

Bei der praktischen Prüfung stellt dir der Prüfer Fragen aus folgenden Themenkreisen. Die Fragen sind durch das Handbuch für Fahrprüfungen des Verkehrsministeriums festgelegt und entsprechen nicht immer dem Stand der Technik.

## Allgemeines

### **Welche Anhänger dürfen mit der Lenkberechtigung der Klasse BE gezogen werden?**

Anhänger bis 3500kg höchster zulässiger Gesamtmasse (Klasse 02)

- Ein auflaufgebremster Anhänger darf nicht mehr als 3.500kg höchste zulässige Gesamtmasse haben

### **Wann wird BE benötigt?**

- Wenn ein Anhänger mit mehr als 750kg höchster zulässiger Gesamtmasse (02) gezogen wird und
- entweder die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen mehr als 3.500 kg beträgt und kein „Code 96“ eingetragen ist
- oder „Code 96“ eingetragen ist und die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen mehr als 4.250 kg beträgt

### **Einteilung der Anhänger:**

- Leichte Anhänger (01) → bis 750 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht
- Schwere Anhänger (02) → ab 750 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht
  - müssen eine Bremsanlage aufweisen (Betriebsbremse + Feststellbremse)
  - mind. 1 Unterlegkeil mitführen.

### **Was ist ein Kraftwagenzug?** Ein Kraftwagen (PKW, LKW) mit

- EINEM SCHWEREN Anhänger (02, 03 oder 04) oder
- mit MEHREREN Anhängern.

## Vorschriften

### Längen und Gewichte

**Anhand der Zulassungsscheine überprüfen, ob die Kombination zulässig ist:** Alle vier Gewichtsgrenzen muss man einhalten:

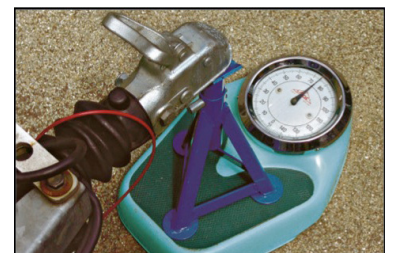
- Das tatsächliche (momentane) Gesamtgewicht des Anhängers darf nicht höher sein, als die zulässige Anhängelast des Zugfahrzeugs.
- Bei auflaufgebremsten Anhängern darf das tatsächliche (momentane) Gesamtgewicht des Anhängers nicht größer sein, als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs.
- Das tatsächliche Gesamtgewicht des auflaufgebremsten Anhängers, darf nicht höher sein als der niedrigere Wert!
- Die Deichsellast des Anhängers darf nicht größer sein, als die zulässige Stützlast des Zugfahrzeugs.
- Die Deichsellast des Anhängers darf nicht größer sein, als der im Zulassungsschein des Anhängers eingetragene Wert.

**Was ist die Deichsellast?** Das Gewicht mit dem der Anhänger mit seiner Deichsel auf das Zugfahrzeug drückt (abhängig vom Ladungsgewicht und vorallem von der Position der Ladung auf der Ladefläche).

**Was ist die Stützlast?** Das Gewicht, dass das Zugfahrzeug vom Anhänger übernimmt. Die höchste zulässige Stützlast, steht in der Zulassungsbescheinigung des Zugfahrzeuges und sollte möglichst von der Deichsellast erreicht werden.

**Wie ermittle ich die Deichsellast?** Durch Auflegen der Deichsel auf eine Waage

**Prüfen anhand der Aufschriften am Fahrzeug, ob die Kombination zulässig ist:** Bei BE nicht üblich, weil z.B. das Zugfahrzeug der Fahrzeugklasse M1 (kein LKW ist) keine Aufschrift hat.



