Deine-Akademie24
Wissen • Lernen • Erfolg

FAHRERLAUBNIS
MOBILITÄT UND
TRANSPORT

Lkw

C und CE

VERSTEHEN · ANWENDEN · ÜBEN



Katja Stein

Lernwissen · Eigene Fälle · Mit Lösungen

deine-akademie24.de

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Lkw C und CE

C und CE

Katja Stein

Deine-Akademie24
Deutsche Buchausgabe 2026
Fachlicher Bezugsstand 17. November 2026

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Impressum

Autorin und Herausgeberin: Katja Stein

Deine-Akademie24
An der Ölmühle 2a
50259 Pulheim
Deutschland

Kontakt: info@deine-akademie24.de
Website: https://deine-akademie24.de/

Erste Buchausgabe 2026 · Deutsche Ausgabe

Redaktion, Quellenabgleich, Satz und Umschlaggestaltung erfolgten mit KI-Unterstützung. Die Covermotive sind KI-generierte illustrative Szenen. Sie zeigen keine tatsächlichen Mitarbeitenden und sind keine technischen Anleitungen.

Eigene Fallbeispiele, Personen und Betriebszahlen sind fiktiv. Rechenmodelle benennen ihre Annahmen. Die Aufgaben sind keine amtlichen Originalprüfungsaufgaben.

Die fachlich-redaktionelle Prüfung ist keine unabhängige Fachbegutachtung oder amtliche Freigabe. Verbindlich sind die aktuellen Vorschriften und Entscheidungen der zuständigen Stelle.

Dieses Buch unterstützt die Vorbereitung. Es ersetzt keine vorgeschriebene Ausbildung, praktische Fahrzeugunterweisung, ärztliche Untersuchung, Zulassungsentscheidung, Prüfung oder anerkannte Weiterbildung. Reale Fahrzeugdaten und Herstelleranweisungen sind vor dem Einsatz gesondert zu beachten.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

Lkw C und CE verbindet Fahrzeugwissen, rechtliche Grenzen und sichere Entscheidungen im Alltag. Dieses Buch erklärt den jeweiligen Lernweg und führt von den Grundlagen zu eigenen Fällen mit nachvollziehbaren Lösungen.

Bearbeite die Aufgaben zunächst ohne Lösung. Notiere deine Annahmen, rechne mit Einheiten und begründe anschließend, ob eine Fahrt oder ein Auftrag tatsächlich freigegeben werden kann. Ein rechnerisch passendes Ergebnis genügt erst, wenn auch die rechtlichen und technischen Voraussetzungen stimmen.

Die Vertiefungen ergänzen das vorhandene Wissen um typische Entscheidungssituationen. Der Themenabgleich unterstützt deinen Lernplan. Praktische Handfertigkeiten musst du unter geeigneter Anleitung am tatsächlichen Fahrzeug erlernen.

Weitere Bücher und aktuelle Angebote findest du unter https://deine-akademie24.de/lernbibliothek/. Verwandte Lernwege werden am Buchende vorgestellt.

Ich wünsche dir Freude am Verstehen und Ausdauer bei deiner Vorbereitung.

Katja Stein

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

So arbeitest du mit dem Buch

Lies die Erklärung, löse die Aufgabe selbst und vergleiche den Lösungsweg. Halte offene Fragen für deine Ausbildungsstelle fest. Die Kennungen der Aufgaben bleiben als Wiedererkennungsmerkmal erhalten und verweisen nicht auf laufende Kapitelnummern. Eigene Lernraster sind keine amtliche Prüfungsbewertung.

Nutze die QR-Codes für ergänzende Fahrerlaubnisfragen. Prüfe bei jedem Lernsystem, für welchen Nachweis es vorgesehen ist. Plane Wiederholungen ein und übe technische Kontrollen ausschließlich am geeigneten Fahrzeug nach Anleitung.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Inhaltsverzeichnis

