

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1967

Ausgegeben am 29. Dezember 1967

97. Stück

- 399.** Verordnung: Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 — KD.V. 1967
400. Verordnung: Tankfahrzeugverordnung 1967
401. Verordnung: Festsetzung von Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (AKHB. 1967)
402. Verordnung: Festsetzung eines Tarifes für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung
403. Verordnung: Schadenbehandlungsversicherung

399. Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967 (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 — KD.V. 1967)

Auf Grund des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird hinsichtlich der §§ 9 lit. a bis c und e, 10 bis 13, 16, 61 und 62 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung, hinsichtlich des § 28 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz, hinsichtlich der §§ 27, 28, 66 und 67 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen, hinsichtlich der §§ 30 bis 35 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und hinsichtlich der §§ 39 bis 51 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen verordnet:

§ 1. Toleranz für die Höchstgrenzen der Abmessungen von Fahrzeugen

Bei der Anwendung der Bestimmungen über die Länge und Breite eines Fahrzeuges, das die im § 4 Abs. 6 des Kraftfahrgesetzes 1967 festgesetzten Höchstgrenzen für die Länge oder Breite überschreitet, haben außer Betracht zu bleiben hinsichtlich

- a) der Länge: Stoßstangen, hinten am Fahrzeug angebrachte Auspuffrohre, Reservieräder und Dachleitern;
- b) der Breite: Rückblickspiegel, sofern sie über den äußersten Rand des Fahrzeuges nur so weit hinausragen, daß der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann, Blinkleuchten und Parkleuchten.

§ 2. Genehmigungspflichtige Teile und Ausrüstungsgegenstände

Für die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers sind gemäß § 5 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967 von besonderer Bedeutung

- a) Sicherheitsgurte,
- b) Gleitschutzvorrichtungen (§ 4 Abs. 5),
- c) Gegenstände aus Sicherheitsglas (§ 10 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967),
- d) die in den §§ 14 bis 19 und 20 Abs. 1 lit. c und d des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler, mit Ausnahme von Suchscheinwerfern und Rückfahrcheinwerfern,
- e) Blinkgeber,
- f) Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen, außer Glocken für Motorfahräder,
- g) Heizvorrichtungen, deren Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann,
- h) für Zugmaschinen bestimmte zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern.

§ 3. Bremsen

(1) Bremsvorrichtungen, die mittelbar auf die Räder wirken, müssen mit den Rädern, auf die sie wirken, durch Teile ständig verbunden sein, deren Ausfall nicht zu erwarten ist. Haben zwei Bremsanlagen gemeinsame Bremsvorrichtungen, so müssen beim Ausfallen der Betätigungs- oder der Übertragungsvorrichtung einer der beiden Bremsanlagen mit der anderen noch mindestens zwei auf verschiedenen Seiten der Längsmittel-ebene des Fahrzeuges liegende Räder gebremst werden können.

(2) Bei Kraftwagen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 50 km/h überschritten werden kann, muß die Betriebsbremse auf alle Räder

wirken können. Wenn die zur Betätigung der Bremsvorrichtungen erforderliche Muskelkraft teilweise durch andere Kräfte ersetzt wird, muß beim Ausfallen dieser Kräfte die Bremsanlage wirksam bleiben.

(3) Die Wirkung der Bremsen eines Kraftfahrzeuges ist ausreichend, wenn bei gewöhnlichem Kraftaufwand und erwärmten Bremsvorrichtungen mit der Betriebsbremse, bei Krafträdern mit beiden Bremsen, eine mittlere Verzögerung von wenigstens 4 m/s^2 , mit der Hilfsbremse eine solche von wenigstens $2,5 \text{ m/s}^2$ erreicht wird. Bei Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann, muß die mittlere Verzögerung wenigstens $1,5 \text{ m/s}^2$ betragen. Diese Verzögerungswerte müssen auf gerader, waagrechter und trockener Fahrbahn bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h oder, wenn diese Geschwindigkeit nicht erreicht werden kann, bei der höchsten mit dem Fahrzeug erreichbaren Geschwindigkeit erreicht werden können. Beim Ziehen von Anhängern muß eine mittlere Verzögerung von mindestens $3,5 \text{ m/s}^2$ erreicht werden können. Werden Anhänger mit Kraftfahrzeugen gezogen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann, so muß die mittlere Verzögerung wenigstens $1,5 \text{ m/s}^2$ betragen.

(4) Die im § 6 Abs. 10 erster Satz, erster Halbsatz des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführte Bremse muß unabhängig von der Stellung der Anhängerdeichsel wirken können und wirken, wenn die Hilfsbremse oder die Feststellbremse des Zugfahrzeuges wirkt.

§ 4. Reifen und Gleitschutzvorrichtungen

(1) Auf Rädern laufende Kraftfahrzeuge und Anhänger, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden kann oder darf, müssen mit Luftreifen oder mit diesen hinsichtlich der Elastizität gleichwertigen Reifen versehen sein.

(2) Ein Reifen gilt als einem Luftreifen gleichwertig, wenn sich seine lineare Eindrückung in radialer Richtung durch einen parallel zur Reifenachse eingestellten zylindrischen festen Körper von 100 mm Durchmesser bei der Verdoppelung einer radial wirkenden Anpressungskraft von 100 kp je 1 cm Reifenbreite, gemessen an der Auflagefläche des Reifens auf der Felge ändert:

bei einem Außendurchmesser des Reifens
von 590 mm bis 650 mm um $13,4 \text{ mm}$,
von 651 mm bis 720 mm um $13,3 \text{ mm}$,

von 721 mm bis 800 mm um $13,2 \text{ mm}$,
von 801 mm bis 930 mm um $13,1 \text{ mm}$,
von 931 mm bis 1090 mm um 13 mm ,
von 1091 mm bis 1320 mm um $12,9 \text{ mm}$,
von 1321 mm bis 1640 mm um $12,8 \text{ mm}$.

(3) Gefederte Fahrzeuge, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann, und ungefederte, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 16 km/h nicht überschritten werden kann, dürfen mit Reifen versehen sein, deren Flächenpressung 8 kp/cm^2 nicht übersteigt. Die höchste zulässige Radlast darf bei diesen Fahrzeugen 100 kp je 1 cm Grundflächenbreite des Reifens nicht überschreiten.

(4) Die Profiltiefe der Reifen muß auf der ganzen Lauffläche mindestens betragen

- a) bei Krafträdern, Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen sowie bei Anhängern, die mit diesen Fahrzeugen gezogen werden dürfen 1 mm ,
- b) bei Omnibussen und Lastkraftwagen sowie bei Anhängern, die mit diesen Fahrzeugen gezogen werden dürfen 2 mm .

(5) Als Gleitschutzvorrichtungen gelten Schneeketten und zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen. Die Glieder des mit der Fahrbahn in Berührung kommenden Teiles von Schneeketten müssen gleich groß sein und dürfen nicht länger als $5,5 \text{ cm}$ und nicht höher als 3 cm sein. Schneeketten müssen leicht nachspannbar sein.

§ 5. Gleisketten

Bei Fahrzeugen mit metallenen Gleisketten müssen die mit der Fahrbahn in Berührung kommenden Kanten und Rippen der Kettenglieder so abgerundet sein, daß der Halbmesser der Abrundungen an den Längsseiten der Bodenplatten und Rippen mindestens 6 cm beträgt. Der Druck der durch eine metallene Laufrolle belasteten, auf waagrechter, ebener Fahrbahn gleichmäßig aufliegenden Flächenteile einer Kette darf 15 kp/cm^2 nicht übersteigen. Bei Gleiskettenfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 16 km/h überschritten werden kann, müssen die Laufrollen mit mindestens 4 cm hohen Gummireifen oder deren Kettenglieder mit einer Gummiauflagefläche versehen sein, deren zulässige Abnutzungsgrenze deutlich erkennbar gemacht sein muß.

§ 6. Lenkvorrichtung

(1) Die Lenkvorrichtung darf von leicht überfahrbaren Hindernissen auf der Fahrbahn verursachte Stöße nicht in einer die Verkehrssicher-

heit beeinträchtigenden Weise auf ihre Betätigungsvorrichtung übertragen. Die einzelnen Teile der Lenkvorrichtung müssen so miteinander verbunden sein, daß sie sich auch bei höherem Abnutzungsgrad nicht lösen können.

(2) Der Durchmesser des Wendekreises eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 8 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 darf 22 m nicht überschreiten.

§ 7. Windschutzscheiben und Verglasungen

Die Oberfläche von Windschutzscheiben, Klarheitscheiben, Seiten- und Heckfenstern muß so beschaffen sein, daß sie weder durch die Einwirkung von Staub noch durch dessen Entfernung zerkratzt werden kann. Das für die Verglasungen verwendete Material darf nicht dazu neigen, durch elektrostatische Aufladung und Anziehung von Staubteilchen in kurzer Zeit undurchsichtig zu werden; es darf die vorgeschriebenen Eigenschaften bei natürlicher Hitze- und Kälteeinwirkung nicht verlieren.

§ 8. Lärmverhütung und Auspuffanlagen

(1) Die Stärke des Betriebsgeräusches eines Kraftfahrzeuges darf, gemessen nach den Bestimmungen der Anlage 1, nicht übersteigen:

- a) bei Motorfahrrädern 80 Phon,
- b) bei anderen als in lit. a angeführten Krafträdern mit Zweitaktmotor und bei Kraftwagen mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 3500 kg, außer solchen mit Dieselantrieb und Zugmaschinen 85 Phon,
- c) bei allen nicht in den lit. a oder b angeführten Arten von Kraftfahrzeugen 90 Phon.

(2) Als nicht gegen die Fahrbahn gerichtet gelten Mündungen von Auspuffrohren, wenn sie so angeordnet sind, daß der Hauptstrahl der Auspuffgase unter einem Winkel von nicht mehr als 30° auf die Fahrbahn auftrifft.

§ 9. Lichtfarben

Die Farbwertanteile des aus- oder rückgestrahlten Lichtes müssen bei der Verwendung einer Lichtquelle mit einer Farbtemperatur von 2854° Kelvin im Normalvalenzsystem 1931 der Internationalen Beleuchtungskommission (CIE) innerhalb der folgenden Grenzwerte liegen:

- a) für rotes Licht im Bereich zwischen der Grenze gegen purpur $x = 0,980 - y$ und der Grenze gegen orange $y = 0,335$;
- b) für gelbrotes und orangefarbenes Licht im Bereich zwischen der Grenze gegen rot $y = 0,100 x + 0,285$, der Grenze gegen weiß $y = 0,940 - x$ und der Grenze gegen gelb $y = 0,430$;
- c) für gelbes Licht im Bereich zwischen der Grenze gegen orange $y = 0,600 x + 0,130$, der Grenze gegen weiß $y = 0,940 - x$ und der Grenze gegen grün $y = 0,925 x + 0,030$;
- d) für blaues Licht im Bereich zwischen der Grenze gegen grün $y = 0,065 + 0,805 x$, der Grenze gegen weiß $x = 0,400 - y$ und der Grenze gegen purpur $x = 0,133 + 0,600 y$;
- e) für weißes Licht im Bereich zwischen der Grenze gegen rot $y = 0,382$, der Grenze gegen purpur $y = 0,050 + 0,750 x$, der Grenze gegen gelb $x = 0,500$, der Grenze gegen grün $y = 0,150 + 0,640 x$, der Grenze gegen grün $y = 0,640 - 0,400 x$ und der Grenze gegen blau $x = 0,310$.

§ 10. Allgemeine Bestimmungen für Scheinwerfer und Leuchten

Die Fassungen der Glühlampen in Scheinwerfern und Leuchten dürfen zum Spiegel nicht verstellbar sein. Die Abschlußgläser müssen so befestigt sein, daß sie sich nicht verdrehen können. Die Spiegel müssen gegen atmosphärische Einflüsse und solche der Auspuffgase von Kraftfahrzeugen möglichst unempfindlich sein. Scheinwerfer und Leuchten müssen mit Glühlampen der vom Erzeuger angegebenen Art versehen sein.

§ 11. Scheinwerfer

(1) Scheinwerfer müssen so am Fahrzeug angebracht sein, daß sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können und daß ihre Hauptleuchtrichtung parallel zur Längsmittellebene des Fahrzeuges verläuft. Die Befestigung der Glühlampen im Scheinwerfer darf nur in der bei der Genehmigung vorgeschriebenen Lage möglich sein. Scheinwerfer dürfen nur soweit nach unten geneigt sein, als eine ausreichende Beleuchtung der Fahrbahn gewährleistet ist. Das Abblendlicht muß auf der Meßwand (Anlage 2) eine deutlich wahrnehmbare Hell-Dunkel-Grenze ergeben. Für die Einstellung der Scheinwerfer mit Abblendlicht am Fahrzeug gilt Anlage 2 Abs. 2 sinngemäß.

(2) Die Beleuchtungsstärke eines Scheinwerfers muß auf der Meßwand (Anlage 2) betragen:

		Bei Scheinwerfern mit symmetrischem Abblendlicht bei Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille		Bei Scheinwerfern mit asymmetrischem Abblendlicht bei Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 80 km/h	
		nicht überschritten werden kann eine Geschwindigkeit von	überschritten werden kann eine Geschwindigkeit von	nicht überschritten werden kann	überschritten werden kann
		20 km/h	80 km/h	80 km/h	
I. Hinsichtlich des Abblendlichtes:					
1. unterhalb der in der Anlage 2 Abs. 1 lit. f angeführten Linie	mindestens	0,5 lx	1 lx	2 lx	
2. oberhalb der in der Anlage 2 Abs. 1 lit. e angeführten Linie	höchstens	1 lx	1 lx	1 lx	
3. in der in der Anlage 2 Abs. 1 lit. j angeführten Zone III	höchstens			0,7 lx	0,7 lx
4. im in der Anlage 2 Abs. 1 lit. o angeführten Punkt B 50	höchstens			0,3 lx	0,3 lx
5. im in der Anlage 2 Abs. 1 lit. m angeführten Punkt 75 R	mindestens			3 lx	6 lx
6. im in der Anlage 2 Abs. 1 lit. n angeführten Punkt 50 R	mindestens			5 lx	10 lx
7. in den in der Anlage 2 Abs. 1 lit. l angeführten Punkten 25 R und 25 L	mindestens			1,5 lx	1,5 lx
8. in der in der Anlage 2 Abs. 1 lit. k angeführten Zone IV	mindestens			1,5 lx	2 lx
9. in der in der Anlage 2 Abs. 1 lit. h angeführten Zone I	höchstens			20 lx	20 lx
II. Hinsichtlich des Fernlichtes:					
1. im in der Anlage 2 Abs. 1 lit. a angeführten Punkt H	mindestens		8 lx	16 lx	16 lx 32 lx
2. in den in der Anlage 2 Abs. 1 lit. d angeführten Punkten H ₁	mindestens		6 lx	12 lx	12 lx 16 lx
3. in den in der Anlage 2 Abs. 1 lit. c angeführten Punkten H ₂	mindestens		1,5 lx	3 lx	3 lx 4 lx

Beim Ausstrahlen von Abblendlicht dürfen in den Zonen I bis IV gegen ihre Seitenränder zu keine die Sicht beeinträchtigenden Beleuchtungsunterschiede bestehen.

(3) Das mit Nebelscheinwerfern und Breitstrahlern ausgestrahlte Licht muß eine deutlich wahrnehmbare, annähernd waagrecht verlaufende Hell-Dunkel-Grenze aufweisen. Nebelscheinwerfer und Breitstrahler müssen so am Fahrzeug angebracht sein, daß die Hell-Dunkel-Grenze in einer Entfernung von 10 m von der Lichtaustrittsfläche um mindestens 20 cm tiefer liegt als die Mitte der Lichtaustrittsfläche. Für Nebelscheinwerfer und Breitstrahler gelten die Bestimmungen des Abs. 1 erster und zweiter Satz sinngemäß.

§ 12. Begrenzungsleuchten

Begrenzungsleuchten (§ 14 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) müssen mindestens 40 cm über der Fahrbahn angebracht sein; dies gilt jedoch nicht für Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden. Ihre Lichtstärke darf in keiner Leuchtrichtung mehr als 60 cd und muß in den in der Anlage 3 angeführten Richtungen HV, C und D mindestens 0,5 cd betragen.

§ 13. Schlußleuchten

Die Lichtstärke der Schlußleuchten (§ 14 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) darf in keiner Leuchtrichtung mehr als 12 cd und muß außer bei Motorfahrrädern in den in der Anlage 3 angeführten Richtungen mindestens betragen

- a) in der Richtung HV 1 cd,
- b) in der Richtung D 0,5 cd,
- c) in der Richtung C 0,2 cd.

Bei Motorfahrrädern muß die Lichtstärke der Schlußleuchten in jeder der in lit. a bis c angeführten Richtungen mindestens 0,05 cd betragen.

§ 14. Bremsleuchten

(1) Die Bremsleuchten (§ 18 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) müssen mindestens 40 cm über der Fahrbahn angebracht sein und dürfen höchstens 190 cm über der Fahrbahn angebracht sein. Ihre Lichtstärke darf in keiner Leuchtrichtung mehr als 130 cd und muß in den in der Anlage 3 angeführten Richtungen mindestens betragen

- a) in der Richtung HV 7 cd,
- b) in der Richtung D 2 cd,
- c) in der Richtung C 1 cd.

(2) Die Lichtstärke des Bremslichtes muß in den in der Anlage 3 angeführten Richtungen HV, C und D mindestens viermal so stark sein wie die des Schlußlichtes.

§ 15. Fahrtrichtungsanzeiger

(1) Blinkleuchten an den Längsseiten des Fahrzeuges müssen mindestens 50 cm über der Fahrbahn angebracht sein und dürfen höchstens 200 cm über der Fahrbahn angebracht sein. Blinkleuchten, die vorne oder hinten am Fahrzeug angebracht sind, müssen mindestens 40 cm über der Fahrbahn angebracht sein und dürfen höchstens 120 cm über der Fahrbahn angebracht sein.

(2) Blinkleuchten müssen 60- bis 120mal in der Minute aufleuchten. Die erste Lichtausstrahlung darf nicht später als eine Sekunde nach dem Einschalten erfolgen.

(3) Der Fahrtrichtungsanzeiger muß noch bei einer Betriebsspannung von 85 v. H. der Nennspannung und bei einer Temperatur von -20°C wirken können.

(4) Die Stärke des nach vorne ausgestrahlten Blinklichtes darf nicht größer sein als 700 cd, die des nach hinten ausgestrahlten nicht größer als 200 cd; sie muß in der parallel zur Längsmittalebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufenden Leuchtrichtung mindestens 7 cd betragen. Die Stärke des Blinklichtes muß mindestens betragen:

1. in einer Horizontalebene durch die parallel zur Längsmittalebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufende Leuchtrichtung
 - a) in einem Winkelbereich von $\pm 5^{\circ}$ zu dieser Leuchtrichtung 5 cd,
 - b) bei vorne oder hinten am Fahrzeug angebrachten Blinkleuchten unter einem Winkel von 20° zu dieser Leuchtrichtung gegen die Längsmittalebene des Fahrzeuges zu .. 1 cd,
 - c) unter einem Winkel von 80° zu dieser Leuchtrichtung nach außen . 0,2 cd;
2. in einer Vertikalebene durch die parallel zur Längsmittalebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufende Leuchtrichtung in einem Winkel von $\pm 15^{\circ}$ zu dieser Leuchtrichtung und in den in der Z. 1 angeführten Winkeln 0,2 cd.

§ 16. Rückstrahler

(1) Die Rückseite der rückstrahlenden Fläche von Rückstrahlern muß vor Verstaubung geschützt sein. Rückstrahler dürfen nicht durch einen Anstrich gefärbt sein.

(2) Die im § 14 Abs. 5 erster, vorletzter und letzter Satz, § 16 Abs. 2 und § 104 Abs. 5 lit. b des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Rückstrahler müssen eine Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm² haben. Die rückstrahlenden Teile müssen über die ganze Fläche gleichmäßig verteilt sein. Bei diesen Rückstrahlern muß das rückgestrahlte Licht in einer Entfernung von 10 m erreichen:

- a) bei einem Beobachtungswinkel von 2° und einem Einfallswinkel von 25° eine Stärke von mindestens 1'25 mcd/lx,
 b) bei einem Beobachtungswinkel von 2° und einem Einfallswinkel von 0° eine Stärke von mindestens 2'5 mcd/lx,
 c) bei einem Beobachtungswinkel von $20'$ und einem Einfallswinkel von 0° eine Stärke von mindestens 50 mcd/lx.

Der Beobachtungswinkel ist der Winkel, der von der durch den Mittelpunkt der Lichteintrittsfläche hindurchgehenden Achse des mit einem Scheinwerfer ausgestrahlten Lichtbündels und der vom Mittelpunkt der Lichteintrittsfläche zum Auge des Beobachters verlaufenden Geraden eingeschlossen wird. Der Einfallswinkel ist der Winkel, der von der Achse des mit einem Scheinwerfer ausgestrahlten Lichtbündels und der Hauptrückstrahlrichtung eingeschlossen wird.

