



Sehr geehrte Damen und Herren,

in einem freundschaftlichen Gespräch mit meinem niederländischen Kollegen Hans Peters und mir, gestand uns FIVA-Präsident Patrick Rollet dieses Jahr auf der Retro Classics, dass er es sehr wohl bedaure, dass Traktoren in der Oldtimer-Szene bisher eine eher untergeordnete Rolle spielen. Das mag so sein. Die Gründe dafür will ich hier aber nicht diskutieren. Uns hat diese Aussage jedenfalls motiviert, dies zu ändern und deshalb freue ich mich besonders darüber, dass ich heute in diesem Arbeitskreis die Gelegenheit nutzen kann, über die vermeintlichen „Stiefkinder“ der Oldtimerei zu berichten.

Ein paar Informationen vorab

Unser Potential an wirklich „Aktiven“, Fans und Followern ist sicher deutlich geringer, als das der Communities von Motorrad- oder gar Pkw-Oldtimern. Wir haben dazu aber schlichtweg keine gesicherten Zahlen – genauso wenig wissen wir über die tatsächlichen Bestände von historischen Traktoren bzw. Landmaschinen.

Das KBA hat in 2019 rund 2.000.000 Traktoren registriert, davon rund 1,5 Mio. im land- und forstwirtschaftlichen Einsatz, weitere 500.000 fallen unter sonstige Verwendung. Bei einem Blick auf die Listen der Hersteller konnten wir interessanterweise eine Auswahl von Marken und Typen entdecken, die tatsächlich die Voraussetzungen für Historische Fahrzeuge erfüllen. Immerhin sind rund 315.000 davon immer noch im LoF eingesetzt – weitere 222.000 sind wiederum als „Sonstige“ registriert. Der Schluss liegt also nahe, dass diese tatsächlich im Hobby- und Freizeitbereich zugelassen sind.

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

Was ist der BHL D? Was tut er?

Doch nun zu unserem Verband. Der BHL D wurde 2010 von den Vorsitzenden der wichtigsten 10 Traktoren-Clubs in Deutschland gegründet. Nach aktuellem Stand sind 218 Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften im Verband organisiert. Darunter 6 Vereine aus dem benachbarten Ausland (A/B/NL) sowie 13 Institutionen (z.B. Museen) und Einzelpersonen als Fördermitglieder.

Der Verband repräsentiert so 20.431 Mitglieder aus Deutschland und 6.853 aus den genannten Nachbarstaaten. Dazu kommen rund 24.000 Fans, die sich zur IHC-Facebook-Gruppe (International Harvester) zusammengeschlossen haben.

Berlin, 25. Oktober 2019

BHL D
Hubert Flaig
Birkendörfle 7
70191 Stuttgart
0711/2562077
0172/7130175
info@bhl d.eu



Der größte Teil der Mitglieder (136) bewegt sich in einer Clubgröße zwischen 10 bis 100 Einzelmitgliedern. Im Gründungsjahr traten 58 Vereine dem Verband bei.

In der Verteilung der Mitglieder im Bundesgebiet spiegelt sich auch ein Teil landwirtschaftlicher Historie wieder. Viele Fans haben natürlich einen Bezug zur Landwirtschaft, andere sind in kleinbäuerlichen Betrieben aufgewachsen, die nach und nach verschwunden sind. Manche bewirtschaften heute ihr Erbe (vor allem Wald und Obstwiesen) als Hobby-Landwirte – natürlich mit Historischen Fahrzeugen, was auch die Zulassungszahlen zu entnehmen ist (s.o).

Unser wichtigstes „Kontaktinstrument“ ist unser Website. Vor allem der Terminkalender sowie die Möglichkeit, Veranstaltungen zu melden, bringt uns bis zu 145.000 Clicks/Monat. In diesem Jahr wurden uns alleine für Deutschland 696 Veranstaltungen gemeldet. Diese Veranstaltungen sind unser „Aushängeschild“ und die wichtigste Plattform für unsere Öffentlichkeitsarbeit.

