

Anhänger

[Ankuppeln will gelernt sein]



BUSSGELDKATALOG.DE



Vorwort

Kraftfahrzeuge sind praktisch. Dank ihnen gelangen wir in relativ kurzer Zeit von einem Ort zum anderen. Aber neben der Möglichkeit, selbst mobil sein zu können, erleichtern sie auch den Transport von Waren und Gütern. Der Monatsverkauf in Supermarkt wäre wohl weniger entspannt, wenn Wasserkästen und Co. über eine weite Strecke zu Fuß getragen werden müssten.

Doch mal abgesehen von solchen Annehmlichkeiten haben Kraftfahrzeuge auch eine enorme wirtschaftliche Bedeutung. Jährlich werden auf deutschen Straßen über 3,5 Milliarden Tonnen an Gütern befördert. Damit liegt der Güterverkehr der Straße weit über dem des Eisenbahn-, See- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt zusammengerechnet.

Diese logistische Höchstleistung wäre ohne die passenden Fahrzeuge nicht denkbar. Daher haben insbesondere Anhänger einen hohen Stellenwert. Aber nicht nur in ökonomischer Hinsicht sind diese wichtig. Ein PKW mit Anhänger ist praktisch bei der Beförderung von schweren oder sperrigen Gegenständen, welche im Kofferraum niemals einen Platz finden könnten. Auch der Transport von Pferden oder Sportgeräten wie Boote sind ohne Anhänger nur schwer vorstellbar.

Doch welche Typen von Anhängern gibt es überhaupt? Wie werden diese an ein Zugfahrzeug gekoppelt und welche rechtlichen Bestimmungen gelten bezüglich Führerschein, Anhängelast oder Höchstgeschwindigkeit? Häufig gibt es Unsicherheiten im Hinblick auf Regelungen des Gesetzgebers. Daher gehen wir in den folgenden Kapiteln auf die wichtigsten Bestimmungen zum Anhänger ein.



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	1
Bußgeldkatalog für Anhänger	1
Bußgeldkatalog für Anhänger: Geschwindigkeitsüberschreitung.....	1
Bußgeldkatalog für Anhänger: Überladung	2
Bußgeldkatalog für Anhänger: Ladungssicherung.....	4
Bußgeldkatalog für Anhänger: Parken, Anhängerkupplung & Co.	5
Technische Begriffe: Anhängelast, Stützlast und Co.	6
Die zulässige Anhängelast beim PKW	6
Zulässige Achslast: Warum müssen Sie diese einhalten?.....	7
Was wird unter der Stützlast verstanden?.....	9
Zulässiges Gesamtgewicht: Hier sollten Sie aufpassen	10
Führerscheinrecht: Welchen Anhänger dürfen Sie fahren?.....	11
Der PKW-Führerschein und seine Erweiterungen.....	11
C1E & CE: Der kleine und der große Riese mit Anhänger	14
Welche Typen von Anhängern gibt es?	16
Starrdeichselanhänger	16
Gelenkdeichselanhänger	17
Sattelanhänger	18
Sicherheitstechnik am Anhänger	19
Anhängerkupplung: Es existieren verschiedene Varianten.....	19
Bremsen: Gesetzlichen Bestimmungen für Anhänger	20
Vorschriften zur Beleuchtung an Anhängern.....	21
Mit dem Anhänger bei der Zulassungsstelle	22
Wie beim PKW: Den Anhänger anmelden	22
Anhänger ohne Papiere anmelden.....	22
Impressum	23



Bußgeldkatalog für Anhänger

Bußgeldkatalog für Anhänger: Geschwindigkeitsüberschreitung

	Punkte	Bußgeld	Fahrverbot
Geschwindigkeitsüberschreitung mit Anhänger (außerorts)			
... bis 10 km/h		15.-	
... 11 bis 15 km/h		25.-	
... 16 bis 20 km/h	1	70.-	
... 21 bis 25 km/h	1	80.-	
... 26 bis 30 km/h	1	95.-	
... 31 bis 40 km/h	2	160.-	1 Monat
... 41 bis 50 km/h	2	240.-	1 Monat
... 51 bis 60 km/h	2	440.-	2 Monate
... über 60 km/h	2	600.-	3 Monate
Geschwindigkeitsüberschreitung mit Anhänger (innerorts)			
... bis 10 km/h		20.-	
... 11 bis 15 km/h		30.-	
... 16 bis 20 km/h	1	80.-	
... 21 bis 25 km/h	1	95.-	
... 26 bis 30 km/h	2	140.-	1 Monat
... 31 bis 40 km/h	2	200.-	1 Monat
... 41 bis 50 km/h	2	280.-	2 Monate
... 51 bis 60 km/h	2	480.-	3 Monate
... über 60 km/h	2	600.-	3 Monate

Welche Regelungen gibt es zur Geschwindigkeit mit Anhänger?

Wie schnell Sie mit Anhänger fahren dürfen, ist in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt. In Deutschland gilt die Höchstgeschwindigkeit für PKW mit Anhänger von 80 km/h. Beim Fahren mit Anhänger kann die Geschwindigkeit laut StVO in Ausnahmefällen auf 100 km/h erhöht werden. Dafür müssen Sie die sogenannte Tempo-100-Plakette beantragen.

Die Geschwindigkeitsüberschreitung mit Anhänger birgt ein hohes Risiko, denn das Anhängsel könnte ins Schlingern geraten und so zum Kontrollverlust über das Zugfahrzeug führen. Außerdem unterschätzen viele Kraftfahrer, wie sehr sich der Bremsweg durch das zusätzliche Gewicht verlängert. Aufgrund dieser Gefahr für die Verkehrssicherheit folgen hohe Bußen, wenn mit einem Anhänger zu schnell gefahren wird.



Die Spanne reicht im Bußgeldkatalog beim PKW mit Anhänger von einem Verwarnungsgeld von 15 Euro (außerorts 10 km/h zu viel) bis zu einem Bußgeld von 600 Euro, zwei Punkten und einem Fahrverbot von drei Monaten (innerorts über 60 km/h zu viel). Vergessen ungeübte Kraftfahrer, dass beim PKW mit Anhänger eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h gilt, können sie also schnell ein Fahrverbot erhalten – dieses gibt es bereits ab 111 km/h auf einer Landstraße, auf der für PKW Tempo-100 gilt.

Tempo-100 Plakette

Mit der Tempo-100-Plakette dürfen Sie mit einem PKW-Anhänger-Gespann auch schneller als die durch die StVO vorgeschriebenen 80 km/h fahren. Dafür müssen allerdings folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Der PKW muss über ABS verfügen.
- Die Gesamtmasse des PKW darf nicht über 3,5 Tonnen liegen.
- Der Anhänger muss auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt sein.
- Die Reifen des Anhängers sollten mindestens einen Geschwindigkeitsindex L und eine Zulassung für 120 km/h haben. Sie dürfen zudem nicht älter als sechs Jahre sein.
- Außerdem ist ein gewisses Masseverhältnis zwischen PKW und Anhänger einzuhalten.