(3) Bei den im § 14 Abs. 5 zweiter Satz zweiter Halbsatz und § 16 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Rückstrahlern muß die Seitenlänge mindestens 15 cm betragen; sie müssen eine rückstrahlende Fläche von mindestens 60 cm^2 haben. Die Stärke des mit diesen Rückstrahlern rückgestrahlten Lichtes muß mindestens das Dreifache der im Abs. 2 angeführten Werte erreichen.

§ 17. Scheibenwischer

Scheibenwischer müssen wenigstens 30 Pendelbewegungen in der Minute ausführen und dürfen in der Minute nicht mehr als 90 Pendelbewegungen ausführen.

§ 18. Warnvorrichtungen

(1) Die Lautstärke der im § 22 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten akustischen Warnzeichen darf, nach den Bestimmungen der Anlage 1 Abs. 7 gemessen, an keiner Stelle 100 Phon überschreiten; sie darf bei den im § 100 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Vorrichtungen nicht mehr als 105 Phon betragen. Die Erzeugung des Schalles darf nur durch schwingende Membranen oder Zungen erfolgen.

(2) Die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen und die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen müssen unabhängig voneinander betätigt werden können.

§ 19. Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser

Die im § 24 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Fahrtschreiber und mit diesen vereinigte Wegstreckenmesser müssen einer vom

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen zur Eichung zugelassenen Bauart angehören.

§ 20. Antrag auf Genehmigung einer Type von Fahrzeugen oder Fahrgestellen

(1) Im Antrag auf Genehmigung einer Type von Kraftfahrzeugen oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge ist anzugeben:

- a) Name, ordentlicher Wohnsitz oder Sitz des Erzeugers des Fahrzeuges oder Fahrgestelles, bei ausländischen Erzeugern auch der Bevollmächtigten in Österreich;
- b) die Art des Fahrzeuges (§ 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) und seine vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung, bei Ansuchen um Genehmigung einer Type von Fahrgestellen die Art des Fahrzeuges, für das das Fahrgestell bestimmt ist;
- c) die Fahrgestellnummer, die Motornummer und das Jahr der Erzeugung (Baujahr);
- d) das Eigengewicht, die höchste zulässige Belastung, bei Lastkraftwagen die Nutzlast, bei Fahrgestellen ohne Aufbau die Tragfähigkeit, das beantragte höchste zulässige Gesamtgewicht; sämtliche Angaben sind in Kilogramm zu machen; das Eigengewicht ist durch eine Waagebescheinigung einer öffentlichen Waageanstalt zu belegen;
- e) die Ausgestaltung des Fahrgestelles und gegebenenfalls auch des Aufbaues durch eine mit Maßen versehene Zeichnung im Maßstab 1:10, in der auch die verschiedenen Übersetzungsverhältnisse des Getriebes, der Triebachse und der Bremsvorrichtungen angegeben sind, das stärkste Betriebsgeräusch des Fahrzeuges und die Lautstärke der Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen in Phon; bei mit dem Aufbau versehenen Fahrgestellen die Art des Aufbaues und die größte Anzahl der zu befördernden Personen abgesehen vom Lenker; bei Heizvorrichtungen die Art, die Bezeichnung und der Name des Erzeugers;
- f) die Art des Motors, bei Verbrennungsmotoren die Arbeitsweise (Viertakt oder Zweitakt), die Anzahl der Zylinder, deren Hub und Bohrung und der Gesamthubraum in Litern, die größte Nutzleistung des Motors in PS und die zugehörige Drehzahl in der Minute, die Art der Vorrichtung zur Dämpfung des Auspuffgeräusches (§ 12 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) unter Anführung des Erzeugers, der Type und der Größe; die Bauart dieser Vorrichtung muß aus einer dem Antrag angeschlossenen Schnittzeichnung im Maßstab 1:5 zu erkennen sein;

- g) die Bauart, die Größe und die Anordnung von Dampferzeugern oder von Anlagen zur Erzeugung oder Speicherung von Kraftgas; bei Dampferzeugern und Kraftgasspeichern auch der höchste zulässige Betriebsdruck in at;
- h) die Art der Kraftübertragung;
- i) die Anzahl und die Art der Bremsvorrichtungen;
- j) die Art und die Mindestmaße der Bereifung und die Bezeichnung der Felgen;
- k) die höchsten zulässigen Achslasten;
- l) der Radstand, der Durchmesser des Wendekreises und bei mehrspurigen Fahrzeugen die Spurweiten;
- m) wesentliche Abweichungen von den üblichen Bauarten;
- n) bei Zugmaschinen, Motorfahrrädern, Invalidenkraftfahrzeugen, Transportkarren, Motorkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeugen die Geschwindigkeit, die mit diesen Fahrzeugen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille nicht überschritten werden kann;
- o) ob das Fahrzeug nach der Ansicht des Antragstellers den Vorschriften des II. und IX. Abschnittes des Kraftfahrgesetzes 1967 und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;
- p) die Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges.

(2) Ein Antrag auf Genehmigung einer Type von Anhängern hat die im Abs. 1 angeführten Angaben mit Ausnahme der sich auf den Motor und die Kraftübertragung beziehenden zu enthalten. Ein Antrag auf Genehmigung einer Type von Anhängern mit angetriebenen Achsen (Triebachsen) hat Angaben über die Kraftübertragung zu enthalten.

§ 21. Typenprüfung

(1) Bei der Typenprüfung ist eine Prüfung des stillstehenden Fahrzeuges bezüglich seiner Einrichtungen vorzunehmen. Hierbei ist festzustellen, ob das Fahrzeug oder Fahrgestell, das zur Prüfung vorgeführt wird, mit der im Antrag dargestellten Type in allen kennzeichnenden Einzelheiten übereinstimmt.

(2) Für die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit (§ 4 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967) eines Fahrzeuges ist insbesondere die Beschaffenheit der Teile maßgebend, deren Versagen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt, wie insbesondere die Lenkvorrichtung und die Bremsanlagen. Eine Prüfung der für diese Teile verwendeten Werkstoffe und der Festigkeit der einzelnen Bestandteile muß jedoch nicht vorgenommen werden.

(3) Die die Prüfung vornehmenden Sachverständigen haben mit dem Fahrzeug eine Probefahrt durchzuführen. Bei dieser Probefahrt ist die ordnungsgemäße Wirksamkeit der für die Verkehrssicherheit maßgebenden Teile und Ausrüstungsgegenstände zu prüfen.

§ 22. Genehmigung eines einzelnen Fahrzeuges oder Fahrgestelles

(1) Ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge gemäß § 31 des Kraftfahrgesetzes 1967 hat die im § 20 angeführten Angaben außer der im § 20 Abs. 1 lit. f angeführten Schnittzeichnung zu enthalten, jedoch dürfen dem Antrag anstelle der unter § 20 Abs. 1 lit. e angeführten Zeichnungen zwei gleiche Lichtbilder des Fahrzeuges oder Fahrgestelles in der Größe von mindestens 9×12 cm angeschlossen sein. Dies gilt auch für Ansuchen um Genehmigung von Fahrzeugen, deren Fahrgestelle bereits genehmigt wurden.

(2) Für die Einzelprüfung gelten die Bestimmungen des § 21 sinngemäß; jedoch genügt, wenn dagegen keine Bedenken bestehen, eine kurze Probefahrt mit dem unbelasteten Fahrzeug.

§ 23. Genehmigung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen oder von Sturzhelmen

(1) Im Antrag auf Genehmigung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder einer Type von Sturzhelmen für Kraftfahrer gemäß § 35 des Kraftfahrgesetzes 1967 ist anzugeben:

- a) Name, ordentlicher Wohnsitz oder Sitz des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugern auch der Bevollmächtigten in Österreich und die vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung;
- b) die Ausgestaltung des Teiles, Ausrüstungsgegenstandes oder Sturzhelmes durch eine Beschreibung, der eine mit Maßen versehene Zeichnung und, wenn es erforderlich ist, ein Modell beizugeben ist; bei Reifen ist eine Zeichnung des Profils in natürlicher Größe in dreifacher Ausfertigung unter Angabe der Hauptmaße und ein Muster im Schnitt beizugeben.

(2) Für die Typenprüfung von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Sturzhelmen für Kraftfahrer gelten die Bestimmungen des § 21 Abs. 1 sinngemäß.

(3) Bei der Genehmigung einer Type eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers sind die am Fahrzeug angebrachten, im § 2 angeführten Teile

und Ausrüstungsgegenstände, soweit sie noch nicht gemäß § 35 des Kraftfahrgesetzes 1967 genehmigt sind, unter sinngemäßer Anwendung des Abs. 1 in das Genehmigungsverfahren einzubeziehen; im Falle ihrer Genehmigung ist das gemäß § 35 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 festzusetzende Genehmigungszeichen im Typengenehmigungsbescheid anzugeben.

§ 24. Antrag auf Zulassung und auf Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Probe- und von Überstellungsfahrten

Anträge auf Zulassung, auf vorübergehende Zulassung oder auf eingeschränkte Zulassung von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, Anträge auf Erteilung von Bewilligungen zur Durchführung von Probe- oder von Überstellungsfahrten oder Anträge auf Ausgabe von Kennzeichentafeln für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen sind mit einem Formblatt nach dem Muster der Anlage 4 in vierfacher Ausfertigung einzubringen. Der Antragsteller hat die für ihn in Betracht kommenden Rubriken dieses Formblattes vollständig und wahrheitsgetreu auszufüllen.

§ 25. Tafeln für eingeschränkt zugelassene Fahrzeuge

Tafeln für eingeschränkt zugelassene Fahrzeuge gemäß § 39 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 müssen nach dem Muster der Anlage 5 ausgeführt sein.

§ 26. Kennzeichen für Kraftfahrzeuge und Anhänger

(1) Die Bezeichnung des Bundeslandes im Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 zweiter Satz des Kraftfahrgesetzes 1967 hat zu lauten

für das Burgenland	B,
für Kärnten	K,
für Niederösterreich	N,
für Oberösterreich	O,
für Salzburg	S,
für Steiermark	St,
für Tirol	T,
für Vorarlberg	V,
für Wien	W.

(2) Die Bezeichnung der Landeshauptstadt Graz hat im Kennzeichen zu lauten G, die Bezeichnung der Landeshauptstadt Linz hat im Kennzeichen zu lauten L.

(3) Die Bezeichnung des sachlichen Bereiches anstelle der Bezeichnung des Bundeslandes und der Behörde im Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 fünfter Satz des Kraftfahrgesetzes 1967 hat zu lauten:

- a) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Bundespolizei bestimmt sind, BP,
- b) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Bundesgendarmerie bestimmt sind, BG,
- c) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Zollwache bestimmt sind, ZW,
- d) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen bestimmt sind, BB,
- e) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung bestimmt sind, ... PT,
- f) für Heeresfahrzeuge BH.

(4) Die Bezeichnung des sachlichen Bereiches anstelle der Bezeichnung der Behörde im Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 fünfter Satz des Kraftfahrgesetzes 1967 hat zu lauten:

- a) für Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Personen bestimmt sind, die eine vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des diplomatischen Corps in Wien, für Beamte internationaler Organisationen in Österreich mit gleichartiger Rechtsstellung oder für Mitglieder diplomatischen Ranges der ständigen Vertretungen bei internationalen Organisationen in Österreich besitzen, sofern diese Personen nicht österreichische Staatsbürger oder Staatenlose sind, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen Vertretungsbehörde oder bei der internationalen Organisation ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben, D,
- b) für Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Personen bestimmt sind, die eine vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des Konsularcorps in Österreich besitzen, sofern diese Personen nicht österreichische Staatsbürger oder Staatenlose sind, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen konsularischen Vertretungsbehörde ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben, K.

(5) Als Vormerkzeichen, das sind die Zeichen, unter denen die Fahrzeuge gemäß § 48 Abs. 4 letzter Satz des Kraftfahrgesetzes 1967 bei der Behörde vorgemerkt sind, sind Zahlen zu verwenden.

§ 27. Kostenbeiträge für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

Für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern sind folgende Kostenbeiträge im Sinne der §§ 55 Abs. 3 und 56 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zu entrichten:

Für die Überprüfung

- a) eines Kraftwagens oder eines ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeuges, außer den in der lit. b und lit. d angeführten, .. 100 S,
- b) eines Lastkraftwagens, Sattelzugfahrzeuges oder ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeuges mit einem höchstens zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, eines Omnibusses oder einer Zugmaschine der Klasse III .. 130 S,
- c) eines nicht ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeuges .. 150 S,
- d) eines Anhängers, eines Sonderanhängers oder einer Zugmaschine der Klasse I oder II 40 S,
- e) eines Kraftrades 30 S,
- f) eines Invalidenkraftfahrzeuges 10 S.

§ 28. Mindestversicherungssummen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die Versicherungssummen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung müssen mindestens betragen

- 1. hinsichtlich der Tötung oder Verletzung eines Menschen:
 - als Kapitalbetrag 600.000 S
 - oder als Jahresrente 24.000 S;
- 2. hinsichtlich der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis
 - a) für Kraftfahrzeuge und Anhänger außer Omnibussen, Omnibusanhängern und Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen verwendet werden dürfen (§ 106 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967):
 - als Kapitalbetrag 1,800.000 S
 - oder als Jahresrente 72.000 S,
 - b) für Omnibusse und Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen verwendet werden dürfen (§ 106 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967):
 - das Doppelte der in der lit. a angeführten Beträge; wenn das Fahrzeug außer

dem Lenkerplatz gemäß § 28 Abs. 3 lit. c des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 genehmigte Plätze für mehr als 19 Personen aufweist, erhöhen sich diese Beträge für je angefangene fünf Plätze um die Hälfte der in der lit. a angeführten Beträge,

- c) für Omnibusanhänger die in der lit. a angeführten Beträge; wenn der Omnibusanhänger für mehr als zehn Personen gemäß § 28 Abs. 3 lit. c des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 genehmigte Plätze aufweist, erhöhen sich diese Beträge für je angefangene fünf Plätze um die Hälfte der in der lit. a angeführten Beträge;
- 3. hinsichtlich Schäden an Sachen:
 - 10 v. H., jedoch für Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) 25 v. H. des sich nach der Z. 2 ergebenden Kapitalsbetrages.

§ 29. Antrag auf Erteilung einer Lenkerberechtigung

Anträge auf Erteilung einer Lenkerberechtigung und Anträge auf Ausdehnung einer Lenkerberechtigung sind mit einem Formblatt nach dem Muster der Anlage 6 in zweifacher Ausfertigung einzubringen. Der Antragsteller hat die für ihn in Betracht kommenden Rubriken dieses Formblattes vollständig und wahrheitsgetreu auszufüllen.

§ 30. Allgemeine Bestimmungen über die geistige und körperliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen

(1) Als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe geistig und körperlich geeignet gilt, wer geistesgesund (§ 31) ist, die für das sichere Beherrschen dieser Kraftfahrzeuge und das Einhalten der für das Lenken dieser Kraftfahrzeuge maßgebenden Vorschriften nötige Körpergröße (§ 32), Körperkraft (§ 33) und Gesundheit (§ 34) besitzt und frei von Gebrechen (§ 35) ist.

(2) Besitzer einer Lenkerberechtigung der Gruppen A, B, C, F oder G, bei denen eine Erkrankung oder ein Gebrechen festgestellt wurde, das nach den Bestimmungen der §§ 31, 34 und 35 die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der betreffenden Gruppe ausschließen würde, gelten als geeignet, wenn sie während der der Feststellung der Erkrankung oder des Gebrechens

unmittelbar vorangehenden zwei Jahre Kraftfahrzeuge der betreffenden Gruppe tatsächlich gelenkt haben und die Annahme gerechtfertigt ist, daß ein Ausgleich des bestehenden Mangels durch erworbene Übung eingetreten ist. Der Eintritt dieses Ausgleiches und die Dauer des Vorliegens dieser Eignung ist durch ein ärztliches Gutachten festzustellen und darf nur auf höchstens fünf Jahre ausgesprochen werden.

§ 31. Geistige Eignung

(1) Als geistesgesund gelten Personen, bei denen weder Geisteskrankheiten noch schwere geistige oder seelische Störungen noch auffällige Störungen der Beobachtungs- und Konzentrationsfähigkeit sowie des Erinnerungsvermögens vorliegen.

(2) Geistesgesunde Personen, die sich als Pflegling in stationärer Behandlung einer Krankenanstalt für Geisteskrankheiten befunden haben, dürfen nur dann als zum Lenken von Kraftfahrzeugen geistig geeignet begutachtet werden, wenn durch einen fachärztlichen Befund bestätigt wird, daß bei ihnen keine Zeichen einer bestehenden Geisteskrankheit oder einer dieser gleichzuhaltenden geistigen oder seelischen Störung unter Berücksichtigung der Möglichkeit von Remissionen oder Rezidiven vorliegen.

§ 32. Körpergröße

(1) Die Eignung einer Person zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe setzt eine Körpergröße von mindestens 155 cm, bei Kraftfahrzeugen der Gruppen C, D, E und H mindestens 160 cm und bei Kraftfahrzeugen der Gruppen A und B von höchstens 200 cm voraus.

(2) Personen, deren Körpergröße das im Abs. 1 angeführte Mindestmaß nicht erreicht oder das im Abs. 1 angeführte Höchstmaß überschreitet, gelten unter den im § 69 Abs. 1 lit. b oder c des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Voraussetzungen als zum Lenken von Kraftfahrzeugen geeignet, wenn dieser Mangel durch die Verwendung von Behelfen, von Fahrzeugen mit bestimmten Merkmalen oder von Ausgleichkraftfahrzeugen ausgeglichen werden kann.

§ 33. Körperkraft

Die Eignung einer Person zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe setzt die Fähigkeit voraus, bei der Betätigung der Bremsanlagen die zur ausreichenden Wirkung der Bremsen und bei der Betätigung der Lenkvorrichtung die zum Lenken während der Fahrt erforderlichen Muskelkräfte ohne besondere Mühe aufzubringen.

§ 34. Gesundheit

(1) Als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe hinreichend gesund gilt eine Person, bei der nicht festgestellt wurden:

- a) schwere Allgemeinerkrankungen oder schwere lokale Erkrankungen,
- b) organische Erkrankungen des zentralen oder peripheren Nervensystems, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen könnten,
- c) Erkrankungen, bei denen es zu plötzlichen Bewußtseinsstörungen oder -trübungen kommt,
- d) Trunksucht,
- e) andere Süchtigkeiten, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen könnten,
- f) neurotische Zustandsbilder höheren Grades oder
- g) schwere Augenerkrankungen, die das Sehvermögen beeinträchtigen können.

(2) Für Personen, die sich als Pflegling in stationärer Behandlung einer Trinkerheilstätte oder einer Entwöhnungsanstalt befunden haben, gelten die Bestimmungen des § 31 Abs. 2 sinngemäß.

§ 35. Gebrechen

(1) Als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe hinreichend frei von Gebrechen gilt eine Person, bei der nicht folgende Gebrechen festgestellt wurden:

- a) auffällige Störungen des Raum- und Muskelsinnes, des Tastgefühles oder der Koordination der Muskelbewegungen,
- b) organische Veränderungen, die eine schwere Behinderung der Atmung verursachen,
- c) Defekte an Gliedmaßen, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen können,
- d) hinsichtlich des Lenkens von einspurigen Kraftträdern: das Fehlen einer Hand,
- e) eingeschränkte Beweglichkeit der Gelenke, Muskulaturen und Gliedmaßen, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen kann,
- f) Fehlen oder praktische Blindheit eines Auges,

- g) Defekte in der unteren Gesichtsfeldhälfte beider Augen, auch wenn sie nur einen Quadranten betreffen, Störungen der Schlußfähigkeit der Augenlider, Doppeltsehen, totale Farbenblindheit oder hochgradige Nachtblindheit,
- h) Farbenuntüchtigkeit für Rot vom Grade einer Protanopie,
- i) mangelhafte Sehschärfe oder
- j) mangelhaftes Hörvermögen oder Störungen des Gleichgewichtes.

(2) Personen, bei denen Defekte an den Gliedmaßen im Sinne des Abs. 1 lit. c oder e festgestellt wurden, die durch die Verwendung von Körperersatzstücken oder Behelfen oder von Fahrzeugen mit bestimmten Merkmalen oder von Invalidenkraftfahrzeugen oder Ausgleichkraftfahrzeugen ausgeglichen werden können, gelten unter den im § 69 Abs. 1 lit. b oder c des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Voraussetzungen als zum Lenken von Kraftfahrzeugen bedingt oder beschränkt geeignet.

