



Alles inklusive

BHLD schließt eine Rahmenvereinbarung über eine Allgefahren-Fahrzeugversicherung ab

Mit ihrem Oldtimer haben sich viele Schlepperfreunde einen Traum erfüllt, mit dem sie Ausfahrten zu Treffen und bei Ausflügen genießen. Wertvolle Fahrzeuge benötigen aber neben guter Pflege auch einen erstklassigen Versicherungsschutz. Für diejenigen, sich nicht mit einer herkömmlichen gewöhnlichen Kaskoversicherung zufriedengeben wollen, hat der BHLD-Vorstand bei einer Vorstandssitzung am 8. Februar 2020 in Hammelburg eine Rahmenvereinbarung über eine Allgefahren-Fahrzeugversicherung für seine Mitglieder mit der BELMOT unterzeichnet. BELMOT ist eine Tochter der Mannheimer Versicherung AG, die sich vor über 15 Jahren auf Oldtimerversicherungen spezialisiert hat.

BELMOT bietet uns Lösungen für:

- Oldtimer-Pkw bis Baujahr 1989,
- Motorräder bis Baujahr 1980 und
- Traktoren bis aktuell Baujahr 1989

Die einfache Variante ist die Grunddeckung. Sie ist dennoch mehr als nur eine Teilkasko, denn sie greift zusätzlich bei Vandalismus oder bei einem Unfall des Transportfahrzeugs ihres Oldtimers – z.B. auf dem Weg zu einem Treffen.

Allgefahren-Deckung

Die Premium-Variante ist die Allgefahren-Deckung. Sie ist leistungsstärker als eine Vollkasko-Versicherung und schützt bei nahezu allen Gefahren – auch bei Schäden, die nicht durch einen Unfall entstehen, wie z.B. Motorschaden, Bruch- oder Getriebeschaden.

Sowohl in der Grund- als auch in der Allgefahren-Deckung sind automatisch folgende Leistungen enthalten:

- 30 % Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerungen, wenn das Wertgutachten im Versicherungsfall nicht älter als zwei Jahre ist – ansonsten 20 %
- Für Glasbruchschäden nur 150 Euro Selbstbehalt – unabhängig vom vertraglich festgelegten generellen Selbstbehalt
- · Keine Rückstufung im Schadensfall
- · Versicherungsschutz bei Kollision mit

Tieren aller Art

- Schutz bei stationären Risiken, z.B. für Sammlungen
- Diebstahlversicherung
- Leistungen bei: Tierbissschäden inklusive Folgeschäden Schäden durch Tierfraß (z. B. Motten und Mäuse) bis 5.000 Euro bei der Allgefahren-Deckung sogar bis zur Höhe der Versicherungssumme
- Schäden durch auslaufende Batterieflüssigkeit
- Verlust der Fahrzeugschlüssel aufgrund von Einbruch oder Raub bis 5.000 Euro

Exlizit ausgeschlossen sind Schäden aufgrund thermischer Probleme, z.B. Fahren ohne genügend Kühlwasser oder Motoröl, oder des gewöhnlichen Alterungsprozesses oder Verschleißes.

Beitragsvorteile

Besitzer von mehreren Oldtimern können auch ihre komplette Sammlung mit BEL-MOT besonders attraktiv versichern: Der Beitrag richtet sich nicht – wie sonst üblich – nach der Motorleistung, sondern nach dem Baujahr und der Anzahl der maximal gleichzeitig bewegten Fahrzeuge. So besteht ganz gleich welches Fahrzeug gerade bewegt wird, immer der volle Versicherungsschutz. Für die rest-

Grunddeckung oder Allgefahren-Deckung Sie haben die Wahl



| | Grunddeckung | Allgefahren- Versicherung | mein Versiche- rungsschutz |
|--|----------------|--|-------------------------------|
| Brand, Explosion, Anprall und Absturz eines Flugkörpers, seiner Teile oder Ladung | √ : | 1 | |
| Entwendung, Diebstahl, unbefugter Gebrauch betriebsfremder Personen, Raub, räuberische Erpressung | ¥ | ✓ | |
| Sturm, Hagel, Blitzschlag, Überschwemmung, Lawinen, Muren, Schneedruck | V | √ | |
| Erdbeben | 1 | 1 | |
| Kollision mit Tieren aller Art | ✓ | ✓ | |
| Vandalismus | ✓: | 1 | |
| Transportmittelunfall | √. | ✓ | |
| Havarie grosse (z.B. "Überbordwerfen" des Oldtimers zur Rettung von Schiff oder Fähre und der Passagiere) | √ | ✓ | |
| Kurzschluss inkl. Folgeschäden (bis max. zur vereinbarten Versicherungssumme) | 1 | ✓ | |
| Glasbruchschäden (genereller Selbstbehalt 150 Euro, unabhängig vom festgelegten Selbstbehalt) | 1 | ✓ | |
| Tierbissschäden inkl. Folgeschäden (bis max. zur vereinbarten Versicherungssumme) | 1 | ✓ | |
| Grobe Fahrlässigkeit (nicht unter Alkohol- und Drogeneinfluss) | 1 | ✓ | |
| Schäden durch Tierfraß (z.B. durch Motten und Mäuse) | bis 5.000 Euro | bis zur vereinbarten Versicherungssumme | |
| Schäden durch auslaufende Batterieflüssigkeit | √ | 1 | |
| Bei bestehender Fuhrparkregelung: Rangierschäden mitversichert | 1 | ✓ | |
| Bei sinkendem Fahrzeugwert: Leistung bis zur ver- einbarten Versicherungssumme, wenn das Wertgut- achten im Schadenfall nicht älter als zwei Jahre ist | √ | ✓ | |
| Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung, wenn das Wertgutachten im Schadenfall nicht älter als zwei Jahre ist | 30 % | 30 % | |
| Verlust der Fahrzeugschlüssel infolge Einbruch/Raub | bis 5.000 Euro | bis 5.000 Euro | |
| Selbstverschuldete Unfallschäden (z.B. Auffahrunfall, Einparkschaden) | _ | ✓ | |
| Bremsschaden (z.B. Lack-/Blechschäden durch verrutschte Gepäckstücke) | - | ✓ | |
| Betriebsschaden (z.B. Motorhaube fliegt auf und zerstört die Windschutzscheibe) | _ | ✓ | |
| Bruchschäden (z.B. Rahmenbruch, Achsbruch), soweit diese nicht aufgrund von Verschleiß oder Abnutzung entstanden sind | _ | ✓ | |
| Getriebeschäden (z.B. durch Bruch eines Zahnrads) | = | ✓ | |
| Motorschäden (z. B. Abriss eines Pleuels) | - | ✓ | |
| Fehlbedienung (z.B. Verschalten) | | 1 | |
| Chemische Reaktion (z.B. Lackverätzung) | - | 1 | |
| Diese Übersicht gibt einen ersten Überblick über die möglichen Leistu | ingen. | | Stand; Januar 2019 |

Der konkrete Leistungsumfang ergibt sich jeweils aus dem Versicherungsschein und den Versicherungsbedingungen Schadenbeispiele dienen nur zur Veranschaulichung. Im Schadenfall wird die Leistungspflicht individuell geprüft

BELMOT® Haftpflichtschutz – Hohe Absicherung:

Die Oldtimer-Haftpflichtversicherung leistet 100 Millionen Euro pauschal für Personen-, Sach- und Vermögensschäden, bis zu 15 Millionen Euro je geschädigte Person.

lichen Fahrzeuge zahlt man einen günstigeren Beitrag. Auch Rangierschäden sind dann bereits in der Grunddeckung mitversichert. Bei Oldtimern mit rotem Kennzeichen wird er pro Kennzeichen berechnet - unabhängig von der Anzahl der damit bewegten Fahrzeuge.