**Prüfen der Länge der Kombination:** Abschreiten oder abmessen der gesamten Länge

- Kraftwagenzug: höchstens 18,75 m zulässig.
- Sattelkraftfahrzeug: 16,5m
- Max. Breite: 2,55m
- Anhängerlänge alleine, max.: 12m
- Max. Summe Längen der Ladeflächen LKW und Anhänger: 15,65m
- Max. Höhe: 4,00m

## Bremsanlage Anhänger

### Welche Bremsanlagen gibt es?

- Auflaufbremsen (sehr häufig, Fahrschulanhänger)
- Hydraulisch gesteuerte Bremsanlagen (kaum in Verwendung)
- Elektrische Bremsen (kaum in Verwendung)
- Druckluft ist bei O3 und O4 Anhängern üblich. Die sind aber C1E bzw CE pflichtig

### Die Auflaufbremse:

**Funktion:** Wenn das Zugfahrzeug gebremst wird, läuft der Anhänger auf (er schiebt am Zugfahrzeug an) - wodurch das Schubstück zusammen gedrückt wird und die Bremsung des Anhängers eingeleitet wird. Das kann mechanisch (Seil oder Gestänge) oder hydraulisch (selten) funktionieren.

Nachteil: Weil zuerst das Zugfahrzeug gebremst wird und anschließend der Anhänger bremst, gibt es keine gestreckte Bremsung. Es besteht die Gefahr des „Einknickens“. Speziell bei Notbremsungen.

### Rückwärtsfahren:

- Anhänger besitzen in der Regel eine Rückfahrautomatik (kein Aussteigen notwendig)
- alte Anhänger können einen Sperrhebel auf der Deichsel (beim Schiebestück) besitzen



ungebremst



gebremst

## Bremsanlage Fahrschulanhänger

**Betriebsbremse:** Auflaufbremse

**Feststellbremse:** Mechanische Handbremse

**Abreißsicherung:** Abreißseil, das die Handbremse betätigt

## Abnutzung der Bremsbeläge

Auflaufbremsen sind in der Regel rein mechanische Bremsen. D.h. je stärker die Bremsbelege abgenutzt sind, umso mehr muss das Schubstück zusammen gedrückt werden.

**Vollbremsung:** Das Schubstück der Deichsel soll sich höchstens den 1/2 Weg (ca. 4-5 cm) des gesamten möglichen Weges zusammenschieben lassen.

- Kontrolle des Reifenzerrbildes
- Prüfstand in einer Werkstatt

**Wann muss ich die Auflaufbremse nachstellen?** Wenn sich das Schubstück bei einer Vollbremsung mehr als 1/2 (max. bis 2/3) des möglichen Weges zusammenschieben lässt. (o. lt. Betriebsanleitung)

**Wo muss ich die Auflaufbremse nachstellen?** Nur auf der Innenseite der Räder = Bremsankerplatte. Die Bremsen sollten in einer Werkstatt nachgestellt werden.

**Bremsbeläge kontrollieren:** Das ist beim Fahrschulanhänger nicht möglich. Bei manchen Anhängern mit Trommelbremsen kann man die Belagstärke seitlich an der Radinnenseite über Schaulöcher in der Ankerplatte beurteilen.

**Kontrolle der Auflaufeinrichtung:** Keine sichtbaren Beschädigungen. Fester Sitz der Schrauben. Gummibalg der Auflaufbremse nicht eingerissen (wegen Verschmutzung und Korrosion). Schubstück gut geschmiert.

## Bremsprobe

**Funktion der Bremsleuchten überprüfen:** Erfolgt bei der Beleuchtungskontrolle nach dem Ankuppeln.

**Rollbremsprobe:** Mit ca. 5 km/h ruckartig anhalten. Zerrbild der Anhängerreifen beachten

**Fahrbremsprobe:** Entspricht der Zielbremsung bei den Fahrübungen.

**Wirksamkeit der Feststellbremse prüfen:** Handbremse anziehen, wegfahren versuchen.

## Aussenkontrollen

### Überprüfen der Beleuchtung

**Kontrolle auf Zustand (Sauberkeit, keine Beschädigungen):** Aussteigen und um die Fahrzeuge gehen. Optische Kontrolle durchführen. Alle Leuchten müssen sauber und unbeschädigt sein.

**Funktionskontrolle (einschalten, Rundgangkontrolle):** Der Reihe nach die einzelnen Lichtstufen einschalten lassen. Selbst um die Fahrzeuge gehen und selbst kontrollieren. Nebelschlussleuchte nicht vergessen! Bremse und Blinker gemeinsam betätigen lassen, um Masseschlussfehler erkennen zu können.