(3) Personen, bei denen ein Auge fehlt oder praktisch blind ist (Abs. 1 lit. f) gelten als zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen A, B und F geeignet, wenn der Verlust der Sehfähigkeit des einen Auges mindestens zwölf Monate zurückliegt und durch einen fachärztlichen Befund bestätigt wird, daß beim sehenden Auge ein normales Gesichtsfeld und eine Sehschärfe von mindestens 6/8 vorhanden ist; diese Sehschärfe muß sowohl bei Tageslicht als auch in einem abgedunkelten Raum gegeben sein, in dem nur die Sehprobetafeln beleuchtet sind. Die Dauer dieser Eignung darf nur auf höchstens fünf Jahre ausgesprochen werden. Bei der Festsetzung dieses Zeitraumes ist auf die Ursache des Verlustes oder der Blindheit des einen Auges Bedacht zu nehmen. Bei der Erteilung der Lenkerberechtigung für das Lenken von Kraftfahrzeugen ohne Windschutzscheiben oder mit Windschutzscheiben, deren oberer Rand nicht höher liegt, als die Augen des Lenkers beim Lenken, ist als Auflage die Benützung eines Augenschutzes vorzuschreiben.

(4) Personen, bei denen eine Farbenuntüchtigkeit im Sinne des Abs. 1 lit. h festgestellt wurde, gelten als zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe F innerhalb eines bestimmten Gebietes geeignet, wenn sie das Bremslicht und das Schlußlicht von Fahrzeugen erkennen können. Bei der Erteilung der Lenkerberechtigung ist als Auflage eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung vorzuschreiben.

(5) Die im Abs. 1 lit. i angeführte mangelhafte Sehschärfe liegt vor, wenn nicht erreicht wird eine Sehschärfe

- a) für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen A, B und F: von mindestens 6/12 auf einem Auge und von mindestens 6/24 auf dem anderen,
- b) für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen C, D, E, G und H: von mindestens 6/8 auf einem Auge und von mindestens 6/12 auf dem anderen.

Wird die in der lit. a angeführte Sehschärfe nicht erreicht, so gilt die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen A, B und F als gegeben, wenn durch einen fachärztlichen Befund bestätigt wird, daß die Sehschärfe mit beiden Augen mindestens 6/12 beträgt.

(6) Wird die im Abs. 5 angeführte Sehschärfe erst durch das Tragen von Brillen erreicht, so ist die Verwendung entsprechender Augengläser beim Lenken von Kraftfahrzeugen als Auflage vorzuschreiben. Beim Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen D und H dürfen zur Korrektur nicht stärkere Gläser als ± 6 Dioptrien sphärisch und ± 2 Dioptrien zylindrisch verwendet werden. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, ob und in welcher Stärke bisher Brillen getragen wurden. Lochbrillen (stenopäische Brillen) dürfen nicht verwendet werden. Zylindergläser dürfen nicht kreisrund sein, Kontaktgläser dürfen nur verwendet werden, wenn sie in einem fachärztlichen Befund als für die betreffende Person geeignet bezeichnet wurden. Wenn die geforderte Sehschärfe nur mit stärkeren Gläsern als $+ 6$ oder $- 10$ Dioptrien sphärisch und ± 2 Dioptrien zylindrisch erreicht werden kann, oder im Falle einer Korrekturdifferenz von mehr als 2 Dioptrien zwischen den beiden Augen gilt die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen als gegeben, wenn ein entsprechender fachärztlicher Befund vorliegt und auf Grund der bisherigen Verwendung von Brillen keine Bedenken bestehen.

(7) Das im Abs. 1 lit. j angeführte mangelhafte Hörvermögen liegt vor, wenn ohne Verwendung von Hörbehelfen nicht erreicht wird ein Hörvermögen

- a) für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen A, B, F und G auf beiden Ohren für Konversationssprache auf eine Entfernung von mindestens 1 m oder auf einem Ohr für Konversationssprache auf eine Entfernung von mindestens 2 m,
- b) für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppen C, D, E und H auf jedem Ohr für Konversationssprache auf eine Entfernung von mindestens 6 m oder auf einem Ohr für Flüstersprache auf eine Entfernung von mindestens 6 m.

Wird das in lit. a angeführte Hörvermögen nicht erreicht, so gilt die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen als gegeben, wenn durch eine

besondere Prüfung festgestellt wurde, daß dieses Gebrechen auf Grund der entsprechenden sonstigen körperlichen und geistigen Beschaffenheit der Person und ihrer Intelligenz nicht als Gefahr für die Verkehrssicherheit anzusehen ist; diese Prüfung hat eine Beobachtungsfahrt zu umfassen.

§ 36. Allgemeine Bestimmungen über die Lenkerprüfung

(1) Bei der Lenkerprüfung hat auf Verlangen der Behörde der Besitzer oder eine Lehrperson der Fahrschule, an der der Prüfungswerber ausgebildet worden ist, anwesend zu sein.

(2) Sind die Prüfer hinsichtlich der Wiederholungsfrist für eine nicht bestandene Prüfung verschiedener Ansicht, so ist die eine längere Frist vertretende Ansicht maßgebend.

(3) Bei einem Ergänzungsgutachten im Verfahren über die Ausdehnung einer Lenkerberechtigung (§ 67 Abs. 6 des Kraftfahrgesetzes 1967) ist eine neuerliche eingehende Prüfung über die Kenntnis der für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften insbesondere dann vorzunehmen, wenn die bisherige Lenkerberechtigung vor dem Inkrafttreten der jeweils geltenden Verkehrsvorschriften erteilt worden war.

§ 37. Theoretische Lenkerprüfung

Die beiden im § 70 Abs. 2 lit. a und b des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Teile der theoretischen Lenkerprüfung dürfen ohne Anwesenheit des anderen Prüfers abgenommen werden.

§ 38. Praktische Lenkerprüfung

(1) Bei der praktischen Lenkerprüfung ist zunächst festzustellen, ob der Prüfungswerber in der Lage ist, den Motor in Gang zu setzen und die Lenkvorrichtung und die Bremsen richtig zu betätigen. Sodann ist zu prüfen, ob der Prüfungswerber befähigt ist, eine gegebene Fahrtrichtung einzuhalten und Hindernissen auszuweichen.

(2) Hat der Prüfungswerber bei den Fahrübungen Sicherheit und Gewandtheit in der Handhabung des Fahrzeuges bewiesen, so ist eine abschließende Prüfung in längerer, freier Fahrt unter Benützung aller am Prüfungsort und in seiner näheren Umgebung zu Gebote stehenden Geländebedingungen vorzunehmen.

(3) Bei der im Abs. 2 angeführten Fahrprüfung mit Kraftwagen muß zumindest ein Prüfer auf dem Kraftwagen Platz nehmen. Bei der Fahrt ist von einem Eingreifen in die Fahrweise des Prüfungswerbers, soweit es nicht die Verkehrssicherheit erfordert, abzusehen und das Augenmerk besonders darauf zu richten, ob der Prüfungswerber die nötige Ruhe, Geistesgegenwart und

Selbständigkeit, einen sicheren Blick und Verständnis für die verschiedenen Verkehrslagen besitzt. Wird die Prüfung auf einem Krafttrad abgenommen, so ist der Prüfungswerber von einem anderen Fahrzeug aus oder sonst in geeigneter Weise zu überwachen.

(4) Die im Abs. 2 angeführte Prüfungsfahrt ist abzubrechen, wenn der Mangel der fachlichen Befähigung des Prüfungswerbers zu erkennen ist.

§ 39. Allgemeine Bestimmungen für Omnibusse

(1) Omnibusse, die ausschließlich auf Rädern laufen, müssen wenigstens zwei Achsen und vier Räder haben.

(2) Das Getriebe von Omnibussen muß leicht schaltbar sein. Omnibusse dürfen keinen Freilauf und keine freilaufähnlichen Vorrichtungen haben, die die Bremswirkung des Fahrzeugmotors vermindern können.

(3) Auf lenkbaren Rädern von Omnibussen dürfen nicht runderneuerte Reifen, Reifen mit Einlagen oder Reifen, die kein gleichmäßiges Abrollen gewährleisten, verwendet werden. An den angetriebenen Rädern müssen Gleitschutzvorrichtungen angebracht werden können.

(4) Omnibusse müssen an beiden Seiten des Fahrzeuges außen einen Rückblickspiegel aufweisen.

§ 40. Aufbauten von Omnibussen

(1) Aufbauten von Omnibussen dürfen nur aus nicht brennbaren und nicht gefährliche Splitter bildenden Baustoffen bestehen.

(2) Fensterscheiben müssen leicht entfernt werden können. Kann dies nicht durch Ausschwenken oder Auswerfen von in Rahmen gefaßten Scheiben erfolgen, so ist im Innenraum des Fahrzeuges an jeder Seitenwand eine hinreichende Anzahl geeigneter Geräte zum Zerkleinern der Scheiben gut sichtbar und leicht zugänglich untergebracht mitzuführen.

§ 41. Türen und Türöffnungen von Omnibussen

(1) Einstiegstufen an Türöffnungen von Omnibussen müssen gleitsicher sein. Griffstangen müssen so angeordnet sein, daß sie beim Ein- und Aussteigen schon vor dem Betreten der Stufen sicher und bequem erreicht werden können.

(2) Omnibusse mit mehr als 30 Plätzen außer dem Lenkerplatz müssen mindestens aufweisen

- a) zwei Türöffnungen in der rechten Seitenwand,
- b) je eine Türöffnung vorne in der rechten und in der linken Seitenwand oder

c) eine Türöffnung in der Mitte der rechten Seitenwand mit einer lichten Weite von mindestens 120 cm.

(3) Die Türen von Omnibussen müssen im Falle der Gefahr von einem Erwachsenen im Fahrzeug geöffnet werden können. Bei Türen in den Seitenwänden müssen die Türbänder auf der in der Fahrtrichtung vorne liegenden Seite der Türe angebracht sein; dies gilt jedoch nicht für automatische Türen und solche, deren Betätigung oder Benützung dem Fahrpersonal vorbehalten ist.

(4) Türklinken müssen leicht und bequem zu betätigen sein. Sie müssen bei geschlossener Türe selbstsperrend oder blockierbar sein. Über ihnen muß ein fester Fanggriff angebracht sein.

(5) An Türen außer Falttüren muß in hinreichendem Abstand vom Türverschluß (Abs. 4) ein einfacher Sicherungsriegel deutlich sichtbar angebracht sein. Bei Türen, die nur fallweise benützt werden sollen, darf der gesperrte Sicherungsriegel plombiert werden, wenn ein Schild mit der Aufschrift „Nur bei Gefahr öffnen“ angebracht ist.

§ 42. Gänge von Omnibussen

(1) Sitze in Omnibussen müssen so angeordnet sein, daß ein durchlaufender Gang in der Längsrichtung des Fahrzeuges frei bleibt, der mindestens die in der Anlage 7 angeführten Maße aufweist. In diesem Gang dürfen sich keine Sitze befinden; eine seitliche Verschiebung der Sitze gegen den Gang hin bis zu 8 cm auf jeder Seite ist jedoch zulässig, wenn die unbesetzten Sitze durch einen leichten Druck in ihre ursprüngliche Lage zurückbewegt werden können.

(2) Die Türen müssen von dem im Abs. 1 angeführten Gang aus unbehindert zugänglich sein. Vor einer links vorne oder rechts hinten angeordneten Türe dürfen Klappsitze angebracht sein, wenn sie aufgeklappt einen Durchgang von mindestens 40 cm Breite freilassen. Vor einer rechts vorne befindlichen Türe darf bei Omnibussen, die zur ausschließlichen Verwendung im Gelegenheitsverkehr bestimmt sind und die keine Stehplätze aufweisen, ein Klappsitz für eine Person angebracht sein. Dieser muß aufgeklappt selbsttätig so festgehalten sein, daß er ein- und aussteigenden Personen sicheren Halt bietet. Nach dem Aufklappen muß der Sitz einen Durchgang von mindestens 40 cm Breite freilassen.

§ 43. Plätze in Omnibussen für beförderte Personen

(1) Die Abmessungen von Sitzen von Omnibussen müssen den in der Anlage 7 angeführten Maßen annähernd entsprechen.

(2) Sitze von Omnibussen müssen so befestigt sein, daß sie allen im Betrieb auftretenden Beanspruchungen gewachsen sind.

(3) Stehplätze sind nur zulässig, wenn

a) Anhaltevorrichtungen so angebracht sind, daß die beförderten Personen während der Fahrt jederzeit sicheren Halt finden,

b) für jeden Stehplatz eine Fläche von mindestens 0,2 m² vorgesehen ist und

c) vor Glasscheiben, die sich in unmittelbarer Nähe von Stehplätzen befinden und deren unterer Rand weniger als 140 cm über dem Fußboden liegt, Schutzstangen angebracht sind.

§ 44. Notausstiege von Omnibussen

(1) Omnibusse müssen in der Rückwand oder im hinteren Teil der linken Seitenwand eine Nottüre aufweisen; diese Nottüre ist jedoch nicht erforderlich

a) bei Omnibussen mit nicht mehr als 29 Plätzen außer dem Lenkerplatz und bei Omnibussen mit im § 41 Abs. 2 lit. a oder c angeführten Türöffnungen, die in der Rückwand ein Fenster mit einer Fläche von mindestens 6300 cm² und einer Länge der kürzeren Seite von mindestens 53 cm oder in der Rückwand oder im hinteren Teil der linken Seitenwand zwei Fenster mit einer Fläche von mindestens je 3700 cm² und einer Länge der kürzeren Seite von mindestens 53 cm aufweisen;

b) bei Omnibussen mit im § 41 Abs. 2 lit. b angeführten Türöffnungen, die im hinteren Teil der Seitenwände mindestens drei Notausstiegfenster mit einer Fläche von mindestens 3700 cm² und einer Länge der kürzeren Seite von mindestens 53 cm aufweisen.

(2) Notausstiegfenster dürfen nicht als Kurbelfenster ausgebildet sein. Sie müssen leicht ausschwenkbar oder auswerfbar sein oder eine Verglasung aufweisen, die im Falle der Gefahr in kürzester Zeit und ohne Werkzeug beseitigt werden kann. Sie dürfen nur Abrundungen aufweisen, durch die ihre Verwendung als Notausstieg nicht beeinträchtigt wird.

(3) Notausstiege müssen durch die Aufschrift „Notausstieg“ deutlich gekennzeichnet sein. Vor Notausstiegen angebrachte Gegenstände müssen leicht entfernbar sein.

§ 45. Kraftstoffbehälter und Kraftstoffförderung von Omnibussen

(1) Kraftstoffbehälter von Omnibussen dürfen nur im hinteren Teil des Fahrzeuges oder unterhalb des Fußbodens untergebracht sein. Wenn sie nicht mindestens 50 cm von den Türöffnungen

entfernt sind, muß der weniger als 50 cm von einer Türöffnung entfernte Teil des Behälters durch eine Blechwand abgeschirmt sein; dies gilt jedoch nicht für die Unterseite des Behälters. Behälter für Vergaserkraftstoff dürfen nicht in der Nähe des Motors liegen. Die Füllöffnung von Kraftstoffbehältern muß so angeordnet sein, daß beim Füllen überfließender Kraftstoff nach außen abgeleitet wird.

(2) Die Förderung des Kraftstoffes darf, außer bei Omnibussen mit Antrieb durch Flüssiggas aus mit dem Fahrzeug dauernd fest verbundenen Behältern, nicht durch Überdruck im Kraftstoffbehälter, bei Vergaserkraftstoff auch nicht durch die Schwerkraft erfolgen.

§ 46. Innenräume von Omnibussen

(1) Die Höhe des Innenraumes von Omnibussen muß bei Durchgängen und Stehplätzen mindestens 180 cm, bei Plattformen mindestens 190 cm über dem Fußboden betragen; bei Omnibussen mit nicht mehr als 16 Plätzen außer dem Lenkerplatz muß die Höhe des Innenraumes jedoch mindestens 160 cm betragen.

(2) Gepäckträger im Innenraum müssen so beschaffen sein, daß ein Herunterfallen von Gepäckstücken möglichst vermieden wird.

§ 47. Ausstattung der Omnibusse

- (1) Omnibusse müssen ausgestattet sein mit
- a) je einer Ersatzsicherung für jede eingebaute elektrische Sicherung,
 - b) den erforderlichen Ersatzglühlampen zur Behebung von Störungen von Scheinwerfern und Leuchten,
 - c) einer Lampe mit weißem oder gelbem Licht, die unabhängig von Stromquellen des Fahrzeuges leuchten kann,
 - d) einem bereiften Ersatzrad oder einer bereiften Ersatzfelge samt den zum Rad- oder Felgenwechsel erforderlichen Geräten,
 - e) Verbandzeug und sonstigen erforderlichen Mitteln und Behelfen für die Leistung Erster Hilfe samt einer Gebrauchsanweisung. Diese Gegenstände müssen an einer deutlich bezeichneten Stelle des Fahrzeuges dauernd leicht zugänglich sein,
 - f) einem zum Löschen von Bränden am Fahrzeug geeigneten betriebsbereiten Handfeuerlöscher, dessen Bauart und Wirksamkeit von einer zur Prüfung von Feuerlöschgeräten staatlich anerkannten Stelle als für diesen Zweck geeignet erklärt wurde. Als geeignet und betriebsbereit gelten nur plombierte Handfeuerlöscher,

bei denen seit dem Zeitpunkt ihrer letzten Überprüfung nicht mehr als zwei Jahre verstrichen sind. Die Feuerlöscher müssen dauernd leicht zugänglich und ihr Aufbewahrungsort am Fahrzeug leicht erkennbar sein.

(2) Der Landeshauptmann kann auf Antrag eine Befreiung von der Anwendung der Bestimmungen des Abs. 1 lit. d, insbesondere für den Ortslinienverkehr, erteilen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen.

§ 48. Wagenbuch für Omnibusse

(1) Für jeden Omnibus hat dessen Zulassungsbesitzer ein eigenes Wagenbuch oder einen gleichwertigen Evidenzbehelf zu führen. Der Zulassungsbesitzer hat das Wagenbuch mindestens zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(2) Der Zulassungsbesitzer hat dafür zu sorgen, daß in das Wagenbuch eingetragen werden

- a) die Ergebnisse vorgeschriebener Prüfungen des Fahrzeuges unter Angabe des Zustandes der Lenkvorrichtung, der Bremsanlagen und der Ergebnisse der Bremsproben,
- b) Reparaturen, Austausch von Bestandteilen und Reifen,
- c) für die Verkehrs- und Betriebssicherheit wichtige Umstände sowie längere Außerbetriebsetzungen.

§ 49. Omnibusanhänger

(1) Für Omnibusanhänger gelten die Bestimmungen des § 39 Abs. 3, der §§ 40 bis 44 und der §§ 46 bis 48.

(2) Omnibusanhänger müssen mit einer auf alle Räder wirkenden Druckluft- oder Öldruckbremse versehen sein.

(3) Omnibusanhänger müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, die dem Lenker des Zugfahrzeuges anzeigt, daß der Reifendruck beim Anhänger in einem die Verkehrssicherheit gefährdenden Ausmaß absinkt.

§ 50. Lastkraftwagen zur Beförderung von mehr als acht Personen

(1) Für Lastkraftwagen, die gemäß § 106 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zur Beförderung von mehr als acht Personen, abgesehen vom Lenker, verwendet werden dürfen, gelten die Bestimmungen des § 39 Abs. 2 bis 4, § 47 Abs. 1 lit. a, b und d bis f und Abs. 2 und § 48 sinngemäß.

(2) Die Sitze (Sitzbänke) müssen gemäß § 43 Abs. 2 befestigt sein und, wenn sie nicht unmit-

telbar an Wänden angebracht sind, feste Seiten- und Rücklehnen aufweisen. An umlegbaren Seiten- oder Rückwänden dürfen keine Sitze befestigt sein.

(3) Die Ladefläche muß mit Seitenwänden oder einer Brüstung von mindestens 90 cm Höhe versehen sein; in einer Höhe von 120 cm muß eine Stützeleiste von ausreichender Festigkeit angebracht sein. Der durch das Überdecken der Ladefläche gebildete Raum muß mindestens 160 cm hoch sein. Bei im Abs. 1 angeführten Lastkraftwagen mit kippbarer Ladefläche muß die Wirkung der Kippvorrichtung aufgehoben werden können.

§ 51. Oberleitungskraftfahrzeuge

Bei Oberleitungskraftfahrzeugen muß dauernd gewährleistet sein, daß im Falle eines Isolationsdefektes Personen, die in elektrisch leitender Verbindung mit dem Erdboden stehen, beim Berühren des Fahrzeuges nicht an eine Berührungsspannung von mehr als 65 V geraten können.

§ 52. Zugmaschinen

(1) An Zugmaschinen angebrachte Zapfwellenstummel, Riemenscheiben und dergleichen müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt sein.

(2) An Zugmaschinen der Klasse I muß neben der hinteren Kennzeichentafel eine Tafel mit der Aufschrift „25 km“ vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Tafel gilt § 57 sinngemäß.