Bußgeldkatalog für Anhänger: Überladung

Tatbestand	Bußgeld	Punkte
Überladung des PKW (mit zulässigem Gesamtgewicht von bis zu 7,5 Tonnen) oder des Anhängers (mit zulässigem Gesamtgewicht von bis zu 2 Tonnen) als Fahrzeugführer oder Fahrzeughalter		
...um über 5 %	10 €	
...um über 10 %	30 €	
...um über 15 %	35 €	
...um über 20 %	95 €	1
...um über 25 %	140 €	1
...um über 30 %	235 €	1
Überladung des LKW oder des Anhängers (mit zulässigem Gesamtgewicht von über 2 Tonnen) als Fahrzeugführer		
...um 2 bis 5 %	30 €	
...um über 5 %	80 €	1
...um über 10 %	110 €	1
...um über 15 %	140 €	1
...um über 20 %	190 €	1
...um über 25 %	285 €	1
...um über 30 %	380 €	1
Überladung des LKW oder des Anhängers (mit zulässigem Gesamtgewicht von über 2 Tonnen) als Fahrzeughalter		
...um 2 bis 5 %	35 €	
...um über 5 %	140 €	1
...um über 10%	235 €	1
...um über 15%	285 €	1
...um über 20 %	389 €	1
...um über 25 %	425 €	1
...um über 30 %	425 €	1



Tatbestand	Bußgeld	Punkte
Stützlast		
Zulässige Stützlast nicht durch ein Schild angezeigt	5	
Stützlast bis zu 50 Prozent überschritten	25	
Stützlast bis zu 50 Prozent unterschritten	25	
Stützlast um mehr als 50 Prozent überschritten	60	1
Stützlast um mehr als 50 Prozent unterschritten	60	1

Wann liegt eine Überladung beim Anhänger vor?

Wenn Sie Ihren Anhänger beladen, sollten Sie unbedingt darauf achten, dass Sie ihn nicht überladen. Daher müssen Sie alle wesentlichen Werte im Kopf haben. Von Überladung wird stets dann gesprochen, wenn folgendes festgestellt wurde:

- Das zulässige Gesamtgewicht wurde überschritten.
- Die zulässige Anhängelast wurde überschritten.
- Die Achslast wurde überschritten.
- Stützlast wurde über- bzw. unterschritten.

Eine Überladung führt zu erheblichen Sicherheitsrisiken: Der Anhänger kann ins Schlingern kommen, zudem verändert sich das Bremsverhalten des Zugs. Der Bußgeldkatalog sieht deshalb mitunter hohe Strafen vor. Je nach Grad der Überladung drohen Bußgelder bis zu 235 Euro und ein Punkt in Flensburg.

Die Überladung wird festgestellt, wenn ein Polizeibeamter bei einer Verkehrskontrolle einen Anfangsverdacht äußert. Anschließend wird der Zug aus PKW und Anhänger auf einer geeichten Waage gewogen. Liegt eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts vor, darf der Zug erst weiter fahren, wenn das Gewicht reduziert wurde. Sollte lediglich die Stützlast überschritten sein, kann eine Umschichtung der Ladung helfen.



Bei Überladung kann der Halter haftbar gemacht werden

Wer als Halter eine Fahrt mit Überladung anordnet bzw. zulässt, begeht eine Ordnungswidrigkeit. Hierbei können die Behörden teilweise empfindliche Strafen vergeben.



Bußgeldkatalog für Anhänger: Ladungssicherung

Tatbestand	Bußgeld	Punkte
Ladung nicht gegen vermeidbaren Lärm gesichert	10	
Ladung ragt nach hinten 3 m raus	20	
Ladung ragt nach hinten 1,5 m raus und es wurde über 100 km/h gefahren		
Ladung ragt nach vorne raus		
Ladung ragt nach hinten über 1 m raus und wird nicht durch Leuchte kenntlich gemacht	25	
Ladung ist nicht ausreichend gegen das Herabfallen gesichert	35	
Ladung ist nicht ausreichend gegen das Herabfallen gesichert (Gefährdung)	60	1
Ladung ist nicht ausreichend gegen das Herabfallen gesichert (Sachschaden)	75	1
Sie führten das Fahrzeug, obwohl es mit Ladung höher als 4,20 Meter (gemessene: ... m) war.	60	1

Wie sind die gesetzlichen Regeln zur Ladungssicherung beim Anhänger?

Neben dem Achten auf das zulässige Gewicht, welches Sie zuladen dürfen, müssen Sie auch die Ladungssicherung bedenken. Kommt es hier zu Fehlern, können Betroffene einen Bußgeldbescheid erhalten. Die entsprechenden Vorschriften finden Sie im § 22 Abs. 1 StVO. Dort heißt es:



§ 22 Abs. 1 StVO

Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

Weiterhin werden in dem Paragraphen Maße für Fahrzeuge festgelegt, welche nicht überschritten werden dürfen. PKW und Anhänger dürfen demnach nicht breiter als 255 Meter und nicht höher als vier Meter sein, wenn keine Ausnahmegenehmigung vorliegt. Außerdem gibt es Regelungen dazu, wie weit die Ladung herausragen darf.

Zulässig ist ein Herausragen, wenn:

- Die Ladung nicht mehr als 1,50 Meter herausragt.
- Bei Strecken bis zu 100 km sind drei Meter erlaubt.
- Bei einem Herausragen der Ladung von mehr als einem Meter hinter dem Fahrzeug, ist dies mit einer hellroten Fahne mit Querstange oder einem Schild in den Maßen von 30 x 30 Zentimetern bzw. einem hellroten Zylinder mit Höhe und Durchmesser von 35 Zentimetern kenntlich zu machen.



Um bei einer Verkehrskontrolle kein Bußgeld zu bekommen, sollten Kraftfahrzeugführer darauf achten, dass die Ladung im Anhänger gut befestigt ist. Beim Transport von Sand oder Kies ist beispielsweise eine Plane über dem Ladungsgut zu befestigen, sodass dieses nicht durch den Fahrtwind verweht wird. Für den Transport von einem Motorrad auf dem Anhänger sollte auf speziell dafür konstruierte Fahrzeuge oder Befestigungssysteme zurückgegriffen werden. Entscheidend ist, dass keine Ladungsteile auf der Straße landen.

Bußgeldkatalog für Anhänger: Parken, Anhängerkupplung & Co.

Weitere Tatbestände	Bußgeld (€)	Punkte
Den Anhänger ohne Unterlegkeile geführt	5.-	
Anhänger ohne Zugfahrzeug länger als zwei Wochen geparkt	20.-	
Das Fahrzeug geführt, obwohl die Anhängerkupplung nicht den Vorschriften entsprach	25.-	
Die Inbetriebnahme des Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen, obwohl die Anhängerkupplung nicht den Vorschriften entsprach	35.-	
Das Fahrzeug geführt, obwohl durch die mangelhafte Verbindung der Fahrzeugkombination die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wurde	135.-	1
...mit Gefährdung	165.-	1
...mit Unfall	200.-	1

Mit Anhänger parken: Was gilt es zu beachten?

Geparkte Anhänger nehmen viel Platz in Anspruch und erschweren teilweise die Parksituation in bestimmten Straßen. Grundsätzlich gilt: Anhänger ohne angekuppelten PKW dürfen nicht länger als zwei Wochen auf einem öffentlichen Parkplatz stehen bleiben. Nach Ablauf dieser Frist ist ein Verwarnungsgeld von 20 Euro fällig.

Es reicht nicht aus, den Anhänger alle zwei Wochen kurz zu bewegen, um ihn anschließend wieder auf den Platz zurück zu stellen. Andere Verkehrsteilnehmer müssen eine reelle Chance bekommen, den Platz mit ihren Fahrzeugen zu nutzen. Es gibt aber Parkplätze, welche speziell für Anhänger ausgeschrieben sind. Dort darf länger geparkt werden. Kenntlich gemacht werden sie mit dem Verkehrszeichen 1010-2.