Nun müssen auch wir uns immer häufiger fragen lassen, wie unsere Oldtimer-Veranstaltungen mit der Umweltdiskussion zusammenpassen. Die meisten Journalisten geben sich mit der Erklärung, dass wir „Historisches Kulturgut“ vor dem Verschwinden retten zufrieden und verstehen auch den Zusammenhang.

Unser Vorteil: Mit den Veränderungen der Landwirtschaft und der dörflichen Kultur hat sich seit den 1980er Jahren auch die Nostalgie einen Weg gebahnt. Erfolgreiche Publikationen wie die „Landlust“ und zahlreiche TV-Sendungen über das ländliche Leben – meist in den Regionalprogrammen der ÖRR – vermehren hohen Zuspruch.

Zwar oft idealisiert, soll unser Hobby deshalb auch dazu beitragen, ein authentischeres Bild von der Landwirtschaft in früheren Zeiten zu vermitteln und über die Entwicklung der Technik sachlich zu informieren. Daraus entstehen aber immer mehr Veranstaltungen, die Volksfestcharakter haben.

Andere Veranstaltung stellen die Technik stärker in den Vordergrund. Sogenannte „Feldtage“ heben als „Lebendiges Museum“ die kulturelle Bedeutung der Landtechnik hervor und erinnern daran, dass ohne moderne Technik und Anbaumethoden in der Landwirtschaft unser heutiger Wohlstand nie zustande gekommen wäre. So haben die Rationalisierungen in der Landwirtschaft verbunden mit einer enormen Produktivitätssteigerung letztendlich dazu geführt, dass heute ein Landwirt 156 Mitbürger ernähren kann, was sich gegenüber 1960 fast verzehnfacht und sich gegenüber der Jahrhundertwende um das 36-fache gesteigert hat!

Manche Fahrzeuge sind echte Sensationen: so die Motorpflüge von Hanomag (um 1920) oder der Lanz-Landbaumotor, der ab 1913 gebaut wurde. Auch komplette Zweimaschinensystem-Dampfpflugsätze von Fowler oder auch dem deutschen Hersteller Ottomeyer sind absolute Raritäten. Den Hauptanteil unserer Fahrzeuge machen aber bisher die Traktoren aus der Boomzeit nach 1949 bis ca. 1965 aus.



Die Sammler & Schrauber fasziniert natürlich vor allem die Technik, die Verarbeitung, die Güte der Werkstoffe und die Möglichkeit, selbst als Laie, solche Maschinen noch reparieren zu können. Und das ist schließlich eines unserer Hauptziele: der Erhalt der Fahrzeuge und Maschinen. Dabei wollen wir unsere Mitglieder unterstützen, beraten und – ganz wichtig – vernetzen.

Dass tun wir, indem wir uns selbst ein Netzwerk aufbauen. Vor allem die aktuelle Situation in Bezug auf die nationale und die Gesetzgebung der EU hat uns dazu motiviert, nun auch international zusammenzuarbeiten. Inzwischen gibt es sogar Bestrebungen eine europaweite Organisation zu etablieren.

Unsere Partner suchen wir aber nicht nur in der Oldtimerszene. Durch die Zusammenarbeit mit der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft ist es uns gelungen, auch die Landtechnik-Industrie und die Traktorenhersteller für ihre Geschichte wieder zu sensibilisieren und zu begeistern.

Mit dem Traktor unterwegs

Traktoren sind einst für Acker, Wald, Wiese und Feld entwickelt worden und fuhren früher auf Eisenrädern. Neben der Erfindung einer adäquaten Einrichtung zum Anhängen von Ackergeräten in den 1920er Jahren durch Harry Ferguson, ermöglichte vor allem die Ausrüstung der Traktoren mit Luftreifen (um 1939) einen weiteren Quantensprung für die Produktionssteigerung. Denn nun war es den Landwirten möglich auch Fahrten zwischen dem „Arbeitsplatz“ (Acker) und dem wirtschaftlichen Betrieb (Hof) zu unternehmen. Erst dadurch wurden aus Traktoren auch Zugfahrzeuge für den Transport, wie wir sie heute selbstverständlich im Straßenverkehr wahrnehmen.