### Welche Beleuchtungseinrichtungen am Anhänger gibt es?

#### Vorne

- weiße (nicht dreieckige) Rückstrahler
- weiße Begrenzungsleuchten (wenn der Anhänger breiter als 1,6m ist)

#### Seite

- gelbrote Rückstrahler
- gelbrote Lampen (wenn der Anhänger länger als 6m ist (hat der Fahrschulanhänger nicht))

#### Hinten

- Zwei dreieckige rote Rückstrahler (jeder Anhänger!)
- gerade Anzahl Schlusslichter
- Kennzeichenbeleuchtung
- Nebelschlussleuchte
- Umrissleuchten ab 2,1 m Breite (außen)  
Wenn der Anhänger die Bremslichter und Blinker vom Zugfahrzeug verdeckt:
- min. 2 Bremslichter
- Blinker



**Einschalten der Lichtstufen und der Zusatzbeleuchtung:** Ersuche bei der Fahrprüfung selbstständig den begleitenden Fahrlehrer / die Fahrlehrerin, im Zugfahrzeug Platz zu nehmen und die Beleuchtung einzuschalten, so dass du als Fahrer, diese kontrollieren kannst.

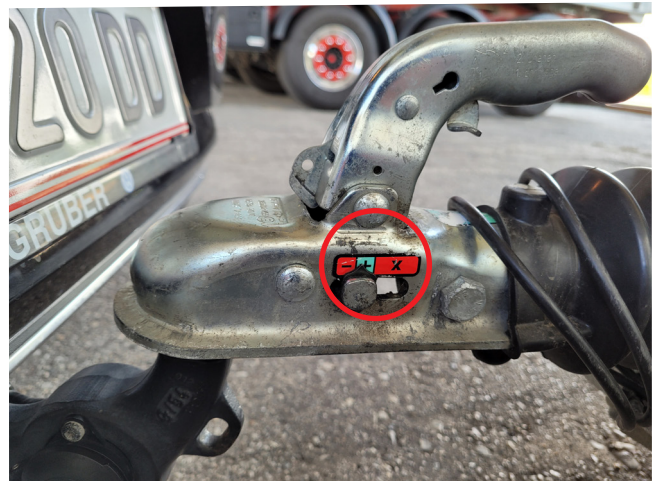
- Bitte den Fahrlehrer / die Fahrlehrerin das Abblendlicht einzuschalten
- Gehe selbst von vorne einmal um den Anhänger, und prüfe dabei:
  1. Weiße Begrenzungslichter links und rechts vorne
  2. Umrissleuchten links seitlich hinten
  3. Rote Schlussleuchten (Rücklichter) links und rechts hinten
  - 4 . Kennzeichenbeleuchtung hinten
  5. Umrissleuchten rechts seitlich hinten
- Stelle dich hinter den Anhänger und rufe nach vorne, was der Reihe nach eingeschaltet werden soll. Prüfe dabei:
  1. Zur bereits eingeschalteten Beleuchtung zusätzlich die Bremsleuchten
  2. Zusätzlich Nebelschlussleuchte
  3. Zusätzlich Rückfahrscheinwerfer
  4. Zusätzlich Blinker rechts und Blinker links
- Alle Leuchten auch auf Zustand, Sauberkeit und Beschädigungen kontrollieren. Die Leuchten müssen sauber und unbeschädigt sein.

## Rahmen und Unterfahrschutz

**Kontrolle der Deichsel:** Keine Verbiegung, Risse oder Rost

**Anhängevorrichtung:** Kontrolle auf Verschleiß mithilfe der seitlichen Plus-Minus-Anzeige

**Unterfahrschutz:** Gemeint ist der hintere Querträger, in dem sich die Leuchten und die Kennzeichentafel befinden. Sichtkontrolle auf Beschädigungen. Bei BE-Anhängern ist ein Unterfahrschutz normalerweise nicht erforderlich. Der BE-Fahrschulanhängen hat keinen Unterfahrschutz.



## Räder

**Profil:** Zu jedem Reifen gehen, Profil kontrollieren: mindestens 1,6 mm, gleichmäßig abgenutzt. Es gibt keine Winterreifen Pflicht für Anhänger.

