



Boottransport mit dem Anhänger

O.K. – nicht jeder fährt mit einem zwei Tonnen Anhänger und einem 17 m-Gespann Kajaks und Canadier spazieren, aber auch beim Transport mit „normalen“ Bootsanhängern gibt es Verschiedenes zu beachten.

Für den Transport eines Zehnercanadiers ist der Trailer sicher unerlässlich, aber auch für Vereine, Schulen, Jugendgruppen oder die größere Familie ist der Bootsanhänger praktisch.

Bauarten

Kanu-/Kajaktrailer werden i.d.R. aus einer stabilen Rahmenkonstruktion aus feuerverzinktem Stahl gefertigt. Normalerweise ist dies ein einachsiger Anhänger in gebremster oder ungebremster Ausführung. Wichtig, vor allem bei langen Booten, ist eine ausreichende Deichsellänge. Die ist u.a. auch der Grund weshalb Standard-Kastenanhänger für den Boottransport meist nicht geeignet sind.

Für den Kanusport haben sich zwei Arten bewährt:



Kanu-/Kajaktrailer mit Mittelstütze

Diese Trailer sind relativ einfach von der Seite zu beladen. Die bei diesem Anhänger abgebildeten Personenschutzstreben lassen sich hierzu einfach entfernen.



Kanu-/Kajaktrailer mit Außenrahmen

Beim Außenrahmen ist man besonders flexibel. Zwar müssen die Boote etwas umständlicher von hinten in den Rahmen geschoben werden, dafür lassen sich auf diesen Modellen vom Einerkajak bis zum Zehnercanadier praktisch alle paddelbaren Bootsmodelle transportieren.

Zubehör

Praktisch ist für die Urlaubsfahrt, oder wenn das Zubehör wie z.B. Paddel auch auf dem Trailer transportiert werden soll, eine geräumige Zubehörkiste. Allerdings sollte man dann die Zuladung beachten (siehe auch "Nutzlast").



Ein Bugstützrad erleichtert das Rangieren von Hand, allerdings muss der Trailer dann beim Abstellen in jedem Fall entweder durch die Bremse oder Unterlegkeile gesichert werden.

Maße und Gewichte

Abmessungen

Bis zu einer Breite von 2,55 m und einer Gesamtzuglänge von 18 m (Zugfahrzeug + Anhänger) ist der Transport auf Deutschlands Straßen problemlos möglich.

Im Ausland gelten allerdings z.T. andere Regelungen, hier sollte man sich vor Fahrtantritt (z.B. beim ADAC) erkundigen.

Nutzlast

Das zulässige Gesamtgewicht (Eigengewicht + Nutzlast) darf nicht überschritten werden. In diesem Fall erlischt die Allgemeine Betriebserlaubnis nicht nur für den Anhänger, sondern gleich für das ganze Gespann und damit auch der Versicherungsschutz.

Die Nutzlast/Zuladung sollte deshalb immer mit ausreichend Reserve kalkuliert werden. Gerade das Gewicht des Zubehörs (Paddel, Bekleidung und weitere Ausrüstung), das sich ggf. noch in den Booten oder einem evtl. angebrachten Zubehörkasten befindet, wird häufig unterschätzt.

Besonders wichtig ist eine ausreichende Zuladung wenn noch Campingausrüstung auf dem Anhänger transportiert wird.



Stützlast

Die Stützlast ist die vertikale Kraft, mit der der Kupplungskopf des Trailers auf die Anhängervorrichtung (Kupplung) des Zugfahrzeugs wirkt.

Welche Stützlast maximal zulässig ist steht in den Papieren des Trailers und des Zugfahrzeugs (ist auch an der Anhängervorrichtung zu finden). Es gilt natürlich der niedrigere Wert.

Gewichte und Lasten beim Zugfahrzeug

Wichtig ist auch die maximale Anhängelast des ziehenden Fahrzeugs.

Ein ungebremster Anhänger darf die Hälfte des zulässigen Gesamtgewichts des Zugfahrzeugs, maximal jedoch 750 kg wiegen. Das zulässige Gesamtgewicht eines gebremsten Anhängers darf nicht höher sein als das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs. Ausnahmen gelten z.T. für Geländewagen.

Wieviel ein Fahrzeug ziehen darf steht in den Fahrzeugpapieren, diese Angabe ist in jedem Fall gültig.

Wird der Anhänger mit einem als LKW angemeldeten Fahrzeug gezogen ist das Sonntagsfahrverbot (auch Feiertage und Samstage während der Ferienzeit) auf Autobahnen zu beachten.

Für Wohnwagenanhänger und Anhänger, die zu Sport- und Freizeitzwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t geführt werden gibt es allerdings Ausnahmen.

Betriebserlaubnis

Der Trailer ist ein eigenständiges Fahrzeug für das man von der KFZ-Zulassungsstelle ein eigenes Kennzeichen benötigt. Werden ausschließlich Boote damit transportiert, ist es u.U. sinnvoll den Anhänger für Sportzwecke zuzulassen (siehe Steuern).

Für die Zulassung erhält man vom Fahrzeughersteller eine Allgemeine Betriebserlaubnis oder ein Einzelgutachten. Hierin stehen auch alle wichtigen technischen Angaben.

Wartung und Hauptuntersuchung

Ein Anhänger muß alle zwei Jahre zur Hauptuntersuchung. Dort wird besonderer Wert auf die Funktion von Lichtanlage und Bremse gelegt.

Im eigenen Interesse sollte man aber die Funktion von Licht und Bremse selber regelmässig, am besten vor jedem Fahrtantritt überprüfen.