Aktuelles Wertgutachten so wichtig wie regelmäßiger Ölwechsel

Für Oldtimer gibt es keine Listenpreise des Herstellers und der Wert eines Fahrzeugs variiert stark mit dessen Zustand. Häufig erfährt er mit den Jahren auch eine Wertsteigerung. Deshalb ist es wichtig, in regelmäßigen Abständen - mindestens alle zwei Jahre - ein neues Wertgutachten bei einem unabhängigen Sachverständigen erstellen zu lassen. Falls etwas passiert, erleichtert ein Wertqutachten die Schadensregulierung: Der Wert des Klassikers ist so objektiv ermittelt und man kann als Besitzer Zustand und Wert vor Schadenseintritt beweisen.

Wertgutachten ab 12.500 Euro Versicherungswert

Sofern das Fahrzeug den Kriterien eines gut erhaltenen Klassikers entspricht, genügt bis zu einem Versicherungswert von 12.500 Euro die Selbsteinschätzung des Besitzers, mit Fotodokumentation sowie dem Bericht der letzten Hauptuntersuchung (HU). Bis zu einem Fahrzeugwert von 100.000 Euro genügt ein Kurzgutachten. Darüber hinaus ist ein ausführliches Gutachten erforderlich.

Wiederbeschaffungswert versichern

Mit BELMOT kann man auch den Wiederbeschaffungswert versichern. Dazu sollte ein Wertgutachten statt über den Marktwert über den Wiederbeschaffungswert vorliegen. Während der Marktwert auf den erzielbaren Verkaufspreis auf dem Privatmarkt bezogen ist, richtet sich der Wiederbeschaffungswert nach den Durchschnittspreisen des gewerblichen Handels - inklusive Mehrwertsteuer und Händlergewinnspanne. Damit kann der Wiederbeschaffungswert bis zu 25 Prozent über dem Marktwert liegen. Unter bestimmten Voraussetzungen versichert BELMOT sogar den Wiederaufbauwert.

Weitere Informationen **Udo Graßmever**

E-Mail: udo.grassmeyer@bhld.eu Telefon: (0 71 52) 35 94 46-63



Gunnar Irmler war schon ein ganz besonderer Vertreter der Oldtimer-Zunft. Kompetent, umtriebig und vor allem loyal trug er mit sächsischem Charme dazu bei, dass die Oldtimerei in den neuen Bundesländern immer wieder mit großartigen Veranstaltungen vielbeachtete Akzente setzte.

Unvergessen ist unsere erste Begegnung am 29. Juni 1990 am Rande des auf dem agra-Gelände in Markkleeberg vor den Toren Leipzigs organisierten "1. Internationalen Treffens historischer landwirtschaftlicher Nutzfahrzeuge". Während wir nach ätzend langer Fahrt von Stuttgart kommend auf dem weitläufigen agra-Gelände nach einem Stellplatz für unse-

Gunnar Irmler

Die DDR-Landtechnik war sein Feld

Von Dr. Klaus Herrmann, Leinfelden, im August 2020

ren Lkw suchten, kreuzte Gunnar Irmler, auf einem alten Fahrrad sitzend, unseren Weg. Er muss unsere Orientierungslosigkeit gespürt haben, hielt an und fragte, ob er uns helfen könne. Teilnehmen am ersten deutsch-deutschen Oldtimertreffen der Nachkriegsgeschichte wollten wir, und ein spezielles Exponat, einen raren Gaiser-Kleinschlepper, hätten wir auch dabei.

Das hörte Gunnar Irmler gerne. Kurzerhand änderte er seine Route, fuhr mit dem Rad vor uns her und pilotierte uns exakt zu dem Standplatz, der für die Tage des Treffens unser Quartier wurde. Strom, Wasser, sanitäre Anlagen signalisierten uns, dass wir willkommen waren.

Ja, ein freundlicher Helfer war Gunnar Irmler zeitlebens. Geboren 1951 in der Bördegemeinde Glöthe, unweit der Fortschritt-Hochburg Schönebeck, hatte er die Liebe zur Treckerei schon in jungen Jahren entdeckt. Sobald es in der Nachbarschaft etwas zu schrauben gab, war Gunnar mit von der Partie. Folgerichtig schloss sich an die Schulzeit die Ausbildung zum Landmaschinenschlosser an, und da Gunnar ein fixer Zeitgenosse war, ging er anschließend nach Berlin zum Studium der Landtechnik. Dort bleiben wollte der junge Ingenieur allerdings nicht.

Nach Leipzig zog es ihn 1975, wie er einmal schmunzelnd sagte, "der Liebe wegen". Im Kreisbetrieb für Landtechnik



Gunnar Irmler und Richard Planitz 1991 in einer agra-Ausstellungshalle



1993: Gunnar Irmler zeigt Dr. Anton Schweizer die Traktorenhalle 15





(KfL) Leipzig-Land in der 15.000 Seelen zählenden Gemeinde Taucha fand er eine Anstellung. Gut 10 Jahre schaffte er dort und lernte während der Zeit die DDR-Landtechnik von der Pike auf kennen. Jeden der rund 30 in der DDR gebauten Traktorentypen kannte er aus dem ff. Auch mit den aus den Comecon-Staaten in die DDR zugelieferten Traktoren von Dutra über Belarus bis Kirovets beschäftigte er sich intensiv. Da bot es sich an, dass Gunnar Irmler Mitte der 1980er Jahre zur agra nach Markkleeberg wechselte. Er wurde zuständig für die Traktorensammlung der im Aufbau befindlichen "Agrarpolitischen Ausstellung der

DDR". Sie sollte das Aushänge-schild der DDR-Landwirtschaft sein und bekam im Herfurth'schen Park rund um die legendäre Sommerblumenwiese mehrere Ausstellungshallen zugewiesen.

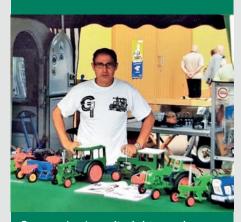
Das war das Tätigkeitsfeld, auf dem Gunnar Irmler aufblühte. Voll Stolz zeigte er den Besuchern die Sammlungen und vor allem die in der Halle 18 ausgestellten Traktoren. Profi-Redakteur W. Holtmann war nach einer Besichtigung regelrecht begeistert. Sein 1995 in profi abgedruckter Bericht "Veteranen der sozialistischen Scholle" ist bis heute eine Hommage für die Sammlung und ihren Kurator Gunnar Irmler. Dabei war der Arbeitsplatz agra



Unter Gunnar Irmlers Leitung restaurierter Tragschlepper IFA TT 220, 1999



Gunnar Irmler (links) und Prof. Dr. H. Jacob von der Uni Hohenheim am Rande der Eröffnung des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Markkleeberg, 1998



Gunnar Irmler mit einigen seiner Modelle der DDR-Landtechnik

alles andere als einfach. Die Stasi-Dichte war hoch, kein Treffen, kein Gespräch blieb den DDR-Schlapphüten verborgen. Doch Gunnar Irmler kam auch damit zurecht. "Traktoren intrigieren und spionieren nicht", sagte er einmal, und schimpfte nicht über jene, bei denen der Primat der Politik das Handeln bestimmte.