### Verbot der Mischbereifung für Fahrzeuge bis 3,5 t

Bei diesen Fahrzeugen müssen alle Reifen die gleiche Profilart aufweisen. D.h. 4 Sommer- oder 4 Spike- oder 4 Winterreifen und sie müssen auch die gleiche Bauart (radial/diagonal) aufweisen.

- Hat das Zugfahrzeug Winterreifen, dann muss der Anhänger keine Winterreifen aufweisen.
- Hat das Zugfahrzeug Spikereifen, dann braucht auch der Anhänger Spikereifen. Spikereifen am Anhänger sind nur bis 1.800kg Höchst zulässige Achslast erlaubt.



**Wie viel Luftdruck?** Manchmal gibt es eine Beschriftung am Anhänger. Man kann auch in der Betriebsanleitung nachlesen oder sich Online informieren.

### Erklären der Kontrolle:

- An der Tankstelle das Ventilkappertl herunterschrauben
- Schlauchanschluss aufsetzen
- Reifendruck auf der Anzeige des Messgeräts ablesen
- Ventilkappertl wieder aufschrauben



### Radwechsel erklären:

- Anhänger gegen Wegrollen absichern!
- Radmuttern lockern
- Anhänger mit dem Wagenheber hochheben
- Radmuttern abschrauben
- Rad wechseln
- Radmuttern mit der Hand festschrauben
- Anschließend Radmuttern mit dem Radmutternschlüssel über Kreuz festziehen.
- Anhänger mit dem Wagenheber absenken
- Nach ca. 20 km Fahrstrecke Radmuttern erneut nachziehen

**Wie wirkt sich zu niedriger/zu hoher Luftdruck aus?** In beiden Fällen: Schlechtes Fahrverhalten

- Zu niedrig: Profil an beiden Rändern des Reifens abgenutzt, hoher Treibstoffverbrauch, Gefahr eines Reifenplatzens
- Zu hoch: Profil in der Mitte des Reifens abgenutzt, unruhiges Fahrverhalten, Anhänger springt

**Ventilkappen:** Müssen vorhanden sein, um Undichtheiten durch Verschmutzung des Reifenventils zu vermeiden.

## Federung

**Befestigung:** Sichtkontrolle der Stoßdämpfer an der Innenseite vor den Rädern.

## Aufbau, Planen

**Planenbefestigung:** Wenn vorhanden: Sichtkontrolle. Planen sollten gut gespannt sein und nicht flattern können.

**Zustand bzw. Risse in der Plane:** Wenn vorhanden: Sichtkontrolle.

**Kontrolle aller Verriegelungen der Bordwände:** Sichtkontrolle

**Sonstige Verschlüsse:** Sichtkontrolle

**Durchrostungen am Aufbau:** Sichtkontrolle

## Ladung:

**Sichtkontrolle:** Zur Ladungssicherung Zurrgurte, Netze und Antirutschmatten verwenden. Schwere Ladung möglichst tief und über den Achsen positionieren.

**Ladungssicherung:** Ladung ist immer zu sichern! Ladung darf im normalen Fahrbetrieb nicht verrutschen, umfallen, auslaufen, auf die Fahrbahn fallen, Dinge verschmutzen oder beschädigen und auf keinen Fall Personen gefährden.

**Normaler Fahrbetrieb:** Unter normalem Fahrbetrieb wird eine Vollbremsung oder sehr scharf gefahrene Kurven verstanden. D.h. Ladung ist in alle Richtungen zu sichern. Nach vorne mit zumindest 80% des Ladungsgewichtes, zur Seite und nach hinten mit zumindest 50% des Ladungsgewichtes.

**Welche Möglichkeiten zur Ladungssicherung gibt es?** Die Ladung kann durch Formschluss, Kraftschluss oder einer Kombination aus beiden Sicherungsarten gesichert werden.

**Formschluss:** Das ist eine mechanische Verbindung, bei der zwei Teile durch ihre Form ineinandergreifen und so eine Bewegung verhindern. Z.B. die Ladung steht an der Stirnwand des Anhängers und kann daher nicht weiter nach vorne rutschen. Andere Beispiele: Diagonalzurren mit Ketten, Spannstangen, Holzrungen ...