Oldtimer-Fans wollen ihre Fahrzeuge natürlich bewegen. Es muss ja nicht gleich der Südpol sein, obwohl sich sogar hier – kaum zu glauben – normale Ackerschlepper gegenüber Raupenspezialfahrzeugen bewährt haben. Aber Fernreisen sind für manche Abenteurer durchaus eine Option.

In der Regel geht es aber um Brauchtumsumzüge, Besuche von Oldtimertreffen, Feldtagen oder Vereinsausfahrten, wie z.B. am 1. Mai.

Nun ist im Unterschied zum Pkw oder zum Motorrad aber die Geschwindigkeit von Traktoren begrenzt. Bei historischen Fahrzeugen betragen die Fahrgeschwindigkeiten in der Regel 25 km/h, bei älteren sind es sogar oft nur 6 km/h, bei „modernerer“ auch mal 40 oder mehr. Damit verbunden sind ein paar Handicaps.

Fragen und Anregungen zur Gesetzgebung

Natürlich ist uns klar, dass der Gesetzgeber bei der Erstellung der Straßenverkehrsordnung nie daran gedacht hat, dass Traktoren auch einmal als Freizeit-Fahrzeuge genutzt werden könnten. Dennoch halten wir es für sinnvoll, darüber nachzudenken, ob eben „landwirtschaftliche Fahrzeuge“ – auch wenn sie in der Freizeit genutzt wer-



den, buchstäblich nicht doch „besser fahren“, wenn sie sich auf den dafür ausgewiesenen Wegen und Straßen bewegen können. Das gilt nicht nur für „Spaßfahrten“, sondern vor allem auch für Hobby-Landwirte, die mit schwarzem oder H-Kennzeichen unterwegs sind und kein LoF-Kennzeichen erwerben können.

Ein Problem stellen für Traktorfahrer auf größerer Tour auch Kraftfahrstraßen dar, die oft erst gekennzeichnet sind, wenn man quasi vor dem blauen Schild steht. Hier wäre ein Verzeichnis oder ähnliches hilfreich, was den Fahrern hilft, sich vorab zu informieren.

Im Sinne der „Nachwuchsförderung“ würden wir es 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 Thema das ich in diesem Kreis ansprechen will, bezieht sich auf den Personentransport mit Anhängern. Dazu gab es einen Antrag an den Bayerischen Landtag, der in voller Länge dem Handout beigelegt ist.

„Automobiles Kulturgut“ und „Sympathieträger Oldtimer“

Weitere Themen, die wir in diesem Arbeitskreis künftig besprechen und verfolgen wollen sind nicht unbedingt traktorspezifisch, sondern betreffen uns alle. Im Vordergrund stehen dabei natürlich Fahrverbote und Umweltfragen, aber auch, wie wir in Zukunft die Themen „Automobiles Kulturgut“ und „Sympathieträger Oldtimer“ kommunizieren und voran bringen wollen.

Auch wir sehen inzwischen, dass die Präsenz auf Veranstaltungen und Ausstellungen nicht ausreichend ist, um unsere Anliegen einer breiten Öffentlichkeit verständlich zu machen. Deshalb begrüßen wir ausdrücklich die Initiative zur Einrichtung der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge und freuen uns, dass wir hier mitwirken können, was wir nach Kräften auch tun wollen.

Zusammenfassend birgt die Entwicklungsgeschichte landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Maschinen jede Menge an Themen und kulturhistorischem Potenzial, das wir gerne zur Vervollständigung des Wertebildes von „Automobilem Kulturgut“ in die Diskussion einbringen wollen. Denn neben der Veränderung der Mobilität durch „Automobile“, hat gerade die Motorisierung der Landwirtschaft und des Transportwesens einen wesentlichen Beitrag zur Modernisierung unserer Gesellschaft seit dem 19. Jahrhundert bis heute geleistet.

Ich hoffe es ist mir mit diesem Beitrag heute gelungen, dieses deutlich zu machen. Ansonsten stehe ich als Ansprechpartner jederzeit – auch über diesen Arbeitskreis hinaus – zur Verfügung.

Hubert Flaig
- Geschäftsführer BHL D -