Das Ende der agra 1989/90 traf Gunnar Irmler hart. Er heuerte bei der Beschäftigungsinitiative Messepark Leipzig unter der Leitung von Wolfgang Fritsch an, die sich treuhänderisch um Parks und Ausstellungen kümmerte. So blieb er für die historischen Sammlungen zuständig und hoffte auf bessere Zeiten. Ständig im Rahmen befristeter ABM-Maßnahmen wechselnde Mitarbeiter machten ihm zu schaffen.



In den letzten Jahren restaurierte Gunnar Irmler einen Famulus 36

Noch im März des Jahres hat Gunnar Irmler ausrangiertes DDR-Standbaumaterial zu einem Corona-Plexiglas-Schutz mit Durchreiche verwandelt – für den Verkaufstresen des Tabak- und Presseladens mit Poststelle in Zwenkau.

Unvergesslich ist Gunnar Irmlers Hilferuf vom 18. August 1991, als eine der Zeitarbeitskräfte im Frust die einzigartige Ausstellungshalle 18.1 "Milchwirtschaft" abgefackelt hatte. Einzigartige Exponate wie die "Gläserne Kuh" waren zum Raub der Flammen geworden. Bei der Wertermittlung konnte geholfen werden, doch Versicherungswerte interessierten Gunnar Irmler nur am Rande. Er war im besten Sinne "objektverrückt", sah er ein Original, dann leuchteten seine Augen.

Dies war nicht zuletzt bei den verschiedenen Oldtimer-Treffen im agra-Park der Fall. Zusammen mit den Lanz-Freunden Sachsen um Horst Bärsch zählte Gunnar Irmler zu den Organisatoren, er war so etwas wie "das Mädchen für alles". Unvergessen ist in diesem Zusammenhang das Bulldog-Treffen 1993. Wir standen mit unserem Exponat, einer Irus-Motor-Mähmaschine, Baujahr 1942, neben einem gewaltigen Kirovets K 700. Als der Russe bei den Vorbereitungen zur Korso-Fahrt kein Lebenszeichen von sich gab, schlug Gunnar Irmlers große Stunde.

Ausgerüstet mit einem gewaltigen Werkzeugkasten, ließ er Vorschlaghammer und Schraubenschlüssel "tanzen". Am Rande der Sommerblumenwiese nahm er am K 700 eine "Operation am offenen Herzen" vor. Was wir aus dem Westen für unmöglich erachteten, schaffte Kollege Irmler nach einigen Stunden schweißtreibender Arbeit. Wenige Minuten vor der Korso-Fahrt meldete sich der K 700 mit seinem einzigartigen Motorensound zurück und avancierte zum Star der Rundfahrt.

Während der Zeit der Beschäftigungs-

initiative hangelte sich Gunnar Irmler von Jahresvertrag zu Jahresvertrag. Ihm war es zu verdanken, dass die historische Sammlung weitgehend beisammen blieb. Er hielt seine schützende Hand über Modelle und Traktoren, mehr noch, er betrieb mit großem Aufwand die Restaurierung schadhafter Exponate.

Im "Goldenen Pflug", der Zeitschrift des Deutschen Landwirtschaftsmuseums, beschrieb er 2001 die Restaurierung des IFA-Tragtraktors TT 220. Zwei Exemplare gab es zu dem Zeitpunkt von dem Fahrzeug, doch dies schreckte Gunnar Irmler nicht. Sein einzigartiges Netzwerk ermöglichte es ihm, den schrottreifen Traktorveteran Baujahr 1964 wieder zu neuem Leben zu erwecken. Nachzulesen, wie ein Tausendsassa technisch unmöglich erscheinendes doch möglich gemacht hat, ist nach wie vor lohnenswert.

Zwischen 1995 und der Schließung des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Markkleeberg im Jahre 2001 fungierte Gunnar Irmler als das personifizierte Wissen der DDR-Landtechnik. Wusste er ausnahmsweise einmal nicht Bescheid, so kannte er doch immer jemand, der Bescheid wusste, "Geht nicht, gibt's nicht," lautete Gunnar Irmlers Devise. Das Ende des Landwirtschaftsmuseums auf dem agra-Gelände empfand Gunnar Irmler als persönliche Niederlage. Das, was er als sein Lebenswerk ansah, war dahin, und jeder, der ihn kannte, fühlte mit. Dem Insolvenzverwalter ging er noch zur Hand und half, das Museumsinventar bis zur letzten Schraube penibel zu erfassen, doch sein Herz blutete. Gunnar Irmler hat damals, wie einige seiner Mitstreiter auch, Schaden genommen. Dialektik am eigenen Leibe ist eben doch etwas anderes als Dialektik in der Theorie.

Als Lkw-Fahrer hat sich Gunnar Irmler über Wasser gehalten, Leipzig als Wohnort aufgegeben und in Schwenkau vor den Toren der Stadt ein neues Zuhause gefunden. Mit seinen Modellen der DDR-Landtechnik bereicherte er viele Oldtimertreffen, und eines Tages kaufte er sich einen Famulus R 36, Baujahr 1962. Er machte ihn zu einem leuchtend gelben Prachtstück, mit Heizpatrone und Zeitschalter zum schnelleren Anlassen bei Frost, Tankanzeige, Rollo und Wetterschutz. Beim legendären Russentreffen in Oberlungwitz am Sachsenring zählte er zu den Männern der ersten Stunde. Seine Kommentierung der Veranstaltung war kompetent und im besten Sinne markant. Das alles ist nun Geschichte. Am 5. Juni 2020 starb Gunnar Irmler. Die DDR-Landtechnik ist ein Stück ärmer gewor-



Ein Geschenk für den Autor zu seiner Pensionierung von Gunnar Irmler und IFA-Chefkonstrukteur Reinhard Blumenthal

"Der Dampf regiert die Welt"

Der Förderverein des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Hohenheim hat ein neues Buch veröffentlicht: Die Chronik der Regensburger Dampfpflug-Genossenschaft. Das Fachbuch von Autor Theodor Häußler berichtet darin unter anderem über die Geschichte des Hohenheimer Heucke-Dampfpflug-Satzes.

Die Nutzung der Dampfkraft ermöglichte Pflügen im großen Stil. 1901 gelangte diese Technik auch nach Bayern auf die großen Güter im Regensburg-Straubinger Gäu. Insgesamt drei Pflugsätze waren dort im Einsatz.

Mit der Kraft von über 200 PS pro Lokomobil waren bis dahin nie gekannte Pflugleistungen möglich. Betreiber der Pflugsätze war die Bayerische Dampfpflug-Genossenschaft Regensburg. Nach deren Auflösung 1965 konnten die drei Gespanne erhalten werden. Sie befinden sich heute in Stuttgart-Hohenheim, Kirchheim/Teck und Landshut-Schönbrunn und sind allesamt im betriebsbereiten Zustand.

Die Geschichte der Bayerischen Dampfpflug-Genossenschaft ist Thema einer soeben erschienenen Chronik, die vom Förderverein des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Hohenheim herausgegeben wurde. Anhand zahlreicher Quellen spürt der Autor, Theodor Häußler, Landwirtschaftsdirektor a. D. und Experte für Agrargeschichte, die wechselhafte Geschichte der Genossenschaft nach und erläutert die teils streng geregelte Organisation der Dampfpflugpraxis.