**Kraftschluss:** Ladegut wird mit Zurrgurten so fest auf den Anhängerboden niedergepresst, dass die Reibkraft zwischen Ladung und Boden ein Verrutschen der Ladung verhindert.

## Darf die Ladung überragen

**Seitliches Überragen des Anhängers:** Ladung darf einen Anhänger seitlich überragen. Links max. 20 cm, Rechts max. 20 cm. Eine maximale Breite von 2,55 m (Anhänger und Ladung) darf nicht überschritten werden.

**Überragen eines Fahrzeuges in Längsrichtung:** Ladung darf ein Fahrzeug nach hinten oder nach vorne um nicht mehr als 1/4 der Fahrzeuglänge überragen.

**Kennzeichnung der Ladung:** Wenn Ladung einen Anhänger oder PKW (z.B. Dachträger) nach hinten oder nach vorne mehr als 1 m überragt, dann muss diese mit einer Tafel für lange Ladung (Rechteckig (40 cm x 25 cm), weiss, mit 5 cm breiten rot reflektierenden Rand gekennzeichnet werden. Montage 90 cm über der Fahrbahn.

### Grenzen/Wann wird mein Fahrzeug eine Langgutfuhre

- Wenn Ladung einen Anhänger hinten um mehr als 1/4 der Anhängerlänge überragt
- Wenn die Länge des Anhängers mit der Ladung länger als 14 m beträgt. Das ist erlaubt bis 16 m. Bei noch höheren Längen ist eine Sondergenehmigung nötig.
- Wenn die Ladung den hintersten Punkt eines Nachläufers mehr als 1/5 der Länge der Ladung überragt
- Geschwindigkeiten: 50/50/80/80 km/h

## Kennzeichnung

**Kennzeichentafel:** Sichtkontrolle: Sauber? Unbeschädigt?

**Aufschriften außen am Fahrzeug:** Sichtkontrolle. Die Fahrzeugplakette befindet sich seitlich rechts.

**§57a-KFG-Plakette („Pickerl“):** Gelocht sind Monat und Jahr der nächsten fälligen Überprüfung. Toleranz: kann schon ein Monat vorher gemacht werden, oder bis zu vier Monate danach.

INFO: Fahrzeuge der Klasse N1 (Güterbeförderung – LKW = Zugfahrzeug) haben seit 1.5.2018 eine andere Toleranz. Es darf die Überprüfung drei Monate vor dem Termin gemacht werden, aber man darf nicht überziehen. D.h. es sind insgesamt vier Monate Zeit.



**Erklärung für die Zusatzspiegel:** In der Richtlinie für die Außenspiegel ist das Sichtfeld definiert. Gem. §102 hat ein Lenker eines Kraftfahrzeuges dafür zu sorgen, dass das KFZ den Vorschriften entspricht. Wenn durch einen Ladungstransport oder auch ziehen eines Anhängers diese Sichtfelder nicht mehr eingehalten werden können, hat er in geeigneter Weise dafür zu sorgen.

Schluss: Ist der Anhänger nicht breiter als das KFZ, besteht keine Notwendigkeit, andernfalls schon.

Kann man in den Außenspiegeln die Seitenwände des Anhängers nicht erkennen, sollten Zusatzspiegel angebracht werden.



## Daten/Fahrschulfahrzeuge:

### VW Golf 8

- Höchste zulässige Gesamtmasse: 1.800 kg
- Eigenmasse (= Eigengewicht): 1.325 kg
- Höchste zulässige Achslast vorne: 980 kg
- Höchste zulässige Achslast hinten: 870 kg
- Höchste zulässige Anhängelast: 1.300 kg
- Höchste zulässige Stützlast: 80 kg
- Fahrzeuglänge: 4,410 m

### Anhänger Humer P 260

- Höchste zulässige Gesamtmasse: 1.800 kg
- Eigenmasse (= Eigengewicht): 596 kg
- Höchste zulässige Achslast: 1.800 kg
- Höchste zulässige Stützlast: 100 kg
- Fahrzeuglänge: 4,05 m
- Fahrzeuglänge b: 4,025 m
- Fahrzeugbreite: 2,258 m
- Fahrzeughöhe: 2,37 m

