

Nachrüstung von Anhängerkupplungen für Fahrzeuge ohne eingetragene Anhängelast

Keine Anhängelast typgenehmigt

Gerade in der Anfangszeit der vollelektrischen Fahrzeuge kamen Modelle auf den Markt, für die keine Anhängelast möglich bzw. eingetragen waren. Auch heute ist das noch vereinzelt der Fall. Es gibt auch diverse Kleinwagen, für die keine Anhängerkupplung vorgesehen ist.

Nun hat nicht jeder gleich einen Anhänger oder Wohnwagen auf dem Hof oder in der Garage stehen, doch fällt der Mangel, keine Anhängerkupplung anbauen zu können, nicht nur dieser Gruppe von Fahrzeugnutzern auf, sondern auch denen, die gerne **Fahrräder am Heck des Fahrzeugs transportieren** möchten. Denn das Verladen von Fahrrädern auf das Fahrzeugdach ist recht kraftaufwendig und erhöht den Mehrverbrauch deutlich, Heckträger für die Anhängerkupplung indes sind praktisch und inzwischen gängig.

Fahrradtransport am Fahrzeugheck: Stützlast ohne Anhängelast?

Um die Montage von Heckträgern für Fahrräder auf einer Anhängerkupplung zu ermöglichen, gab es anfangs für Fahrzeuge ohne eingetragene Anhängelasten abgewandelte Anhängerkupplungen, die sich für das Ankuppeln von Anhängern nicht eigneten, zum Beispiel durch Anschweißen von Stegen an den Kugelhals.

Die Missbrauchsgefahr jedoch war groß, sei es durch das Entfernen dieser angeschweißten Stege, oder das Austauschen des Kugelhalses durch ein passendes Teil ohne Blockierung des Einsatzes als Zugvorrichtung. Auch wurden diese Vorrichtungen manchmal in einer Grauzone betrieben, denn nicht immer war der Nachweis erbracht, ob diese modifizierte Anhängerkupplung und die Anbindung an das Fahrzeugheck der Dauerbelastung im Straßenverkehr standhält und nicht samt Vorrichtung, Heckträger und Bikes auf die Straße stürzen würde – mit erheblicher Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer.

Genehmigung von Stütz- und Anhängelasten im Nachgang

Um hier dem Verbraucher eine verkehrssichere Lösung anbieten zu können, gefährdenden Missbrauch einzudämmen oder auszuschließen und sich auf bereits gelebte Zulassungsverfahren zu stützen, wurde mithilfe der Prüforganisationen und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Vorgehensweise beschlossen, die es ermöglicht, auch an viele Fahrzeuge ohne eingetragene oder vorgesehene Anhängelasten Anhängerkupplungen zu montieren, die zumindest Fahrradträger aufnehmen können, und an die ggf. auch Leichtanhänger angehängt werden dürfen nach dem Motto „Es sieht wie eine Anhängerkupplung aus, also ist es eine.“

Dafür wurden folgende Festlegungen getroffen, bei denen der Hersteller des Zubehörs für die Erlangung einer Typgenehmigung der Anhängerkupplung die Erfüllung der Anforderungen und den Nachweis der Dauerfestigkeit der Vorrichtung und der Anbindung an das Fahrzeug erbringen muss:

A: Bei **Verbindungseinrichtungen von Fahrzeugen** handelt es sich um **bauartgenehmigungspflichtige Fahrzeugteile** (nach § 22a StVZO). Sie müssen den hierfür geltenden Anforderungen entsprechen. Dies bedeutet, dass Kupplungskugeln mit Halterungen nach **UN ECE Reg. 55 genehmigt** sein müssen.

Soll für ein Fahrzeug, wofür ursprünglich durch den Fahrzeughersteller keine Anhäng- oder Stützlast genehmigt wurde, **im Nachgang eine Anhäng- oder Stützlasten genehmigt werden**, so kann dies ausschließlich über eine „**Allgemeine Betriebserlaubnis**“ gem. § 22 StVZO erfolgen. Eine **Berichtigung der Fahrzeugdokumente** (Zulassungsbescheinigung Teil I) ist **unverzüglich erforderlich**.

Bei Anhängervorrichtungen mit einer Typgenehmigung nach UN ECE Reg. 55 ist in der Regel nach der Montage keine Vorführung des Fahrzeugs bei einer Prüforganisation erforderlich. Die mit der Anhängerkupplung gelieferten Unterlagen weisen entsprechende Eintragungsvorschläge für Stützlast und Anhängelast für die Änderung der Papiere durch die Zulassungsstelle auf. Dennoch kann auf Wunsch das Fahrzeug vorgeführt und der korrekte Anbau bestätigt werden.

B: Für den **Anbau von speziellen Befestigungseinrichtungen**, z.B. für Hecktragesysteme, welche zwar der herkömmlichen Verbindungseinrichtung (Kupplungskugel) stark ähneln, jenen aber nicht gleichzusetzen sind, gelten gesonderte Anforderungen:

Sie **dürfen nicht so gestaltet sein, dass sie missbräuchlich als mechanische Verbindungseinrichtung zum Ziehen von Anhängern verwendet werden können**, also darf keine Standard-Kupplungskugel mit Halterung *ohne* Bauartgenehmigung verwendet werden. Dies kann beispielsweise durch das dauerhafte, konstruktive Anbringen von sog. „Pins“ an der Kupplungskugel realisiert werden.

Ebenso ist es unzulässig, eine Aufnahmevorrichtung einer abnehmbaren Standard-Kupplungskugel mit Halterung ohne Bauartgenehmigung zur Aufnahme einer speziellen Befestigungseinrichtung zu verwenden, da dann ein Austausch gegen eine Standard-Kupplungskugel mit Halterung möglich ist, was zum Missbrauch als Zugeinrichtung und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer führt.

Aber Achtung: Die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs kann bei einer nicht nachgewiesenen Betriebsfestigkeit des Fahrzeughecks und der angebauten Vorrichtung (zum Beispiel Dauerhaltbarkeit der Befestigungspunkte, Achslastüberschreitung, Nichtgefährdung des Straßenverkehrs) erlöschen. Es wird also in der Regel ein **Teilegutachten oder Prüfzeugnis** benötigt, auch muss eine Änderungsabnahme nach § 19 Abs. 3 StVZO durchgeführt werden. Liegt kein Teilegutachten oder Prüfzeugnis vor, muss eine Änderungsbegutachtung nach § 19 Abs. 2 StVZO durchgeführt werden.

Somit ist klar: Es ist nicht zulässig, am Fahrzeug Vorrichtungen zu montieren für die Aufnahme von Fahrradträgern, die nicht über entsprechende Gutachten oder Typgenehmigungen verfügen, oder es ist eine Begutachtung durch eine Prüforganisation zwingend erforderlich nach § 19 Abs. 2 StVZO.

Der ADAC empfiehlt, auch für den Transport von Fahrrädern am Fahrzeugheck die eingetragene Stützlast nicht zu überschreiten. Selbstverständlich sind zulässige Achslast und Gesamtmasse des Fahrzeugs einzuhalten.

Aufgrund der Hecklastigkeit verschlechtert sich das Fahrverhalten stark, Schleuder- und Schlingergefahr nehmen zu. Daher empfiehlt der ADAC, mit einem Heckträger **nicht schneller als 130 km/h** zu fahren. Sperrige, schwere oder leicht zu verlierende Teile sind nach Möglichkeit vom Fahrrad abzumontieren, wie zum Beispiel Akkus von Pedelecs, Fahrradtaschen und -körbe. Eine Abdeckung der Bikes mit einer Plane wirkt wie das Öffnen eines Bremsfallschirms, erhöht die Lasten auf den Träger sowie den Mehrverbrauch deutlich und sollte daher unterlassen werden.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de