

**Von:** peter.jaklin@adac.de  
**Gesendet:** Freitag, 8. April 2016 10:47  
**An:**  
**Betreff:** AW: ADAC-Rechtsberatung: #Aktenzeichen: JZE-16-8398#  
**Anlagen:** 2015-35-NIEDERLANDE-SCHWEIZ-Erforderlichkeit-eines-Sicherungsseils-bei-Anhängern.pdf

Sehr geehrte Frau !  
sehr geehrter Herr

vielen Dank für Ihre Anfrage.

In den Niederlanden gibt es tatsächlich gesetzliche Regelungen, die bestimmte Sicherungseinrichtungen für Anhänger vorsehen.

Danach brauchen Anhänger bis 1500 kg zGG eine "Sicherheitsvorkehrung" oder genauer "Losreißvorkehrung", die verhindert, dass der Anhänger sich selbständig macht, wenn er sich vom Zugfahrzeug löst bzw. losreißt. Bei Anhängern ohne eigene Bremse kommt hier eine sog. Hilfskupplung (Kabel oder Kette) in Betracht.

Im Gegensatz dazu ist, soweit ersichtlich, für größere Anhänger wie etwa Wohnwagen und andere Anhänger mit eigener Bremse bzw. einem zGG von mehr als 1500 kg eine sog. "Reißbremsvorkehrung" (auch als "Handreißbremskabel" bezeichnet) vorgeschrieben. Dies ist ein Stahlverbindungskabel zwischen Zugfahrzeug und Bremseinrichtung des Anhängers. Wenn sich der Wohnwagen vom Auto löst, zieht dieses Kabel am Anhänger die (Hand-) Bremse an. Diese Reißbremsvorkehrung gibt es nur für Fahrzeuge (Anhänger) mit Bremse.

Aufgrund der Bestimmungen des Wiener Straßenverkehrsübereinkommens von 1968, das sowohl Deutschland als auch die Niederlande ratifiziert haben, darf in den Niederlanden eine solche Reißbremsvorkehrung auch bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bzw. Gespannen verlangt werden, auch wenn dies das nationale deutsche Recht so nicht vorsieht.

In den Niederlanden benötigen daher auch deutsche (gebremste und ungebremste) Anhänger ein Sicherungsseil (Losbreekkabel). Zusätzlich muss dieses Sicherungsseil mit Hilfe einer speziellen Öse an der Anhängerkupplung befestigt sein. Es reicht nicht aus, wenn das Sicherungsseil lose über die Anhängerkupplung gelegt wird. Die Regelung gilt auch für ausländische Gespanne.

Verstöße werden mit einer Geldbuße von € 230.- geahndet, unter Umständen kann auch die Weiterfahrt untersagt werden.

Nähere Informationen zu dieser Problematik können Sie unserer nachfolgend beigefügten Mitteilung entnehmen.

**Hinweis:**

Die beigefügten Dateien sind im PDF-Format und lassen sich öffnen, wenn Sie das Programm Acrobat Reader auf Ihrem PC installiert haben. Falls Sie nicht im Besitz des Acrobat Readers sind, können Sie diese Software z.B. auf der ADAC-Homepage unter "[www.adac.de](http://www.adac.de)" (link: <http://www.adac.de/infotestrat/fahrzeugkauf-und-verkauf/musterkaufvertraege/autokaufvertrag-und-mehr/>) downloaden. Die Erstellung und der Versand von E-Mails und E-Mail-Anhängen erfolgt mit größter Sorgfalt und mit allen angemessenen Vorsichtsmaßnahmen. Für Schäden an Hard- und Software infolge des Öffnens der E-Mail-Anhänge übernehmen wir jedoch keine Haftung. Bitte überprüfen Sie daher die mitgesandten Dateien vor dem Öffnen insbesondere auf Computerviren.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Auskünften behilflich gewesen zu sein.

Mit freundlichen Grüßen

**Peter Jaklin**  
Juristische Zentrale  
Internationales Recht  
ADAC e.V., Hansastr. 19, 80686 München  
Tel. (089) 76 76 38 31, Fax (089) 76 76 25 99  
mailto: peter.jaklin@adac.de  
[www.adac.de](http://www.adac.de)

**NIEDERLANDE + SCHWEIZ:  
Erforderlichkeit eines Sicherungsseils bei Anhängern**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vereinzelt berichten unsere Mitglieder, dass von der niederländischen und der Schweizer Polizei bei bestimmten Pkw-Gespansen das Fehlen bzw. die nicht ordnungsgemäße Anbringung eines zusätzlichen Sicherungsseils (bzw. einer Abreißleine) moniert und mit hohen Bußgeldern geahndet worden ist. Die Juristische Zentrale nimmt dies zum Anlass, Sie in dieser Mitteilung über die Rechtslage hinsichtlich der Erforderlichkeit eines Sicherungsseils bei (ungebremsten) Anhängern in den beiden Ländern und zum Vergleich hierzu in Deutschland zu informieren.

**Regelung in Deutschland:**

Für Anhänger der „mittleren Gewichtsklasse“ mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) von über 750 kg bis zu 3.500 kg und Wohnwagen werden in der Regel sog Auflaufbremsen verwendet: Wenn das Zugfahrzeug im Fahrbetrieb gebremst wird, läuft der Anhänger auf das Zugfahrzeug auf und diese Kraft wird über mechanische Hebel auf die Bremsen des Anhängers übertragen. Für den Fall, dass sich ein Anhänger vom Zugfahrzeug löst, soll ein Sicherungsseil aus Draht die Bremse auslösen und so den abgekoppelten Anhänger schnellstmöglich zum Stillstand bringen.

Ein solches Sicherungsseil ist bei mit Auflaufbremse gesicherten Anhängern Pflicht. Wo es genau am Zugfahrzeug angebracht sein muss, ist aber nicht gesetzlich geregelt. Sofern der Hersteller hierzu eine Empfehlung oder Anleitung veröffentlicht hat, ist diese zu beachten.

Ist dies nicht der Fall, gelten nachfolgende Regeln als „Stand der Technik“: Das Abreißseil darf nicht als Schlaufe über die Anhängerkupplung gelegt werden. Sofern technisch möglich, ist eine Befestigung durch eine Öse oder eine Bohrung an der Kupplung vorzunehmen. Auch Abschleppösen bieten gute Befestigungsmöglichkeiten. Der Karabinerhaken des Abreißseiles soll in diesem Fall in die vormontierte Öse an der Karosserie eingehakt werden und so den Anhänger sichern.



### **Regelung in den Niederlanden:**

Die gesetzlichen Regelungen in den Niederlanden sehen sowohl für gebremste als auch ungebremste Anhänger spezielle Sicherungseinrichtungen vor.

Danach brauchen Anhänger bis 1.500 kg zGG eine „Sicherheitsvorkehrung“ oder genauer „Losreißvorkehrung“, die verhindert, dass der Anhänger sich selbstständig macht, wenn er sich vom Zugfahrzeug löst bzw. losreißt. Bei Anhängern ohne eigene Bremse kommt hier eine sogenannte Hilfskupplung (Kabel oder Kette) in Betracht. **Diese Regelung gilt auch für ungebremste Anhänger bis 750 kg zGG.**

Für größere Anhänger wie etwa Wohnwagen und andere Anhänger mit eigener Bremse bzw. einem zGG von mehr als 1.500 kg ist grundsätzlich eine sogenannte „Reißbremsvorkehrung“ (auch als „Handreißbremskabel“ bezeichnet) vorgeschrieben. Dies ist ein Stahlverbindungskabel zwischen Zugfahrzeug und Bremseinrichtung des Anhängers. Wenn sich der Wohnwagen vom Auto löst, zieht dieses Kabel am Anhänger die (Hand-)Bremse an. Diese Reißbremsvorkehrung gibt es nur für Fahrzeuge (Anhänger) mit Bremse.