1 C und CE für schwere Fahrzeuge 8
2 Ausbildung und Prüfung für C und CE 8
3 Güterfahrt und Fahrzeugdaten 9
4 Gliederzug und Sattelzug verstehen 10
5 Güter annehmen sichern und übergeben 10
6 Eigene C und CE Aufgaben 11
7 Arbeitsplatz und Abfahrtkontrolle 12
8 Antrieb Fahrwerk und Bremsen verstehen 13
9 Massen Lastverteilung und Ladung 14
10 Fahrweg und Raumreserve 15
11 Fahrpersonalrecht und beruflicher Einsatz 16
12 Eigene Aufgaben zu schweren Fahrzeugen 17
13 Den schweren Zug als Gesamtsystem planen 18
14 Entscheidungen im Straßenverkehr begründen 19
15 Fahrzeugtechnik aus der Funktion heraus verstehen 24
16 Kontrollen und Handfertigkeiten nachvollziehbar durchführen 27
17 Praktische Lernstationen mit Anleitung durchführen 28
18 Verkehr als gemeinsame Aufgabe verstehen 29
19 Regeln für Fahrbahn und Geschwindigkeit 30

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

20 Abstand und Anhalteweg berechnen 31
21 Vorfahrt und Vorrang unterscheiden 32
22 Verkehrszeichen und Signale lesen 33
23 Überholen vorbeifahren und besondere Verkehrslagen 34
24 Halten Parken und Verlassen des Fahrzeugs 35
25 Menschen schützen und eigene Grenzen erkennen 36
26 Technik Reifen und Fahrbereitschaft 36
27 Umwelt Witterung und Fahrplanung 37
28 Unfall Panne und Hilfe 38
29 Lernen für die Prüfung 38
30 Eigene Grundlagenübungen 39
31 Lösungen zu den Grundlagenübungen 41
32 Nachweise Versicherung und Verantwortung 43
33 Praktische Mindestfahrten nach Ausbildungsordnung 44
34 Quellen und weiterführende Lernwege 44
35 Themenabgleich und eigene Lernnachweise 45
36 Mobil lernen mit Links und QR Codes 49
37 Weiterlernen mit Deine Akademie24 51

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

1 C und CE für schwere Fahrzeuge

Klasse C betrifft die in § 6 FeV beschriebenen Kraftfahrzeuge über 3500 kg zulässiger Gesamtmasse, ausgenommen insbesondere die dort genannten Zweirad- und Busklassen. Sie dürfen für höchstens acht Personen außer dem Fahrer ausgelegt und gebaut sein. Ein Anhänger bis 750 kg zulässiger Gesamtmasse ist eingeschlossen. Eine obere fahrerlaubnisrechtliche 7,5-t-Grenze wie bei C1 besteht hier nicht; technische Grenzen gelten trotzdem. [S07 § 6]

CE erweitert auf Kombinationen aus C-Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger über 750 kg zulässiger Gesamtmasse. Ein Gliederzug und ein Sattelkraftfahrzeug haben unterschiedliche Kupplungen, Lastverteilungen und Rückwärtsreaktionen. „CE“ beschreibt die Berechtigung, nicht eine universelle Bedienkenntnis aller Zugarten.

Regulär gilt für C undCE Mindestalter 21. Der Weg ab 18 ist unter den gesetzlichen Grundqualifikations- beziehungsweise Berufsausbildungsvoraussetzungen möglich. Die jeweiligen Auflagen für Inland und Ausbildung sowie gegebenenfalls der besondere Eignungsnachweis werden geprüft. Eine beschleunigte Grundqualifikation wird nicht mit der im Gesetz für den 18-Jahre-Weg genannten Grundqualifikation gleichgesetzt. Für besondere Einsatzfahrzeuge bestehen weitere gesetzliche Wege. [S07 § 10]

B ist für C, C fürCE vorausgesetzt. Eignung und Sehvermögen werden nach den schweren Klassenanforderungen nachgewiesen. Die neu erteilten Klassen gelten längstens fünf Jahre. Fahrerlaubnis, Berufskraftfahrerqualifikation und Unternehmensberechtigung sind drei verschiedene Fragen. [S07 §§ 9,11,12,23,24; S10]