(3) Bei Zugmaschinen der Klasse I und II mit nur einer Bremsanlage (§ 6 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) muß im Falle des Bruches eines Teiles der Bremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, noch mindestens ein Rad gebremst werden können. Bremsanlagen, mit denen jeweils auch nur auf einer Seite des Fahrzeuges liegende Räder gebremst werden können, sind zulässig, wenn durch eine Vorrichtung bewirkt werden kann, daß mit jeder solchen Bremsanlage auch Räder auf verschiedenen Seiten des Fahrzeuges zugleich gebremst werden können.

§ 53. Transportkarren und Motor- karren

(1) An Transportkarren, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurze oder gemäß § 50 Z. 9 der Straßenverkehrsordnung 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden und mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden

kann, muß neben der hinteren Kennzeichentafel eine Tafel mit der Aufschrift „30 km“ vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Tafel gilt § 57 sinngemäß.

(2) Für andere als die im Abs. 1 angeführten Transportkarren gelten die für Lastkraftwagen festgesetzten Bestimmungen.

(3) An Motorkarren muß neben der hinteren Kennzeichentafel eine Tafel mit der Aufschrift „25 km“ vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Tafel gilt § 57 sinngemäß.

§ 54. Selbstfahrende Arbeits- maschinen

An selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z. 9 der Straßenverkehrsordnung 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden und mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann, muß neben der hinteren Kennzeichentafel eine Tafel mit der Aufschrift „30 km“ vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Tafel gilt § 57 sinngemäß.

§ 55. Invalidenkraftfahrzeuge

Bei Invalidenkraftfahrzeugen muß mit der im § 6 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Bremsanlage eine mittlere Bremsverzögerung von mindestens 2,5 m/s² erreicht werden können.

§ 56. Einachs zugmaschinen

Für Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, gelten, wenn mit diesem Kraftfahrzeug auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann, die für Zugmaschinen der Klasse I festgesetzten Vorschriften sinngemäß; solche Fahrzeuge müssen nicht mit Rückblickspiegeln ausgerüstet sein.

§ 57. Tafel für Kraftfahrzeuge mit 10 km/h Höchstgeschwindigkeit

Die im § 96 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführte Tafel für Kraftfahrzeuge, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann, muß nach dem Muster der Anlage 8 angeführt sein. /.

§ 58. Höchste zulässige Fahr- geschwindigkeit

(1) Beim Verwenden von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr dürfen folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

1. im Hinblick auf das Fahrzeug
 - a) mit Lastkraftwagen 70 km/h,
 - b) mit Omnibussen 80 km/h;
2. im Hinblick auf das Ziehen von Anhängern und das Abschleppen von Kraftfahrzeugen
 - a) beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern mit Zugmaschinen der Klassen I oder II im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes 10 km/h,
 - b) beim Ziehen von Anhängern, mit denen Wirtschaftsfahren durchgeführt werden, von Anhängern, auf denen ein Bremser mitgeführt wird, oder von Anhängewagen, auf denen Personen befördert werden, sowie beim Ziehen von zwei Anhängern mit Zugmaschinen der Klassen I oder II im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes 20 km/h,
 - c) beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen 30 km/h,
 - d) bei Kraftwagenzügen, soweit sie nicht unter lit. a oder b fallen, .. 60 km/h;
3. im Hinblick auf die Beförderung bestimmter Arten von Gütern
 - a) bei Wirtschaftsfahren 20 km/h,
 - b) bei Langgutfahren innerhalb des Ortsgebietes 30 km/h,
 - c) bei Langgutfahren außerhalb des Ortsgebietes 40 km/h.

(2) Mit Kraftfahrzeugen, für die besondere Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nur gelten, wenn nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschritten werden kann, dürfen diese Geschwindigkeiten nicht überschritten werden.

§ 59. Beladung

(1) Der äußerste Punkt eines über den vordersten oder den hintersten Punkt des Fahrzeuges hinausragenden Teiles der Ladung (§ 101 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) muß durch eine 25 cm × 40 cm große, weiße Tafel mit einem roten, 5 cm breiten Rand erkennbar gemacht sein. Die hinten an der Beladung angebrachte

Tafel muß annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges eingestellt sein und darf nicht mehr als 60 cm über der Fahrbahn liegen. Ihr roter Rand muß rückstrahlend sein.

(2) Im Antrag auf Erteilung der im § 101 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Bewilligung ist anzugeben, in welcher Weise der beabsichtigte Transport die höchsten zulässigen Abmessungen, Gesamtgewichte oder Achslasten überschreitet und auf welchen Straßenzügen und aus welchem Grund er durchgeführt werden soll.

(3) Bei Wirtschaftsfahren (§ 30 der Straßenverkehrsordnung 1960) darf die Ladung über die äußersten Punkte des Fahrzeuges hinausragen, wenn die Breite des Fahrzeuges samt der Ladung 3,5 m und die Länge des Fahrzeuges samt der Ladung 12 m nicht überschreitet. Dies gilt sinngemäß auch, wenn mit Zugmaschinen oder Motorkarren Geräte befördert werden.

(4) Bei Großviehtransporten dürfen bei Querverladung der Tiere deren Köpfe über den äußersten Rand des Fahrzeuges hinausragen, wenn eine Beschmutzung anderer Straßenbenützer und eine Verletzung der beförderten Tiere vermieden wird.

§ 60. Aufschrift „Dienstkraft- wagen“

(1) Die im § 103 Abs. 6 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Personenkraftwagen müssen die Aufschrift „Dienstkraftwagen“ nach dem in der Anlage 9 festgesetzten Muster führen.

(2) Als allgemein bekanntes Symbol im Sinne des § 103 Abs. 6 lit. b des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 haben auch die Aufschriften „Polizei“, „Gendarmerie“ und „Zollwache“ zu gelten.

§ 61. Ziehen von zum Verkehr zu- gelassenen Anhängern

(1) Das Ziehen von Anhängern, die als einzige Bremse eine Auflaufbremse haben, ist nur zulässig, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges um mindestens ein Viertel größer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers.

(2) Mit Lastkraftwagen, deren Eigengewicht 4500 kg nicht übersteigt, darf nur ein Anhänger gezogen werden.

(3) Zwei Anhänger dürfen nur gezogen werden, wenn die Betriebsbremse des Zugfahrzeuges und die im § 6 Abs. 10 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführte Anhängerbremse eine Druckluftbremse oder eine dieser gleichwertige Bremse ist und wenn der erste Anhänger nicht mehr als zwei Achsen aufweist. Zwei Anhänger dürfen ferner nur gezogen werden mit

- a) Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 4500 kg,

- b) Zugmaschinen der Klasse III,
- c) Zugmaschinen der Klasse II, wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte der Anhänger 6000 kg nicht überschreitet, oder
- d) Zugmaschinen der Klassen I oder II im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes.

(4) Mit Zugmaschinen der Klassen I oder II dürfen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes jedoch zwei Anhänger auch gezogen werden, ohne daß die Betriebsbremse des Zugfahrzeuges und die im § 6 Abs. 10 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Bremsen der Anhänger Druckluftbremsen oder diesen gleichwertige Bremsen sind, wenn der erste Anhänger nicht eine Auflaufbremse hat, am zweiten Anhänger hinten eine Tafel mit der Aufschrift „20 km“ vollständig sichtbar angebracht ist und wenn

- a) auf jedem Anhänger ein Bremser mitgeführt wird,
- b) die Bremse des ersten Anhängers vom Lenken des Zugfahrzeuges ohne Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit betätigt werden kann und auf dem zweiten Anhänger ein Bremser mitgeführt wird, oder
- c) beide Anhänger unbeladen sind und auf dem zweiten Anhänger ein Bremser mitgeführt wird.

Für die Tafel mit der Aufschrift „20 km“ gilt § 57 sinngemäß.

(5) Unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger dürfen nur von Personen gelenkt werden, die mit der Lenkung und der Handhabung der sonstigen Betätigungsvorrichtungen des Anhängers vertraut sind.

(6) Mit Zugmaschinen, an denen hinten zusätzliche Sitze angebracht sind, dürfen Anhänger nur gezogen werden, wenn zwischen der Rücklehne der hintersten Sitze der Zugmaschine, auf denen Personen befördert werden, und dem vordersten Punkt des Anhängers, die Anhängerdeichsel nicht mitgerechnet, oder der über den Anhänger hinausragenden Ladung ein Abstand von mindestens 170 cm besteht.

(7) Das Gesamtgewicht von Omnibusanhängern darf nicht mehr als 11.000 kg betragen; Omnibusanhänger dürfen nur mit Zugfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht um mindestens ein Viertel höher ist als das des Anhängers.

§ 62. Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern

Nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger dürfen mit Zugmaschinen, die zur Verwendung

im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, nur gezogen werden, wenn

- a) hinten am Anhänger eine Tafel mit der Aufschrift „10 km“ vollständig sichtbar angebracht ist; für diese Tafel gilt § 57,
- b) der Anhänger hinten mit zwei Rückstrahlern, mit denen im Licht eines Scheinwerfers rotes Licht rückgestrahlt werden kann, und, bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, vorne mit zwei Rückstrahlern, mit denen im Licht eines Scheinwerfers weißes oder gelbes Licht rückgestrahlt werden kann, ausgerüstet ist; diese Rückstrahler müssen so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sein, daß dadurch dessen größte Breite anderen Straßenbenutzern erkennbar gemacht ist.

§ 63. Personenbeförderung

(1) Mit Anhängewagen, die mit Zugmaschinen oder Motorkarren gezogen werden, und mit Einachs zugmaschinen, die mit einem Anhänger so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, dürfen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes von und zu der Arbeitsstätte bis zu einer Entfernung von 10 km vom Betrieb höchstens acht Personen befördert werden. An zugelassenen Anhängewagen muß hinten eine Tafel mit der Aufschrift „20 km“ vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Tafel gilt § 57 sinngemäß. Werden zwei Anhänger gezogen, so muß auf jedem Anhänger ein Bremser mitgeführt werden.

(2) Der Landeshauptmann kann in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen nach Anhörung der zuständigen Landwirtschaftskammer die im Abs. 1 angeführte Personenbeförderung für größere Entfernungen bewilligen.

§ 64. Tafeln für Schulfahrzeuge

Tafeln für Schulfahrzeuge (§ 114 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) sowie für Fahrzeuge, die für Schulfahrten (§ 120 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) oder für Übungsfahrten (§ 122 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) verwendet werden, müssen nach dem Muster der Anlage 10 ausgeführt sein.

§ 65. Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer

(1) Die im § 118 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführte schriftliche theoretische Prüfung hat sich über wenigstens ein Thema aus dem im Abs. 2 angeführten Prüfungstoff zu erstrecken.

Während der Ablegung der schriftlichen Prüfung müssen die Prüfer nicht anwesend sein, wenn dafür gesorgt ist, daß der Prüfungswerber die Prüfung ohne fremde Hilfe ablegt.

(2) Bei der mündlichen Prüfung müssen beide Prüfer anwesend sein. Der jeweils in Betracht kommende Prüfer hat sich durch eingehende Fragen zunächst davon zu überzeugen, ob der Prüfungswerber entsprechende Kenntnisse über die für das Lenken von Kraftfahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe maßgebenden Vorschriften und über das richtige Verhalten bei besonderen, mit der Eigenart und Bauart der Kraftfahrzeuge, mit der Beschaffenheit der Fahrbahn und mit den Sichtverhältnissen zusammenhängenden Umständen und Gefahren und über die Vermeidung der Beeinträchtigung anderer Straßenbenützer besitzt. Er hat ferner festzustellen, ob der Prüfungswerber die erforderlichen Kenntnisse über die Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge besitzt und in der Lage ist, entsprechende Fragen hinsichtlich der Behandlung der Fahrzeuge während des Betriebes und ihrer Wartung und Instandhaltung zur Gewährleistung ihrer Betriebssicherheit zu beantworten. Der Prüfungswerber muß seine Fähigkeit durch klare Beantwortung und Erklärung der ihm gestellten Fragen in einer auch für den Laien leicht faßbaren Art erweisen.

(3) Bei der praktischen Prüfung sind dem Prüfungswerber besondere Aufgaben zu stellen, die eine richtige Beurteilung seiner Fähigkeit erlauben, dem Lernenden mit der nötigen Eindringlichkeit auch während des Verkehrs die erforderlichen Anweisungen zu geben. Hierbei ist auch seine Vertrautheit mit den örtlichen Verhältnissen festzustellen. Bei der praktischen Prüfung haben beide Prüfer auf dem Prüfungsfahrzeug oder auf einem Begleitfahrzeug Platz zu nehmen.

(4) Die Bestimmungen des § 36 Abs. 2 und 3 gelten sinngemäß.

§ 66. Vergütungen für Gutachten

(1) Für die Gutachtertätigkeit der gemäß den §§ 124 bis 127 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 bestellten Sachverständigen, der zur Abgabe eines im § 69 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Gutachtens herangezogenen Ärzte und der vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie gemäß § 57 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zur Abgabe von Gutachten für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ermächtigten Vereine zur Erstattung der von der Behörde eingeholten Gutachten gebüh-

ren unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 folgende Vergütungen im Sinne des § 129 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967:

1. für ein gemäß § 29 Abs. 3 oder § 96 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten über eine Type von
 - a) Omnibussen 180 S
 - b) Kraftwagen außer Omnibussen .. 100 S
 - c) Krafträdern oder Anhängern 64 S
2. für ein gemäß § 31 Abs. 2 und 5, § 32 Abs. 3, § 33 Abs. 4 oder § 96 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten über
 - a) einen Omnibus oder ein Fahrzeug zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) 100 S
 - b) einen nicht unter lit. a fallenden Kraftwagen 40 S
 - c) ein Kraftrad oder einen nicht unter lit. a fallenden Anhänger 32 S
3. für ein gemäß § 35 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten über eine Type von Teilen, Ausrüstungsgegenständen und Sturzhelmen, bei Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern für jede Lichtart 64 S
4. für ein gemäß § 57 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten darüber, ob ein Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht bei einem
 - a) Omnibus oder einem Fahrzeug zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) 40 S
 - b) nicht unter lit. a fallenden Kraftwagen 32 S
 - c) Kraftrad oder einem nicht unter lit. a fallenden Anhänger 20 S
5. für ein gemäß § 67 Abs. 2 oder § 68 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten darüber, ob eine Person zum Lenken von Kraftfahrzeugen geistig und körperlich geeignet ist,
 - a) ohne Beobachtungsfahrt 32 S
 - b) mit Beobachtungsfahrt 60 S
6. für ein gemäß § 67 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten über eine technische Frage, deren Begutachtung die Voraussetzung für ein ärztliches Gutachten gemäß § 69 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 bildet, wie die

<p>Frage, ob der Bau und die Ausrüstung eines bestimmten Fahrzeuges die in einem auf „beschränkt geeignet“ lautenden Gutachten anzuführenden körperlichen Mängel ausgleicht und dergleichen,</p> <p>a) ohne Beobachtungsfahrt 32 S</p> <p>b) mit Beobachtungsfahrt 60 S</p> <p>7. für ein gemäß § 67 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten darüber, ob eine Person zum Lenken von Kraftfahrzeugen bestimmter Gruppen fachlich befähigt ist, für</p> <p>a) Kraftfahrzeuge der Gruppen D oder H 60 S</p> <p>b) Kraftfahrzeuge der Gruppe C .. 40 S</p> <p>c) Kraftfahrzeuge aller übrigen Gruppen 20 S</p> <p>8. für ein gemäß § 67 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Ergänzungsgutachten über die fachliche Befähigung einer Person zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe A 12 S</p> <p>9. für ein gemäß § 116 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Gutachten darüber, ob eine Person die Lehrbefähigung für bestimmte Gruppen von Fahrzeugen besitzt</p> <p>a) als Fahrschullehrer 100 S</p> <p>b) als Fahrlehrer 80 S</p> <p>10. für ein gemäß § 116 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstattetes Ergänzungsgutachten über die Lehrbefähigung einer Person hinsichtlich bestimmter Gruppen von Fahrzeugen .. 40 S</p> <p>(2) Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören und sich nicht bereits im Ruhestand befinden, gebühren im Sinne des § 129 Abs. 1 letzter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 nur 75 v. H. der im Abs. 1 angeführten Beträge. Der Gesamtbetrag für alle gemäß Abs. 1 abgegebenen Gutachten darf in einem Kalenderjahr für dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende, sich nicht bereits im Ruhestand befindende Sachverständige oder Ärzte 12.000 S, für andere Sachverständige oder Ärzte 16.000 S nicht überschreiten.</p> <p>(3) Die Gebietskörperschaft, die den Amtsaufwand der Behörde zu tragen hat, die ein im Abs. 1 angeführtes Gutachten eingeholt hat, hat bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft angehören und sich nicht bereits im Ruhestand befinden, dieser für den Ausfall an Dienstleistungen des Sachverständigen während seiner Gutachtertätigkeit eine Vergütung in der Höhe von jeweils 25 v. H. der im Abs. 1 angeführten Beträge zu leisten.</p>	<p>§ 67. Tarif der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge für nicht dem Bund erbrachte Leistungen</p> <p>(1) Für Leistungen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge, die nicht für den Bund erbracht werden, gebühren diesem folgende Vergütungen im Sinne des § 131 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967:</p> <p>1. Für die Prüfung</p> <p>a) eines Scheinwerfers mit Abblendlicht 200 S</p> <p>b) eines Scheinwerfers ohne Abblendlicht 150 S</p> <p>c) einer Leuchte mit Drehlicht 150 S</p> <p>d) einer Blinkleuchte 100 S</p> <p>e) eines Fahrtrichtungsanzeigers (ohne Leuchten) 150 S</p> <p>f) einer sonstigen Leuchte oder eines Rückstrahlers 100 S</p> <p>g) einer Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen 200 S</p> <p>h) einer Verglasung (ausgenommen lit. i) 200 S</p> <p>i) einer Verglasung aus Kunststoff ... 500 S</p> <p>j) eines Reifens auf seine Profiltiefe .. 50 S</p> <p>2. Für die Feststellung einer Fahrgestellnummer und einer Motornummer 30 S</p> <p>3. Für die Bestimmung</p> <p>a) des Wendekreises 200 S</p> <p>b) der mit einem Fahrzeug auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille erreichbaren Höchstgeschwindigkeit 200 S</p> <p>4. Für die Ermittlung der Kennziffer einer Zugmaschine 200 S</p> <p>5. Für die Messung</p> <p>a) der Farben des von einem Scheinwerfer oder einer Leuchte ausgestrahlten oder von einem Rückstrahler rückgestrahlten Lichtes ... 100 S</p> <p>b) des Betriebsgeräusches eines Fahrzeuges 200 S</p> <p>c) der Wirksamkeit einer Bremsanlage (ausgenommen lit. d) 100 S</p> <p>d) der Wirksamkeit einer Bremsanlage eines Kraftrades, ausgenommen Motordreiräder 50 S</p> <p>e) der Dichte des Rauches, der mit einem Kraftfahrzeug verursacht wird, und die Zusammensetzung der Gase und Dämpfe, die mit einem Kraftfahrzeug verursacht werden, .. 200 S</p> <p>(2) Für die Prüfung eines im Abs. 1 Z. 1 nicht angeführten Teiles oder Ausrüstungsgegen-</p>
---	--

standes eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers gebührt dem Bund eine Vergütung in der Höhe eines Bauschbetrages. Dieser beträgt für je ein zur Durchführung der Prüfung notwendiges fachlich geschultes Organ für jede angefangene halbe Stunde 50 S.

§ 68. Führerscheinaustausch

Anträge auf Führerscheinaustausch (§ 133 Abs. 2 und 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) sind mit einem Formblatt nach dem Muster der Anlage 11 einzubringen.

§ 69. Übergangsbestimmungen

Zeiger (Winker) für Fahrtrichtungsanzeiger (§ 135 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

1. sie müssen, wenn sie eingeschaltet sind, dauernd gelbrotes Licht ausstrahlen und so über den äußersten Rand des Fahrzeuges hinausragen, daß sie deutlich sichtbar sind;
2. die sichtbare Länge der Zeiger muß betragen

	mindestens	höchstens
a) bei Kraftfahrzeugen mit einer größten Länge von nicht mehr als 5 m	10 cm	20 cm,
b) bei Kraftfahrzeugen mit einer größten Länge von mehr als 5 m und nicht mehr als 7 m	20 cm	30 cm,
c) bei Kraftfahrzeugen mit einer größten Länge von mehr als 7 m	25 cm	35 cm;
3. sie müssen eine nach vorne und eine nach hinten leuchtende, mindestens 15 cm² große Fläche aufweisen;
4. der Drehpunkt des Zeigers muß mindestens 50 cm und darf höchstens 200 cm über der Fahrbahn liegen;

5. wenn der Fahrtrichtungsanzeiger nicht eingeschaltet ist, muß der Zeiger in seinem Gehäuse so festgehalten sein, daß er sich nicht bewegen kann;

6. der Zeiger muß noch bei einer Betriebsspannung von 85 v. H. der Nennspannung, bei einer Temperatur von -20°C und bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h wirksam sein;

7. die Vorrichtung, durch die dem Lenker angezeigt wird, daß der Fahrtrichtungsanzeiger wirksam ist, darf erst wirken, wenn der Zeiger mit der durch seinen Drehpunkt führenden Parallelen zur Fahrbahn einen Winkel von nicht mehr als 30° bildet;

8. die Lichtstärke der leuchtenden Fläche muß mindestens 0,2 cd und darf höchstens 100 cd betragen; dies gilt für einen Winkelbereich von

- a) in der Vertikalebene $\pm 15^{\circ}$ und
- b) in der Horizontalebene $\pm 60^{\circ}$.