Achtung: Trägt Ihr Anhänger Werbung, gelten andere Regelungen. Je nachdem, ob Sie den Anhänger rein zu Werbezwecken oder ebenfalls zu Transportzwecken nutzen, brauchen Sie eine Sondernutzungs Erlaubnis.



Technische Begriffe: Anhängelast, Stützlast und Co.

Im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) müssen verschiedene rechtliche Bestimmungen beachtet werden, wenn ein Anhänger angekuppelt werden soll. Immer wieder kommt es zu Verkehrsverstößen, weil Kraftfahrer mit den verschiedenen Begriffen durcheinander kommen. Daher wollen wir im Folgenden kurz klären, was Anhängelast, Achslast, Stützlast und zulässiges Gesamtgewicht bedeuten.

Die zulässige Anhängelast beim PKW

Mit der zulässigen Anhängelast wird im Verkehrsrecht der Wert angegeben, der von einem bestimmten Fahrzeug gezogen werden darf, ohne dass es zu einer Überladung kommt. Entsprechend gibt die Anhängelast an, wie schwer ein Anhänger tatsächlich sein darf.

Anders als beim Führerschein ist hier nicht das zulässige Gesamtgewicht von Bedeutung, sondern die für den jeweiligen PKW angegebene Anhängelast. Hierbei werden zwei Werte unterschieden: die technisch zulässige Anhängelast von gebremsten und von ungebremsten Anhängern. Die entsprechenden Zahlen für Ihr Fahrzeug können in der Zulassungsbescheinigung Teil I unter O.1 und O.2 nachgelesen werden. Im alten Fahrzeugschein sind die Werte in Feld 28 und 29 eingetragen.

Grundsätzlich gilt gemäß § 42 StVZO, dass die rechtlich erlaubte Anhängelast beim PKW nicht sein zulässiges Gesamtgewicht, bei Geländefahrzeugen (z. B. SUV) sowie bei LKW nicht das 1,5-fache ihres zulässigen Gesamtgewichts übersteigen darf. Maßgeblich sind also nicht zwingend die als technisch möglich angegebenen Werte des Herstellers bzw. einer Behörde. Diese können durchaus über dem gesetzlich vorgeschriebenen Werten liegen.

Doch wie wird das tatsächliche zu ziehende Gewicht eines Anhängers bestimmt? Es errechnet sich aus der Summe aus Leergewicht des Hängers und Zuladung. Da die Stützlast von oben auf die Anhängerkupplung drückt und entsprechend nicht gezogen wird, belastet sie die zulässige Anhängelast nicht – sie muss aber beachtet werden, wenn es um das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers geht.

Um nun klären zu können, wie viel tatsächlich angehängt werden darf, sind aber hauptsächlich zwei Werte von Bedeutung: die zulässige Anhängelast des Zugfahrzeugs und das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers.

Es gibt drei Möglichkeiten:

- zulässige Anhängelast (Zugfahrzeug) > zulässige Gesamtgewicht (Anhänger)
- zulässige Anhängelast (Zugfahrzeug) = zulässige Gesamtgewicht (Anhänger)
- zulässige Anhängelast (Zugfahrzeug) < zulässige Gesamtgewicht (Anhänger)



i

Beispiel: Wie viel darf ich auf den Anhänger zuladen?

Erste Variante: Die Anhängelast des PKW beträgt 1.500 kg, die Stützlast 75 kg, das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers 1.000 kg und sein Leergewicht macht 200 kg aus.

Insgesamt darf der Anhänger nicht mehr als 1 Tonne auf die Waage bringen. Die Zuladung darf also maximal 800 kg betragen, weil sonst das zulässige Gesamtgewicht des Hängers überschritten wird. Daher darf er auch nicht zusätzlich um die Stützlast beladen werden.

Zweite Variante: Die Anhängelast des PKW beträgt 1.500 kg, die Stützlast 75 kg, das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers 1.500 kg und sein Leergewicht macht 200 kg aus.

Insgesamt darf der Anhänger nicht mehr als 1,5 Tonnen wiegen. Die Zuladung darf also maximal 1.300 kg betragen, weil sonst das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers überschritten wird. Der Hänger darf nicht zusätzlich um die Stützlast beladen werden.

Dritte Variante: Die Anhängelast des PKW beträgt 1.000 kg, die Stützlast 75 kg, das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers 1.500 kg und sein Leergewicht macht 200 kg aus.

Insgesamt dürfen 800 kg zugeladen werden, weil darüber hinaus die zulässige Anhängelast des PKW überschritten würde. Plus Leergewicht und Stützlast ergibt das einen Wert von 1075 kg. In einem solchen Fall darf der Anhänger um die Stützlast schwerer sein, als es durch die Anhängelast vorgegeben ist, denn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers wird nicht überschritten und die Stützlast wird nicht auf das zu ziehende Gewicht angerechnet, da diese von oben auf die Anhängerkupplung drückt.

Zulässige Achslast: Warum müssen Sie diese einhalten?

Was ist eigentlich gemeint, wenn von der Achslast gesprochen wird? Im Grunde ist die Antwort darauf ziemlich simpel: Es ist die Last, welche auf eine Achse eines Fahrzeugs drückt. Der Wert ist gerade deshalb von hoher Bedeutung, weil dieses Gewicht nicht nur die Achsen beansprucht, sondern auch den Straßenbelag.

Je höher die Achslast ist, desto schneller verschleifen die Straßen, denn es steigt das Risiko für die Entstehung von Schlaglöchern. Gemäß einer amerikanischen Studie wird der Straßenbelag bei einer Verdopplung der Achslast um das 16-fache belastet. Es verwundert also nicht, dass der Gesetzgeber hierzu Regelungen erlassen hat.

Wie wird die Achslast beim Anhänger berechnet?

Die Grundformel zur Berechnung der Achslast ist vergleichsweise einfach. Sie ergibt sich aus der tatsächlichen Masse (Leergewicht plus Zuladung) geteilt durch die Anzahl der Achsen. Im Grunde lässt sich dies auf jedes Gefährt übertragen. Bei Anhängern gibt es allerdings eine Besonderheit, wenn diese eine Zentralachse (nur eine Achse bzw. eine Tandemachse) haben. In diesem Fall liegt ein Teil der Last (Stützlast) auf der Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs. Bei mehrachsigen Anhängern, ist die Stützlast aber zu vernachlässigen, weil diese sehr viel geringer ist.



Beim einachsigen Anhänger verändert sich die Formel folgendermaßen:

Die Achslast ist das tatsächliche Gewicht des Anhängers minus die Stützlast.
 Tandemachsen (Abstand zwischen Räder weniger als 1 Meter) sind dabei grundsätzlich als eine Achse anzusehen.

Gibt es keine durchgängige Achse, sondern die Räder sind einzeln befestigt, wird das Anhängergewicht durch die halbe Anzahl der Räder geteilt.

Unterschied zwischen technisch und rechtlich zulässiger Achslast

Die zulässige Achslast ist stets auf ein bestimmtes Fahrzeug bezogen. Daher können Sie diesen Wert auch in Ihren Fahrzeugpapieren nachlesen. In der Zulassungsbescheinigung Teil I ist die Anzahl der Achsen im Feld L eingetragen. Die technisch zulässige Achslast finden Sie unter Punkt 7. Die rechtlich zulässige Achslast ist unter Punkt 8 aufgeführt. Es können bis zu drei Achsen eingetragen werden.