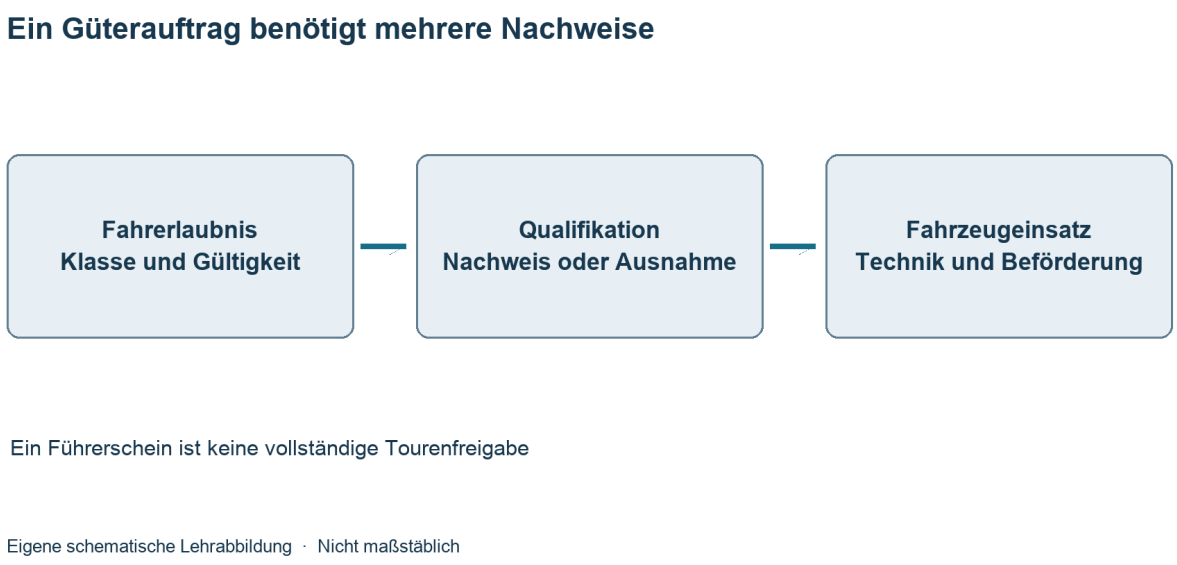


Abbildung 1 Berechtigung Qualifikation und Fahrzeugzustand getrennt prüfen

2 Ausbildung und Prüfung für C und CE

Für den gewöhnlichen Erwerb C nennt die Ausbildungsordnung zehn Doppelstunden Zusatztheorie, bei Vorbesitz C1 vier, bei D1 vier und bei D zwei. CE hat vier Doppelstunden Zusatztheorie. Der reduzierte Grundstoff und individuelle Anrechnungen sind zusätzlich zu betrachten. Beim gesonderten Weg B zuC sowie C zuCE sind jeweils fünf Überland-, zwei Autobahn- und drei Nachtfahrten zu je 45 Minuten vorgesehen. Im gemeinsamen C/CE-Ausbildungsgang gilt eine andere Aufteilung zwischen Solo und Zug. [S02 Anlagen 2.8,4]

Die Theorieprüfung C als Erweiterung umfasst 37 Fragen,128 Punkte und höchstens zehn Fehlerpunkte. CE umfasst 30 Fragen,105 Punkte und ebenfalls höchstens zehn. Zwei falsch beantwortete Fünf-Punkte-Fragen führen auch bei genau zehn Punkten zum Nichtbestehen. Die normale Erweiterung C zuCE ist gerade kein Fall der ausschließlich praktischen Prüfung des § 15 Absatz 2. [S07 Anlage 7]

C und CE haben jeweils mindestens 85 Minuten Gesamtprüfungsdauer, davon 50 Minuten reine Fahrzeit. C enthält Abfahrtkontrolle, zwei Grundfahraufgaben und Prüfungsfahrt mit Vor- und Nachbereitung. Obligatorisch ist das Rückwärtsfahren und Versetzen nach rechts an eine Rampe; hinzu kommt eine der genannten alternativen Rückwärtsaufgaben. CE enthält Verbinden und Trennen sowie zwei Grundfahraufgaben. [S07 Anlage 7]

Bei CE-Gliederzügen mit gelenktem Anhänger wird Umkehren durch Rückwärtsfahren nach links und rückwärts geradeaus an eine Rampe geprüft. Bei Sattelkraftfahrzeugen und Gliederzügen mit Starrdeichselanhänger sind es Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links sowie Rückwärtsfahren und Versetzen nach rechts an eine Rampe. Der Aufbau des Prüfungszugs bestimmt damit die passende Vorbereitung.

