



Sehr geehrte Damen und Herren,

dieser aktuelle Ortsclub-Brief beschäftigt sich – passend zur Jahreszeit – insbesondere mit immer wieder aufkommenden Fragen rund um das Gespannfahren. Ob Wohnwagen, Boots- oder Motorradanhänger, viele Mitglieder von Ortsclubs sind aktive Gespannfahrer und daher auch mit folgenden Problemen konfrontiert:

### **Braucht man immer Zusatzaußenspiegel?**

Beim Rückwärtsfahren, Überholen oder bei engen Durchfahrten ist für den Gespannfahrer eine gute Sicht nach hinten unverzichtbar. Nicht jeder Gespannfahrer kann aber aufgrund der Größe des Anhängers, der Sitzposition oder der Anbringung der Originalspiegel immer ausreichend nach hinten sehen. Wenn das so ist, werden Zusatzaußenspiegel benötigt.

Die üblicherweise im Handel angebotenen Zusatzaußenspiegel werden an den schon vorhandenen Fahrzeugaußenspiegel befestigt. Neben dem Zubehörhandel bieten teilweise auch die Fahrzeughersteller solche Zusatzspiegel an.

Gesetzlich begründet sich dies aus § 56 Abs. 1 StVZO, der die Ausrüstung von Kfz mit Rückspiegeln regelt und Folgendes vorschreibt: „Kraftfahrzeuge müssen Spiegel haben, die so beschaffen sind, dass der Fahrzeugführer nach rückwärts und seitwärts – auch beim Mitführen von Anhängern – alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge beobachten kann.“

Konkret müssen die Außenspiegel so angebracht sein, dass bei gerader Gespannfahrt jeweils auf der linken und rechten Seite die rückwärtigen (hinteren) Kanten des Anhängers zu sehen sind. Wer also ohne Zusatzaußenspiegel die rückwärtigen Kanten des Anhängers sehen kann, braucht keine Zusatzspiegel: Dann genügen die serienmäßigen Fahrzeugaußenspiegel.

## **Das Abreiseil der Auflaufbremse**

Auflaufbremsen werden in der Regel für Anhänger der „mittleren Gewichtsklasse“ von über 0,75 t bis zu 3,5 t Gesamtmasse und Wohnwagen verwendet: Wenn das Zugfahrzeug im Fahrbetrieb gebremst wird, läuft der Anhänger auf das Zugfahrzeug auf und diese Kraft wird über mechanische Hebel auf die Bremsen des Anhängers übertragen.

Für den Fall, dass sich ein Anhänger vom Zugfahrzeug löst, soll ein Sicherheitsseil aus Draht die Bremse auslösen und so den abgekoppelten Anhänger schnellstmöglich zum Stillstand bringen.

Ein solches Sicherheitsseil ist bei mit Auflaufbremse gesicherten Anhängern Pflicht. Wo es genau am Zugfahrzeug angebracht sein muss, ist aber nicht gesetzlich geregelt. Sofern der Hersteller hierzu eine Empfehlung oder Anleitung veröffentlicht hat, ist diese zu beachten.

Ist dies nicht der Fall, gelten nachfolgende Regeln als „Stand der Technik“: Das Abreiseil darf nicht als Schlaufe über die Anhängerkupplung gelegt werden. Sofern technisch möglich, ist eine Befestigung durch eine se oder eine Bohrung an der Kupplung vorzunehmen. Auch Abschleppsen bieten gute Befestigungsmöglichkeiten. Der Karabinerhaken des Abreiseiles soll in diesem Fall in die vormontierte se an der Karosserie eingehakt werden und so den Anhänger sichern.

## **Das Abreiseil der Auflaufbremse in den Niederlanden**

In den Niederlanden gibt es – anders als in Deutschland – auch klare Anweisungen zur Verwendung der Sicherungseinrichtungen für Anhänger: Anhänger bis 1.500 kg zGG brauchen eine „Sicherheitsvorkehrung“ oder eine „Losreisvorkehrung“, die verhindert, dass der Anhänger sich selbstständig machen kann, wenn er sich vom Zugfahrzeug löst. Anhänger ohne eigene Bremse brauchen eine sogenannte „Hilfskupplung“ (Kabel oder Kette). Größere Anhänger mit eigener Bremse bzw. einem zGG von mehr als 1.500 kg brauchen eine sogenannte „Reisbremsvorkehrung“, oder mit anderen Worten das deutsche „Abreiseil“. Nach niederländischen Recht ist eine gesonderte Befestigungsmöglichkeit ausdrücklich vorgeschrieben, etwa an einer zusätzlich fest angebrachten se.

Da es sich bei den oben stehenden niederländischen Regelungen um Ausrüstungs- bzw. Zulassungsvorschriften handelt, sind diese nicht ohne Weiteres auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge anwendbar. Dies ergibt sich aus dem Wiener Straenverkehrsbereinkommen von 1968, so dass sich Gespannfahrer aus Deutschland grundsätzlich darauf berufen können, diese holländischen Bestimmungen nicht anwenden zu müssen.

Unabhängig davon ist es zur Vermeidung von Schwierigkeiten in den Niederlanden sinnvoll, eine solche Reißbremsvorkehrung anzubringen, sofern das Gespann über eine solche noch nicht verfügt. Dabei ist es in den Niederlanden ausdrücklich verboten, das Abreißseil nur um den Kupplungskopf zu legen. Die niederländische Polizei verhängt in diesen Fällen hohe Bußgelder, nicht nur an Landsleute, sondern auch an ausländische Gespannfahrer, da man in den Niederlanden der Meinung ist, es handelt sich bei der Verwendung des Abreißseils um eine „Verhaltensvorschrift“ und diese gilt für alle Gespanne, unabhängig vom Zulassungsstaat.