Im alten Fahrzeugschein finden Sie lediglich die rechtlich zulässige Achslast, welche im Feld 16 aufgeführt wird. Die Anzahl der Achsen wird im Feld 18 beziffert.

Werden in den Fahrzeugpapieren sowohl technisch als auch rechtlich zulässige Achslast aufgeführt, ist für Sie der kleinere Wert maßgebend.

Generell gilt, dass die jeweilige Achslast unter keinen Umständen überschritten werden darf, andernfalls liegt eine Überladung vor. Diese kann folgeschwer sein, denn im schlimmsten Fall kommt es zum Achsbruch. Es ist daher empfehlenswert, die Zuladung des Anhängers gleichmäßig auf die Achsen zu verteilen.

Neben den im Fahrzeugschein eingeschriebenen Werten hat der Gesetzgeber auch Bestimmungen zur maximalen Achslast im § 34 StVZO festgeschrieben. Diese gelten für alle Anhänger mit Luft- bzw. Gummibereifung.

Art der Achsen	max. zulässige Achslast in t
Einzelachse	10
Einzelachse (angetrieben)	11,5
Doppelachse (Anhänger) mit Abstand unter 1 m	11
Doppelachse (Anhänger) mit Abstand von 1 m bis unter 1,3 m	16
Doppelachse (Anhänger) mit Abstand von 1,3 m bis unter 1,8 m	18
Doppelachse (Anhänger) mit Abstand von 1,8 m oder mehr	20
Dreifachachse mit Abstand von nicht mehr als 1,3 m	21
Dreifachachse mit Abstand von mehr als 1,3 m bis höchstens 1,4 m	24



Was wird unter der Stützlast verstanden?

Die Stützlast ist vor allem bei Zentralachsanhängern von großer Bedeutung. Der Wert gibt an, welches Gewicht auf der Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs lastet. Es ist sinnvoll, die zulässige Stützlast voll auszureizen, denn dadurch können Pendelbewegungen und Schlingern sowie ein ungewolltes Ablösen vom Anhänger verhindert werden. Somit trägt sie enorm zur Verkehrssicherheit eines Gespanns bei.

Als Mindestwert für die Stützlast sind vier Prozent des tatsächlichen Gewichts vom Anhänger (Einzelachsenanhänger bzw. Tandemanhänger) vorgeschrieben. Somit errechnet sich die gesetzlich vorgeschriebene minimale Stützlast aus dem tatsächlichen Gewicht des Anhängers multipliziert mit 0,04 (mehr als 25 kg sind aber nicht nötig.). Diesen Wert sollten Sie selbst bei Leerfahrten nicht unterschreiten. Es kann entsprechend sinnvoll sein, Gewichte zu verwenden, um die Stützlast zu erhöhen.

Die maximal zulässige Stützlast ist dagegen vom Hersteller vorgegeben. Sie ist im Feld 13 der Zulassungsbescheinigung Teil I abgedruckt. Im alten Fahrzeugschein suchen Sie allerdings vergebens. Um die Stützlast herauszufinden, müssen Sie auf Spurensuche gehen. Die Angabe sollte aber im Auto zu finden sein. Möglicherweise befindet sie sich auf einem Schild am Heckblech. Bei abnehmbarer Anhängerkupplung gibt es häufig eine Prägung mit der gesuchten Information. Beim Anhänger ist der Wert ebenfalls vermerkt.

Bevor Sie einen Anhänger ankuppeln, sollten Sie die Angaben zur Stützlast von Anhänger und Zugfahrzeug vergleichen. Unterscheiden sich diese, ist der geringere Wert für Sie maßgeblich. Bei einachsigen Starrdeichselanhängern beträgt die Stützlast meist 100 kg. Für Zugfahrzeuge werden häufig 75 kg angegeben. Bei Geländewagen kann sie aber auch höher sein.

Zu beachten ist, dass die Stützlast immer auf die Anhängerkupplung vom Zugfahrzeug drückt. Dieser Umstand spielt bei der Beladung des ziehenden PKW oder LKW insofern eine Rolle, weil sein zulässiges Gesamtgewicht um den Wert der Stützlast verringert wird. Folglich dürfen Sie bei Gespannfahrten weniger Last im Zugfahrzeug deponieren.

Um zu prüfen, ob Sie die Vorgaben zur Stützlast eingehalten haben, gibt es verschiedene Waagen, welche zur Verwendung kommen können. Sogenannte Stabwaagen bzw. Stützlastwaagen eignen sich dazu am besten. Diese gibt es als mechanische und elektronische Variante. Ist eine solche nicht zur Hand kann auch ein Stab mit Personenwaage Annäherungswerte liefern.



Zulässiges Gesamtgewicht: Hier sollten Sie aufpassen

Verwechseln Sie niemals die zulässige Anhängelast mit dem zulässigen Gesamtgewicht. Dieser Irrtum kann folgenswer sein und Sie Ihre Fahrerlaubnis kosten. Das zulässige Gesamtgewicht gibt grundsätzlich an, wie schwer ein Fahrzeug maximal sein darf, wohingegen die Anhängelast das maximale Gewicht beschreibt, welches gezogen werden darf. Beide Werte sind in der Zulassungsbescheinigung Teil I des jeweiligen Fahrzeugs festgeschrieben.

Bei der Kombination von Zugfahrzeug und Gespann sitzen viele Kraftfahrer einem Denkfehler auf. Bei der Frage, ob der eigene Führerschein zum Führen von einem Anhänger ausreicht, errechnen sie das tatsächlich zu ziehende Gewicht, anstatt das zulässige Gesamtgewicht zu prüfen. In Sachen Führerschein ist aber der letzte Wert maßgeblich. In dieser Frage ist den Behörden grundsätzlich egal, wie schwer der Anhänger (Leermasse + Zuladung) tatsächlich ist.

Haben Sie beispielsweise nur einen B-Führerschein, dürfen Sie nur einen Anhänger von 750 kg zulässigem Gesamtgewicht ziehen bzw. ein Gespann von 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht führen. Hat Ihr PKW z. B. ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen, könnten Sie theoretisch noch eine Tonne anhängen. In einem solchen Fall brauchen Sie aber nichts wiegen. Ein Blick in die Fahrzeugpapiere reicht vollkommen. Ist dort der Anhänger mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 1,2 Tonnen angegeben, dürfen Sie ihn mit dem genannten Zugfahrzeug nicht fahren, selbst wenn sein tatsächliches Gewicht am Ende nur 300 kg beträgt.

Fahren Sie dennoch, erfüllen Sie den Straftatbestand „Fahren ohne Fahrerlaubnis“. Dies bringt Ihnen ein Gerichtsverfahren, drei Punkten sowie eine Geldstrafe oder Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr ein.



Führerscheinrecht: Welchen Anhänger dürfen Sie fahren?

Je nach Fahrerlaubnis sind Sie dazu berechtigt, nur bestimmte Anhänger zu führen. Sie sollten dies stets im Blick haben, denn koppeln Sie den falschen Anhänger an, könnten Sie eine Straftat begehen.

Der Tatbestand „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ gemäß § 21 Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist stets dann erfüllt, wenn Sie mit einem Anhänger fahren, der nicht von Ihrer Fahrerlaubnisklasse abgedeckt ist. Es drohen dann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr. Zudem werden drei Punkte vergeben. Als weitere Nebenfolgen kommen Fahrverbot oder Fahrerlaubnisentzug infrage.