3 Güterfahrt und Fahrzeugdaten

Masse Abmessungen und Route

Die Tour beginnt mit Fahrzeug-, Ladungs- und Streckendaten. Zulässige Gesamtmassen und Achslasten aus Papieren und Bauvorschriften werden mit tatsächlichen Werten verglichen. Eine oft genannte 40-t-Zuggrenze ist keine pauschale Genehmigung für jeden Zug; Achsanzahl, Abstände, Fahrzeugart und besondere Regelungen sind zu berücksichtigen. Wer nur die Summe betrachtet, kann eine Achse oder Kupplung übersehen. [S03 §§ 32,34]

Eine hohe Ladung verschiebt den Schwerpunkt nach oben, eine weit hinten angeordnete Last verändert Achs- und Aufliegelasten. Das sichere Verteilen wird vor der Sicherung geplant. Annahme: Tatsächliche fahrbereite Masse des Fahrzeugs 12 t und zulässige Masse 18 t. Rechnerisch bleiben 6 t für zusätzliche Lasten. Hat ein zusätzliches Ladehilfsmittel 0,4 t und ist noch nicht in den 12 t enthalten, bleiben 5,6 t für die übrige Ladung. Achslasten können diese Reserve weiter einschränken.

Gefahrgut- oder Abfalltransporte benötigen je nach Fall zusätzliche Unterlagen, Kennzeichnungen, Schulungen und Ausrüstung. „Das Fass ist zugeschraubt“ ist keine Gefahrguteinordnung. Schriftliche Ladeinformationen werden vor Annahme geprüft. Bei Unklarheit werden Disposition und zuständige Fachpersonen einbezogen; das spätere Entdecken unterwegs ist keine ordentliche Vorbereitung.

Geschwindigkeiten und Fahrverbote

Für einen typischen schweren Lkw über 7,5 t gelten auf normalen außerörtlichen Straßen höchstens 60 km/h, auf Autobahnen grundsätzlich 80 km/h. Ein gewöhnlicher Lastzug mit schwerem Zugfahrzeug fällt außerorts ebenfalls in den 60-km/h-Bereich. Zeichen und Wetter können niedrigere Werte verlangen. Eine eingestellte Geschwindigkeitsbegrenzung des Fahrzeugs hebt die Verkehrsregel nicht auf. [S01 §§ 3,18]

Auf Autobahnen müssen Lkw über 3,5 t bei mehr als 50 km/h mindestens 50 Meter Abstand halten. Züge über sieben Meter und Fahrzeuge mit besonderen Geschwindigkeitsgrenzen

müssen unter den Voraussetzungen des § 4 außerorts auch Raum zum Einscheren anderer lassen. Ein Tempomat entbindet nicht von der laufenden Kontrolle der Lücke.

Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot betrifft im gesetzlichen Anwendungsfall geschäftsmäßige oder entgeltliche Güterbeförderung einschließlich zugehöriger Leerfahrten mit Lkw über 7,5 t und Anhängern hinter Lkw von 0 bis 22 Uhr. Fahrzeug, Zweck, Feiertagsgebiet und gesetzliche Ausnahmen werden konkret geprüft. Ein beliebiger eiliger Kundenauftrag ist keine Ausnahme. Ferienreiseverbote und lokale Beschränkungen sind zusätzlich zu prüfen. [S01 § 30]

4 Gliederzug und Sattelzug verstehen

Kupplung und Aufliegelast

Beim Sattelzug trägt das Zugfahrzeug einen Teil der Aufliegermasse über die Sattelkupplung. Diese Aufliegelast beeinflusst die Achslasten der Zugmaschine. Beim gelenkten Gliederzug laufen mehrere Gelenke und Achsen anders. Ein Starrdeichselanhänger ist nicht derselbe Fall wie ein Anhänger mit Drehschemel. Deshalb übst du mit dem später tatsächlich eingesetzten System.

Vor dem Verbinden werden Fahrzeuge sicher abgestellt und die passenden Anschlusshöhen geprüft. Kupplung und Verriegelung werden nach Herstellerangaben kontrolliert. Beim Aufsatteln müssen Sattelkupplung und Königszapfen ordnungsgemäß zusammenkommen; eine nur scheinbare Verriegelung ist gefährlich. Kontrollanzeige, Sichtkontrolle und vorgeschriebene Zugprobe ergänzen sich nach Systemvorgabe. Eine angehobene Stütze beweist noch keine sichere Verriegelung.

Die Stützen werden erst im vorgesehenen sicheren Ablauf in Fahrstellung gebracht. Druckluft- und Elektroanschlüsse werden systemgerecht verbunden, gegen Scheuern und unbeabsichtigte Trennung geschützt und auf Bewegungsfreiheit geprüft. Die Druckluftleitungen haben unterschiedliche Funktionen; ihre Reihenfolge und Bezeichnungen werden am realen Fahrzeug gelernt. Ein pauschaler Farbmerksatz ersetzt keine Anlagenkenntnis, insbesondere bei Sonderausführungen.