Die in der lit. a angeführte Vertikalebene und die in der lit. b angeführte Horizontalebene sind in der parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn durch den Schwerpunkt der leuchtenden Fläche verlaufenden Leuchtrichtung anzunehmen. Die in der lit. a und lit. b angeführten Winkel sind so anzunehmen, daß je ein Schenkel in dieser Leuchtrichtung liegt.

§ 70. Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt mit Ausnahme der im Abs. 2 angeführten Bestimmungen mit 1. Jänner 1968 in Kraft.

(2) Die Bestimmungen des § 8 Abs. 1 lit. c hinsichtlich der Kraftfahrzeuge, bei denen nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann, treten mit 1. Jänner 1969 in Kraft.

(3) § 69 tritt mit 31. Dezember 1969 außer Kraft.

Bock

Anlage 1

(§§ 8 Abs. 1 und 18 Abs. 1)

Messung der Stärke des Betriebsgeräusches und der Lautstärke der akustischen Warnzeichen

(1) Die Messung der Stärke des Betriebsgeräusches muß auf einem ebenen Platz mit möglichst gleichmäßiger harter Oberfläche vorgenommen werden. Messungen auf weichem Boden, Rasen, Schneebeleg oder bei ähnlichen Bodenverhältnissen sind unzulässig. Bei der Messung dürfen sich innerhalb eines Kreises mit einem Radius von 20 m, in dessen Mittelpunkt sich das Mikrophon befindet, keine anderen Geräusquellen oder Gegenstände befinden.

(2) Bei der Messung darf die Summe der umgebenden Störgeräusche 70 Phon nicht überschreiten. Messungen bei starkem Wind sind unzulässig. Bei leichtem Wind muß das Mikrophon zur Schallquelle und gegen die Windrichtung gerichtet sein.

(3) Während der Messung muß das Mikrophon 1,25 m über dem Boden liegen. Die Meßwerte dürfen nicht durch in der Nähe des Mikrophons befindliche Personen verfälscht werden.

(4) Bei der Messung des Betriebsgeräusches eines stehenden Kraftwagens muß das Mikrophon in der Strahlrichtung der waagrecht gestellten Mündung des Auspuffrohres aufgestellt sein. Kann die Mündung des Auspuffrohres nicht waagrecht gestellt werden, so muß das Mikrophon zur Messung an acht gleichmäßig verteilten Punkten eines Kreises mit einem Radius von 7 m, in dessen Mittelpunkt sich die Mündung des Auspuffrohres befindet, aufgestellt werden. Bei der Messung muß der warmgelaufene Motor mehrmals auf die höchste Betriebsdrehzahl gebracht werden.

(5) Bei der Messung des Betriebsgeräusches eines stehenden Krafrades muß das Mikrophon in einem Abstand von 7 m von der Längs-

mittelebene des Fahrzeuges so aufgestellt sein, daß es auf einer durch den Mittelpunkt des Austrittsquerschnittes des Auspuffrohres verlaufenden Senkrechten zu dieser Längsmittlebene liegt. Die Messung muß auf beiden Seiten des Krafrades vorgenommen und mehrmals wiederholt werden. Zwischen diesen Messungen ist das Mikrophon an seinem Aufstellungsort zu belassen und das Krafrad um 180° zu wenden. Als Ergebnis gilt der höchste Wert, der mindestens zweimal erreicht wurde. Bei der Messung muß der warmgelaufene Motor mehrmals auf die höchste Betriebsdrehzahl gebracht werden.

(6) Bei der Messung des Betriebsgeräusches eines fahrenden Fahrzeuges muß mit dem vollbelasteten Fahrzeug im niedersten im Straßenverkehr verwendeten Gang und mit der höchsten Betriebsdrehzahl des Motors mehrmals so in beiden Richtungen entlang einer geraden Linie gefahren werden, daß diese in der Längsmittlebene des Fahrzeuges bleibt. Während dieser Fahrt muß das Mikrophon in einer Entfernung von 7 m von dieser Linie aufgestellt sein.

(7) Für die Messung der Lautstärke einer Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen gelten hinsichtlich der Beschaffenheit des Meßplatzes und der Aufstellung des Mikrophons die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sinngemäß. Bei der Messung muß das Mikrophon in der Richtung des zu messenden Schalles 7 m von der Warnvorrichtung entfernt aufgestellt sein. Die Warnvorrichtung muß einbaufertig, darf aber nicht in einem Fahrzeug eingebaut sein. Elektrisch betriebene Warnvorrichtungen müssen bei der Messung mit der vollen Nennspannung, mit Luftüber- oder -unterdruck betriebene Warnvorrichtungen mit den höchsten, für ihren Betrieb vorgesehenen Drücken betrieben werden.

Anlage 2

(§ 11)

Messung der Beleuchtungsstärke von Scheinwerfern

(1) Die Messung der Beleuchtungsstärke eines im § 14 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Scheinwerfers hat auf einer 180 cm hohen und 792 cm breiten Meßwand zu erfolgen. Auf der Meßwand sind einzuzeichnen:

a) der 90 cm vom Boden und von den beiden Seitenrändern der Meßwand gleich weit entfernte Mittelpunkt („H“),

b) die durch den Mittelpunkt und im Abstand von 90 cm parallel zum Boden verlaufende Mittellinie („hh“),

c) die beiden vom Mittelpunkt („H“) 225 cm entfernten auf der Mittellinie liegenden Seitenpunkte („H₂“),

d) die beiden auf der Mittellinie („hh“) in der Mitte zwischen dem Mittelpunkt („H“) und den Seitenpunkten („H₂“) liegenden Punkte („H₁“),

- e) eine 11,2 cm unter der Mittellinie („hh“) und parallel zu dieser verlaufende Linie,
- f) eine 22,5 cm über dem Boden und parallel zu dieser verlaufende Linie,
- g) die durch den Mittelpunkt („H“) senkrecht zur Mittellinie („hh“) verlaufende Mittelsenkrechte („vv“),
- h) die Zone I, das ist die Fläche der Meßwand unterhalb einer im Abstand von 75 cm unterhalb der Mittellinie („hh“) parallel zu dieser verlaufenden Linie,
- i) die Zone II, das ist die zwischen den Zonen I, III und IV liegende Fläche der Meßwand,
- j) die Zone III, das ist die links von der Mittelsenkrechten oberhalb der Mittellinie („hh“) und rechts von der Mittelsenkrechten („vv“) oberhalb einer vom Mittelpunkt („H“) in einem Winkel von 15° zur Mittellinie nach rechts oben verlaufenden Linie liegende Fläche,
- k) die Zone IV, das ist ein oben an die Zone I anschließender 37,5 cm hoher, von der Mittelsenkrechten („vv“) nach beiden Seiten 225 cm weit reichender rechteckiger Streifen,
- l) ein mit „25 R“ zu bezeichnender rechter und ein mit „25 L“ zu bezeichnender linker 396 cm von der Mittelsenkrechten („vv“) entfernter, 75 cm unterhalb der Mittellinie („hh“) liegender Meßpunkt,
- m) ein mit „75 R“ zu bezeichnender, 50 cm rechts von der Mittelsenkrechten („vv“) und 25 cm unter der Mittellinie („hh“) liegender Meßpunkt,
- n) ein mit „50 R“ zu bezeichnender, 75 cm rechts von der Mittelsenkrechten („vv“) und 37,5 cm unter der Mittellinie („hh“) liegender Meßpunkt,
- o) ein mit „B 50“ zu bezeichnender 150 cm links von der Mittelsenkrechten („vv“) und 25 cm ober der Mittellinie („hh“) liegender Meßpunkt,
- p) je eine im Mittelpunkt („H“) entspringende, die obere Grenze der Zone IV in einer Entfernung von 75 cm rechts und links von der Mittelsenkrechten („vv“) schneidende gerade Linie,

- q) eine im Mittelpunkt („H“) entspringende, die obere Begrenzungslinie der linken Hälfte der Zone IV in einer Entfernung von 150 cm von der Mittelsenkrechten („vv“) schneidende gerade Linie,
- r) eine im Mittelpunkt („H“) entspringende, durch den linken oberen Eckpunkt der Zone IV nach links unten verlaufende gerade Linie,
- s) eine vom linken Seitenrand der Meßwand bis mindestens 50 cm rechts von der Mittelsenkrechten („vv“) im Abstand von 25 cm unterhalb der die Zone III nach unten begrenzenden Linie parallel zu dieser verlaufende Linie.

(2) Bei der Messung ist der Scheinwerfer in 25 m Entfernung von der Meßwand, gemessen von der Lichtaustrittsfläche, 90 cm über dem Boden und so aufzustellen, daß seine Hauptleuchtrichtung senkrecht auf den Mittelpunkt („H“) der Meßwand auftrifft. Die Hell-Dunkel-Grenze des mit dem Scheinwerfer ausgestrahlten Abblendlichtes darf nicht überschreiten bei Scheinwerfern mit

- a) symmetrischem Abblendlicht die im Abs. 1 lit. e angeführte Linie,
- b) asymmetrischem Abblendlicht die im Abs. 1 lit. s angeführte Linie.

(3) Bei der Messung von Scheinwerfern mit

	symmetrischem Abblendlicht	asymmetrischem Abblendlicht
ist zu verwenden eine Kraftfahrzeugglühlampe mit zwei Leuchtkörpern mit einer Nennspannung von	6 V	12 V
und einer Nennleistung für Abblendlicht von	35 W	40 W,
für Fernlicht von ...	35 W	45 W,
die einen Lichtstrom ergibt für Abblendlicht von	350 lm	450 lm,
für Fernlicht von ...	500 lm	700 lm.
Die Leistungsaufnahme darf bei diesem Lichtstrom bei einer Spannung von	6,3 V.	12,0 V.
von der Nennleistung um nicht mehr als 6 v. H. abweichen.		

Messung der Lichtstärke von
Leuchten

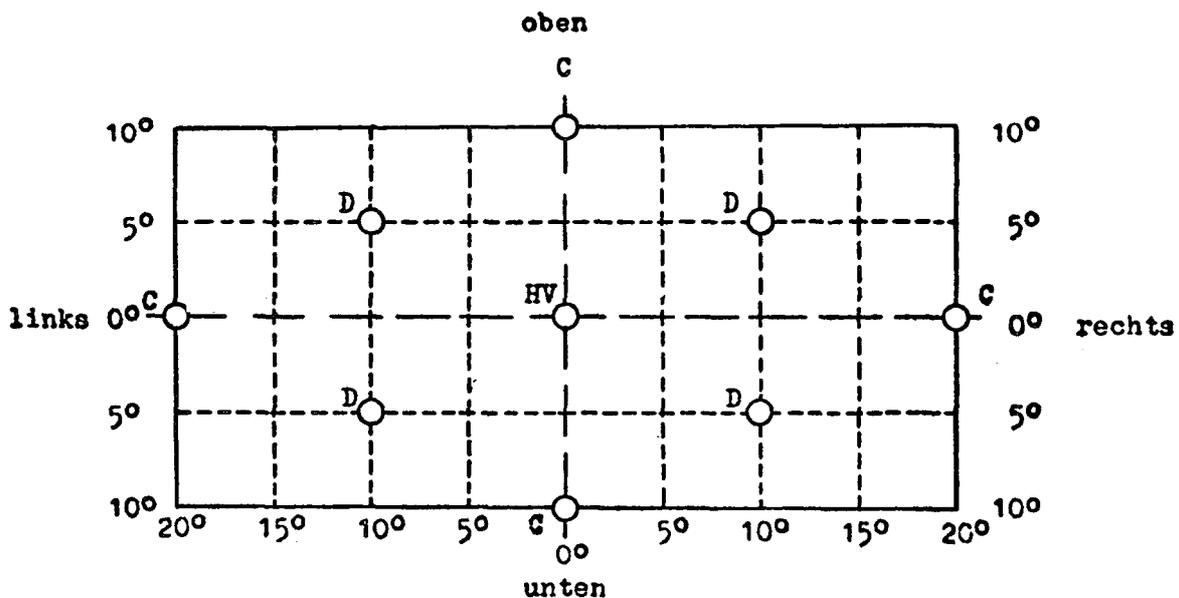
Die Stärke des ausgestrahlten Lichtes von Leuchten ist zu messen:

- in der Leuchtrichtung der größten Lichtausstrahlung, die als Hauptleuchtrichtung in dem nachstehenden Richtungsdiagramm mit den Buchstaben „HV“ bezeichnet ist;
- in den Leuchtrichtungen, die mit der in die Schnittlinie der Vertikalebene mit der Horizontalebene verlegten Hauptleuchtrichtung („HV“) in der Vertikalebene einen Winkel von $\pm 10^\circ$ oder in der Hori-

zontalebene einen Winkel von $\pm 20^\circ$ bilden und in dem nachstehenden Richtungsdiagramm mit dem Buchstaben „C“ bezeichnet sind;

- in den Leuchtrichtungen, die bei Verlegung der Hauptleuchtrichtung („HV“) in die Schnittlinie der Vertikalebene mit der Horizontalebene mit der Vertikalebene einen Winkel von $\pm 10^\circ$ und mit der Horizontalebene einen Winkel von $\pm 5^\circ$ bilden und in dem nachstehenden Richtungsdiagramm mit dem Buchstaben „D“ bezeichnet sind.

Richtungsdiagramm



HV = Hauptleuchtrichtung

Bitte Zutreffendes ankreuzen

Der stark umrandete Teil ist vom Antragsteller nicht auszufüllen

Raum für Stempelmarke

An

Zugewiesenes (Wechsel-)Kennz.

Zugelassen (Bewilligt) am: Tag Monat Jahr

gem. § _____ KFG. 1967

bis _____ Ausgefertigt: _____

1 Antragsteller:

(Familienname (Firma)) _____

(Vorname) _____ (Akad. Grad) _____

männlich weiblich

Geburtsdatum: Tag Monat Jahr

selbständig unselbständig

(Beruf (bei Firmen: Art des Betriebes)) _____

Adresse: _____ (Straße, Hausnummer, Stiege, Tür)

(Postleitzahl) _____ (Ort) _____

Antriebsart: Benzin Diesel Elektro Gas

Sonstige Antriebsart: _____

Anzahl der zu befördernden Personen (abgesehen vom Lenker)

Insgesamt: auf Sitzplätzen: auf Stabplätzen:

1. Reihe 2. Reihe 3. Reihe insgesamt

Eigengewicht in kg

Höchste zulässige Achslasten in kg

1. Achse

2. Achse

3. Achse

4. Achse

Höchste zul. Nutzlast in kg

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht in kg

Hubraum in ccm

Anzahl der PS

2 Der Antragsteller ist: rechtmäßiger Besitzer Inhaber (bei Abzahlungsgeschäften)

3 Ich — Wir — stelle(n) den ANTRAG auf:

Zulassung des folgenden Fahrzeuges

eingeschränkte Zulassung

vorübergehende Zulassung bis zum _____

Bewilligung zur Durchführung von:

Probefahrten mit _____

Überstellungsfahrten bis zum _____

Ausgabe einer Kennzeichentafel für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen

Kennzeichen des Zugfahrzeuges _____

5 Verwendungsbestimmung:

Werksverkehr ja nein

4 Art des Fahrzeuges:

Marke: _____ Type: _____

Art des Aufbaues: _____

Baujahr Farbe: _____

Erzeuger des Fahrgestelles: _____

Fahrgestellnummer: _____

Erzeuger des Motors: _____

Motornummer: _____

6 Typenschein Bescheid sonstiges Dokument

(ausgestellt von) _____ (Ausstell. Datum) _____

Zahl: _____

Haftpflichtversicherer: _____

Kraftfahrzeugsteuer gesetzlich befreit entrichtet S _____ bescheidmäßig befreit

Bestätigung des Zollamtes: liegt bei liegt nicht bei

7 Erstmalige Zulassung am: Tag Monat Jahr

Letzes behördl. Kennzeichen dieses Fahrzeuges:

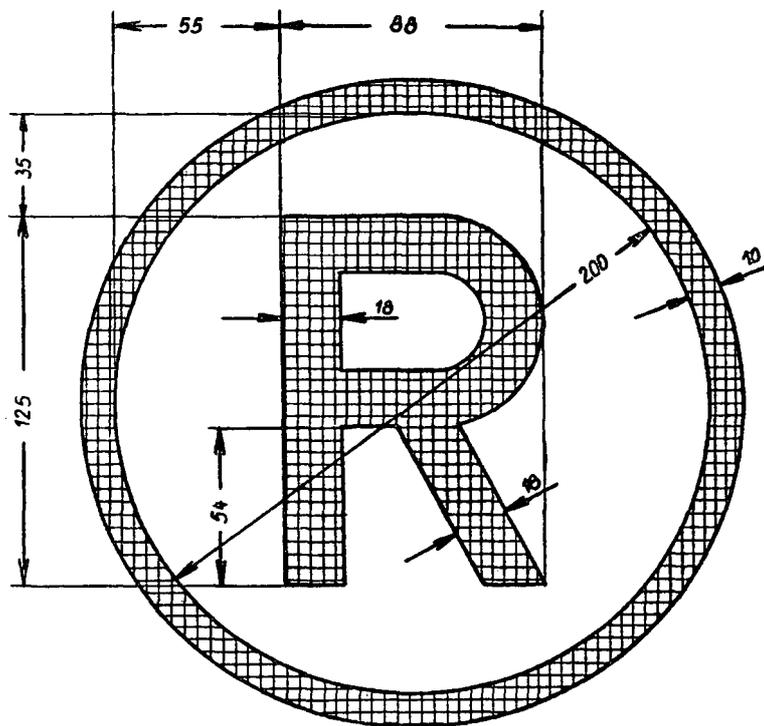
Abgemeldet am Tag Monat Jahr

Datum des Antrages: _____

(Unterschrift des Antragstellers)

Kraftfahrzeugpapiere und Kennzeichentafel(n) übernommen

am: _____ (Unterschrift)



Maße in mm

(Vorderseite)

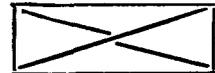
Anlage 6

(§ 29)

Raum für
Stempel-
marke

Bitte Zutreffendes ankreuzen:

An



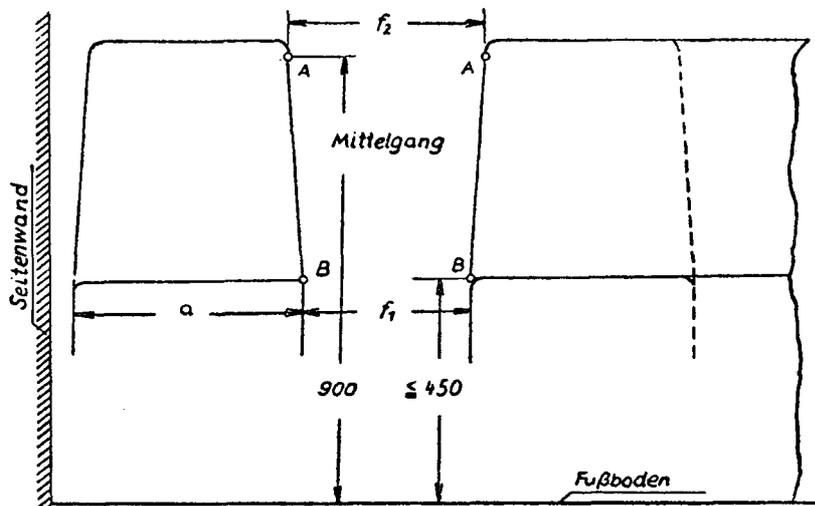
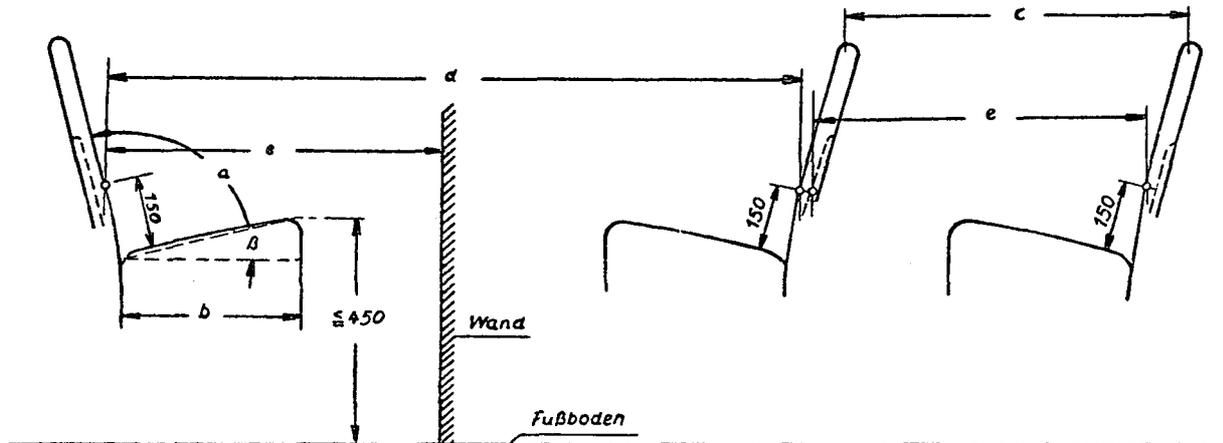
<p>[1] Name:</p> <p>..... <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich</p> <p>Familienname Bei Frauen Mädchenname frühere Namen Vorname Akadem. Grad</p> <p>Geburtsdatum: <input type="text"/> <input type="text"/> Tag Monat Jahr</p> <p>Geburtsort:</p> <p>Pol. Bez.:</p> <p>Beruf: <input type="checkbox"/> selbständig <input type="checkbox"/> unselbständig</p> <p>..... </p> <p>Vornamen der Eltern:</p> <p>..... </p> <p>Staatsbürgerschaft:</p>	<p>[3] Die fachliche Befähigung wird (wurde) erworben</p> <p><input type="checkbox"/> in der Fahrschule am Ort</p> <p><input type="checkbox"/> im Außenkurs der Fahrschule</p> <p><input type="checkbox"/> durch Übungsfahrten auf Grund der Bewilligung des/der: Behörde</p> <p>vom Zahl</p> <p><input type="checkbox"/> in der land- und forstwirtschaftlichen Lehranstalt</p> <p><input type="checkbox"/> in der technischen Lehranstalt</p> <p><input type="checkbox"/> bei der öffentlichen Dienststelle</p> <p><input type="checkbox"/> in der Landesfeuerweherschule</p> <p><input type="checkbox"/> bei der Kraftfahrlinienunternehmung</p> <p><input type="checkbox"/> bei der Dienststelle des Bundesheeres</p> <p>Ich bin am</p> <p><input type="checkbox"/> aus dem Bundesheer</p> <p><input type="checkbox"/> der Heeresverwaltung ausgeschieden.</p>
<p>Ständiger Wohnsitz:</p> <p>..... Straße, Hausnummer, Stiege, Tür Postleitzahl Ort</p>	<p>genaue Bezeichnung der ausbildenden Stelle: </p>
<p>[2] Ich-Wir- stelle(n) den ANTRAG auf</p> <p><input type="checkbox"/> Erteilung einer Lenkerberechtigung für</p> <p><input type="checkbox"/> Ausdehnung einer Lenkerberechtigung auf die Gruppe(n)</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> G <input type="checkbox"/> H</p> <p>(Einteilung der Gruppen siehe Rückseite)</p> <p>Ich bin im Besitz der Lenkerberechtigung für die Gruppe ausgestellt </p> <p>von am</p>	<p>Ort:</p> <p><input type="checkbox"/> sonstige Art der Ausbildung: </p> <p>..... Datum Unterschrift</p>
<p>von der Behörde auszufüllen!</p> <p>Behördliche Verfügung:</p> <p><input type="checkbox"/> Lenkerberechtigung für die Gruppe(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Ausdehnung</p> <p>befristet bis</p> <p>mit folgender Auflage:</p> <p>.....</p> <p>mit folgender Beschränkung <input type="checkbox"/> zeitlich <input type="checkbox"/> örtlich <input type="checkbox"/> sachlich</p> <p>der Gültigkeit:</p> <p>am <input type="text"/> <input type="text"/> Tag Monat Jahr erteilt</p>	<p>Führerschein</p> <p>Zahl:</p> <p>Ausstellungsdatum:</p> <p>übernommen:</p> <p>..... Unterschrift</p> <p>Antrag abgewiesen wegen</p> <p><input type="checkbox"/> mangelnder Verkehrszuverlässigkeit</p> <p><input type="checkbox"/> mangelnder geistiger oder körperlicher Eignung</p> <p><input type="checkbox"/> mangelnder fachlicher Befähigung</p> <p><input type="checkbox"/> Nichterreichen des Mindestalters.</p>

(Rückseite)

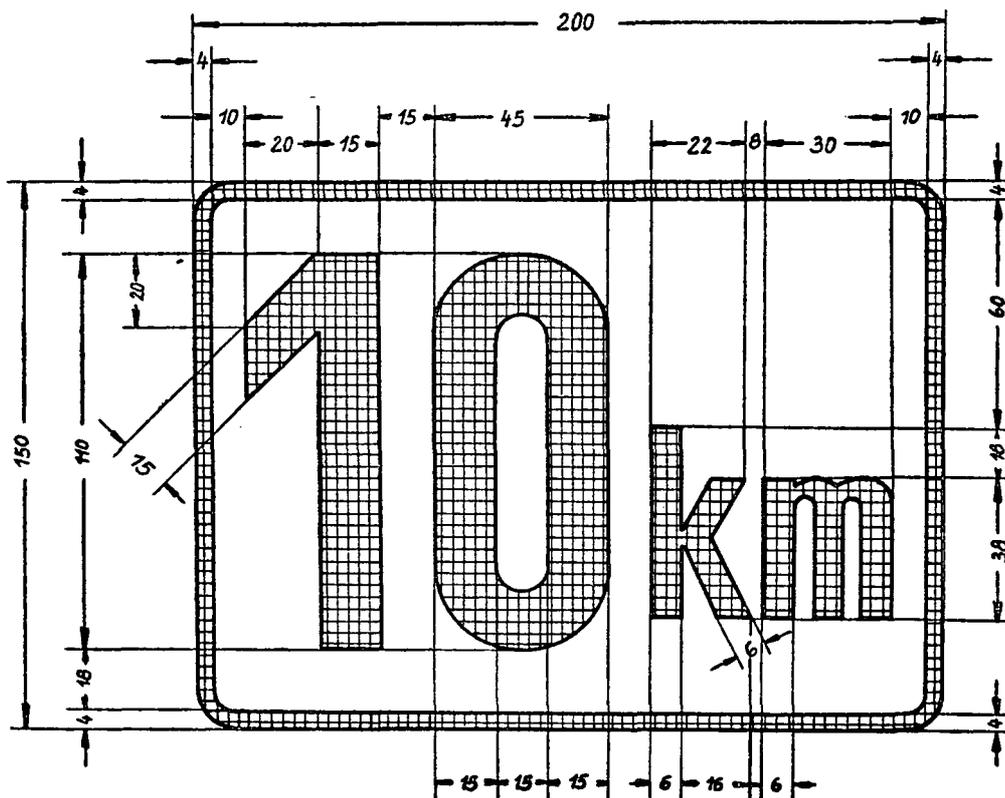
Gruppen der Kraftfahrzeuge gemäß § 65 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967

- A:** Motorräder, Motorräder mit Beiwagen, Invalidenkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge mit drei Rädern und einem Eigengewicht von nicht mehr als 400 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen wird;
- B:** Kraftwagen zur Personenbeförderung mit nicht mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz oder Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen wird;
- C:** Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen wird;
- D:** Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen wird;
- E:** Kraftwagen, mit denen andere als leichte Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen werden, sofern der Lenker zum Lenken dieser Kraftwagen berechtigt ist;
- F:** Zugmaschinen der Klassen I und II (§ 90 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden, und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann oder die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind;
- G:** Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 21 und 23 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen wird;
- H:** Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) gezogen wird.

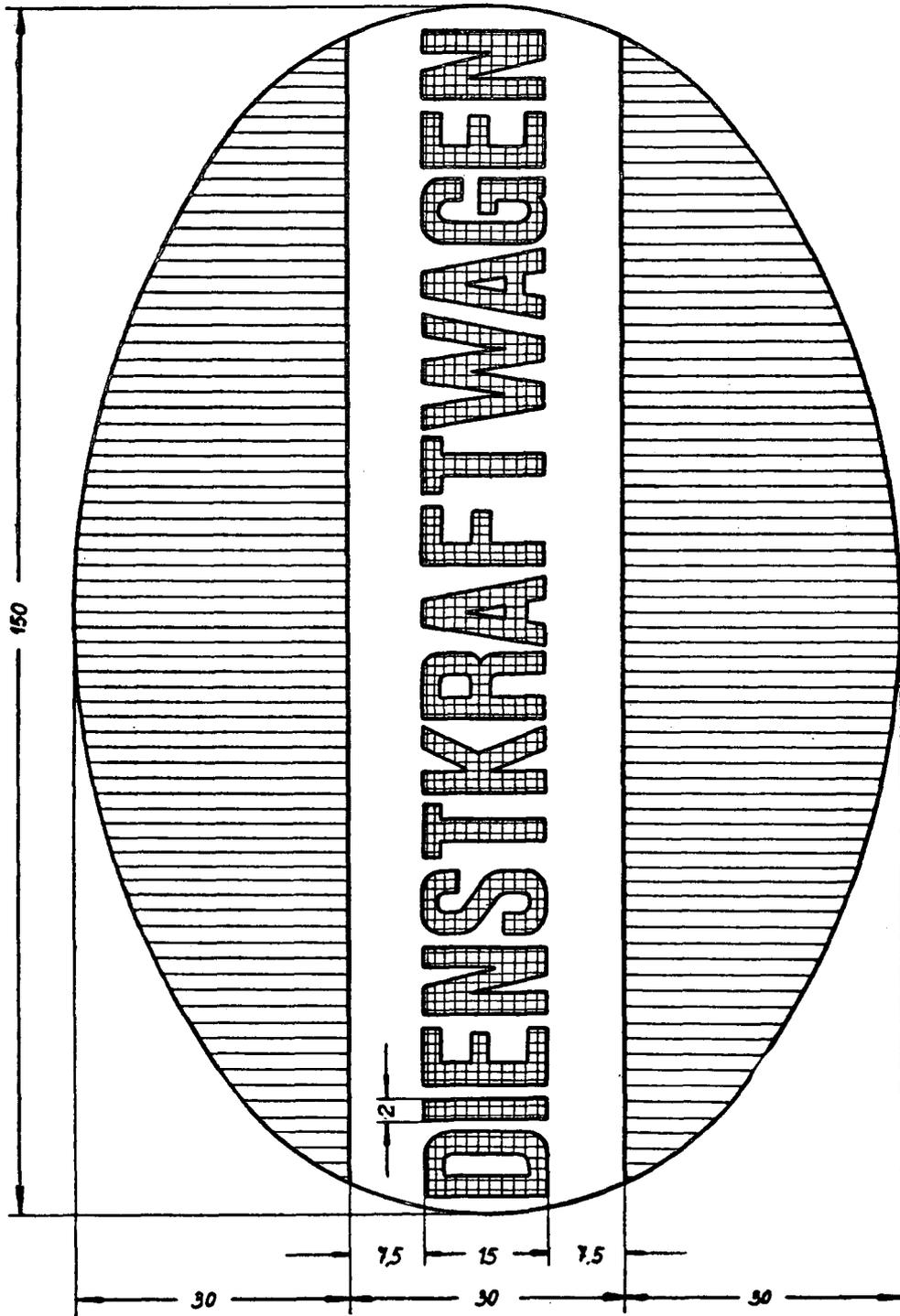
Anlage 7
(§§ 42 und 43)



Maße in mm bzw. \angle°									
¹⁾ a	b	c	d	e	²⁾ f ₁	²⁾ f ₂	α	β	
450	370	700	1300	650	300	350	92°	6°	
¹⁾ Auf dieses Maß können geringfügige Zwischenräume zwischen Sitzplatz und Seitenwand angerechnet werden. ²⁾ Die Begrenzung der Rückenlehne darf über die Verbindungslinie AB mittelgangseitig nicht hinaustreten.									

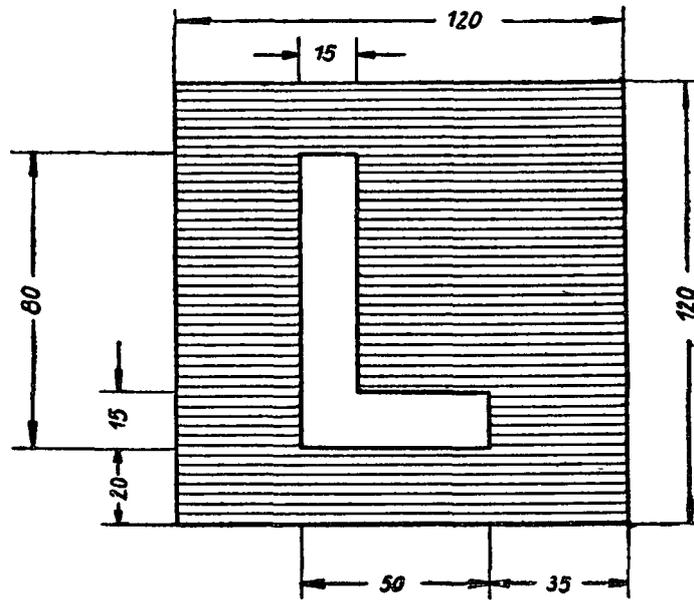


Maße in mm

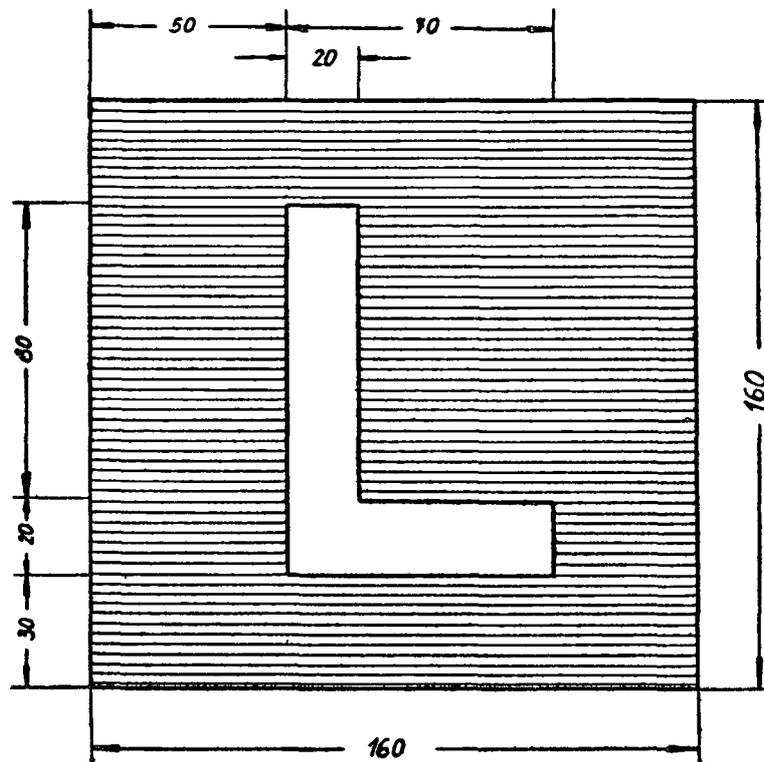


Maße in mm

a) Für Krafträder



b) Für Kraftwagen und Anhänger



Maße in mm

Raum für
Stempel-
marke

An

.....

.....

....., am

Antrag auf Führerscheinaustausch

Dieser Teil ist vom Antragsteller auszufüllen.

Familiennamen:

Vorname:

geb. am: in

Beruf:

ordentlicher Wohnsitz:

.....

Ich beantrage gemäß § 133 Abs. 2 und 3 KFG. 1967 den Austausch meines Führerscheines für die

Gruppe(n):

ausgestellt am:

von:

unter Zahl:

.....

(Unterschrift)

Führerscheingruppen	
1947	1967
a	Siehe Anmerkung 1
b	A
c 1	B
c 2	C
d	C
d 1	C
d 2	D
Siehe Anmerkung 2	E
e	Siehe Anmerkung 3
f 1	F
f 2	F

Anmerkung 1:

Ein Führerschein für die Gruppe a wird gegen einen Führerschein mit dem Vermerk „berechtigt, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ zu lenken“ oder „berechtigt, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 250 cm³ zu lenken“ ausgetauscht.

Anmerkung 2:

Wenn glaubhaft gemacht wird, daß mit Kraftwagen andere als leichte Anhänger gezogen wurden, werden ausgetauscht: c 1 gegen B+E, c 2 gegen C+E, d 1 gegen C+E oder d 2 gegen D+E.

Zur Glaubhaftmachung geeignete Mittel sind z. B.: Bestätigung des Dienstgebers unter Anführung des Kennzeichens des (der) gezogenen Anhänger(s), Nachweis der Zulassung eines entsprechenden Anhängers für den Antragsteller u. dgl.

Anmerkung 3:

Ein Führerschein der Gruppe e wird gegen einen auf ein bestimmtes Fahrzeug eingeschränkten Führerschein der Gruppen A, B, C, D oder F ausgetauscht.

Verwaltungsabgabe:	Ausgefertigt:	Ich bestätige den Erhalt des Führerscheines (Unterschrift) , am
	Kontrolle:	

400. Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 14. Dezember 1967 über Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten und über den Verkehr mit solchen Fahrzeugen (Tankfahrzeugverordnung 1967)

Auf Grund des § 92 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird verordnet:

I. ABSCHNITT

Allgemeines

§ 1. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind, müssen den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein, soweit es sich nicht um Flüssigkeiten handelt, die dem Betrieb des Fahrzeuges oder seiner Einrichtungen dienen, in Behältnissen von nicht mehr als 300 l Fassungsraum eingeschlossen sind oder unter die im Abs. 7 angeführten Flüssigkeiten fallen.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge müssen sein:

- a) Tankkraftwagen oder Tankanhänger, das sind Fahrzeuge, auf deren Fahrgestell ein oder mehrere Tanks dauernd befestigt sind oder bei denen sie in selbsttragender Bauweise ausgeführt sind, oder
- b) Kraftwagen und Anhänger mit Aufsetztanks.

(3) Tanks sind nach ihrer Bauart zur Beförderung von Flüssigkeiten bestimmte Behältnisse mit einem Fassungsraum von mehr als 300 l. Aufsetztanks sind Tanks, die den besonderen Einrichtungen des Fahrzeuges angepaßt und nach ihrer Bauart dazu bestimmt sind, nur leer auf ein Fahrzeug aufgesetzt und von diesem abgenommen zu werden. Saugtanks sind Tanks, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt sind, durch Unterdruck im Tank gefüllt zu werden.

(4) Auf im Abs. 1 angeführte Fahrzeuge, die nur zur Beförderung entzündbarer, mit Wasser nicht mischbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C bestimmt sind, finden die Bestimmungen des § 7 Abs. 1 lit. e erster Satz, § 10 Abs. 1 lit. h, Abs. 2 vierter Satz, Abs. 5 und Abs. 6 hinsichtlich der Vermeidung der Funkenbildung, § 11 Abs. 1, § 12 Abs. 2 und Abs. 3 zweiter Satz, § 14 Abs. 1 lit. e und Abs. 2 erster Satz hinsichtlich der Vermeidung der Funkenbildung, § 16 Abs. 1 und Abs. 2 dritter bis

fünfter Satz, § 19, § 20, § 23 Abs. 1 lit. a hinsichtlich des Ausschließens gefährlicher elektrostatischer Aufladungen, lit. c zweiter Satz und lit. g, § 26 Abs. 1 lit. k hinsichtlich der Flammendurchschlagsicherungen und lit. n, § 29 Abs. 1 lit. a erster Satz und zweiter Satz erster Halbsatz, lit. d und e, § 30 lit. e und, wenn der Fassungsraum der auf einem Fahrzeug angebrachten Tanks 6200 l nicht übersteigt, des § 14 Abs. 1 lit. a keine Anwendung.

(5) Auf im Abs. 1 angeführte Fahrzeuge, die nur zur Beförderung entzündbarer, mit Wasser nicht mischbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 100° C bestimmt sind, finden außer den im Abs. 4 angeführten Bestimmungen auch die Bestimmungen des § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 1 lit. f und i, § 10 Abs. 1 lit. f erster und zweiter Halbsatz, Abs. 2 erster, zweiter und fünfter Satz und Abs. 3, § 14 Abs. 1 lit. a und b und Abs. 2 dritter Satz, § 16 Abs. 2 erster und zweiter Satz, § 17 Abs. 2 zweiter Satz und Abs. 3, § 18 lit. a, § 28 Abs. 2 und § 29 Abs. 1 lit. f keine Anwendung.