## Lastgrenzen für die Beladung des Fahrschulanhängers

Der Anhänger darf, wenn er mit dem Schulfahrzeug gezogen wird, höchstens auf 1.300 kg tatsächliche Gesamtmasse beladen sein (Ladungsgewicht daher: höchstens 704 kg (1.300 - 596 kg), sonst wird die höchste zulässige Anhängelast am Zugfahrzeug überschritten. Der Anhänger darf nur mit höchstens 80 kg Deichsellast auf die Anhängerkupplung drücken, weil sonst die höchste zulässige Stützlast am Zugfahrzeug überschritten wird.

## Gesamtlänge von Zugfahrzeug und Anhänger

**Gesamtlänge (Zugfahrzeug und Anhänger):** 8,41 m.

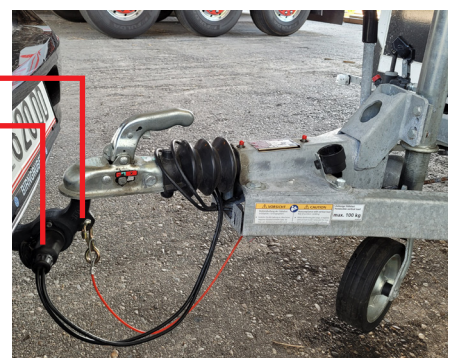
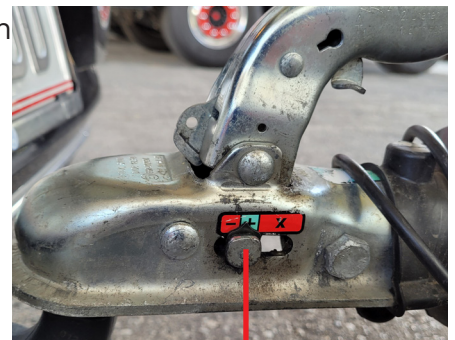
Diese Fahrzeuspezifischen Daten musst du nicht auswendig lernen!

## Prüfungsübungen

Wir empfehlen allen BE-Kandidaten / Kandidatinnen ganz dringend, diese beiden Vorgänge bis zur ersten Anhängerfahrstunde auswendig zu lernen!

### Ankuppelvorgang

- Kontrolle ob der Anhänger mit der Feststellbremse gesichert ist
- Kontrolle ob der Anhänger mit dem Unterlegskeil gesichert ist
- Kontrolle ob die Deichsel des Anhängers mit dem Stützrad hoch genug eingestellt ist
- Mit dem Zugfahrzeug mit Hilfe eines Einweisers oder der Rückfahrkamera bis zur Deichsel des Anhängers zurückschieben. Geschwindigkeit: 1–2 km/h. Der Einweiser darf nicht zwischen den Fahrzeugen stehen!
- Ev. am Zugfahrzeug festen Sitz der Anhängervorrichtung prüfen (Kontrolllicht im Kofferraum)
- Deichsel mit Hilfe des Stützrades der Höhe und der Seite nach auf die Kugel der Anhängervorrichtung des Zugfahrzeuges ausrichten. Kurzes Öffnen der Feststellbremse erlaubt aber nicht gerne gesehen.
- Mit der Handkurbel des Stützrades die Deichsel auf die Kugel der Anhängervorrichtung absenken
- Kontrolle, ob die Deichselkupplung auf der Kugel eingerastet ist mit dem Anhebeversuch durch das Stützrad und Sichtkontrolle des Verschlusses
- Stützrad hochkurbeln
- Abreißseil am Zugfahrzeug einhängen (nicht am Zughaken)
- Lichtkabel am Zugfahrzeug anstecken
- Lichtkontrolle durchführen (Begrenzungs-, Schluss-, Bremslicht, Nebelschlussleuchte; Rückfahrscheinwerfer und beide Blinker möglichst gleichzeitig um auch Masseschluss zu kontrollieren)
- Unterlegkeil wegnehmen
- **Anfahrbremsprobe durchführen (nur auf Wunsch des Prüfers)**
- Feststellbremse am Anhänger öffnen (letzter Handgriff!)