Vor dieser Drohkulisse macht es natürlich Sinn, sich mit dem Führerscheinrecht näher auseinanderzusetzen. Im Folgenden gehen wir daher näher auf die einzelnen Fahrerlaubnisklassen ein und klären, welchen Anhänger Sie damit ziehen dürfen.

Der PKW-Führerschein und seine Erweiterungen

Mit dem einfachen PKW-Führerschein der Klasse B dürfen Kraftfahrer grundsätzlich Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht führen. Der Anhänger ist dabei auf 750 kg limitiert. Es gibt aber auch die Möglichkeit, schwerere Hänger mit dem B-Führerschein zu bewegen. In diesem Fall darf das zulässige Gesamtgewicht des Zuges von 3,5 Tonnen nicht überschritten werden.

In Führerscheinfragen ist stets vom zulässigen Gesamtgewicht die Rede. Dieses wird häufig mit dem tatsächlichen Gewicht verwechselt, was folgeschwer sein kann. Mit dem zulässigem Gesamtgewicht bzw. der zulässigen Gesamtmasse ist die Summe aus Leergewicht und maximal erlaubter Zuladung (inklusive Insassen) gemeint. Dieser Wert ist in der Zulassungsbescheinigung Teil I im Feld F.2 angegeben. Beim alten Fahrzeugschein war der Wert im Feld 15 aufgeführt. Entscheidend ist also nicht, wie schwer der Anhänger bzw. die Fahrzeugkombination ist, sondern welches Gewicht maximal erlaubt wäre.

Die Anhängerführerscheine BE und B96

Für einige Zwecke reicht der einfache B-Führerschein nicht aus. Soll beispielsweise ein größerer Umzug mit einem Anhänger bewerkstelligt oder müssen Pferde von A nach B bewegt werden, geht das häufig weit über die erlaubten 750 kg hinaus. Entsprechend ist ein größerer Anhänger vonnöten.

Um solche Hänger führen zu können, müssen die betroffenen Kraftfahrer ihre Fahrerlaubnis erweitern. Dies ist möglich mittels Schlüsselzahl 96 oder der Anhängererweiterung E. Der B96-Führerschein, der im eigentlichen Sinne keine eigenständige Klasse darstellt, berechtigt deren Inhaber zum Führen von Anhängern über 750 kg zulässigem Gesamtgewicht, das Gespann darf dann maximal 4,25 Tonnen betragen.

Noch mehr ziehen dürfen Kraftfahrer mit dem BE-Führerschein. Mit diesem dürfen Anhänger bis maximal 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht angekoppelt werden. Der Zug darf entsprechend 7 Tonnen wiegen.



Führerscheinklasse	Zulässige Anhänger
B	Anhänger bis 750 kg zulässiger Gesamtmasse → maximal zulässige Gesamtmasse der Kombination aus PKW und Anhänger 4,25 t Anhänger über 750 kg zulässiger Gesamtmasse → maximal zulässige Gesamtmasse der Kombination 3,5 t
B mit Erweiterung 96	Anhänger über 750 kg zulässiger Gesamtmasse → maximal zulässige Gesamtmasse der Kombination 4,25 t
BE	B Fahrzeug und Anhänger bis jeweils 3,5 t zulässiger Gesamtmasse

i

Besitzstandsregelung: Schlüsselzahl 79.06

Der heutige Führerschein BE existiert in seiner gegenwärtigen Ausgestaltung erst seit dem 19. Januar 2013. Die Klassen, welche bis zu diesem Datum erworben werden konnten, unterscheiden sich allerdings stark darin, welche Gefährte und Züge geführt werden dürfen. Viele Kraftfahrer mit dem alten 3er-Führerschein fragen sich beispielsweise, welche Anhänger sie überhaupt noch fahren dürfen und was sich ändert, wenn Sie ihren Führerschein in eine Scheckkarte umwandeln lassen.

Grundsätzlich gilt, dass einzelne Kraftfahrer durch die Führerscheinreform nicht schlechter gestellt werden sollen. Es gelten daher bestimmte Besitzstandsregelungen. Beim Umtausch erhalten alle alten Führerscheine mit Berechtigung, schwerere Anhänger zu führen, die Schlüsselzahl BE 79.06.

Die Schlüsselzahl berechtigt dazu, auch Anhänger zu führen, welche ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben. Mit dem alten 3er-Führerschein dürfen sogar Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen und Gespanne bis maximal 12 Tonnen geführt werden - vorausgesetzt die zulässige Gesamtmasse des Anhängers ist nicht größer als die Leermasse des Zugfahrzeugs. Berufskraftfahrer müssen sich allerdings um die Eintragung der Schlüsselzahl 95 gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrQG) bemühen. Dazu ist das Ableisten von fünf Modulen notwendig.

Voraussetzungen für die Anhängerführerscheine

Grundsätzlich handelt es sich beim BE-Führerschein um eine Ergänzungsklasse. Ohne eine Fahrerlaubnis der Klasse B ist sie also nicht zu erwerben. Es ist nicht immer ratsam, den Anhängerführerschein mit dem für den B-Führerschein gemeinsam in „einem Abwasch“ zu machen. Im Grunde kann es sogar teurer werden, da aufgrund der mangelnden Fahrpraxis mehr Übungsstunden in der Fahrschule benötigt werden. Zudem setzen sich die Fahrschüler einem enormen Stress und Erfolgsdruck aus.

Zu den Prüfungsvoraussetzungen zählen ein Mindestalter von 18 Jahren (17 Jahren beim begleiteten Fahren), ein Sehtest, ein Erste Hilfe-Schein sowie die Fahrerlaubnis für die Fahrzeugklasse B, sollte diese nicht gleichzeitig erworben werden.



Je nach fahrerischem Können legt der Fahrlehrer die Anzahl der Übungsfahrten fest. Wurde zuvor bereits der B-Führerschein erworben, sind für die Erweiterung für den Anhänger fünf praktische Übungsstunden à 45 Minuten obligatorisch:

- drei Überlandfahrten
- eine Autobahnfahrt
- eine Nachfahrt

Eine theoretische Ausbildung sowie deren Überprüfung sind nicht abzuleisten. Die praktische Fahrprüfung beträgt eine Dauer von 45 Minuten. Dabei werden Kenntnisse zur Sicherheitskontrolle, das Koppeln und Lösen des Anhängers sowie das fahrerische Können überprüft.

Beim gleichzeitigen Erwerb des B- und des BE-Führerscheins sind die für den PKW üblichen praktischen sowie theoretischen Fahrstunden zu absolvieren. Kenntnisse in beiden Bereichen werden geprüft. Zudem müssen mit Anhänger mindesten 12 Übungsstunden nachgewiesen werden:

- fünf Überlandfahrten
- vier Autobahnfahrten
- drei Nachfahrten

Das Mindestalter beim B96-Führerschein beträgt ebenfalls 18 Jahre bzw. 17 Jahre beim begleiteten Fahren. Eine Prüfung muss weder theoretisch noch praktisch abgelegt werden. Fahrschüler müssen nur eine vorgegebene Anzahl von Ausbildungsstunden nachweisen, um die Schlüsselzahl in den Führerschein eingetragen zu bekommen.

Abzuleisten sind:

- 150 Minuten theoretische Ausbildung
- 210 Minuten praktische Ausbildung
- 60 Minuten Fahrpraxis



Was kostet die Fahrschule für BE bzw. B96?

Grundsätzlich können an dieser Stelle keine festen Beträge genannt werden, da die Endsumme doch erheblich von den Preisen der jeweiligen Fahrschule und den Fortschritten des Fahrschülers abhängt. Für das Erlangen der Schlüsselzahl 96 sollten Sie aber mindestens 250 Euro einplanen.