(6) Bei der Ermittlung der im Abs. 4 und 5 und im § 2 angeführten Flammpunkte sind bei Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 100° C das Verfahren zur Bestimmung des Flammpunktes im offenen Tiegel nach Marcusson gemäß ONORM C 1123 vom 15. Dezember 1958, bei allen übrigen Flüssigkeiten die für die Lagerung entzündbarer Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen geltenden Bestimmungen der Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 7. Februar 1930, BGBl. Nr. 49, anzuwenden.

(7) Gefährliche, entzündbare Flüssigkeiten, deren Dampfdruck bei 50° C größer als 3 kp/cm² ist oder die leicht peroxydieren und, auf Wasserstoffperoxyd (H₂O₂) berechnet mehr als 0,3 v. H. Peroxyd enthalten (wie insbesondere Äther und gewisse heterozyklische sauerstoffhaltige Stoffe), dürfen nicht mit im Abs. 1 angeführten Fahrzeugen befördert werden. Bei der Bestimmung des Gehaltes an Peroxyd in einer Flüssigkeit ist das in der Randnummer 1303 des Anhanges III der Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), BGBl. Nr. 137/1967, angegebene Verfahren anzuwenden.

(8) Die im Abs. 6 und im § 23 Abs. 1 lit. a angeführten ONormen (Normengesetz BGBl. Nr. 64/1954) wurden vom Osterreichischen Normenausschuß in A 1010 Wien I, Bauernmarkt 13 veröffentlicht.

§ 2. Flüssigkeiten

(1) Als Flüssigkeiten im Sinne dieser Verordnung gelten Stoffe, die auch bei 15° C und unter

einem Druck von 1 kp/cm² flüssig oder noch salbenförmig sind. Als gefährliche, entzündbare Flüssigkeiten gelten:

- a) mit Wasser nicht mischbare oder nur teilweise mischbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21° C, auch wenn sie von festen, in den Flüssigkeiten gelösten oder suspendierten Stoffen, ausgenommen Nitrozellulose, oder von beiden nicht mehr als 30 v. H. enthalten, wie insbesondere Roherdöl und andere Rohöle, sowie leicht flüchtige Destillationsprodukte aus Erdöl und anderen Rohölen, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Schiefer-, Holz- und Torfteer, wie Petroläther, Pentane, Benzin, Benzol und Toluol; Erdgas-Gasolin; Äthylacetat (Essigsäureäthylester, Essigester), Vinylacetat, Äthyläther (Schwefeläther), Methylformiat (Ameisensäuremethylester) und andere Äther und Ester; Schwefelkohlenstoff; Acrolein; gewisse chlorierte Kohlenwasserstoffe (zum Beispiel 1,2 Dichloräthan und Chloropren);
 - b) Mischungen von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21° C mit höchstens 55 v. H. Nitrozellulose, mit einem Stickstoffgehalt von nicht mehr als 12,6 v. H., wie insbesondere Kollodium, Semikollodium und andere Nitrozelluloselösungen;
 - c) mit Wasser nicht mischbare oder nur teilweise mischbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21° C, wenn sie von festen, in den Flüssigkeiten gelösten oder suspendierten Stoffen, ausgenommen Nitrozellulose, oder von beiden nicht mehr als 30 v. H. enthalten, wie insbesondere gewisse Tiefdruck- und Lederfarben sowie gewisse Lacke, Lackfarben und Kautschuk (Gummi)-lösungen;
 - d) mit Wasser nicht mischbare oder nur teilweise mischbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von 21° C bis 55° C, auch wenn sie von festen, in den Flüssigkeiten gelösten oder suspendierten Stoffen oder von beiden nicht mehr als 30 v. H. enthalten, wie insbesondere Terpentinöl; mittelschwere Destillate aus Erdöl und anderen Rohölen, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Schiefer-, Holz- und Torfteer, wie Mineralterpentin (white spirit, Terpentinölersatz), Schwerbenzin, Petroleum (für Leucht-, Heiz- und Motorzwecke), Xylol, Styrol, Cumol, Solventnaphtha; Butylalkohol (Butanol); Butylacetat (Essigsäurebutylester); Amylacetat (Essigsäureamylester); Nitromethan (Mononitromethan) sowie gewisse Mononitroparaffine; gewisse chlorierte Kohlenwasserstoffe (zum Beispiel Monochlorbenzol);
 - e) mit Wasser nicht mischbare oder nur teilweise mischbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C bis 100° C, auch wenn sie von festen, in den Flüssigkeiten gelösten oder suspendierten Stoffen oder von beiden nicht mehr als 30 v. H. enthalten, wie insbesondere gewisse Teere und Destillate daraus, Heizöle, Dieseltreiböle, gewisse Gasöle; Tetralin (Tetrahydronaphthalin); Nitrobenzol; gewisse chlorierte Kohlenwasserstoffe (zum Beispiel 2-Äthylhexylchlorid);
 - f) mit Wasser nicht mischbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 100° C;
 - g) mit Wasser in beliebigem Verhältnis mischbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21° C, auch wenn sie von festen, in den Flüssigkeiten gelösten oder suspendierten Stoffen oder von beiden nicht mehr als 30 v. H. enthalten, wie insbesondere Methylalkohol (Methanol, Holzgeist), auch denaturiert; Äthylalkohol (Äthanol, gewöhnlicher Spiritus), auch denaturiert; Acetaldehyd, Aceton und Acetonmischungen; Pyridin;
 - h) Mischungen der in lit. a bis g angeführten Stoffe.
- (2) Die in Abs. 1 angeführten Mischungsverhältnisse sind in Gewichtsteilen angegeben, bezogen auf das Gewicht der betreffenden Mischung oder Lösung. Den in den Flüssigkeiten gelösten festen Stoffen sind Sikkative, Standöle (wie gekochte oder geblasene Leinöle) oder ähnliche Stoffe (ausgenommen Nitrozellulose) mit einem Flammpunkt über 100° C gleichzuhalten.

II. ABSCHNITT

Beschaffenheit der Tanks

§ 3. Baustoffe

(1) Die Wände und Böden der Tanks müssen bestehen aus

- a) Stahl mit einer Zugfestigkeit von mindestens 35 kp/mm² und höchstens 65 kp/mm²,
- b) Reinaluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 v. H. oder geeigneten Aluminiumlegierungen oder
- c) sonstigen Werkstoffen, die hinsichtlich ihrer Zugfestigkeit bei mechanischen Beanspruchungen und ihrer Alterungsbeständigkeit in der lit. a oder b angeführten Werkstoffen mindestens gleichwertig sind und eine ausreichende Sicherheit gegen Entzündung aufweisen.

(2) Werkstoffe für geschweißte Tanks müssen schmelzschweißbar sein.

§ 4. Chemische Eigenschaften und Korrosionsschutz

(1) Die den zur Beförderung bestimmten Flüssigkeiten ausgesetzten Teile von Tanks, Leitungen und Armaturen müssen aus Werkstoffen bestehen, die

- a) mit diesen Flüssigkeiten keine gefährlichen, entzündbaren oder die Werkstoffe des Tanks angreifenden chemischen Verbindungen eingehen,
- b) durch diese Flüssigkeiten mit Ausnahme von Kondenswasser nicht angegriffen werden,
- c) auf diese Flüssigkeiten keine zersetzende Wirkung ausüben.

(2) Tanks, Leitungen und Armaturen, die aus einem unter atmosphärischen Einflüssen korrodierenden Werkstoff bestehen, müssen an ihrer Außenseite mit einer Korrosionsschutzschicht versehen sein, die gegen die beim Betrieb des Fahrzeuges auftretenden Stöße unempfindlich ist. Dies gilt jedoch nicht für Tanks aus Aluminium oder Aluminiumlegierungen, die unter atmosphärischen Einflüssen eine beständige korrosionshemmende Oberflächenschicht bilden, Tanks und Leitungen aus Werkstoffen, die von Kondenswasser angegriffen werden können, müssen an ihrer Innenseite mit einer Korrosionsschutzschicht von ausreichender Beständigkeit versehen sein, wenn nicht durch die Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank bestimmt ist, eine Korrosion durch Kondenswasser vermieden ist oder den durch ein Korrodieren entstehenden Gefahren durch größere Wanddicke begegnet ist.

(3) Tanks aus Reinaluminium oder Aluminiumlegierungen müssen von allen übrigen Teilen des Fahrzeuges und von ihren nicht aus Leichtmetall bestehenden Teilen, wie insbesondere Armaturen und Rohrleitungen, durch isolierende Schutzschichten mit ausreichender Widerstandsfähigkeit gegen mechanische Beanspruchung getrennt sein, die Kontaktkorrosionen verhüten.

§ 5. Wanddicke

(1) Wände von Tanks müssen so beschaffen sein, daß sie den bei ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung in Betracht kommenden Beanspruchungen, wie Überdruck und Unterdruck im Tank und — insbesondere bei Tanks, die in selbsttragender Bauweise ausgeführt sind — sonstigen statischen sowie dynamischen Beanspruchungen standhalten.

- (2) Die Wanddicke der Tanks hat zu betragen:
- a) Bei Tanks aus Stahl mindestens 3 mm, bei selbsttragender Bauweise der Tanks mindestens 4 mm,

b) bei Tanks aus Reinaluminium (§ 3 Abs. 1 lit. b) mindestens 5 mm, wenn jedoch der Fassungsraum des Tanks 4000 l nicht überschreitet, mindestens 4 mm,

c) bei Tanks aus Aluminiumlegierungen mindestens 4 mm, wenn jedoch der Tank nicht in selbsttragender Bauweise ausgeführt ist und entweder der Fassungsraum des Tanks 4000 l nicht überschreitet oder die Aluminiumlegierung eine Zugfestigkeit von mindestens 30 kp/mm², eine Streckgrenze von mindestens 21 kp/mm² und, bezogen auf den kurzen Proportionalstab, eine Bruchdehnung von mindestens 12 v. H. aufweist, mindestens 3 mm,

d) bei Tanks aus Werkstoffen, die einem der im § 3 Abs. 1 lit. a und b angeführten Werkstoffe hinsichtlich ihrer Widerstandsfähigkeit gegen mechanische Beanspruchung, ihrer Alterungsbeständigkeit und ihrer Entzündbarkeit mindestens gleichwertig sind, den für diese Werkstoffe in den lit. a bis c angegebenen Wert.

§ 6. Herstellung der Tanks

(1) Die Außenwände der Tanks dürfen nicht durch Nieten miteinander verbunden sein; dies gilt jedoch nicht bei geklebten Verbindungen.

(2) Geschweißte Tanks müssen auf folgende Weise hergestellt sein:

a) die Bleche müssen ohne erheblichen Kantensatz durch Schweißnähte so verbunden sein, daß keine wesentlichen Eigenspannungen auftreten;

b) die Nähte der Außenwände des Tanks müssen doppelseitige Stumpfschweißnähte sein; bei einer Blechdicke bis zu 6 mm ist jedoch eine einseitige Schweißung von Stumpfschweißnähten zulässig, wenn geeignete Schweißverfahren angewendet werden; ist der hintere Außenboden des Tanks in den Tankmantel eingeschoben, so kann er mit dem Tankmantel durch Kehlnahtschweißung verbunden sein;

c) Stumpfschweißnähte müssen über den ganzen Querschnitt durchgeschweißt sein. Schweißnähte an den Tankaußenwänden müssen kerbenfrei ausgeführt sein; Kerben können durch Übersleifen der Schweißnähte beseitigt sein, wenn die Wanddicke an den Schweißnähten hiedurch nicht um mehr als 10 v. H. vermindert wurde. Schweißnähte dürfen keine die Festigkeit wesentlich beeinträchtigenden Bundefehler, Schlackeneinschlüsse oder Porenansammlungen aufweisen. Schweißnähte an Tanks aus Reinaluminium müssen bei blecheben abge-

arbeiteter Raupe mindestens die Zugfestigkeit des weichgeglühten Bleches haben. Bei der Festigkeitsberechnung ist als Schweißnahtfaktor 0,8 anzunehmen; das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann jedoch auf Antrag einen höheren Schweißnahtfaktor genehmigen, wenn die Betriebssicherheit des Tanks durch Arbeitsprüfungen im Sinne der Anlage 2 der Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 29. September 1949, betreffend Werkstoff- und Bauvorschriften für die Herstellung von Dampfkesseln, BGBl. Nr. 264, nachgewiesen ist.

(3) Teile von Rohrleitungen müssen miteinander, mit den Armaturen und mit dem Tank so verbunden sein, daß hiedurch nicht innere Kräfte entstehen, die die dauernde Dichtheit der Rohrleitungen beeinträchtigen. Schweißnähte an Rohrleitungen dürfen keine die Festigkeit wesentlich beeinträchtigenden Risse, Bindefehler, Schlackeneinschlüsse oder Porenansammlungen aufweisen; sie müssen über den ganzen Querschnitt durchgeschweißt sein.

(4) Die Verfahren, nach denen Schweißverbindungen ausgeführt wurden, und die Zusatzwerkstoffe, die hiebei verwendet wurden, müssen für die Werkstoffe der verschweißten Teile geeignet sein. Die Schweißarbeiten bei der Herstellung des Tanks müssen von Arbeitern durchgeführt worden sein, deren Fertigkeit im Schweißen von Behältern durch eine Prüfung nach behördlich anerkannten Richtlinien nachgewiesen oder für die mindestens eine gleichwertige Fertigkeit glaubhaft gemacht wurde. Schweißarbeiten an Rohrleitungen müssen von Arbeitern durchgeführt worden sein, deren Fertigkeit im Rohrschweißen durch eine Prüfung nach behördlich anerkannten Richtlinien nachgewiesen oder für die mindestens eine gleichwertige Fertigkeit glaubhaft gemacht wurde.

§ 7. Ausgestaltung der Tanks

(1) Tanks müssen in folgender Art ausgestaltet sein:

- a) sie müssen gekrempte und gekrümmte Außenböden haben, der Innenradius der Krempe muß bei Böden aus Stahl mindestens 30 mm, bei Böden aus Reinaluminium oder Aluminiumlegierungen (§ 3 Abs. 1 lit. b) mindestens 50 mm betragen; dies gilt auch für die Böden von Kammern;
- b) sie müssen für jede Kammer eine kreisrunde oder ovale Einstiegöffnung mit einer kleinsten lichten Weite von mindestens 500 mm haben; dies gilt jedoch nicht für Tanks oder Kammern von Tanks, deren größte

Höhe geringer als 800 mm ist und bei denen die Besichtigung der Innenseite ihrer Wände sowie der Einbauten durch Handlöcher möglich ist;

- c) die Verschlüsse der Einstiegöffnungen müssen dicht sein und müssen wirksam dagegen gesichert sein, daß sie sich unbeabsichtigt öffnen;
- d) Einbauten in Tanks, wie insbesondere Längs- und Querschwallwände, Ventilträger oder Rohrleitungen, müssen so angeordnet sein, daß sie die Überprüfung des Innenraumes des Tanks nicht behindern und bei Tanks mit Einstiegöffnungen das Einsteigen in den Tank nicht erschweren;
- e) an der Außenseite des Tanks angebrachte Wärmeisolierungen müssen so ausgebildet sein, daß eine Überprüfung der Dichtheit der Verbindungsnahte der Tankaußenwände und von an die Außenseite der Tanks reichenden Dichtungsfugen möglich ist. Die Isolierung muß aus nicht entzündbaren Stoffen bestehen. Beim Füllen und Entleeren des Tanks muß das Eindringen entzündbarer Flüssigkeiten in die Isolierung verhindert werden können;
- f) Tanks mit einem Fassungsraum von mehr als 6200 l müssen durch dichte Böden in Kammern mit einem Fassungsraum von höchstens 6200 l unterteilt sein;
- g) Tanks oder Kammern von Tanks, ausgenommen Saugtanks, die in der Längsrichtung des Fahrzeuges gemessen länger als 1,5 m sind, müssen mit Schwallwänden, (lit. d) versehen sein. Durch diese Schwallwände und ihre bis zur Tankwand gedachte Verlängerung müssen der Tank und Kammern des Tanks in Abteile mit einem Fassungsraum von höchstens 5000 l unterteilt sein. Diese Abteile dürfen in der Längsrichtung des Fahrzeuges gemessen nicht länger sein als 1,5 m. Durchstiegsöffnungen in Schwallwänden müssen bei kreisrunder Ausführung eine lichte Weite von mindestens 600 mm, bei ovaler Ausführung in lotrechter Richtung eine kleinste lichte Weite von mindestens 500 mm und in waagrechter Richtung eine größte lichte Weite von mindestens 600 mm haben und bei hintereinanderliegenden Schwallwänden derselben Kammer versetzt angeordnet sein;
- h) Aufsetztanks müssen mit Vorrichtungen versehen sein, die ein sicheres Aufsetzen auf das Fahrzeug und ein sicheres Absetzen vom Fahrzeug ermöglichen. Sie müssen auf einer waagrechten, ebenen Fläche stand-sicher sein und auf den Fahrzeugen, für die sie bestimmt sind, sicher und unverschieb-

bar befestigt werden können. Die mit den Aufsetztanks verbundenen Leitungen und Armaturen müssen vor Beschädigungen beim Auf- und Absetzen geschützt sein;

- i) der Fassungsraum von Saugtanks darf 6200 l nicht überschreiten.

(2) Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von mehr als 175 kp/cm² bestimmt sind, müssen gasdicht verschließbar sein.

(3) Tanks, die dazu bestimmt sind, bei 15° C während des Betriebes durch im Tank befindliches Gas einem Überdruck von mehr als 1 at standzuhalten, müssen, soweit nichts anderes festgesetzt ist, den Bestimmungen der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948, entsprechen.

§ 8. Fassungsraum und höchstes zulässiges Füllungsverhältnis

(1) Als Fassungsraum gilt der vom betriebsbereiten Tank oder seinen Kammern umschlossene Innenraum.

(2) Als höchstes zulässiges Füllungsverhältnis einer Flüssigkeit gilt das Verhältnis des Rauminhaltes der Flüssigkeitsmenge, die ohne Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes und der höchsten zulässigen Achslasten des Fahrzeuges und ohne Überschreitung des spezifischen Füllungsverhältnisses der Flüssigkeit (§ 9) in den Tank eingefüllt werden darf, zum Fassungsraum des Tanks (Abs. 1).

(3) Der größte Wert der höchsten zulässigen Füllungsverhältnisse der Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank und jede seiner Kammern bestimmt sind, darf nicht um mehr als 3 v. H. geringer sein als der Wert des spezifischen Füllungsverhältnisses der Flüssigkeit mit dem größten Wert der höchsten zulässigen Füllungsverhältnisse.

§ 9. Spezifisches Füllungsverhältnis der Flüssigkeiten

(1) Das spezifische Füllungsverhältnis einer Flüssigkeit ist das Verhältnis des Rauminhaltes der Menge dieser Flüssigkeit, die unter Berücksichtigung des Ausdehnungskoeffizienten der Flüssigkeit ohne Gefahr eingefüllt werden kann, zum Fassungsraum des zu füllenden Tanks.

(2) Bei der Ermittlung des höchsten zulässigen Füllungsverhältnisses (§ 8) ist als spezifisches Füllungsverhältnis (Abs. 1) anzunehmen:

- a) bei Tanks mit wirksamen Belüftungsvorrichtungen das Verhältnis der Dichte der Flüssigkeit bei 50° C zur Dichte der Flüssigkeit bei 15° C;

b) bei gasdicht verschlossenen Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von mehr als 175 kp/cm² bestimmt sind (§ 7 Abs. 2), 90 v. H.;

c) bei Tanks, die zur Beförderung von Vergaserkraftstoffen bestimmt sind, bei Fehlen von Angaben über die Dichte der zu befördernden Flüssigkeiten 95 v. H.;

d) bei Tanks, die zur Beförderung von im § 2 Abs. 1 lit. e und f angeführten Flüssigkeiten bestimmt sind, 96 v. H.