Reich illustriert, bietet dieser 120seitige Sonderband eine interessante Lektüre für historisch Interessierte, Landwirte und Technikfreunde.

Die Bayerische Dampfpflug-Genossenschaft Regensburg e.G.m.b.H. 1901 – 1966

Hardcover, 120 Seiten, Verkaufspreis € 19,90 zzgl. Versandkosten



Zu beziehen über:

Universität Hohenheim Sekretariat des DLM, Doris Alber Garbenstr. 9a, D-70599 Stuttgart

Tel.: 0711/459-22146 Fax: 0711/459-23404 d-alber@uni-hohenheim.de

Motorpferd & Allesschaffer

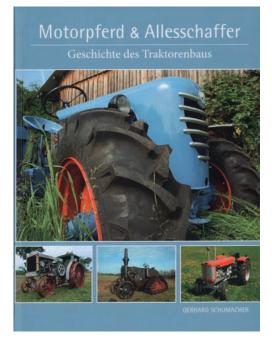
Das AUTO & TRAKTOR MUSEUM in Uhldingen-Mühlhofen am Bodensee hat sich im Laufe der Jahre weit über die Grenzen Deutschlands hinaus zum Treffpunkt für Auto- und Traktorfans entwickelt, Deshalb ist die Lektüre dieses Buches die beste Vorbereitung für einen Besuch. Über 150 Traktoren aus seiner Sammlung stellt Gerhard Schumacher in diesem Prachtband vor. Neben bekannten Modellen von Lanz, Deutz, Fendt, Hanomag u.a. Deutz F1M414 porträtiert er viele Exoten wie den Hart Parr 30/60, den Waterloo Boy, die fahrbare Säge von Pflüger und Steiner, den Dieselzwerg von Kühne & Berger oder die Stock-Raupe. Ein einzigartiges Panorama der Technikgeschichte!

Das AUTO & TRAKTOR MUSEUM befindet sich in der Nähe von Meersburg, zwischen Überlingen und Friedrichshafen. Autos, Motorräder und Traktoren... Alltagsgefährte und Meilensteine der Automobilgeschichte – 350 Fahrzeuge glän-

zen um die Wette. Die Fahrzeuge sind integriert in eine Sammlung zahlloser Exponate, mit denen die Entwicklung des Land- und Stadtlebens der letzten 100 Jahre dargestellt wird. Überall gibt es etwas zu entdecken.

Das AUTO & TRAKTOR MUSEUM ist täglich von 09.30 - 17.30 Uhr geöffnet. Eine Voranmeldung bzw. Online-Ticket ist NICHT erforderlich. Bitte lösen Sie Ihr Ticket direkt an der Museumskasse. Das JÄGERHOF RESTAURANT ist täglich von 11.30 - 21.00 Uhr geöffnet. Eine Sitzplatzreservierung ist erwünscht.

Motorpferd & Alleschaffer Geschichte des Traktorenbaus Gebundene Ausgabe 308 Seiten mit vielen Bildern Verlag: Motorbuch, Preis: 29,90 €



Bestellungen richten Sie bitte an: AUTO & TRAKTOR MUSEUM Gebhardsweiler 1 88690 Uhldingen-Mühlhofen +49 (0) 7556/ 92 83 60 kontakt@traktormuseum.de



EFHAM-Arbeitsgruppe trifft sich in Hammelburg

Hammelburg-Obererthal: Für den 1. November 2019 hatten Hans Peters (Fehamec) und Hubert Flaig (BHLD) zum zweiten Mal Vertreter von Vereinen, Clubs und Interessengemeinschaften aus der europäischen Szene der Historischen Landtechnik zu einem Meeting nach Hammelburg eingeladen.

Besonders freuten sich die Organisatoren, dass es ihnen gelungen war, Tiddo Bresters, den noch Vizepräsidenten der FIVA, als Referenten zu gewinnen, da die Zusammenarbeit mit der FIVA ein Hauptanliegen der European Federation of Historical Agricultural Machinery (EFHAM) ist. Zum ersten Mal folgten auch Vertreter aus Frankreich und Luxemburg der Einladung.

Der Aufbau eines Netzwerks mit der FIVA und anderen geeigneten Organisationen, Einrichtungen und Personen, die die Gemeinschaft der Historischen Landtechnik in ganz Europa unterstützen und dazu beitragen können, aktuelle und künftige Probleme zu bearbeiten und zu lösen, bleibt eine konstante Aufgabe.

Die Mehrheit der Teilnehmer hält es im Moment aber nicht für erforderlich, die EFHAM als offizielle Organisation zu etablieren. Vielmehr soll die Zusammenarbeit mit der FIVA und anderen Organisationen weiterhin durch die Task-Force-Gruppe intensiviert und fortgesetzt werden. Um Peeter Henning zu entlasten

wird Antoon van de Veegaete (B) seine Aufgaben zu übernehmen. An eventuell entstehenden Kosten sollen sich alle teilnehmenden Organisationen beteiligen.

Bereits am 5. Mai 2019 hat die Task-Force-Gruppe der EFHAM – bestehend aus Hans Peters (NL), Peeter Henning (B) und Hubert Flaig (D) – ein Manifest veröffentlicht, das als Basis für die Lobbyarbeit der EFHAM dient und im Juli erstmals mit EU-Abgeordneten und bei einem weiteren Treffen am 3. August mit der FIVA diskutiert wurde. Beide Treffen bestätigten, dass es wichtig ist diese Arbeit fortzusetzen, um unsere Interessen europaweit vertreten zu können.

"In der Ära von C.A.S.E. (Connected, Autonomous, Shared, Electric) – einer Zeit des enormen Wandels in der Welt der Mobilität – ist es wichtiger denn je, eng mit den verschiedenen Regierungen zusammenzuarbeiten und sie zu ermutigen, anzuerkennen, dass historische Fahrzeuge genauso Teil unseres kulturellen Erbes sind wie jedes andere Element, das Menschen selbst gestaltend in der Vergangenheit hervorgebracht haben," eröffnete Bresters seinen Vortrag.

Unter dem Leithema "Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von morgen" fasste Bresters die Arbeit der FIVA mit folgenden Punkten zusammen:

1. Historische Fahrzeuge von Umweltzonen auszunehmen;

- 2. das Recht zu sichern, historische Fahrzeuge egal in welchem Zustand, mit dem Ziel zur Erhaltung zu besitzen, zu kaufen und zu transportieren;
- 3. Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge z.B. bezüglich der Straßenbenutzung, anfallender Gebühren aufgrund von Emissionen, usw. zu erreichen sowie
- 4. die Verfügbarkeit von Kraft- und Betriebsstoffen für historische Fahrzeuge auch in Zukunft sicherzustellen.

Bezüglich folgender Punkte wurde anschließend von der Gruppe eine offene Diskussion mit der Fokussierung auf Historische Landtechnik als historisches Kulturgut geführt:

- die Mobilität von Oldtimern jetzt und in Zukunft
- die Vereinheitlichung der Definition von
- die Sicherung von Betriebs- und Restaurierungsmaterial
- Grenzüberschreitender Austausch
- Umweltvorschriften
- Akzeptanz und Sympathie in der Öffentlichkeit und bei den Medien
- Entwicklung der Oldtimerszene
- Ausbildung: Historische Landtechnik
- Statistische Erhebungen
- Digitalisierung von historischen Dokumenten und Handbüchern

In Bezug auf die Vereinheitlichung der Defintion von Historischen Fahrzeugen wird vorgeschlagen, europaweit als Konsens das Alter von mindestens 30 Jahren anzusetzen. Auch die Unterscheidung von Old- und Youngtimern soll bleiben.