**Zu beachten ist, dass die sowohl für ungebremste wie auch gebremste Anhänger vorgeschriebenen Sicherungsseile (Kabel/Ketten) zusätzlich mit Hilfe einer speziellen Öse oder Bügel an der Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs befestigt sein müssen. Es reicht nicht aus, wenn das Sicherungskabel lose über die Anhängerkupplung gelegt wird.**

Informationen zur korrekten Anbringung finden sich auf den Internetseite des niederländischen Partnerclubs ANWB unter <http://www.anwb.nl/kamperen/caravan/rijden-met-de-caravan/koppeling/losbreekkabel>

Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 230 Euro geahndet werden.

### **Regelung in der Schweiz:**

In der Schweiz sind die entsprechenden Regelungen in der „Verordnung über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge“ (VTS) enthalten. Danach ist bei Anhängern ohne Betriebsbremsanlagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 1.500 kg eine zusätzliche Sicherheitsverbindung (Seil, Kette) mit dem Zugfahrzeug erforderlich.

Das Gesetz enthält keine konkreten Bestimmungen, wie die Sicherheitsverbindung zu befestigen ist. Das Bundesamt für Straßen weist jedoch darauf hin, dass sich zusätzlich angebrachte Ösen oder aber spezielle Befestigungsöffnungen an der Anhängerkupplung für die Verbindung bewährt haben. Nicht ausreichend ist das einfache Überlegen der Sicherheitsleine über den Kugelhals.

### **Geltung der Regelungen in den Niederlanden bzw. in der Schweiz für ausländische (deutsche) Gespanne:**

Das Wiener Übereinkommen zum Straßenverkehr aus dem Jahre 1968, das den internationalen Kraftfahrzeugverkehr regelt und welches (u. a.) sowohl von Deutschland als auch den Niederlanden (erst seit wenigen Jahren) ratifiziert worden ist, schreibt vor, dass die Vertragsstaaten Fahrzeuge aus anderen Vertragsstaaten im eigenen Hoheitsgebiet verkehren lassen müssen, wenn diese legal in ihrem Zulassungsstaat verkehren dürfen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Fahrzeuge die in diesem Abkommen festgelegten Mindestanforderungen erfüllen.

Hinsichtlich des Betriebs von Anhängern sieht § 16 in Anhang 5 des Wiener Übereinkommens in der konsolidierten Fassung von 2006 mindestens vor, dass die Bremsanlagen von Anhängern so ausgestaltet sein müssen, dass sie beim Bruch der Anhängervorrichtung während der Fahrt den Anhänger selbsttätig zum Stehen bringen (sogenannte „Reißbremsvorkehrung“). Dies gilt jedoch nicht für einachsige Anhänger oder für zweiachsige mit einem Achsabstand von weniger als 1 m, wenn sie ein zulässiges Gesamtgewicht von 1.500 kg nicht überschreiten und neben der üblichen Anhängervorrichtung über eine zusätzliche Sicherungsverbindung verfügen.

Daraus ergibt sich, dass ungebremste Anhänger bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 1.500 kg mit einem sogenannten Sicherungsseil bzw. mittels einer Abreißleine mit dem Zugfahrzeug verbunden und gesichert werden müssen. Diese „Losreißvorkehrung“ soll verhindern, dass der Anhänger sich selbstständig macht, wenn er sich vom Zugfahrzeug löst bzw. losreißt. Diese Vorschrift gilt auch für ungebremste Anhänger bis 750 kg zGG.

**Da somit die vom Wiener Abkommen über den Straßenverkehr aufgestellten Mindestanforderungen in den Niederlanden und der Schweiz nicht überschritten werden, gelten die dortigen nationalen Bestimmungen auch für im Ausland (z. B. Deutschland) zugelassene Gespanne, welche im niederländischen oder Schweizer Hoheitsgebiet am Verkehr teilnehmen.**

Wenn Sie noch weitere Fragen rund um das Thema haben, helfen Ihnen die Club-Juristen unter der

**Rufnummer (0 89) 76 76 – 24 23**

gerne weiter.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ulrich May', with a stylized, flowing script.

Ulrich May  
Leiter Juristische Zentrale