**Achtung:** Bei der Prüfung wird der rote Teil (Kontrolle der Wirkung der Anhängerbremse) nicht verlangt und daher auch nicht durchgeführt.

## **Abkuppelvorgang**

- Anhängerfeststellbremse anziehen (erster Handgriff!)
- Anhängerräder unterkeilen
- Abreißseil lösen
- Lichtkabel abkuppeln
- Stützrad herunter lassen (am besten mit einem Fuß fixieren)
- Handgriff an der Deichsel hochziehen und Deichsel mit der Handkurbel am Stützrad hochdrehen
- Mit dem Zugfahrzeug vom Anhänger wegfahren

## **Prüfungsablauf**

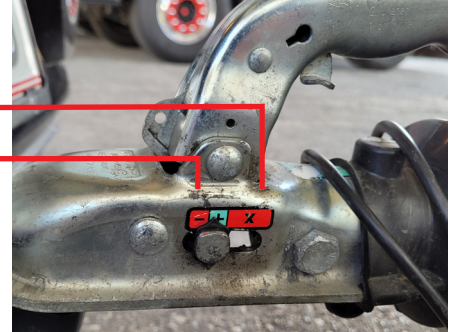
- Überprüfung ihres Lichtbildausweises
- Überprüfung des Anhängers nach Prüferhandbuch
- Mit dem Zugfahrzeug nach rückwärts zum Anhänger schieben, wobei am Anfang das Zugfahrzeug und der Anhänger nicht in einer Linie stehen dürfen
- Ankuppeln
- Mit der Fahrzeugkombination eine Zuglänge zurückschieben auf 1 m zum Endpunkt (durch ein Tor zur Rampe)
- Den Anhänger durch zurückschieben seitlich versetzen
- Zielbremsung aus ca. 15 bis 20 km/h
- Fahren im Ortsgebiet auf stärker befahrenen Strecken
- Fahren im Freiland mit Geschwindigkeiten über 60 km/h
- Fahren auf der Autobahn

## **Zulässige Geschwindigkeiten**

Ortsgebiet: 50 km/h  
Freiland: 70 km/h  
Autostraße: 80 km/h  
Autobahn: 80 km/h

## Was muss ich an der Hauptkupplung überprüfen?

- Die Verriegelung (X) nicht geschlossen
- Den Verschleiß (-) zu stark verschlissen



## Allgemeines:

- Nur mit dem Zugfahrzeug zum Anhänger fahren.
- Feststellbremse des Anhängers erst nach dem ankuppeln öffnen
- Zurückschieben des Anhängers nur über die Spiegel möglich;
- Anhänger reagiert beim Zurückschieben gegengleich (lenke ich nach links - fährt Anhänger nach rechts; u.U.)
- Breitenbeanspruchung → Anhänger fahren einen engeren Bogen als das Zugfahrzeug, daher richtig Ausscheren (offenen oder geschlossenen Bogen fahren) und Anhängerkontrolle.
- Anhänger ist oft breiter als das Zugfahrzeug d.h. Anhängerkontrolle bei Kurven, **Engstellen** und beim Einbiegen!
- Längeren Bremsweg berücksichtigen (mehr Masse)
- Größeren Abstand ca. 3-4 Sekunden ( ~ ganzer Tachoabstand)
- Rollbremsprobe mit ca. 5-10 km/h – Zerrbild an den Rädern - oder am Boden sichtbar

## Abreißsicherung

Der Gesetzgeber schreibt vor, dass jeder Anhänger über eine Abreißsicherung verfügen muss. Dies ist z.B. bei Anhängern der Klasse O1 (oft keine eigene Bremse) die Fall Deichselkette. Bei Anhängern der Klasse O2 (diese müssen über eine eigene Bremse, bestehend aus Feststellbremse und Betriebsbremse verfügen) mit einer Auflaufbremse ist das in der Regel die Abreißleine. **Diese betätigt, wenn der Anhänger verloren geht, die Feststellbremse des Anhängers** und reisst danach ab. Die Abreißleine muss möglichst geradlinig (darf nicht um die Deichsel gewickelt werden), mit einem rahmenfesten Bauteil des Zugfahrzeuges verbunden werden (Seite 12).