Um Akzeptanz und Sympathie in der Öffentlichkeit und auch in der Presse zu erhalten, ist es wichtig, klare Positionen zu beziehen. Deshalb sollten wir uns besonders darauf konzentrieren, unser Hobby in einer breiteren Perspektive darzustellen, um zu verdeutlichen, dass wir nicht "nur" Traktorenclubs sind, sondern auch die gesamte historische landwirtschaftliche Technik im Blick haben.

Dazu gehören auch die gesamten landwirtschaftlichen Prozesse im Ablauf der Jahreszeiten und die Entwicklung von Maschinen und Geräten in der Vergangenheit mit besonderem Fokus auf die letzten 150 Jahre. Das Wissens und die Information darüber sollen bewahrt und auch an künftige Generation weitergegeben werden. Auch die Geschichte der stationären Motoren ist in diesem Kontext relevant.

Bei Veranstaltungen mit stationären Motoren, wollen wir nach Möglichkeit auch die Ausrüstung (Geräte) zeigen, die mit solchen Motoren betrieben wurden. Grundsätzlich ist es besser statische Shows zu vermeiden und auch Traktoren im Kontext landwirtschaftlicher Arbeitsprozesse (Pflügen, Mähen, Ernten usw.) zu zeigen. Qualität sollte immer vor Quantität stehen. Dazu wird ausdrücklich auch die Zusammenarbeit mit Museen und lokalen Brauchtumsgruppen gesucht.

Den Teilnehmern ist klar, dass Meetings auf internationaler Ebene aufgrund des damit verbundenen Reiseaufwands die Teilnahme für alle interessierten Personen und Organisationen einschränken. Dennoch wollen wir weitere Länder und Parteien mit EFHAM vernetzen.

Aktuell bestehen Kontakte zu Personen und Organisationen in Norwegen, Schweden, Polen, Dänemark, Großbritannien, der Tschechischen Republik, Slovenien, Italien, Irland, Spanien und in die Türkei, die sich mit unserer Arbeit identifizieren. Es ist vereinbart, Vereine, Organisationen und interessierte Privatpersonen weiter über die diskutierten Themen auf dem Laufenden zu halten.

EFHAM soll so kontinuierlich zu einer Plattform ausgebaut werden, um den internationalen Austausch zu Themen rund um die Historische Landtechnik zu vertiefen. Die Kommunikation kann über E-Mails und vielleicht später über ein Internet-Forum geführt werden. Dabei bleibt auch die Frage spannend, wie wir das "Automobile Kulturgut" als europäisches oder gar als UNESCO-Kulturerbe verankern können. Diese Frage und weitere Themen werden wir beim 3. EFHAM-Treffen diskutieren, das für den 6. November 2020 wiederum in Hammelburg geplant ist. kr/hp/hbf





FIVA-Präsident Tiddo Bresters

Am 16. November 2019 wurde Tiddo Bresters auf der Generalversammlung der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens/Internationaler Verband historischer Fahrzeuge) in Zypern zum neuen Präsidenten gewählt. "Ich freue mich daran mitzuarbeiten, die Reichweite und den Einfluss der Organisation auf allen Kontinenten zu vergrößern, die mittlerweile 69 Länder weltweit vertritt," erklärte Bresters nach seiner Wahl.

Der 65-jährige Niederländer mit einem Hintergrund in Recht und internationalen Beziehungen tritt die Nachfolge des langjährigen und hoch angesehenen Präsidenten Patrick Rollet an, dessen sechsiährige Amtszeit es der FIVA ermöglichte. eine professionellere und vorausschauendere Organisation zu werden, die sich besser für den Erhalt, den Schutz und die Förderung historischer Fahrzeuge und der damit verbundenen Kulturleistungen einsetzt. Bei der Wahl von Bresters unterstützten die FIVA-Mitglieder diesen professionellen Ansatz und stellten so sicher, dass die gute Arbeit von Rollet und seinem Team fortgesetzt wird.

Bresters war neun Jahre lang Vizepräsident der FIVA und verantwortlich für die Gesetzgebungskommission, in der er die erfolgreichen Verhandlungen der FIVA auf EU-Ebene zum Schutz der Rechte von Fahrzeughaltern historischer Fahrzeuge in ganz Europa leitete und voranbrachte.

pm/fiva

Very Methodology (von links): Jean-Michel Del Peso, Vorsitzender, FRAMAA, (F) Gerard Kooy, Präsident, OTMV, (NL) Gary Schoos, L.O.F./O.S.F. (L) Hubert Flaig, Geschäftsführer, BHLD, (D) Antoon van de Veegaete, Direktor, BFOV/FBVA, (B) Hans Peters, Präsident, FEHAMEC, (NL) Hans Eckert, BuSF e.V./BHLD, (D) Tiddo Bresters, Vizepräsident, FIVA, (I/NL) Martin Trausnitz, HTLO, Schloss Leiben, (A) Kees Roovers, Sekretär, OTMV, (NL) vorne: Gilles Heinen, L.O.F./O.S.F., (L) Bild oben: Links: Georg Brodt, Ehrenpräsident, BHLD, (D)

Rechts: Etienne Gentil, Journalist, (D/F)

Große Oldtimer-Umfrage der FIVA



Der Weltverband der Oldtimerclubs (FIVA) ruft bis zum 31. Oktober bzw. 9. November zu einer weltweiten Umfrage auf. Die Ergebnisse fließen in eine großangelegte Studie ein, die Anfang 2021 veröffentlicht werden soll. Mitmachen lohnt sich.

Der 1. Teil der Umfrage ist an die Besitzer von Oldtimer und/oder Youngtimer-Fahrzeugen gerichtet. Im Rahmen der Umfrage können Sie aktiv einen Beitrag zur Arbeit der FIVA leisten. Und das ganz einfach und ohne großen Zeitaufwand – die Beantwortung der Fragen dauert im Schnitt 10 bis 15 Minuten. Der Fragebogen zielt auf die Aktivitäten von Oldund Youngtimer-Besitzern im letzten Jahr bis einschließlich Dezember 2019 ab. Wir bitten alle Old- und Youngtimer-Besitzer an der Umfrage teilzunehmen.

Zusammen mit Ergebnissen aus Umfragen unter den verschiedenen Oldtimerclubs und den sogenannten "Professionals", den kommerziellen Vertretern der Oldtimerbranche, fließen die Aussagen der Oldtimer-Besitzer in eine großangelegte Studie mit ein. Diese soll Anfang 2021 erscheinen und einen Über-

blick über den aktuellen Stand der Branche schaffen.

Die Umfrage wird in 15 Sprachen in den 70 Mitgliedsländern des Weltverbandes durchgeführt. Teilnahmeschluss des 1. Teils ist der 31. Oktober 2020. Eine Verlängerung ist nicht ausgeschlossen. Bitte Einfach probieren!

Unter allen Teilnehmern verlost die FIVA eine von fünf in der Schweiz gefertigten FIVA-Armbanduhren im Wert von je 180 Furo

Die FIVA steht für den Erhalt historischer Fahrzeuge und vertritt über 1,5 Millionen Oldtimerbesitzer aus über 70 Ländern. Der ADAC vertritt als Mitglied der FIVA mit seiner Oldtimersektion seit 2008 die Rechte und Pflichten des Verbandes in Deutschland.

