

Sicher mit dem Anhänger unterwegs



Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI). Ein Anhänger ist rasch mit einem Zugfahrzeug verbunden:

Staubkappe vom Kugelkopf entfernen, Kupplung auf dem Kugelkopf einrasten, Stecker der Beleuchtung verbinden fertig. Doch im Sinne der Sicherheit rät die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ), vor und während der Fahrt mit einem Gespann einige Punkte etwas genauer zu beachten.

Das Zugfahrzeug: Wie schwer darf der Anhänger sein, den das Zugfahrzeug ziehen darf? Fachlich ausgedrückt geht es um dessen Anhängelast. Die entsprechende Angabe steht in den Fahrzeugpapieren. Einige Pkw sind für den Anhängerbetrieb gar nicht geeignet, andere schaffen sogar 3500 Kilogramm.

Selbst innerhalb einer Modellreihe kann die Anhängelast deutlich variieren. Unterschieden wird außerdem zwischen ungebremsten und gebremsten Anhängern. Pkw-Anhänger mit mehr als 750 Kilogramm müssen mit einer Auflaufbremse ausgestattet sein. Beispiel: Bei vielen Kompaktwagen beträgt die Anhängelast rund 600 Kilogramm (ungebremst) und 1500 Kilogramm (gebremst). Die Stützlast, mit der die Kupplung auf dem Kugelkopf liegt, beträgt in vielen Fällen 75 Kilogramm.

Gefahr im Verzug:

Ein zu schwerer Anhänger beeinflusst das Fahrverhalten negativ und erschwert die Kontrolle des Fahrers über den Gesamtzug. Die Schleudergefahr steigt und der Bremsweg verlängert sich. Außerdem können Schäden an Zugfahrzeug wie Anhänger entstehen. Risse oder Brüche an Kupplung wie Chassis sind nicht auszuschließen. Prallt bei einem Unfall ein Fahrzeug von hinten auf den Zug, sollte die komplette Zugvorrichtung unbedingt durch einen Sachverständigen überprüft werden. Die GTÜ-Experten stehen dafür bereit. Denn Schäden sind für den Laien oft nicht erkennbar.

Korrekt beladen:

Nicht allein das maximal zulässige Gesamtgewicht

ist ausschlaggebend beim Beladen eines Anhängers. Wichtig ist auch die Lastverteilung im Trailer. Diese sollte gleichmäßig erfolgen, um einseitige Belastung oder Überlastung zu vermeiden. Besonders schweres Ladegut sollte über der Achse – oder den Achsen – platziert werden. Überlast oder zu weit vorn oder hinten platziertes Gewicht kann die Fahrstabilität erheblich beeinträchtigen. Im schlimmsten Fall kann ein schlingernder Anhänger auch das Zugfahrzeug ins Schleudern bringen. Um die Ladung zu fixieren, sind feste Gurte oder Netze ratsam.

Kontrolle vor dem Start:

Vor Fahrtantritt sollten noch einige Punkte gecheckt werden. Ist die Kupplung tatsächlich eingerastet? Stimmt der Reifendruck sowohl an Zugfahrzeug wie Anhänger? Ist das gesetzlich vorgeschriebene Abreißseil der Auflaufbremse wie vorgesehen mit der Anhängerkupplung verbunden? Hängen Abreißseil und Elektrokabel hoch genug über der Fahrbahn? Die Funktion von Blinker, Warnblinkanlage, Licht, Bremslicht sowie Kennzeichenbeleuchtung am Anhänger sollte vor jeder Fahrt überprüft werden. Eine zusätzliche Sicherung an der Anhängerkupplung und eine zusätzliche Sicherung durch einummanteltes Stahlseil zwischen Zugfahrzeug und Anhängersdeichsel, sollte jedoch unbedingt eine ausreichende Länge für Kurvenfahrten geprüft werden.