### **Dachboxen und Dachradträger**

Viele Autofahrer meinen, dass es mit Dachboxen oder Dachträgern eine gesetzliche Geschwindigkeitsbeschränkung gibt. Das ist falsch. Es gibt keine verkehrsrechtliche Bestimmung, die bei der Beförderung von Dachlasten oder der Verwendung von Dachboxen eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit vorschreibt.

Aber indirekt gibt es eine gewisse Beschränkung. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO hat ein Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

Dachlasten können insbesondere die Beschleunigung, den Überholweg, die Kurvenstabilität, die Windempfindlichkeit und die Brems- und Lenkeigenschaften eines Pkw erheblich beeinflussen. Dies bedeutet, dass der Fahrer die durch die Dachlast veränderten Fahreigenschaften seines Autos durch eine geringere Geschwindigkeit ausgleichen muss. Welche Geschwindigkeit noch angemessen ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls.

Soweit vorhanden, können Empfehlungen zur Höchstgeschwindigkeit den Bedienungsanleitungen des Dachgepäckträgers, der Dachbox bzw. des Kraftfahrzeuges selbst entnommen werden. Viele Hersteller weisen darauf hin, dass nicht schneller als 130 km/h gefahren werden sollte.

Wird erheblich gegen einen solchen Hinweis verstoßen, kann es im Schadensfall Schwierigkeiten mit der eigenen Kaskoversicherung geben, sofern der Schadensfall auf die für den Dachträger nicht mehr geeignete Geschwindigkeit zurückzuführen ist.

### **Fahrzeugbreite und Beschränkungen im Baustellenbereich**

Durch das Zeichen 264 StVO wird an engen Straßenstellen, Unterführungen oder Tordurchfahrten angegeben, welche Breite Fahrzeuge höchstens haben dürfen, wenn sie die Fahrbahn oder den entsprechenden Fahrstreifen benutzen. Ist das Fahrzeug breiter, ist die Benutzung der Fahrspur verboten. Dabei geht es um die tatsächliche Fahrzeugbreite und nicht um die Angaben in den Fahrzeugpapieren!

Diese echte Fahrzeugbreite weicht praktisch immer von den zulassungsrechtlichen Regelungen ab, da für die höchstzulässige Breite im Sinne von § 32 Abs. 1 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) die Außenspiegel nicht mit einberechnet werden. Dass immer mehr gängige Serienfahrzeuge inklusive ihrer Seitenspiegel die häufig im Baustellenbereich durch Zeichen 264 angegebene Breite von 2 m überschreiten, ändert nichts am gesetzlichen Regelungsgehalt des Zeichens.

Abzuraten ist davon, den rechten Außenspiegel einzuklappen, um eine tatsächliche Breite von höchstens 2 m zu erreichen. Dies wäre ohnehin nur dann zulässig, wenn das Sichtfeld des Innenspiegels nach hinten nicht eingeschränkt ist.

### **Abnehmbare Anhängerkupplungen**

Eine gesetzliche Vorschrift, wonach bei Fahrten ohne Anhänger eine abnehmbare Anhängerkupplung abgenommen werden muss, besteht nicht.

Sie muss nur dann abmontiert werden, wenn dies in den Fahrzeugpapieren als Auflage gemacht wurde, weil sonst z. B. der Kupplungskopf das Kennzeichen verdecken würde. In der Praxis gibt es solche zwingenden Einschränkungen selten.

Bei einem Auffahrunfall kann allerdings eine vorhandene Anhängerkupplung den Schaden am Fahrzeug des Geschädigten vergrößern. Wenn eine abnehmbare Anhängerkupplung nicht demontiert ist, könnte wegen einer Erhöhung der Betriebsgefahr ein Mitverschulden und damit eine Verringerung der Ansprüche angenommen werden. Dieser Einwand wurde jedoch bislang – soweit ersichtlich – noch von keinem deutschen Gerichten entschieden.

Um beim unvorsichtigen Rückwärtsfahren nicht selbst einen gravierenden Eigen- und Fremdschaden zu verursachen, sollte eine abnehmbare Anhängerkupplung bei Nichtbenutzung – trotz fehlender gesetzlicher Verpflichtung – entfernt werden.

### **Dürfen „Tempo-100-Gespanne“ auch im Ausland so schnell fahren?**

Wohnanhänger können in Deutschland für eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h zugelassen werden, sofern sie die technischen Voraussetzungen erfüllen. Bei modernen Anhängern ist dies auch schon der Regelfall, so dass sehr viele Gespannfahrer diese Ausnahmegenehmigung haben.

Die Ausnahmegenehmigung für ein „Tempo-100-Gespann“ gilt aber nur für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Im Ausland sind die für Anhängergespanne jeweils nach dortigem Landesrecht geltenden Tempolimits dennoch einzuhalten.

Für Anregungen und Fragen rund um das Verkehrsrecht stehen Ihnen, wie auch allen Mitgliedern der ADAC Ortsclubs, die Clubjuristen unter der

**Rufnummer (0 89) 76 76 – 24 23**

oder per Mail unter [recht@adac.de](mailto:recht@adac.de) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ulrich May', with a stylized flourish at the end.

Ulrich May  
Leiter Juristische Zentrale