Hier geht es zum 1. Teil der Umfrage: https://fiva.org/en/fiva-survey/



Einfach auf die Deutschlandflagge klicken und schon kann es losgehen.

Beim zweiten Teil der Umfrage liegt der Fokus auf den Oldtimer- und Youngtimer-



Clubs sowie Verbänden. Bei dieser Umfrage für Oldtimer- und Youngtimer- Clubs ist eine möglichst breite Basis erwünscht, unabhängig davon ob der Club oder die Interessengemeinschaft in einem Dachverband organisiert ist.

Jeder Club bzw. Verband soll nur einmal an der Umfrage teilnehmen. Um doppelte Antworten zu vermeiden und die Auswertung durch das Marktforschungsinstitut zu erleichtern, sollten Sie sich bitte in Ihrem Vorstand abstimmen, wer stellvertretend für Ihren Club oder Verband antwortet.

Hier geht eszum 2. Teil der Umfrage https://wh1.snapsurveys.com/s.asp?k= 160190859778

Teilnahmeschluss dieser Umfrage ist der 9. November 2020.

Allgemeines zur FIVA Umfrage

Alle Oldtimer- und Youngtimer-Fans können durch die Teilnahme an der Umfrage helfen, eine fundierte weltweite Datenbasis aufzubauen. Diese ist für die Arbeit in den Kommissionen und als Argumentationshilfe gegenüber Behörden, Politik und Gesetzgebung enorm hilfreich. Zuletzt hat die FIVA im Jahre 2014 eine international angelegte Studie durchgeführt und daher ist eine Erneuerung der Datenbasis für eine erfolgreiche Interessenvertretung nötig und sehr wichtig.

Bei der Studie werden insgesamt drei Zielgruppen angesprochen.

- 1. Besitzer von Oldtimer und/oder Youngtimer-Fahrzeugen:
- https://fiva.org/en/fiva-survey/
- 2. Oldtimer- und Youngtimer-Clubs: https://wh1.snapsurveys.com/s.asp?k= 160190859778
- 3. "Professionals" (Gewerbliche Firmen, Werkstätten, Museen, Restaurierungsbetriebe, Handel, etc.).



Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der weltweiten FIVA Oldtimer-Umfrage 2020

Gleich geht es los!

Zunächst befragen wir Sie zu Ihrer Person und dann zu Ihren historischen Fahrzeugen. Dann folgen Fragen zu Ihren Fahrzeugkosten und zu den Veranstaltungen, an denen Sie teilgenommen haben, und ob Sie dabei auswärts

Wir versichern Ihnen, dass die erhobenen Informationen anonym bleiben und Ihre Kontaktdaten nicht an Dritte weitergegeben werden.

Zum Fortfahren bitte auf 'Weiter' klicken



Startseite für die Umfrage eil 1 in deutscher Sprache

Neugestaltung der Nachlässe in den Gesamtverträgen

Im Juni 2019 informierte die GEMA ihre Gesamtvertragspartner erstmals über die geplante Neugestaltung der Nachlässe in den Gesamtverträgen. Der Ausbau der digitalen Serviceangebote der GEMA wirkt sich auch auf die Zusammenarbeit mit den Verbänden aus: Die GEMA bietet seit diesem Jahr ihren Mitgliedern und Kunden digitale Services, die die Datenpflege, Rechnungsverwaltung sowie die Lizenzierung von Veranstaltungen erleichtern. Über das Onlineportal können Mitglieder und Kunden Leistungen bequem selbst erbringen. Dieser digitale Self-Service bietet viele Möglichkeiten, Abläufe in der Lizenzierung zu professionalisieren und Angebote rund um die Uhr zu nutzen. Anmeldeprozesse. Einreichungen von Musikfolgen und vieles mehr können sicherer, schneller und transparenter organisiert und kundenorientiert abgestimmt werden.

Anknüpfend an den gemeinsamen Auftakt vom Juni 2019 haben wir in einem digitalen Livestream am 26. Mai 2020 die weiteren Schritte für das Konzept, den Prozess und den Ablauf der Neugestaltung vorgestellt. Eine aktualisierte Version der Präsentation, die wir am 26. Mai 2020 vorgestellt haben, finden Sie unter: https://www.gema.de/file admin/user_upload/Musiknutzer/Inform ationen/Gesamtvertraege/MeetUp_Digit al_Präsentation.pdf

Unter gesamtvertragspartner@gema.de haben Sie auch weiterhin die Möglichkeit, Ihre Fragen an uns zu richten, die wir Ihnen gerne beantworten.

Vertragshilfe

Die Leistungen der Verbände, die sie im Rahmen der Vertragspartnerschaft mit der GEMA erbringen (sog. Vertragshilfe), stehen unter der Zielsetzung der angemessenen Vergütung für die Urheber. Entscheidend dabei ist, um wie viel sich hierdurch der Verwaltungsaufwand der GEMA mit den Mitgliedern des Verbands reduziert. Damit Art und Umfang der Vertragshilfe mit der Höhe des einge-

räumten Gesamtvertragsnachlasses korrelieren, wird eine Neubewertung der Vertragshilfe entlang der individuellen Leistungsfähigkeit eines Verbands erfolgen. Dies erfordert auch eine neue Ausrichtung der Gesamtverträge. Dies beinhaltet:

Pauschalansatz: Durch die zentrale Verhandlung von Gesamtverträgen mit Nutzervereinigungen für eine Vielzahl von Mitgliedern ergeben sich Vereinfachungen im Hinblick auf den Abschluss von Verträgen mit Lizenznehmern und Erleichterungen für die einheitliche Administration von Musiknutzungen.

Korrelation und Verhältnismäßigkeit: Damit die Vereinbarungen in den Gesamtverträgen dem Gebot der Angemessenheit entsprechen, müssen nach den gesetzlichen Erfordernissen des Verwertungsgesellschaftengesetzes Art und Umfang der von den Verbänden erbrachten Gegenleistungen (Vertragshilfe) mit der Höhe der eingeräumten Nachlässe im Verhältnis stehen. Unterschiedliche Qualität in der Vertragshilfe erfordert eine stärkere Differenzierung bei der Rabattierung, damit Diskriminierungen zwischen Nutzern vermieden werden. Die Ausgewogenheit zwischen Leistung auf der einen und der Nachlassgewährung auf der anderen Seite hat die GEMA insbesondere vor dem Hintergrund ihrer Treuhandverpflichtung gegenüber den von ihr vertretenen Urhebern aktiv zu beachten.

Monitoring: Die GEMA erhebt und analysiert die Erfüllung der Vertragshilfe. Nur hierdurch kann fair und im Sinne der Gleichbehandlung die Gewährung von Nachlässen in Abhängigkeit zu den Leistungen garantiert werden.

Einheitliche und feste Vertragslaufzeiten: Der künftige Gesamtvertrag wird für eine feste Laufzeit abgeschlossen. Aus dem Monitoring hinsichtlich der Qualität der Vertragshilfe ergibt sich auch, dass sich die Nachlasshöhe künftig nach Ablauf einer Vertragslaufzeit verändern kann.



Gesamtvertrag 2000669855 Bundesverband Historische Landtechnik Deutschlands e.V.

