
Anhänger fahren: Mit Gelassenheit zum Ziel

Ein Anhänger will bewegt werden, vielleicht ein großer wie ein Wohnwagen? Damit beginnt ein eigenes Kapitel des Autofahrens. Denn aus dem flexiblen Personenwagen wird im Moment des Ankuppelns ein gar nicht mehr so wendiges Gespann, für das eigene Gesetze gelten – sowohl rechtlich wie auch in der Praxis, da die Hinweise der Fachleute der GTU Gesellschaft für Technische Überwachung hilfreiche Tipps für den Anfänger und Auffrischung für die, die ihren Caravan nur zur Urlaubszeit anspannen.

Der wohl wichtigste Hinweis: Ruhe. Das hilft schon beim Ankuppeln dabei, alle Schritte sorgfältig erledigen: das Verbinden der Anhängerkupplung mit dem Kugelkopf am Auto, das Schließen der Antischlingerkupplung, falls vorhanden, das Einstecken des Elektrokabels und endlich die Frage: Ist das Abreißseil um die Kupplung gelegt? Am Schluss noch einmal alles prüfen: Damit der Anhänger nicht vom Kugelkopf springen kann. Das ist tatsächlich schon passiert.

Zum sicheren Ankuppeln gehört auch der obligatorische Test aller Heckleuchten am Anhänger. Zudem sollen nicht nur die Räder des Anhängers, sondern besonders die Räder des Autos mit dem korrekten Luftdruck für den Anhängerbetrieb versehen sein. Entsprechende Daten liefert die Betriebsanleitung.

Das Stützrad ist hochgezogen und in dieser Position arretiert? Die zusätzlichen Außenspiegel bei überbreiten Anhängern sind montiert? Die Unterlegkeile von der Straße genommen? Wenn alle Fragen positiv beantwortet sind, kann die Fahrt losgehen.

Der geübte Fahrer schaltet in diesem Moment mental in einen anderen Modus: Er steuert gewissermaßen ein ganz anders Fahrzeug also sonst. Dem Ungeübten hilft es, sich dies immer wieder klarzumachen: Ab diesem Moment gesteht er dem Gespann nicht nur angenehme Eigenheiten zu. Vorausschauendes Fahren ist noch wichtiger als sonst. Der Zug ist länger und etwa bei Wohnwagen breiter und höher als der Solo-Pkw. Die Geräuschkulisse ist anders. In Kurven muss weiter ausgeholt werden, dabei unbedingt den Gegenverkehr im Auge behalten. Beim Überholen benötigen Aus- und Einscheren mehr Platz als gewohnt. Der tote Winkel ist in besonderem Maß zu beachten. Beim Beschleunigen reagiert das Gespann träger aufs Gasgeben. Der Bremsweg ist länger. Auch hier gilt: Beim Gespannfahren hilft Gelassenheit. Überhastete Aktionen sind fehl am Platz.

Es geht mit dem Wohnwagen in den Urlaub? Dann sollte man auf jeden Fall ausreichend Pausen einplanen. Zudem ist die Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich niedriger als mit einem Solo-Pkw, daher sollte die Familie von einer um 30 bis 50 Prozent längeren Fahrzeit ausgehen.

Sorgfalt erfordert auch die Routenplanung. Gehören extreme Steigungs- und Gefällestrecken oder sehr enge Straßen zur zunächst ausgewählten Strecke? Manchmal ist es angenehm, um solche Passagen einen Bogen zu machen und den einige Kilometer längeren Weg in Kauf zu nehmen. Navigationssysteme helfen dabei. Es gibt auch Handy-Apps, die nicht nur die niedrigere Fahrgeschwindigkeit bei der prognostizierten Ankunftszeit berücksichtigen, sondern auch die Gespannmaße. Sie empfehlen ausschließlich entsprechend geeignete Routen.