Trennen ohne Wegrollen und Kippen

Vor dem Absatteln wird geprüft, ob der Untergrund die Stützen und die Last trägt. Die Feststellbremse und notwendigen Keile sichern den abgestellten Teil. Lastverteilung, Stützen und Bewegungsraum werden berücksichtigt, bevor die Verbindung gelöst wird. Niemand steht zwischen rollenden oder kippgefährdeten Teilen. Die konkrete Reihenfolge folgt dem System und der fachkundigen Anleitung.

Rangieren verlangt bei jedem System vorausschauende kleine Korrekturen. Zu große Knickwinkel können Leitungen, Aufbau oder Kupplung gefährden. Die hintere Ecke ist nicht der einzige Bezugspunkt; auch die Zugmaschine kann ausschwenken. Eine Korrektur durch Vorziehen ist vorzubereiten, statt eine Rückwärtsbewegung um jeden Preis fortzusetzen.

5 Güter annehmen sichern und übergeben

Vor dem Laden werden Güterart, Masse, Verpackung, Schwerpunkt und Sicherungsmöglichkeiten festgestellt. Ein Ladeplan ordnet schwere und empfindliche Teile nach

Tragfähigkeit, Achslast und Entladereihenfolge. Entladen verändert die Verteilung; ein zu Beginn zulässiger Zug kann nach einer Teilentladung einen anderen Zustand haben. Lose Zwischenlagen und Ladungshilfsmittel werden mitgesichert.

Bei der Annahme wird zwischen sichtbarem Zustand, Stückzahl und unbekanntem Inhalt unterschieden. Eine ungeprüfte Behauptung „alles unbeschädigt“ ist keine sachgerechte Dokumentation. Fehlmengen, Leckagen und ungeeignete Sicherungsmittel werden vor der Fahrt geklärt. Ladungspapiere und Fahrzeugfreigabe erfüllen unterschiedliche Zwecke; ein unterschriebener Lieferschein ist keine technische Freigabe.

Eine Ladebordwand hat eigene Tragfähigkeits- und Sicherheitsvorgaben. Die Lastlage auf der Plattform beeinflusst die zulässige Belastung. Menschen bleiben außerhalb der Quetschbereiche, Flurförderzeuge und Lasten werden gegen ungewollte Bewegung gesichert. Fahrberechtigung C ersetzt keine betriebliche Unterweisung für jedes Ladegerät.

6 Eigene C und CE Aufgaben

C01 Annahme: Ein 20-Jähriger mitB möchte ohne weiteren Qualifikationsnachweis sofortC erwerben. Reicht die Klasse B als einzige Voraussetzung?

C02 Weshalb ist die CE-Erweiterung nicht allgemein nur eine praktische Prüfung?

C03 Nenne die beiden Aufgaben für einen CE-Sattelzug und den Unterschied zum gelenkten Gliederzug.

C04 Annahme: Lkw 18 t zulässig auf normaler Landstraße, gute Sicht, keine Zeichen. Welche grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit gilt?

C05 Annahme: Fahrzeug 12 t tatsächlich,18 t zulässig; neue Hilfsmittel 0,4 t und Ware 5,8 t kommen hinzu. Rechne die Gesamtmasse.

C06 Annahme: Ein schwerer Lkw über 7,5 t soll Sonntag um 10 Uhr geschäftsmäßig Möbel transportieren. Darf eine Fahrt allein wegen Kundendrucks beginnen?

C07 Warum wird nach einer Teilentladung die Achslast erneut betrachtet?

C08 Annahme: Die Sattelkupplung zeigt unklaren Verriegelungszustand. Darf die Zugprobe durch langsames Fahren auf der Straße ersetzt werden?

C09 Annahme: Es sollen 480 km bei geplant 60 km/h Durchschnitt gefahren werden. Berechne reine Fahrt und die erste regelhafte Unterbrechungsgrenze im normalen EU-Fall.

C10 Erkläre den Unterschied zwischen Aufliegelast und Ladungsmasse.