Maximum Tempo 100:

In Deutschland liegt die Höchstgeschwindigkeit für Gespanne in der Regel bei 80 km/h, selbst auf Autobahnen. Ausnahme: Manche Anhänger können eine 100-km/h-Zulassung erhalten. Vorausgesetzt, das Zugfahrzeug ist mit dem Antiblockiersystem (ABS) ausgerüstet und wiegt nicht mehr als 3500 Kilogramm. Der Anhänger muss außerdem Reifen für das höhere Tempo tragen, diese dürfen zudem nicht älter als sechs Jahre sein. Am Heck des Hängers muss die offizielle 100-km/h-Plakette kleben. Dass diese und weitere Voraussetzungen erfüllt sind, bestätigt eine GTÜ-Prüfstelle. Ist alles in Ordnung, erteilt die Kfz-Zulassungsbehörde die 100-km/h-Zulassung.

Unterwegs mit Anhänger: Der Bremsweg mit Trailer ist deutlich länger als ohne. Somit sollte ein größerer

Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten werden und etwa vor dem Abbiegen frühzeitig gebremst werden. Auch der Radius in Kurven ist größer, deswegen sollte der Abstand zum Scheitelpunkt einer Kurve größer sein. Starker Seitenwind kann die Stabilität des Gespanns beeinträchtigen, dann ist es sinnvoll, das Tempo zu reduzieren und nur behutsam gegenzulenken. Beim Überholen beschleunigt ein Gespann langsamer und beim Wiedereinscheren ist die zusätzliche Länge zu beachten.

Außerdem muss ein Gespannfahrer auf einspurigen Landstraßen den Abstand zum Vorherfahrenden so groß wählen, dass andere überholende Verkehrsteilnehmer gefahrlos einscheren können.

Richtiger Führerschein:

Mit dem weit verbreiteten Führerschein Klasse B dürfen kleine 750-Kilogramm-Anhänger ans Zugfahrzeug gekuppelt werden. Caravan und Bootsanhänger wiegen aber meist mehr. Dann ist zu beachten, dass der Gesamtzug nicht schwerer als 3,5 Tonnen ist. Bis zu 4,25 Tonnen Gesamtgewicht beider Fahrzeuge macht der Führerschein B96 möglich. Der lässt sich im Rahmen eines Ein-Tageskurses mit theoretischem und praktischem Unterricht ohne Prüfung erwerben. BE lautet die Bezeichnung eines Führerscheins, bei dem Zugfahrzeug wie Anhänger jeweils

3,5 Tonnen wiegen dürfen, also zusammen maximal sieben Tonnen. Der setzt das Bestehen einer praktischen Prüfung voraus. Übrigens: Wer vor 1999 den Führerschein der damaligen Klasse 3 gemacht hat, benötigt die B96-Erweiterung nicht. Auch nach dem Umtausch in den heutigen Führerschein im Scheckkartenformat darf das Zugfahrzeug bis zu 7,5 Tonnen wiegen und ein Gespann maximal zwölf Tonnen.

Zum Führerschein sind bei der Europäischen Union (EU) Änderungen im Gespräch. Wer die Fahrerlaubnis der Klasse B zwei Jahre oder länger besitzt, soll Wohnmobile, Krankenwagen und Sonderfahrzeuge bis zu 4,25 Tonnen fahren dürfen – beschlossen ist das aber noch nicht. Bei allen anderen Fahrzeugen soll diese Anhebung von 3,5 auf 4,25 Tonnen nur gelten, wenn sie einen alternativen Antrieb haben.

Einweisungen

Rückwärtsfahrten sollten immer mit einem Einweiser hinter dem Gespann erfolgen. Der Einweiser muss jedoch unbedingt im Spiegel des Zugfahrzeuges sichtbar sein. Ferner ist es erforderlich die Zeichensprache zwischen Einweiser und Fahrer klar und deutlich abzusprechen. Der Einweiser sollte seine Arme in voller Länge zum Zeichengeben nutzen.

Info: GTÜ, Horst-Dieter Scholz, Fotos GTÜ, Volkswagen, BG Verkehr