Rückwärtsfahren und Rangieren sind für Anfänger mit Anhänger eine echte Herausforderung. Das Heck des Anhängers bewegt sich beim Rückwärtsfahren entgegengesetzt zur Lenkbewegung des Zugfahrzeugs. Eine Übungseinheit auf einem leeren Parkplatz bringt erste Routine. Moderne Fahrzeuge haben eingebaute Rangierassistenten, die eine große Hilfe sein können. Essentiell ist ein Einweiser, der zugleich den rückwärtigen Verkehr warnt. Wer sich unsicher fühlt, kann ein paar zusätzliche Fahrstunden nehmen. Oder ein spezielles Fahrsicherheitstraining absolvieren, denn dieses beinhaltet meist auch das Rangieren.

Zu den rechtlichen Aspekten. In Deutschland dürfen Gespanne außerhalb geschlossener

Ortschaften mit maximal 80 km/h unterwegs sein. Das gilt auch für die Autobahn – es sei denn, der Anhänger hat eine Tempo-100-Zulassung. Das etwas höhere Tempo erlaubt das Überholen von Lastwagen. Obacht bei höheren Geschwindigkeiten, der Anhänger kann sensibel auf Seitenwind reagieren. Im Ausland gelten oft andere Geschwindigkeiten: Am besten vorher informieren, damit keine Geldbuße die Reisekasse belastet.

Unterwegs ist auf besondere Verkehrsschilder zu achten. Etwa das Überholverbot für Gespanne, gekennzeichnet durch ein symbolhaft dargestelltes Auto mit Anhänger. Seltener ist das Verbotsschild für lange Fahrzeuge. Dieses zeigt einen Lkw und nennt die relevante Länge – das gilt dann auch für Gespanne. Weitere Schilder warnen vor schmalen Durchfahrten oder geringen Durchfahrthöhen. Aus einem ans Armaturenbrett geklebten Spickzettel über Länge, Breite, Höhe und Gewicht des Gespanns geht mit einem Blick hervor, ob die Fahrt durch einen Engpass möglich ist.

Auch beim Parken gelten besondere Bestimmungen. Einige Beispiele: Wird ein zugelassener Anhänger ohne Zugfahrzeug am Straßenrand abgestellt, darf er an dieser Stelle maximal zwei Wochen stehen. Ist er an ein Zugfahrzeug gekuppelt, gilt keine Zeitbegrenzung. Allerdings muss es dann ein Parkplatz sein, der nicht ausschließlich für Pkw ausgewiesen ist. Denn dort darf ein Gespann nicht stehen. Wiegt ein Anhänger bis zu maximal 2,8 Tonnen, darf er auf dem Rand von Gehwegen geparkt werden, wenn Verkehrszeichen das zulassen. Die entsprechenden Markierungen dürfen dabei nicht überschritten werden. Ist der Anhänger schwerer, muss er auf einer Lkw-Parkfläche abgestellt werden.

Abschließend zum Führerschein. Fein raus ist, wer ihn vor 1999 erworben hat. Mit dieser früheren Klasse 3 darf der Fahrer dreiachsige Züge mit einem Gesamtgewicht von mächtigen 12 Tonnen bewegen. Anders regelt es der Führerschein der Klasse B, mit ihm darf der Anhänger höchstens 750 Kilogramm wiegen. Die Klasse B ist ohne Prüfung und meist per Tageskurs auf den Zusatz B96 erweiterbar für schwerere Anhänger. Ob B alleine oder in Verbindung mit B96: In beiden Fällen beträgt das Gewichtslimit für das komplette Gespann 4,25 Tonnen.

Fix rechnen: Wenn das Zugfahrzeug zum Beispiel 2,2 Tonnen auf die Waage bringt, bleiben für den Wohnwagen 2,05 Tonnen. Beides im fertig beladenen und fahrbereiten Zustand. Das sollte für viele Fälle ausreichen. Oder man erweitert den Führerschein auf die Klasse BE, dann darf die Gesamtkombination sieben Tonnen wiegen. Der Seitenblick aufs Wohnmobil: Mit dem Führerschein der Klasse B darf es maximal 3,5 Tonnen wiegen. Wiegt es bis 7,5 Tonnen, ist die Klasse C1 erforderlich. Dieser Führerschein gilt befristet: Nach fünf Jahren müssen für die Verlängerung eine ärztliche Eignungsbescheinigung und ein aktueller Sehtest vorgelegt werden. (aum)

Bilder zum Artikel



Da hilft nur Erfahrung: Gespannfahren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ
