

# Einradanhänger hinter Personenkraftwagen

im deutschen Straßenverkehrsrecht der letzten 50 Jahre

Fragt man drei Leute, hört man fünf verschiedenen Meinungen. Diese alte Weisheit hat auch dann Bestand, wenn man sich unter Einradanhängerfahrern danach erkundigt, wie die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von Einradanhängern hinter PKW sind.

Natürlich kommen diese Meinungen nicht von ungefähr. Viele haben sich z.B. in alten Herstellerprospekten informiert, andere haben ihre Informationen beim Kauf des Anhängers vom Vorbesitzer übernommen, manche haben sogar mal in die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) geschaut.

Doch da tauchen schon die ersten Schwierigkeiten auf: in welche Ausgabe der StVZO muss ich denn schauen? In die aktuelle Ausgabe? Oder in eine alte Version aus der Zeit der Herstellung und Inbetriebnahme meines Anhängers? Und gibt es vielleicht noch andere Quellen, die mir helfen, das Gelesene auch richtig zu deuten? Es liest sich ja nicht immer einfach...

Die erste Frage ist leicht zu beantworten: natürlich gilt immer die Rechtsvorschrift in der aktuell gültigen Fassung. Bevor jetzt ein Aufschrei losgeht: da viele Änderungen der StVZO bewusst erst für zukünftig zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge gelten sollen (weil es anders oft gar nicht durchführbar wäre), steht fast am Ende der StVZO wie in vielen anderen Rechtsnormen ein Paragraph, der sich mit Übergangsbestimmungen befasst. Und hier legt der Ordnungsgeber fest, ob bestimmte Neuerungen nur für neuere Fahrzeuge gelten sollen. Für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge gilt dann oft in diesem Punkt die StVZO in der vorherigen Fassung weiter (Besitzstandsschutz).

Allerdings wissen viele Oldtimerfahrer auch, dass dies nicht immer der Fall ist, manche Neuerungen haben auch Auswirkungen auf bereits zugelassene Fahrzeuge. Ein allseits bekanntes Beispiel dürfte die Warnblinkanlage sein, die ab dem 01.01.1970 für neu zugelassene PKW Pflicht war. Hier besagten die Übergangsbestimmungen, dass auch die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge bis spätestens zum 01.01.1976 entsprechend nachgerüstet sein mussten. Und so kann sich heute niemand mehr bei seinem Vorkriegs-Oldtimer darauf berufen, dass es damals nicht Vorschrift war...

Doch kehren wir zurück zum Thema, unseren Einspuranhängern. Anfang der 50er Jahre war zu diesem Thema noch nicht viel geregelt im deutschen Verkehrsrecht. Es bildete sich die Rechtsmeinung, dass ein „Autoporter“ dann als Gepäckbrücke anzusehen sei, wenn er zusammenschiebbar oder hochklappbar wäre und in diesem Zustand vom Kraftfahrzeug getragen würde. Eine solche Gepäckbrücke mit Hilfsrad wurde als Teil des Fahrzeuges angesehen und nicht als eigenständiges Fahrzeug. Das hatte einige Konsequenzen: da die Gepäckbrücke kein Anhänger im Sinne der StVZO war, war sie natürlich auch nicht betriebserlaubnis- oder gar zulassungspflichtig. Sie brauchte kein Kennzeichen, sie brauchte nicht zum TÜV, und für das Gespann galten auch keine Geschwindigkeitsbegrenzungen wie für PKW mit Anhängern. Wenn es denn damals welche gegeben hätte...(Kleiner Exkurs: Tatsächlich gab es Mitte der 50er Jahre keine entsprechenden Vorschriften in der StVO. Die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus den Kriegsjahren waren 1953 aufgehoben worden, und erst am 01.09.1957 wurden dann wieder Vorschriften zu zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Kraft gesetzt. Ab dann galt außerorts auch Tempo 80km/h für PKW mit Anhängern.)

Und die Tatsache, dass eine Gepäckbrücke kein Fahrzeug war, hatte auch noch einen Vorteil: Die Verbindungseinrichtung zum Zugfahrzeug war keine „Verbindungseinrichtung von Fahrzeugen“. Diese waren schließlich seit 1954 bauartgenehmigungspflichtig.

Allerdings hatten die Besitzer der Gepäckbrücken auch damals keinen Freifahrtschein. Da die Gepäckbrücke Teil des Zugfahrzeuges war, war dieses zwangsläufig verändert worden. Und zwar in einer Art und Weise, dass nach §19 StVZO die Betriebserlaubnis des Fahrzeuges berührt war: schon durch den Einfluss auf die Sichtbarkeit des Kennzeichens und der lichttechnischen Einrichtungen und natürlich durch die Gefahr einer nicht sachgemäßen Befestigung am Fahrzeug war diese erloschen. Das Fahrzeug musste mit montiertem Autoporter beim TÜV vorgeführt werden, dieser wurde dann bei fachgerechter Ausführung als wahlweise Ausrüstung in die Fahrzeugpapiere übernommen.

Da die Abgrenzung zwischen einer Gepäckbrücke und einem Anhänger etwas schwammig war und es offensichtlich damals Klärungsbedarf gab, hat der Bundesminister für Verkehr diese Abgrenzung 1958 in einem Einzelentscheid nochmals klargestellt. Neben der oben aufgeführten Unterscheidung wurde hier ausdrücklich eine maximale Nutzlast von 100kg gefordert! Außerdem wurde deutlich darauf hingewiesen, dass das amtliche Kennzeichen wiederholt werden müsse, wenn es durch den Autoporter im hochgeklappten Zustand verdeckt würde. Hielt ein Autoporter diese Rahmenbedingungen nicht ein, so war er als Anhänger im normalen Zulassungsverfahren zu behandeln. Weitere Einzelentscheide der Folgejahre untermauerten diese Rechtsauffassung, die bis in den Beginn der 70er Jahre geltendes Recht darstellte.

Die Einradanhänger erfuhren eine gewisse Verbreitung, und mit der Zeit gab es immer „grenzwertigere“ Konstruktionen an Einradanhängern, die die Vorschriften nicht oder nur schwerlich

einhalten konnten. Beispielhaft seien hier Kastenaufbauten erwähnt, die nur nach Demontage des Kastens und des Rades überhaupt hochklappbar waren. Daher gab es Bedarf nach einer Neuregelung der Rechtssituation, die diesmal auch in der StVZO Berücksichtigung finden sollte. So gab es schließlich im Juni 1973 eine Änderung des §18 StVZO, um die Autoporter erstmals in den Verordnungstext aufzunehmen. Kernpunkte waren die Betriebserlaubnispflichtigkeit aller Autoporter sowie die Zulassungsfreiheit genau der Einradanhänger hinter PKW, die ein zulässiges Gesamtgewicht von maximal 150kg hatten und die Maße L x B x H von 1,2m x 1m x 1m nicht überschritten. In Kraft trat dieser Absatz gemäß den damaligen Übergangsbestimmungen ab dem 01.01.1974, ohne auf Fahrzeuge beschränkt zu sein, die ab diesem Zeitpunkt erstmals am Verkehr teilnahmen.

Das bedeutete nun de facto, dass auch alle Besitzer älterer Einradanhänger eine Betriebserlaubnis für die Anhänger beantragen mussten, und einige vormals zulassungsfreie Gepäckbrücken waren aufgrund ihrer Maße oder ihres Gewichtes sogar zulassungspflichtig geworden. Nur an einer Stelle hatte der Ordnungsgeber ein Einsehen: Verbindungseinrichtungen von Einradanhängern, die vor dem 01.01.1974 erstmals im Verkehr waren, brauchten nicht nachträglich bauartgenehmigt werden. Außerdem bedeutete es natürlich das Ende der freien Fahrt von Autoporter-Gespanssen auf deutschen Autobahnen, denn diese waren ja nun ausdrücklich „Anhänger“ und somit muss davon ausgegangen werden, dass sie ab sofort auch von den entsprechenden Geschwindigkeitsvorschriften in der StVO erfasst wurden. (Entsprechende Musterurteile aus der damaligen Zeit sind mir allerdings nicht bekannt, das wäre mal ein Grund für eine neue Recherche...)

Damit der TÜV auch einheitliche Maßstäbe an die Beurteilung der Fahrzeuge setzte, wurde zeitgleich eine „Richtlinie zur Begutachtung von Einradanhängern hinter PKW zur Erteilung einer Betriebserlaubnis“ im Verkehrsblatt veröffentlicht, die einige Rahmenbedingungen für eine positive Begutachtung festlegte und auch ausdrücklich darauf hinwies, dass die montierte Verbindungseinrichtung zum zulassungsfreien Anhänger nach erfolgter Begutachtung in die Fahrzeugpapiere des Zugfahrzeuges aufgenommen werden sollen.

Glücklicherweise bemerkte der Ordnungsgeber recht schnell, dass er mit der Übergangsregelung betreffend der Altfahrzeuge etwas über das Ziel hinausgeschossen war. Dass nun Tausende von Einradanhängerbesitzern zum TÜV und zur Zulassungsbehörde pilgern sollten, um eine Betriebserlaubnis erteilen zu lassen oder sogar eine Zulassung zu beantragen für einen Anhänger, der oft bereits seit zehn oder zwanzig Jahren im Betrieb war, erschien doch etwas unverhältnismäßig und gestaltete sich wohl auch nicht ohne Schwierigkeiten. Daher wurden die Einradanhänger vor 1974 nachträglich im März 1974 durch die 23. Ausnahme-Verordnung zur StVZO wieder von der Betriebserlaubnis- und ggfls. Zulassungspflicht befreit.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass einige Hersteller bereits im Vorgriff auf die Änderung der StVZO ihre Fahrzeuge entsprechend auslegten. Beispielhaft sei hier die Fa. Schutz genannt, deren Einspuranhänger zu Beginn der 70er Jahre mit einer ABE in den Verkehr kam. Dieser hatte eine Verbindung zum Zugfahrzeug über eine bauartgenehmigte Zwischenkupplung, die auf die normale Kugelkupplung des Zugfahrzeuges geschraubt wurde. Ein Hochklappen des Aufbaus war dadurch nicht möglich, außerdem hätte die Größe des festen Kastenaufbaues wohl dagegen gesprochen. Vor der Neuregelung der StVZO wäre dieser Anhänger zweifelsfrei zulassungspflichtig gewesen, Schutz hatte aber im Rahmen der ABE des Fahrzeuges bereits eine Ausnahme vom KBA bekommen, dass diese Fahrzeuge entsprechend der geplanten Rechtsänderung zulassungsfrei sind.

Die 1974 geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen sollten dann ganze 33 Jahre lang Bestand haben: Einradanhänger hinter PKW, die vor dem 01.01.1974 erstmals in den Verkehr kamen, waren betriebserlaubnis- und zulassungsfrei, Einradanhänger danach immer betriebserlaubnispflichtig und nur bei Einhaltung bestimmter Grenzmaße zulassungsfrei. Ab 1974 waren auch die Verbindungseinrichtungen bauartgenehmigungspflichtig, ältere Verbindungseinrichtungen waren davon befreit.

Zu Ende waren die 33 Jahre dann am 01.März 2007. Die neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) trat in Kraft und löste einige Teile der StVZO ab. Auch der §18 StVZO, der die Zulassungs- und Betriebserlaubnispflicht regelte, war nun Geschichte. Stattdessen kümmern sich nun die §§3 und 4 FZV um die Themen Zulassungs- und Betriebserlaubnispflicht. Und hier finden sich leider keine Einradanhänger hinter PKW mehr... Auch die entsprechenden Paragraphen der 23.AusnVO StVZO sind seitdem außer Kraft, sie sind mit dem §18 gestorben, auf den sie sich bezogen hatten...

Der Grund dafür ist einfach: man wollte die Vorschriften ausdünnen (Stichwort: „Bürokratieabbau“), und Sonderregelungen für so unübliche Fahrzeuge wie eisenbereifte Möbelwagen oder halt Einradanhänger hinter PKW sind daher aus Gründen der Übersichtlichkeit weggefallen.

Glücklicherweise gibt es aber auch in der FZV wieder einen Paragraphen mit Übergangsregelungen, und dieser stellt klar, dass für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge die alten Regelungen der StVZO im Hinblick auf die Zulassungspflicht weiter greifen. Die im Verkehrsblatt veröffentlichten Begründungen zur FZV stellen ebenfalls deutlich klar, dass man für die Altfahrzeuge einen

„Besitzstandsschutz wahren“ möchte und die neue Vorschrift „keine nachteiligen Wirkungen auf diese Fahrzeuge und deren Halter“ habe.

Die einzige Folge, die die neue FZV nun für uns Einradanhängerbesitzer hat, ist die Tatsache, dass die Rechtslage unverändert bleibt, aber noch unübersichtlicher geworden ist. Und ob das in jedem Fall ein Nachteil ist, bespricht man am besten mit demjenigen, der seit Jahren 100km/h mit seinem Gespann fährt und die Polizeikontrolle regelmäßig mit der Kopie des Herstellerprospektes von 1958 besänftigt, oder mit dem, der noch nie darüber nachgedacht hat, dass der VW-Bus vor seinem Einradanhänger ja eine LKW-Zulassung hat...

Thomas Rusch