Wird der BE-Führerschein gemeinsam mit dem PKW-Führerschein erworben, entfällt häufig die zweite Grundgebühr. Zu zahlen sind aber die zusätzlichen Übungsstunden für den Anhänger. Beim nachträglichen Erwerb liegen die Kosten zwischen 200 und 500 Euro zuzüglich Verwaltungsgebühren.



C1E & CE: Der kleine und der große Riese mit Anhänger

Zum Führen von schwereren Anhängern berechtigt stets nur die Erweiterungsklasse E. Das bedeutet, dass in einem einfachen C1-Führerschein zwar die Klasse B enthalten ist, aber nicht die BE-Klasse. Der Anhänger darf dann folglich nicht mehr als 750 kg haben. Dasselbe gilt für die LKW-Klasse C.

Wer allerdings schwere Anhänger ziehen möchte, benötigt die Klassen C1E bzw. CE. Letztere schließt zudem die Klasse C1E und BE ein, erstere nur den BE-Führerschein. Mit der Fahrerlaubnis C1E dürfen Sie Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sowie Anhänger über 3,5 Tonnen führen. Der Zug darf allerdings nicht schwerer als 12 Tonnen sein.

Der CE-Führerschein ist in Sachen Gewicht nicht limitiert. Hiermit darf quasi jeder Anhänger von einem LKW über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gezogen werden. Einziger Wehrmutstropfen: Alle fünf Jahre müssen die Klassen C1 und C mittels ärztlichen Nachweis verlängert werden. Die Anhängererweiterung für PKW (BE) bleibt allerdings erhalten, sollte die C1/C-Fahrerlaubnis nicht mehr gültig sein.

Ausbildung am LKW mit Anhänger

Um den Führerschein C1E erwerben zu können müssen Fahrschüler mindestens 18 Jahre alt sein. Die gewerbliche Nutzung ist allerdings erst ab dem vollendeten 21. Lebensjahr möglich. Zudem sind für die Klasse C1 bzw. die Klasse C bei der Ersterteilung eine augenärztliche und gesundheitliche Untersuchung obligatorisch.

Besitzt der Fahrschüler bereits die Klasse C1, ist keine Theorieausbildung notwendig. Es gibt aber fünf vorgeschriebene Sonderfahrten:

- drei Überlandfahrten
- eine Autobahnfahrt
- eine Nachtfahrt

Abgeschlossen wird die Ausbildung mit einer praktischen Prüfung. Werden C1 und C1E gleichzeitig erworben, müssen 12 Doppelstunden (Grundstoff und Zusatzstoff) sowie eine theoretische Prüfung absolviert werden. Zudem erhöht sich die Anzahl der notwendigen Sonderfahrten:

- vier Überlandfahrten (ein ohne Anhänger)
- zwei Autobahn (eine ohne Anhänger)
- zwei Nachtfahrten

Für den Erwerb der Klasse CE müssen Fahrschüler mindestens 21 Jahre alt sein. Es gibt allerdings eine Sonderregelung für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Für Azubis gilt das Mindestalter von 18 Jahren. Zudem sollte die Klasse C bereits vorhanden sein. Es ist aber auch möglich, als Inhaber des PKW- oder C1-Führerscheins gleichzeitig die Klasse C und CE zu erwerben.

Mit der Klasse C im Vorbesitz müssen mindestens zehn Theoriestunden (Grundstoff und Zusatzstoff) absolviert werden. Zudem sind fünf Überland-, zwei Autobahn- und drei



Nachtfahrten obligatorisch. Ohne Vorbesitz erhöht sich die Anzahl um vier Sonderfahrten. Abgeschlossen wird die Ausbildung mit einer theoretischen und praktischen Prüfung.



Was kostet der Führerschein Klasse C1E bzw. CE?

Bei beiden Klassen C1 und C gilt es als vorteilhaft, die Anhängererweiterung gleich mitzumachen. Dadurch können Theorie- und Praxisstunden eingespart werden. Die Kosten für die CE-Erweiterung liegen bei mindestens 1.500 Euro, abhängig davon wie viele Fahrstunden benötigt werden und wie teuer die Fahrschule ist. Die Erweiterung von C1 auf C1E ist günstiger, liegt aber auch im höheren dreistelligen Bereich.

Motorrad mit Anhänger

Motorräder können ebenfalls Anhänger ziehen, allerdings ist hierfür kein extra Führerschein notwendig. Das Kraftrad muss lediglich über eine entsprechende Anhängerkupplung verfügen. Anhänger mit entsprechender Betriebserlaubnis für Krafträder dürfen zulassungs- und versicherungsfrei hinter einem Motorrad geführt werden. Lediglich ein Wiederholungskennzeichen muss angebracht werden. Besonderheiten gibt es allerdings bei Krafträdern mit Beiwagen.

Die zulässige Anhängelast errechnet sich gemäß § 42 Abs. StVZO aus dem Leergewicht des Zugfahrzeugs + 75 kg geteilt durch zwei. In der Regel sind Motorradanhänger aber relativ leicht. Anhänger für Motorräder gibt es in den verschiedensten Varianten. Sie können ein- sowie zweispurig sein und werden meist durch Kugelkopfkupplung angekoppelt.

Bei Mofas, welche lediglich mit Prüfbescheinigung gefahren werden dürfen, gelten ähnliche Bestimmungen wie für Fahrräder. Entsprechend ist ein Mofa mit Anhänger ebenfalls zulässig. Passende Anhänger gibt es im Handel.



Welche Typen von Anhängern gibt es?

Es gibt die verschiedensten Anhänger für die unterschiedlichsten Zwecke. Das Angebot reicht vom Bootstrailer über den Wohnwagen bis hin zum Schwerlastanhänger. Neben den Standardausführungen gibt es eine Vielzahl von Eigenbauten und Spezialanfertigungen. Der Fantasie sind beinahe keine Grenzen gesetzt.

Um die verschiedenen Ausführungen von Anhängern dennoch zu unterscheiden, wird in der Regel eine Kategorisierung anhand der Bauart vollzogen. Grundsätzlich ist aber festzuhalten, dass unter Anhänger Fahrzeuge verstanden werden, welche zwar eine Ladefläche besitzen, aber über keinen eigenständigen Antrieb verfügen. Es ist also stets notwendig, dass ein Zugfahrzeug, wie etwa ein Auto, den Anhänger zieht.

Maßgeblich bei der Differenzierung der verschiedenen Gruppen von Anhängern ist die Deichsel bzw. das Verbindungsstück mit dem jeweiligen Zugfahrzeug. Je nach Länge und Anzahl der Achsen bzw. zu transportierenden Gewichts wird auf eine bestimmte Variante zurückgegriffen.

Gemäß DIN 70010 (Systematik der Straßenfahrzeuge) können folgende grundlegenden Bauformen unterschieden werden:

- Starrdeichselanhänger
- Gelenkdeichselanhänger
- Sattelanhänger

Darüber hinaus existieren aber auch noch Sonderbauarten, auf welche wir an dieser Stelle aber nicht näher eingehen werden.

Starrdeichselanhänger

Ist das Verbindungsstück vom Anhänger zur Anhängerkupplung starr, also nicht beweglich, mit dem Rahmen eines Anhängers verbunden, wird von einem Starrdeichselanhänger gesprochen. Nahezu jeder PKW-Anhänger folgt dieser Bauart. Meist besitzen solche Fahrzeuge ein bis zwei Achsen. Nur in Ausnahmefällen gibt es drei. Diese sind ebenfalls fest verbaut und somit nicht lenkbar.

Bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 750 kg werden solche Vehikel als „leichte Anhänger“ bezeichnet und können ohne eigene Bremse angekuppelt werden. Über dieser Gewichtsgrenze sind Auflaufbremsen vorgeschrieben. Ab einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen, also bei einem schweren Anhänger, muss eine durchgehende Bremsanlage verbaut sein. In der Regel ist dies eine Druckluftbremse.



Beispiele für Anhänger mit starrer Deichsel:

- Bootstrailer
- Kippanhänger
- Koffernhänger
- Motorradanhänger
- Pferdeanhänger
- Pritschenanhänger
- Wohnwagen

i

Anhänger mit Tandemachse

Sind zwei Achsen eng hintereinander verbaut, entspricht das Fahrverhalten dem eines einachsigen Anhängers. Beide Achsen sind nicht beweglich und somit ebenfalls nicht lenkbar. Beträgt der Abstand zwischen den Achsen einen Abstand von unter einem Meter, betrachtet der deutsche Gesetzgeber diesen Anhänger sogar als einachsiger. Daher dürfen solche Fahrzeuge auch von Inhabern der alten Führerscheinklasse 3 geführt werden, obwohl diese grundsätzlich nur das Ziehen von einem einachsigen Anhänger erlaubt (LKW bis 7,5 Tonnen mit Anhänger bis 11 Tonnen zulässigen Gesamtgewicht).

Gelenkdeichselanhänger

Anders als beim Starrdeichselanhänger ist die Vorderachse eines Gelenkdeichselanhängers, welcher zwei oder mehr Achsen besitzt, lenkbar. Dazu ist in der Regel eine Drehschemellenkung verbaut, weshalb dieser Bautyp auch als Drehschemelanhänger bezeichnet wird. Bei der Drehschemellenkung sind die Räder zwar fest an die Vorderachse montiert, allerdings bewegt sich diese mit dem Zugfahrzeug in Fahrtrichtung. Dazu ist häufig ein sogenannter Königsbolzen bzw. ein zentrales Gelenk verbaut. Dieses ermöglicht das Schwenken des Anhängers.

Solche Anhänger kommen in der Regel nur bei LKW oder Traktoren zum Einsatz, auch wenn es immer häufiger PKW-Anhänger gibt, welcher dieser Bauart entsprechen. Limitiert ist das zulässige Gesamtgewicht bei einem zweiachsigen Gefährt auf maximal 20 Tonnen. Bei drei Achsen sind es 24 Tonnen.



Sattelanhänger

Ein komplett verschiedener Typus von Anhängern ist der Sattelaufleger. Er verfügt über keine Deichsel und wird auch nicht klassisch per Anhängerkupplung mit dem Zugfahrzeug verbunden. Stattdessen wird der Anhänger, welcher keine Vorderachse besitzt, vom LKW „Huckepack“ genommen. Die speziell dafür konstruierte Sattelzugmaschine wird mit dem Sattelanhänger mittels Königszapfen verbunden. Wie beim Gelenkdeichselanhänger entsteht so eine in mehrere Richtungen bewegliche Kopplung, wodurch ein Ausgleich der Fahrtbewegungen ermöglicht wird.

i

Dolly: Ein Mischwesen unter den Anhängern

Immer häufiger kommen auch sogenannte Dolly zum Einsatz. Dieser Anhänger ist im Grunde ein Rollwagen, welcher konstruiert wurde, um Sattelanhänger aufnehmen zu können. Dadurch ist es möglich, letztere auch ohne spezielle Sattelzugmaschine zu bewegen. Der Dolly wird in der Regel mittels Gelenkdeichsel mit dem Zugfahrzeug (z. B. LKW oder Traktor) verbunden.



Sicherheitstechnik am Anhänger

Anhänger können ein Verkehrsrisiko darstellen. Sind diese schlecht gesichert, besteht beispielsweise die Gefahr, dass diese zum Teil schwer beladenen Vehikel sich vom Zufahrzeug lösen und unkontrolliert im Straßenverkehr Schäden anrichten. Um dieses Risiko zu minimieren, sind für Anhänger verschiedene Sicherheitstechniken vorgeschrieben.

Neben einer geeigneten Anhängerkupplung gehören Bremsen sowie eine Beleuchtungseinrichtung häufig zur Voraussetzung für den Betrieb von Anhängern. Was es zu beachten gilt, erfahren Sie im folgenden Abschnitt.

Anhängerkupplung: Es existieren verschiedene Varianten

Ohne Anhängerkupplung kann kein Anhänger gezogen werden. Diese simple Wahrheit überrascht nicht wirklich. Die meisten Neuwagen werden ab Werk ohne eine solche entsprechende Vorrichtung ausgeliefert. Nur bei Lastkraftwagen oder anderen im Transportwesen häufig verwendeten Fahrzeugen gehört diese zur Standardausstattung.

Wollen PKW-Fahrer einen Anhänger ziehen, müssen diese in der Regel eine Anhängerkupplung nachrüsten lassen. Grundsätzlich gibt es vier verschiedene Kupplungstypen, welche hauptsächlich auf deutschen Straßen zum Einsatz kommen. Nicht jede eignet sich allerdings für ein Auto.

Anhängerkupplung - diese kommen zum Einsatz:

- **Einfache Bolzenkupplung:** Im öffentlichen Straßenverkehr ist diese Form eher selten. Genutzt wird sie eher im land- bzw. forstwirtschaftlichen Bereich oder auf Baustellen. Die Anhänger sind häufig ungebremst. An der Deichsel befindet sich lediglich eine Kupplungsöse, welche am Zugfahrzeug mittels Metallbolzen befestigt wird.
- **Kugelkopfkupplung:** PKW verwenden eine Kugelkopfkupplung mit der typischen Kugel, welche fünf Zentimeter im Durchmesser hat. Das Gegenstück beim Anhänger wird Kugelpfanne genannt. Mittels Hebel kann die Verbindung arretiert oder gelöst werden. Im gekuppelten Zustand kann die Pfanne sich auf der Kugel drehen, ist aber gegen ein Lösen durch Abheben gesichert.
- **Maulkupplung:** Hierbei handelt es sich um eine technische Erweiterung der Bolzenkupplung, welche hauptsächlich bei LKW Verwendung findet. Der Anhänger hat ebenfalls eine Kupplungsöse an der Deichsel. Allerdings ist die Maulkupplung selbstschließend, weshalb der Kupplungsprozess durch den Fahrer selbständig durchgeführt werden kann. Sobald die Öse im Kupplungsmaul ist, rastet der Bolzen aufgrund eines Federmechanismus ein. Ob die Kupplung vom Anhänger erfolgreich war, kann mittels „Taststift“ überprüft werden.
- **Sattelkupplung:** Dieser Typus von Anhängerkupplung kommt bei Sattelzügen zum Einsatz. Der Sattelanhänger besitzt keine Vorderachse und wird vom Zugfahrzeug „aufgesattelt“. Eine bewegliche Verbindung wird durch einen sogenannten Königszapfen gewährleistet. Dieser hat einen Durchmesser von 2 bzw. 3,5 Zoll.



Welche Anhängerkupplung für den PKW?