Leistungsfelder

Das künftige Gesamtvertragsmodell beinhaltet zwei Möglichkeiten im Hinblick auf die zu leistende Vertragshilfe. Im Rahmen eines Basismodells können Gesamtvertragspartner weitgehend auf die bisherigen Vertragshilfeleistungen zurückgreifen. In einem weitergehenden Optionsmodell werden bestimmte Leistungsfelder konkretisiert. Vereinfacht bedeutet dies für die jeweiligen Leistungsfelder:

Aufklärung und Information

Basismodell: Weitgehende Leistungserbringung wie im bisherigen Gesamtvertrag

Optionsmodell: Konkrete Ausgestaltung von Häufigkeit und Inhalten in Bezug auf Informationen von und über die GEMA

Mitgliedermeldung:

Basismodell: Weitgehende Leistungserbringung wie im bisherigen Gesamtvertrag

Optionsmodell: Bereinigung des vorliegenden Datenbestandes und verpflichtende Nutzung des Online-Portals der GEMA

Beratung:

Basismodell: Sicherstellung einer grundsätzlichen Mitgliederberatung für GEMA-Sachverhalte

Optionsmodell: Konkrete Ausgestaltung in Bezug auf Inhalte (Sachverhalte zwischen GEMA und Lizenznehmern), Ansprechpartner und Erreichbarkeit

Stuttgart, 20. Oktober 2020

Die unterschiedliche Bewertung der Vertragshilfe im Hinblick auf die Verwaltungskostenersparnis der GEMA auf Basis der Korrelation wirkt sich auf die jeweils zu gewährende Nachlasshöhe aus. Diese muss in einem angemessenen Verhältnis zueinanderstehen.

Unter Berücksichtigung von Auswertungen der Vergangenheit inklusive verbandsindividueller Faktoren und aufgrund von Berechnungen für unsere Verwaltungskosten gehen wir davon aus, dass es hierdurch zu deutlichen Anpassungen der Nachlasshöhe in beiden Modellen im Vergleich zur gegenwärtigen Situation kommt.

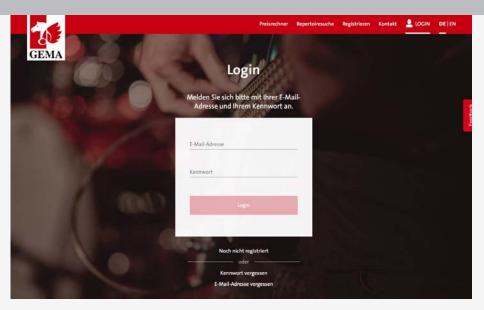
Die GEMA ist dazu verpflichtet, allen Partnern die gleichen Chancen und Konditionen einzuräumen. Gleichzeitig müssen unterschiedliche Leistungen unterschiedlich bewertet werden. Die Vergabe der Nachlässe wird daher durch ein differenzierteres Modell neu gestaltet. Mit der Neugestaltung kommt die GEMA ihrem gesetzlichen Auftrag nach, eine angemessene Balance zwischen der Höhe des Nachlasses und dem Umfang der Leistungen seitens der Verbände zu gewährleisten.

Weiterer Prozess und Ablauf

Die oben genannten Inhalte für die Neugestaltung der Gesamtverträge werden zeitnah Gegenstand eines Schiedsstellenverfahrens sein, welches die GEMA zeitnah initiieren wird. Bis zum Abschluss der juristischen Klärung bestehen die existierenden Vertragsgrundlagen fort.

Dementsprechend erfolgen im Jahre 2020 keine Kündigungen aufgrund der Neugestaltung. Die bestehenden Verträge werden hingegen erst zum 31. Dezember 2021 gekündigt. Die Einführung der neu gestalteten Gesamtverträge erfolgt vrsl. zum 1. Januar 2022. Insofern auch zu diesem Zeitpunkt noch keine finale juristische Klärung erfolgt sein sollte, werden die bestehenden Gesamtverträge zeitbegrenzt bis zu einer finalen Entscheidung fortgesetzt.

Fragen können jederzeit per E-Mail an: **gesamtvertragspartner@gema.de** geschickt werden.



GEMA-Onlineportal löst Post, Fax und E-Mail ab

Die Digitalisierung unserer Services für Musiknutzer und Mitglieder ist eines der wichtigsten Ziele der Digitalisierungsstrategie der GEMA. Damit wollen wir unsere Angebote besser zugänglich machen und einen schnelleren und kosteneffizienteren Kundenservice bieten.

Mit dem Start des GEMA Onlineportals vor 2 Jahren haben wir dafür den wichtigsten Grundstein bereits gelegt. Schon heute können die Mitglieder dort Veranstaltungen anmelden, Rechnungen einsehen und herunterladen, Setlists (Musikfolgen) einreichen und ihre Daten ändern. Zum Ende dieses Jahres kommen weitere Funktionen dazu. Ab dann können im Onlineportal auch Reklamationen, Angemessenheitsanträge und Kündigungen eingereicht werden.

Der Weg in die digitale Zukunft bedeutet dabei auch den Abschied von bestimmten Kommunikationskanälen und über viele Jahre unveränderten und nicht modernisierten Prozessen. Anfang 2020 haben wir bereits unsere Faxgeräte abgeschaltet. Post und E-Mails Ihrer Mitglieder werden wir weiterhin bearbeiten, allerdings werden wir aufgrund des wachsenden Funktionsumfangs des Onlineportals ab Ende 2020 folgende Anliegen grundsätzlich nur noch über unser Onlineportal entgegennehmen:

- Datenänderungen
- Setlists
- Reklamationen
- Angemessenheitsanträge
- Kündigungen

Dadurch wird unser Onlineportal zur zentralen Anlaufstelle für alle Anliegen.

Die Anmeldung im Portal ist einfach: Mitglieder, die sich bereits im Portal registriert haben, melden sich unter www.gema.de/portal direkt mit Ihrer E-Mail-Adresse und Ihrem Passwort an.

Neue Nutzer, die noch nicht im Onlineportal registriert sind, können unter www.gema.de/register ein neues Kundenkonto als Musiknutzer anlegen. Damit wir die jeweiligen Kundendaten dem neuen Nutzerprofil eindeutig und sicher zuordnen können, versenden wir anschließend einen Registrierungs-Code per Post. Sobald dieser zusammen mit der GEMA Kundennummer im Portal eingegeben wurde, können alle Funktionen des Portals genutzt werden.

Das Onlineportal bietet dabei zahlreiche Vorteile und neue Funktionen:

- Die eigenen Kundendaten können im Bereich "Meine Daten" direkt geändert werden.
- Im Bereich "Meine Rechnungen" können Nutzer alle Rechnungen einsehen und herunterladen.
- Es wird einfacher, Setlists korrekt einzureichen. Bereits hinterlegte Setlists können kopiert und entweder direkt wiederverwendet oder leicht angepasst werden.
- Reklamieren von Rechnungen
- Angemessenheitsprüfung für Veranstaltungen
- Kündigung von Verträgen

Darüber hinaus können neue Musiknutzungen mit dem Onlinepreisrechner vorab berechnet und anschließend direkt im Portal angemeldet und verwaltet werden. Die Anmeldung über Meldeformulare gehört damit der Vergangenheit an. Die jeweils aktuellen Vergütungssätze sind auf der GEMA-Internetseite unter

www.gema.de/ad-tarife veröffentlicht.

Abhalten oder Verschieben?