Lösungen zu den C und CE Aufgaben

C01 Nein. Reguläres Mindestalter ist 21. Ein früherer Weg benötigt die gesetzlich bestimmten Voraussetzungen und gegebenenfalls Auflagen und Eignungsnachweise;B allein reicht nicht.

C02 § 15 Absatz 2 nennt andere reine Praxis-Erweiterungen. Für den normalen CE-Erwerb bleibt die theoretische Prüfung nach Anlage 7 erforderlich.

C03 Sattelzug: rückwärts um eine Ecke links sowie rückwärts und nach rechts versetzt zur Rampe. Gelenkter Gliederzug: Umkehren rückwärts links und rückwärts geradeaus zur Rampe.

C04 Grundsätzlich 60 km/h. Angemessene Geschwindigkeit kann niedriger sein. Autobahnwerte sind nicht auf die Landstraße übertragbar.

C05 12+0,4+5,8 =18,2 t, also 0,2 t über dem vorgegebenen Grenzwert. Zusätzlich bleiben Achslast und Sicherung zu prüfen.

C06 Nein. Der beschriebene Regelfall fällt in das Fahrverbot; Kundendruck ist keine gesetzliche Ausnahme. Eine tatsächliche Ausnahme oder Genehmigung müsste vorher geklärt sein.

C07 Die Lastverteilung hat sich geändert. Eine kleinere Gesamtsumme garantiert nicht die Einhaltung jeder Achse oder eine geeignete Schwerpunktlage.

C08 Nein. Verriegelung wird im gesicherten vorgesehenen Kontrollverfahren geprüft. Die Straße ist kein Ersatzprüfplatz für eine möglicherweise offene Kupplung.

C09 Acht Stunden reine Fahrt. Spätestens nach 4,5 Stunden ist im normalen Regelfall die erforderliche Unterbrechung einzuplanen. Weitere Arbeits-, Tages- und Ruhezeitbedingungen sind noch zu berücksichtigen.

C10 Aufliegelast ist die an die Zugmaschine übertragene Last aus dem Aufliegerzustand. Ladungsmasse ist nur ein Teil der Masse; auch der Auflieger selbst trägt zum System bei.

7 Arbeitsplatz und Abfahrtkontrolle

Vor der Kontrolle sichern

Du steigst mit geeignetem Schuhwerk und unter Nutzung der vorgesehenen Haltegriffe ein. Halte dabei nach Möglichkeit drei Kontaktpunkte und springe nicht aus dem Fahrerhaus. Lose Gegenstände dürfen Pedale und Bedienung nicht blockieren. Stelle Sitz, Lenkrad und Spiegel auf deine Person ein. Erst die richtige Sitzposition erlaubt sichere Pedalwege und ein brauchbares Sichtfeld. Bei luftgefederten Sitzen und Kabinen wird die jeweilige Einstellung gelernt. [S02 Anlagen 2.3,2.5,3,6]

Vor einer Außenkontrolle ist das Fahrzeug gegen unerwartete Bewegung gesichert. Niemand arbeitet unter einer ungesicherten gekippten Kabine oder einem nicht abgestützten angehobenen Aufbau. Prüfen heißt nicht, in einen Antriebsbereich zu greifen. Feder-, Druckluft- und Hydrauliksysteme können gespeicherte Energie enthalten. Ein Lernender darf einen unklaren Befund melden, statt eine Reparatur vorzutäuschen.

Die Abfahrtkontrolle ordnet jeden Befund einem Soll zu: zulässig, fachkundig zu klären oder vor Fahrtantritt zu beseitigen. Halter- und Fahrerpflichten ergänzen sich; ein Disponent kann einen sicherheitsrelevanten Mangel nicht durch Zeitdruck aufheben. Eine schriftliche Meldung schafft Nachvollziehbarkeit, ersetzt aber keine notwendige Reparatur. [S03 § 31]

Die sechs technischen Kontrollbereiche

Erstens werden Fahrtenschreiber und gegebenenfalls Fahrerkarte sachgerecht vorbereitet. Das Gerät unterscheidet verschiedene Tätigkeiten; Bereitschaft, sonstige Arbeit, Ruhe und Lenkzeit sind nicht beliebig austauschbar. Zweitens folgen Bremsanlage und erforderlicher Vorratsdruck. Du erkennst Warnanzeigen und die Funktion von Betriebs- und Feststellbremse. Eine Prüfung des Lufttrockners oder anderer Wartungspunkte erfolgt nach Fahrzeug und Ausbildungsauftrag.