Sämtliche Anhänger für PKW sind mit Kugelpfanne ausgerüstet. Um solche Vehikel ziehen zu können, benötigt der PKW entsprechend eine Kugelkopfkupplung. Häufig ist diese nachzurüsten. Es kann eine starre Anhängerkupplung fest verbaut oder eine abnehmbare verwendet werden. Letztere sollte zum Einsatz kommen, wenn der Kupplungshals das Kennzeichen verdecken würde. Die meisten Kraftfahrer greifen aber zu dieser Variante aus ästhetischen Gründen.

Bremsen: Gesetzlichen Bestimmungen für Anhänger

Bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 750 kg dürfen Anhänger ungebremst im Straßenverkehr gezogen werden. Die Begrenzung macht vor allem daher Sinn, weil sich der Bremsweg des Zugs mit zunehmendem Gewicht verlängert. Verantwortlich dafür ist das „Schieben“ des Anhängers. Außerdem besteht die Möglichkeit, dass beim starken Bremsen der Anhänger ausschert.

Für ein Auto mit Anhänger, welcher ein zulässiges Gesamtgewicht über 750 kg besitzt, ist eine Auflaufbremse vorgeschrieben. Diese nichtdurchgehende Bremse folgt einem einfachen mechanischen Prinzip. Bremst das Zugfahrzeug, läuft der Anhänger auf die Anhängerkupplung auf. Dadurch werden Hebel betätigt, welche die Bremsen der Anhänger auslösen. Je stärker das Zugfahrzeug bremst, umso stärker bremst dann auch der Anhänger.



Rückwärtsfahren mit Anhänger und Auflaufbremse

Grundsätzlich kann die Auflaufbremse erheblich zur Fahrstabilität und Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Schwierigkeiten ergeben sich aber beim Rückwärtsfahren, da hierbei ebenfalls die Auflaufbremse aktiviert würde. Der Anhänger könnte sich also nicht bewegen. Mittlerweile gehört die Rückfahrautomatik zur vorgeschriebenen Ausstattung eines auflaufgebremsten Anhängers. Zuvor musste manuell die Rückfahrsperrung gelöst werden.

LKW mit schwerem Anhänger verwenden in der Regel eine durchgehende Druckluftbremse. Durch die Betätigung des Bremspedals werden das Zugfahrzeug und der Anhänger gleichmäßig gebremst. Besitz der Lastkraftwagen keinen Allradantrieb, ist das tatsächliche Gewicht des Anhängers auf das 1,5-fache seines zulässigen Gesamtgewichts limitiert. Verfügt er allerdings über Allrad, darf das Anhängsel schwerer sein.



Notbremsung dank Abreißseil

Eigentlich ist der Anhänger durch die Anhängerkupplung fest am Führungsfahrzeug angekoppelt. Sollte es aufgrund eines technischen Defekts dennoch zu einem Ablösen des Anhängers kommen, ist bei auflaufgebremsten Anhängern ein sogenanntes Abreißseil vorgeschrieben. Es ist an der Kugelkopfkupplung des Zugfahrzeugs zu befestigen. Löst sich die Kupplung während der Fahrt, wird durch den Zug am Seil die Bremsanlage des Hängers ausgelöst, wodurch dieser selbst zum Stillstand kommt und nicht herrenlos weiterrollen kann.

Unterlegkeile für Anhänger

Gemäß StVO gehören zur Fahrt mit Anhänger Unterlegkeile als Zubehör ins Auto. Diese obligatorischen Ausrüstungsgegenstände keilen Sie beim geparkten Anhänger unter die Reifen, um zu verhindern, dass er ins Rollen kommt. Fehlen die Unterlegkeile für den Anhänger, folgt ein Bußgeld von 5 Euro. Achten Sie beim Kauf der Keile darauf, dass diese gemäß StVZO zertifiziert. Manche Angebote erfüllen diese Voraussetzung nicht: Fragen Sie im Zweifelsfall Ihren Händler, ob die Vorschriften erfüllt werden.

Vorschriften zur Beleuchtung an Anhängern

Der Anhänger gilt gemäß § 49a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) als normales Fahrzeug und unterliegt grundsätzlich denselben Vorschriften wie jedes andere Kfz. Entsprechend benötigt er Brems-, Nebel- und Schlussleuchten sowie Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker). Damit die Fahrtrichtung erkennbar ist, muss beim Rückwärtsfahren dies durch ein oder zwei Scheinwerfer deutlich werden. Zusätzlich müssen noch diverse Rückstrahler, welche auftreffendes Licht reflektieren, verbaut sein.

Damit es hinten am Anhänger leuchten kann, ist eine Stromversorgung durch das Zugfahrzeug zwingend erforderlich. Eine entsprechende Steckdose für den Anhänger ist grundsätzlich Teil der Anhängerkupplung. Als Standard beim PKW gelten Dosen mit 13-poliger Steckverbindung und 12 Volt Nennspannung. Bei LKW sind dagegen meist eine Spannung von 24 Volt sowie ein 7-poliger Stecker notwendig. Eine Kombination mehrerer Stecksysteme ist grundsätzlich möglich und zulässig. Dadurch lassen sich Anhänger verschiedenen Typs koppeln.

i

Beleuchtung am einachsigen Anhänger (PKW):

- Vorderseite: zwei weiße, nicht dreieckige Rückstrahler und ggf. Begrenzungsleuchten
- Längsseite: gelbe, nicht dreieckige Rückstrahler, bei über 6 Metern Länge gelbe Seitenmarkierungsleuchten
- Rückseite: rote Brems- und Schlussleuchten, gelbe Blinkleuchten, rote Nebelschlussleuchte sowie rote, dreieckige Rückstrahler



Mit dem Anhänger bei der Zulassungsstelle

Anders als bei Motorrad sind Anhänger für PKW bzw. LKW nicht zulassungsfrei. Wer mit einem Anhänger fahren möchte, muss sich also um amtliche Nummernschilder bemühen. Was Sie dazu brauchen erfahren Sie im folgenden Abschnitt.

Wie beim PKW: Den Anhänger anmelden

Anhänger müssen angemeldet werden, wenn damit auf der Straße gefahren werden soll. Dafür brauchen sie ein amtliches Kennzeichen. Die Anmeldung erfolgt bei der jeweils zuständigen Zulassungsstelle. Folgende Dokumente werden dazu benötigt:

- Herstellerbescheinigung bzw. Bestätigung der Hauptuntersuchung durch eine Prüforganisation (z. B. TÜV oder DEKRA)
- Personalausweis oder Reisepass
- Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II
- Versicherungs-Doppelkarte oder Versicherungscode

Wie auch PKW müssen Anhänger zur Hauptuntersuchung (HU). Ist beim Anhänger der „TÜV“ abgelaufen, fallen laut Bußgeldkatalog je nach Dauer der Überziehung ein Bußgeld von bis zu 60 Euro und ein Punkt in Flensburg an.

Anhänger ohne Papiere anmelden

Einen Anhänger ohne Papiere anzumelden ist etwas komplizierter. Sind Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief verloren gegangen, muss von den Behörden zunächst geprüft werden, wer der eigentliche Eigentümer des Fahrzeugs ist.

Hilfreich sind das Vorlegen des Kaufvertrags sowie eine Bestätigung vom Verkäufer, nicht mehr im Besitz des Fahrzeugbriefs zu sein. Anschließend wird geprüft, ob der Anhänger als gestohlen gemeldet worden ist. Ist der Fahrzeugschein noch vorhanden und das alte Kennzeichen bekannt, kann in der Regel recht unkompliziert ein Fahrzeugbrief als Ersatz angefordert werden.



Impressum

Unter diesem Link gelangen Sie zu unserem Impressum:

[Impressum](#)