MITGLIEDERVERSAMMLUNG IM VEREIN WÄHREND CORONA

Die Beantwortung dieser Frage hängt von zwei Voraussetzungen ab: (1) Ist laut Vereinssatzung eine Verschiebung der Mitgliederversammlung überhaupt möglich? (2) Falls die Möglichkeit zur Verschiebung gegeben ist, ist eine Verschiebung überhaupt sinnvoll?

(1) Möglichkeit der Verschiebung der Mitgliederversammlung laut Vereinssatzung

Falls die Vereinssatzung zum Thema Mitgliederversammlung keine Aussage trifft, kann sie grundsätzlich verschoben werden. Formell sollte die Verschiebung genauso an die Mitglieder kommuniziert werden wie die ursprüngliche Einberufung. Falls das Thema Mitgliederversammlung in der Vereins-Satzung enthalten ist, kommt es darauf an, ob eine Verschiebung möglich ist. Bei Formulierungen wie "die Mitgliederversammlung SOLL alle 12 Monate..." besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Verschiebung, bei Formulierungen wie "die Mitgliederversammlung MUSS alle 12 Monate..." besteht die Möglichkeit der Verschiebung grundsätzlich nicht. Falls der Vorstand eine Mitgliederversammlung der Kategorie "MUSS" verschiebt, begibt er sich grundsätzlich in ein Haftungsrisiko, falls dem Verein durch die Verschiebung ein Schaden entsteht.

(2) Sinnhaftigkeit der Verschiebung einer Mitgliederversammlung

In vielen Fällen hat der Vereinsvorstand selbst ein großes Interesse daran, dass die Mitgliederversammlung stattfindet. Schließlich stehen oft wichtige Entscheidungen an, über die alle Mitglieder abstimmen müssen. Hierzu gehört z.B. die Verabschiedung des Haushalts, die Wahl des Vorstands sowie Rechtsgeschäfte, die von der Mitgliederversammlung beschlossen bzw. zumindest genehmigt werden müssen. Manche dieser Entscheidungen können zwar auch im Nachhinein genehmigt werden, aber grundsätzlich haben Sie als Vorstand ein großes Interesse an der Durchführung der Mitgliederversammlung.

VIRTUELLE MITGLIEDERVERSAMMLUNG UND WEITERE ALTERNATIVEN

Vor der Corona Pandemie waren Virtuelle Mitgliederversammlungen nur dann möglich, wenn dies in der Vereinssatzung dementsprechend festgelegt wurde. Seit der Verabschiedung des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im März 2020 sind virtuelle Mitgliederversammlungen in aller Regel auch ohne entsprechende Festlegung in der Satzung möglich. Hierbei kann der Vereinsvorstand abweichend von der bisherigen gesetzlichen Regelung (§ 32 BGB) den

Vereinsmitgliedern ermöglichen, an einer Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit am Versammlungsort teilzunehmen, z.B. über ein Videokonferenztool. Auch sogenannte Hybridlösungen, bei der ein Teil der Mitglieder physisch, und ein anderer Teil virtuell teilnimmt, sind möglich. Über die (Rechts)- Sicherheit von Beschlüssen in virtuellen Mitgliederversammlungen herrscht oft ein Mangel an Klarheit.

Empfehlung

Arbeiten Sie mit der gleichen Sorgfalt wie in physischen Mitgliederversammlungen in Bezug auf Kontrolle der Teilnahme, Sicherstellung von geheimen Abstimmungen, Protokollierung der Ergebnisse etc. Bei Zweifeln setzen Sie sich mit dem für Sie zuständigen Registergericht in Verbindung, z.B. in Bezug auf Nutzung bestimmter Software Lösungen für Videokonferenzen und/oder Abstimmungen.

Weitere Alternativen zu physischen Mitgliederversammlungen, die die neue Gesetzgebung ermöglicht:

Ausübung des Stimmrechts vor der Mitgliederversammlung durch schriftliche Stimmabgabe an den Vorstand. Das so genannte Umlaufverfahren, bei dem gänzlich auf die Mitgliederversammlung verzichtet wird, alle Mitglieder an der Beschlussfassung beteiligt werden und bei dem mindestens die Hälfte der Mitglieder Ihre Stimmen in der gesetzten Frist per Brief, E-Mail oder Fax abgegeben haben muss.

WEITERE WICHTIGE AUSWIRKUNGEN
DES COVID-19 GESETZES AUF IHREN VEREIN
Eine weitere wichtige Auswirkung der neuen
Gesetzgebung betrifft den Vorstand selbst.
Demnach bleibt ein "Vorstandsmitglied eines
Vereins oder einer Stiftung auch nach Ablauf
seiner Amtszeit bis zu seiner Abberufung oder
bis zur Bestellung seines Nachfolgers im Amt".
Diese Regelung ist von großem Vorteil für
diejenigen Vereine, die in ihrer Satzung die
Amtszeit begrenzt haben. Ohne diese Regelung könnten Vereine im schlechtesten Fall
ohne Vorstand dastehen.

FÜR DIE ZUKUNFT VORBAUEN: VEREINS-SATZUNG ANPASSEN

Die Gültigkeit der gesetzlichen Änderungen ist derzeit bis zum Ende des Jahres 2021 begrenzt. Deshalb ist jedem Verein dringend zu empfehlen, die Satzung nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen. Ein Beispiel ist die explizite Einschließung von virtuellen Mitgliederversammlungen.

Quelle: https://deutsches-ehrenamt.de/corona-virus/corona-virus-mitgliederversammlung/

Impressum



Präsident

Peter Berger BuSF Württemberg e.V.

Vizepräsident

Udo Graßmeyer OGWV Leonberg-Eltingen e.V.

Schatzmeister

Achim Schneiders Oldtimer-Freunde Kröv

Schriftführer

Holger Berg BuSF Württemberg e.V.

Pressestelle

Robert Geyer Traktorclub Ackerkralle Taunus-Westerwald e.V.

Beisitzer

Horst Bärsch Lanzfreunde Sachsen

Hans Georg Franke IFA-Museum Nordhausen am Harz e.V.

Wolfgang Krahe Treckerfreunde Körrenzig e.V.

Karl-Hans Kraus Lanz Bulldog Club Nordpfalz e.V.

Hartmut Müller Lanz Bulldog Club Lindena e.V.

Björn Schneider IMS Schlierbachtal e.V.

Michael Storr BuSF Württemberg e.V.

Geschäftsführer

Hubert Flaig BuSF Württemberg Birkendörfle 7 70191 Stuttgart Telefon (07 11) 2 56 20 77 Telefax (07 11) 2 56 20 78 E-Mail: info@bhld.eu

Wenn Sie Fragen haben oder Kontakt zum BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. suchen, finden Sie weitere Informationen im Internet unter:

www.bhld.eu

Kontakt & Geschäftsstelle

BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. Birkendörfle 7 70191 Stuttgart Telefon (07 11) 2 56 20 77 Telefax (07 11) 2 56 20 78 E-Mail: info@bhld.eu

> Korporativclub im ADAC e.V.





KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.



SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER? DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN
AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE
HILFREICHE EXPERTENTIPPS

» Auf unserer Facebook-Seite (www.facebook.com/ADACKlassik) und in unserem Newsletter (adac.de/newsletter) erhalten Sie immer top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer. Jetzt gleich liken und anmelden!

ADAC

WEITERE INFORMATIONEN AUF ADAC.DE/KLASSIK