Bei einem längeren Abstellen des Anhängers sollte nie die Bremse des Trailers angezogen werden, da dies zum Zusammenrost von Bremsbelag und -trommel führen kann. Zur Absicherung bei längerem Parken benutzt man am besten Unterlegkeile.

Versicherung

In Deutschland ist ein mit dem Fahrzeug verbundener Anhänger durch die KFZ-Haftpflicht mit versichert.

Bei Fahrten ins Ausland muß allerdings ein Haftpflicht Versicherungsnachweis für den Trailer mitgeführt werden.

Schäden die durch einen abgekoppelten Anhänger entstehen, z.B. beim Rangieren von Hand, sind nicht durch die KFZ-Haftpflicht abgedeckt. Hierfür muss ggf. eine Zusatzversicherung abgeschlossen werden.

Am besten klären Sie den Versicherungsschutz mit Ihrer Versicherung ab.

Steuern

Wird der Trailer für Sportzwecke genutzt kann er von der KFZ-Steuer befreit werden.

Allerdings darf dann auch nichts anderes als die Sportausrüstung damit transportiert werden. Die Fahrt zum Baustoffhändler um Holz zu holen ist damit tabu.

Fahrpraxis

Das Fahren mit einem Gespann erfordert erhöhte Vorsicht. Fährt man um Ecken/Kurven benötigt man mit Anhänger einen größeren Radius, je länger die Deichsel des Anhängers desto größer.

Rückwärts fährt der Anhänger beim Einschlag des Lenkrades in die entgegengesetzte Richtung.

Auf einem leeren Parkplatz kann man dies prima und gefahrlos üben. Natürlich ist auch ein Fahrtraining unter fachkundiger Anleitung, z.B. beim ADAC oder in der Fahrschule, zu empfehlen.

Generell gilt in Deutschland 80 km/h als Höchstgeschwindigkeit für Gespanne. Die Höchstgeschwindigkeiten sind im Ausland recht unterschiedlich, am besten man erkundigt sich vor Fahrtantritt z.B. bei einem Automobilclub.



Tempo 100

Aufgrund der „dritten Verordnung zur Änderung der 9. Ausnahmeverordnung zur StVO“, ist es möglich mit Kfz-Anhänger-Kombinationen auf Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen 100 km/h schnell zu fahren.

ren.

Hierzu müssen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

Zugfahrzeug

- PKW
- Kraftomnibus bis 3,5 t Gesamtgewicht und Tempo 100-Genehmigung oder anderes mehrspuriges Kraftfahrzeug mit maximal 3,5 t Gesamtgewicht

Anhänger

Muss für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h geeignet sein.

- gebremste Trailer müssen über Stoßdämpfer verfügen

Anhängerbereifung

- darf nicht älter als 6 Jahre sein (DOT), danach Reifen erneuern
- muss mindestens den Geschwindigkeitsindex L (120 km/h) aufweisen
- darf keinen Tragfähigkeitszuschlag für den Anhängerbetrieb in Anspruch nehmen



Erfüllt ein Trailer die o.g. Voraussetzungen, kann man bei einer Prüforganisation (z.B. TÜV, Dekra, GTÜ usw.) eine entsprechende Bescheinigung für die Zulassungsstelle erhalten, bzw. beim Neubau des Trailer vom Hersteller erhalten.

Bei der Zulassungsstelle wird das Ganze dann in die Trailerpapiere eingetragen.

Ob man dann mit dem Trailer auch tatsächlich 100 km/h auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen fahren darf, hängt noch vom Leergewicht des Zugfahrzeuges ab.

Für Bootstrailer gilt folgende Regelung:

- ungebremste Anhänger bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht das kleiner oder gleich dem 0,3-fachen des Leergewichtes des Zugfahrzeuges ist
- gebremste Anhänger mit Stoßdämpfern bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht das kleiner oder gleich dem 1,1-fachen des Leergewichtes des Zugfahrzeuges ist.

In jedem Fall gilt, dass die zulässige Anhängermasse nicht größer sein darf als die zulässige Gesamtmasse und die zulässige Anhängelast des Zugfahrzeugs.

Achtung: Auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften gilt für Pkw mit Anhänger und LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht mit Anhänger nach wie vor Tempo 80.

Führerschein

Hier finden Sie in Kurzform die wichtigsten Information zum Thema Führerscheine und Anhänger.

Alte Führerscheinklasse 3

Hiermit dürfen Sie alle einachsigen Anhänger (auch Tandemachse) ziehen.

Die alte Klasse 3 gilt für KFZ bis 7,5 t zulässigen Gesamtgewichts. Das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers darf nicht größer sein als das Leergewicht des Zugfahrzeugs und die zulässigen Gesamtgewichte addiert dürfen 12 t nicht übersteigen.

Führerscheinklasse B

Die Klasse B gilt für KFZ bis 3,5 t zulässigen Gesamtgewichts. Damit dürfen Sie folgende Anhänger ziehen:

- Anhänger bis 750 kg
- Anhänger über 750 kg, wenn das zulässige Gesamtgewicht nicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges. Die zulässigen Gesamtgewichte addiert dürfen 3,5 t nicht übersteigen.

Führerscheinklasse BE

Mit einem Führerschein der Klasse B benötigen Sie zusätzlich den Führerschein BE wenn Sie einen der folgenden Anhänger ziehen wollen:

- Anhänger über 750 kg, wenn das zulässige Gesamtgewicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges.
- Anhänger über 750 kg, wenn das zulässige Gesamtgewicht nicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges, aber die zulässigen Gesamtgewichte addiert 3,5 t übersteigen.

Alle Angaben sind natürlich ohne Gewähr.

Wir wünschen eine gute und sichere Fahrt mit ihrem Bootsanhänger.

*Ihre Familie Schröer
und Mitarbeiter*