III. ABSCHNITT

Ausrüstung der Tanks

§ 10. Vorrichtungen zum Füllen und Entleeren

(1) Tanks müssen mit geeigneten Vorrichtungen zum Füllen und Entleeren ausgerüstet sein, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

a) sie müssen so am Fahrzeug angebracht sein, daß ihre Beschädigung bei Verkehrsunfällen nicht zu erwarten ist;

b) ihre sichere Betätigung und Beobachtung muß für die hiezu bestimmten Personen von der Fahrbahn aus oder von Auftritten oder Standflächen aus möglich sein, die am Fahrzeug fest angebracht sind und für die ausreichende Haltegriffe vorhanden sind;

c) ihre Dichtungen müssen aus einem gegen die Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank bestimmt ist, beständigen Stoff bestehen, der, wenn die Dichtung eingebaut ist, schwer entzündbar und schwer schmelzbar ist;

d) sie müssen so beschaffen sein, daß beim Füllen und Entleeren das Verschütten der Flüssigkeiten auf den Boden und die Bildung von gefährlichen entzündbaren Gasgemischen mit der umgebenden Luft ausgeschlossen ist;

e) ihre Armaturen müssen so in einem abschließbaren Raum angebracht sein oder mit abnehmbaren Betätigungsvorrichtungen ausgestattet sein, daß eine Betätigung durch Unbefugte ausgeschlossen werden kann; dies gilt für die Entleerungsklappen von Saugtanks sinngemäß; geschlossene Armaturenräume müssen mit Belüftungsöffnungen versehen sein;

f) Räume zur Unterbringung von Schläuchen müssen mit Belüftungsöffnungen versehen sein; in den quer zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegenden Wänden dieser Räume müssen Belüftungsöffnungen ange-

bracht sein, die in jeder Wand einen freien Gesamtquerschnitt ergeben, der nicht geringer ist als ein Viertel des kleinsten Querschnittes des Raumes; die Räume müssen bei Fahrzeugen, die für die Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55 ° C bestimmt sind, mit Auffangvorrichtungen, wie Rinnen oder Wannens, ausgestattet sein, in denen von den Schläuchen abtropfende Flüssigkeit aufgefangen wird und die einen Fassungsraum von mindestens 1 l haben;

- g) Absperrvorrichtungen dürfen sich in der Verschlussstellung nicht ungewollt lockern können; dies gilt für die Entleerungsklapfen von Saugtanks sinngemäß;
- h) Anschlüsse für Schlauch- und Rohrleitungen dürfen nicht aus funkensschlagenden Stoffen bestehen;
- i) die Geschwindigkeit der Flüssigkeit in den Füll- und Entleerungsleitungen darf bei der größten zu erwartenden Fördermenge nicht gefährliche elektrostatische Aufladungen verursachen können.

(2) Tanks, die nicht dazu bestimmt sind, nur durch die Ablaufrohre (Abs. 3) gefüllt zu werden, müssen mit Füllrohren oder mit gasdicht verschließbaren Füllöffnungen in den Domdeckeln versehen sein. Die größte lichte Weite dieser Füllöffnungen darf 300 mm nicht übersteigen. Die Verschlüsse der Füllöffnungen müssen ein unbeabsichtigtes Lockern ausschließen und gegen mißbräuchliches Öffnen gesichert werden können. Der Austritt der Füllrohre muß waagrecht sein und darf höchstens 100 mm über dem tiefsten Punkt des Innenraumes des Tanks oder der Kammer liegen, in dem das Füllrohr angebracht ist. Unbeabsichtigte Bewegungen von Füllrohren im Tank müssen ausgeschlossen sein.

(3) Tanks müssen mit Ablaufrohren versehen sein, die mit einer an der Außenwand des Tanks liegenden und mit einer weiteren, gegen das Ende des Ablaufrohres eingebauten Absperrvorrichtung ausgestattet sind; eine dieser Absperrvorrichtungen muß als Schnellverschluß ausgebildet sein. Die an der Außenwand des Tanks liegende Absperrvorrichtung muß von einem Platz aus sicher geschlossen werden können, von dem aus die Flüssigkeitsmenge im Tank überwacht werden kann. Selbsttätig wirkende Füll- und Entleerungsbegrenzungsvorrichtungen müssen eine gleichbleibende Wirkung haben.

(4) Anschlüsse am Ende von Schlauch- und Rohrleitungen des Tanks müssen mit diesen fest verbunden und, sofern sie nicht der Belüftung des Tanks dienen (§ 11 Abs. 2), mit gasdichten, gegen unbeabsichtigtes Lockern sicheren

Verschlußkappen versehen sein, die durch eine hinreichend lange Kette oder eine gleichwertige Verbindung gegen ein Abhandenkommen gesichert sind.

(5) Tanks und alle ihre Kammern müssen eine Anschlußvorrichtung für eine Gaspendelleitung aufweisen; dies gilt jedoch nicht für Saugtanks, die ausschließlich dazu bestimmt sind, durch Unterdruck im Tank gefüllt zu werden. Die Anschlußvorrichtungen müssen bei Tanks mit Belüftungsvorrichtungen (§ 11 Abs. 2) an den Belüftungsvorrichtungen angebracht sein. Die Anschlußvorrichtungen mehrerer Kammern eines Tanks dürfen an eine gemeinsame Gaspendelleitung angeschlossen sein; wenn jedoch für die Anschlußvorrichtung einer dieser Kammern gemäß § 11 Abs. 1 eine Flammendurchschlagsicherung vorgeschrieben ist, müssen auch die Anschlußvorrichtungen der übrigen Kammern mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sein. Der lichte Querschnitt der Anschlußvorrichtung für eine Gaspendelleitung muß dem größten betriebsmäßig zu erwartenden Gasdurchsatz durch diese Leitung entsprechen.

(6) Bei Saugtanks müssen bewegliche Vorrichtungen im Tank für die Entleerung oder Reinigung des Tanks, wie Schrubkolben, so gebaut sein, daß ihre unbeabsichtigte Bewegung ausgeschlossen und bei ihrem Betrieb die Bildung von Funken nicht zu erwarten ist.

§ 11. Flammendurchschlagsicherungen, Belüftungsvorrichtungen und Schmelzverschlüsse

(1) Belüftungsöffnungen, Peilrohre, Leitungen für das Füllen des Tanks von oben, Anschlußvorrichtungen für Gaspendelleitungen und in Gebläse (§ 14) mündende Leitungen müssen mit einer Flammendurchschlagsicherung versehen sein; dies gilt jedoch nicht für Leitungen für das Füllen der Saugtanks von oben durch Unterdruck im Tank. Flammendurchschlagsicherungen müssen möglichst nahe der Außenwand des Tanks liegen, in der sich diese Öffnungen befinden oder durch die diese Leitungen führen. Flammendurchschlagsicherungen an Flüssigkeitsstandanzeigern dürfen deren Wirkung nicht beeinträchtigen. Die Flammendurchschlagsicherungen müssen, ausgenommen bei Peilrohren, außerhalb des Tanks liegen. Sie müssen ihre Sicherungswirkung während eines mindestens zwei Stunden dauernden Abbrandes jenes Gas-Luft-Gemisches der zu befördernden Flüssigkeiten beibehalten, bei dem die Flammendurchschlagsicherung unter den betriebsmäßig zu erwartenden ungünstigsten Umständen die höchste Temperatur erreicht.

(2) Tanks und deren Kammern, die dazu bestimmt sind, einer Druckprobe mit einem kleineren als dem im § 27 lit. c angeführten Probedruck unterzogen zu werden, müssen in ihrem obersten Teil mit einer Belüftungsvorrichtung ausgerüstet sein, die das Austreten von Flüssigkeit bei den betriebsmäßig zu erwartenden Erschütterungen und Beschleunigungen des Fahrzeuges ausschließt. Die Wirksamkeit dieser Vorrichtungen muß von außerhalb des Tanks überprüfbar sein. Diese Belüftungsvorrichtungen müssen bei einem Unterdruck von mehr als 0'02 at ansprechen und einen Unterdruck von mehr als 0'1 at ausschließen. Sie müssen

- a) bei Tanks oder ihren Kammern, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1'1 kp/cm² oder von Vergaserkraftstoffen bestimmt sind, bei einem Überdruck von mehr als 0'08 at ansprechen und einen Überdruck von mehr als 0'2 at ausschließen; sie müssen an dem um 90° um die Längsachse gedrehten Tank bei einem Überdruck von 0'15 at ansprechen und bei einem Überdruck von 0'2 ± 0'05 at einen Querschnitt von mindestens 40 mm² freigeben. Eine solche Belüftungsvorrichtung muß mit Vorrichtungen versehen sein, die bei einer Neigung des Tanks um mehr als 25° aus seiner Lage auf waagrecht, ebener Fahrbahn ein Ausfließen von mehr als 2 l Flüssigkeit in der Stunde aus dem Tank verhindern;
- b) bei Tanks oder ihren Kammern, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1'75 kp/cm² bestimmt sind, bei einem Überdruck von 1'3 at ± 0'1 at ansprechen und einen Überdruck von 1'5 at ausschließen.

(3) Belüftungsvorrichtungen müssen für den größten betriebsmäßig zu erwartenden Gasdurchsatz ausreichen.

(4) Tanks, die nur zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 100° C bestimmt sind, müssen an ihrer Oberseite Belüftungsöffnungen aufweisen, durch die insbesondere beim Abkühlen der im Tank befindlichen Flüssigkeit die Entstehung unzulässig großer Druckunterschiede zwischen dem Innenraum des Tanks und der umgebenden Luft ausgeschlossen ist. Diese Belüftungsöffnungen müssen das Austreten von Flüssigkeiten bei den betriebsmäßig zu erwartenden Erschütterungen und Beschleunigungen des Fahrzeuges ausschließen.

(5) Saugtanks, die dem größten, beim Betrieb des Gebläses (§ 14) auftretenden Über- und

Unterdruck nicht sicher standhalten können, müssen mit Belüftungsvorrichtungen versehen sein; für diese gilt Abs. 3 sinngemäß. Die Belüftungsvorrichtungen dürfen sich nicht unbeabsichtigt schließen können; von der Stelle aus, von der das Gebläse eingeschaltet werden kann, muß deutlich erkennbar sein, ob die Belüftungsvorrichtung abgesperrt ist. Leitungen, die mit der Überdruckseite des Gebläses verbunden werden können, müssen mit Sicherheitsventilen versehen sein, durch die ein den Betriebsdruck des Tanks übersteigender Druck vermieden werden kann.

(6) An Tanks angebrachte Schmelzverschlüsse müssen bei einer Temperatur von nicht weniger als 90° C eine Öffnung mit einem wirksamen freien Querschnitt von mindestens 40 mm² freigeben.

§ 12. Flüssigkeitsstandanzeiger

(1) Tanks und Kammern, die nicht mit den übrigen Kammern durch Öffnungen in Verbindung stehen, durch die ein Ausgleich der in ihnen enthaltenen Flüssigkeitsmengen möglich ist, müssen mit je einer geeigneten, nicht aus Glas bestehenden Vorrichtung versehen sein, mit der bei jeder zu befördernden Flüssigkeit leicht und sicher festgestellt werden kann, ob das höchste zulässige Füllungsverhältnis durch die im Tank oder in der Kammer enthaltene Menge dieser Flüssigkeit überschritten ist.

(2) Flüssigkeitsstandanzeiger mit Schwimmern müssen gasdicht abgeschlossen sein; bei Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1'1 kp/cm² oder von Vergaserkraftstoffen bestimmt sind, genügt jedoch eine Flammendurchschlagsicherung.

(3) Peilstäbe dürfen nur bei Tanks angebracht sein, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1'1 kp/cm² oder von Vergaserkraftstoffen bestimmt sind. Sie dürfen nicht aus funkenschlagen den Stoffen bestehen. Peilstäbe müssen im Tank durch Peilrohre oder dergleichen so geführt sein, daß sie ohne Gefährdung des Tanks und seiner Einbauten in den Tank eingeführt werden können und ihre für die Bestimmung des Flüssigkeitsstandes im Tank maßgebende Lage gewährleistet ist. Peilrohre müssen mit dem Innenraum des Tanks so in Verbindung stehen, daß der Druckausgleich zwischen dem Innern des Peilrohres und dem Raum über der Flüssigkeit bei jedem Füllungsverhältnis gewährleistet ist.

(4) Schauöffnungen dürfen nur an den Domen angebracht sein. Sie müssen mit starken Glasplatten abgeschlossen und so verschraubt sein, daß der Abschluß dicht ist.

§ 13. Erwärmungsvorrichtungen

Vorrichtungen zur Erwärmung des Tankinhaltes müssen so beschaffen sein, daß gefährliche Wärmestauungen ausgeschlossen sind und, außer bei Tanks, die ausschließlich zur Beförderung von Rohöl bestimmt sind, eine Erwärmung über eine Temperatur, die 10° C unter dem Flammpunkt der Flüssigkeiten liegt, zu deren Beförderung der Tank bestimmt ist, vermieden werden kann. Die Größe der mit Erwärmungsvorrichtungen zugeführten Wärmemengen muß leicht und sicher einstellbar sein. Erwärmungsvorrichtungen, die im Innenraum des Tanks angebracht sind, müssen bei Druckproben mit den im § 27 angeführten Überdrücken und beim eineinhalbfachen Wert des größten Betriebsdruckes des Wärmeträgers dicht sein. Auspuffgase dürfen nicht unmittelbar zur Erwärmung des Tankinhaltes verwendet werden.

§ 14. Pumpen und Gebläse

(1) Pumpen zum Fördern des Tankinhaltes, die am Fahrzeug angebracht sind, müssen leicht zugänglich sein und folgenden Bedingungen entsprechen:

- a) sie dürfen nur mit der Hand, durch explosionsgeschützte Elektromotoren oder durch Dieselmotoren anzutreiben sein;
- b) sie müssen von der Mündung des nächstgelegenen Auspuffrohres mindestens 1 m entfernt und vom Tank durch eine Schutzwand getrennt sein;
- c) sie dürfen bei geschlossenem Tankauslauf im Innenraum des Tanks keinen den Probedruck (§ 27) überschreitenden Überdruck erzeugen können;
- d) das Abstellen des Antriebes der Pumpen muß von der Stelle aus leicht erfolgen können, von der aus die Vorrichtungen zum Füllen und Entleeren des Tanks zu betätigen sind;
- e) Drehkolbenpumpen müssen so ausgebildet sein, daß bei ihrem Betrieb die Bildung von Funken nicht zu erwarten ist.

(2) Gebläse zum Füllen und Entleeren von Saugtanks müssen leicht zugänglich und so beschaffen sein, daß eine gefährliche Erwärmung sowie die Bildung von Funken nicht zu erwarten ist. Der Eintritt von Flüssigkeit aus dem Tank in das Gebläse muß ausgeschlossen sein. Mündungen von Leitungen zu Gebläsen müssen von der Mündung des Auspuffrohres eines dem Antrieb des Gebläses dienenden Verbrennungsmotors mindestens 3 m entfernt sein.

IV. ABSCHNITT

Beschaffenheit der Fahrzeuge

§ 15. Befestigung der Tanks

(1) Tanks müssen am Fahrgestell möglichst tief angeordnet sein; dieses muß so gebaut sein, daß ein Umkippen des Fahrzeuges möglichst ausgeschlossen ist. Bei Tanks, die in selbsttragender Bauweise ausgeführt sind, müssen die Verbindungen mit den die Radaufhängung tragenden Teilen möglichst tief liegen. Tanks müssen durch an den Längsseiten und an der Hinterseite des Fahrzeuges angeordnete, gegen Stöße widerstandsfähige Einrichtungen, wie Scheuerleisten, Verkleidungen, Schlauchbehälter oder Stoßstangen geschützt sein.

(2) Tanks dürfen mit dem Fahrgestell nur an einer Stelle starr verbunden sein. Das Scheuern der Auflager an der Tankwand muß durch elastische Zwischenlagen ausgeschlossen sein.

(3) Tanks müssen eine formschlüssige Verbindung mit dem Fahrgestell aufweisen, die eine Übertragung horizontaler Kräfte gewährleistet.

(4) Tanks dürfen im Bereich ihrer Auflage- oder Verbindungsstellen mit dem Fahrzeug keine vermeidbaren Schweißverbindungen aufweisen. Das gleiche gilt bei Tanks, die in selbsttragender Bauweise ausgeführt sind, hinsichtlich ihrer Verbindungsstellen mit den die Radaufhängung tragenden Teilen.

§ 16. Fahrgestell

(1) Das Führerhaus muß aus nicht entzündbaren Stoffen bestehen; dies gilt jedoch nicht für Sitze, Lackierungen, Dichtungen und Innenverkleidungen. Es muß in geschlossener Bauart ausgeführt und an beiden Seiten mit Türen versehen sein, deren Verriegelung vom Innenraum des Führerhauses aus das Öffnen der Türen von außen nicht ausschließen darf. Es muß vom Tank durch eine möglichst weit nach unten, mindestens aber bis zur tiefsten Stelle des Auspufftopfes reichende Feuerschutzwand aus Stahlblech oder aus einem anderen Werkstoff mit gleicher Feuerschutzwirkung getrennt sein; bei Fahrzeugen, bei denen die Auspuffanlage vor der Vorderachse liegt und nach hinten durch eine Schutzwand abgedeckt ist, muß die Feuerschutzwand jedoch nur bis zum tiefsten Punkt des Führerhauses reichen; besteht die Rückwand des Führerhauses selbst aus Stahlblech oder aus einem anderen Werkstoff mit gleicher Feuerschutzwirkung, so kann sie einen Teil der Feuerschutzwand bilden. An unvermeidbaren Öffnungen und Ausnehmungen in Feuerschutzwänden für den Durchtritt von Fahrzeugteilen muß ein Scheuern oder Aufschlagen dieser Teile auf die

Feuerschutzwand ausgeschlossen sein. Die Feuerschutzwand zwischen Führerhaus und Tank darf in dem unmittelbar vor dem Tank liegenden Bereich nur Fenster aus feuerfestem Sicherheitsglas aufweisen, deren Rahmen aus feuerbeständigen Stoffen bestehen. Dies gilt nicht für Teile von Seitenfenstern, die nicht weiter als 35 cm von den Seitenwänden des Führerhauses gegen die Längsmittlebene des Fahrzeuges reichen und deren Abstand vom Tank mehr als 20 cm beträgt. In der Feuerschutzwand liegende Fenster dürfen nicht geöffnet werden können.

(2) Der Fahrzeugmotor muß ein Dieselmotor sein. Die Kraftstoffanlage des Fahrzeuges muß so ausgebildet sein, daß die ausschließliche Verwendung von Dieselmotorkraftstoff gewährleistet ist. Der Fahrzeugmotor und die zu seinem Betrieb erforderlichen Vorrichtungen, wie insbesondere Kraftstoffbehälter und Auspuffleitungen, sowie gleichartige Einrichtungen für Motoren zum Antrieb von Pumpen (§ 14 Abs. 1) müssen vom Tank durch eine Feuerschutzwand (Abs. 1) getrennt sein. Dies ist jedoch bei Kraftstoffbehältern und Vorratsbehältern für Kraftstoffe nicht erforderlich, wenn außerhalb des Schutzbereiches einer Feuerschutzwand angebrachte elektrische Antriebe von Vorrichtungen zur Kraftstoffförderung explosionsgeschützt ausgebildet sind. Bei elektrisch betriebenen Vorrichtungen für die Anzeige der Kraftstoffmenge in Kraftstoffbehältern, die außerhalb des Schutzbereiches einer Feuerschutzwand liegen, müssen die außerhalb der Kraftstoffbehälter liegenden stromführenden Teile den Bestimmungen des § 19 Abs. 3 entsprechen.

(3) Auspuffleitungen dürfen nicht unter Kraftstoffbehältern liegen. Die Mündungen der Auspuffrohre müssen so angeordnet sein, daß die Auspuffgase den Tank und die Armaturen und den Tank eines gezogenen Anhängers nicht direkt bestreichen können.

(4) Eine Zweikreisbremse (§ 6 Abs. 7 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) muß so beschaffen sein, daß mit jeder Übertragungsvorrichtung eine mittlere Verzögerung von wenigstens $1,2 \text{ m/s}^2$ erreicht werden kann. Bei Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20.000 kg muß die auf die Hinterachsen des Sattelzugfahrzeuges und auf die Achsen des Sattelanhängers wirkende Bremsanlage als selbsttätig lastabhängige Bremse ausgebildet sein; bei dieser Bremsanlage muß bei einer Verzögerung von 4 m/s^2 das Verhältnis der Bremskräfte an den Rädern der Hinterachsen des Sattelzugfahrzeuges und der Achsen des Sattelanhängers zur Summe der Bremskräfte am Sattelkraftfahrzeug dem Verhältnis der auf diese Achsen jeweils entfallenden Anteile des Gesamtgewichtes zum Gesamtgewicht des Fahrzeuges entsprechen.

(5) Kraftfahrzeuge müssen vorne und hinten mit einer zur Befestigung eines Abschleppseiles und einer Abschleppstange geeigneten Vorrichtung versehen sein.

(6) Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20.000 kg und Kraftfahrzeuge, die dazu bestimmt sind, mit Tankanhängern Kraftwagenzüge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 20.000 kg zu bilden, müssen mit Splittstreuvorrichtungen versehen sein, die mindestens auf die Antriebsräder wirken.

§ 17. Fahrzeuge mit Aufsetztanks oder Saugtanks

(1) Kraftwagen und Anhänger mit Aufsetztanks (§ 1 Abs. 2 lit. b) müssen den Bestimmungen der §§ 15 und 16 entsprechen; sie müssen so beschaffen sein, daß die sichere Befestigung der Aufsetztanks am Fahrzeug im Sinne des § 15 gewährleistet ist. Besitzen sie eine kippbare Ladefläche, so muß die Wirkung der Kippvorrichtung durch die Befestigungsmittel für den Aufsetztank sicher aufgehoben werden. Der Teil der Ladefläche, auf dem Aufsetztanks angebracht sind, darf nicht überdacht sein. Seitliche und hintere Bordwände müssen umklappbar und mit Verschlüssen versehen sein, die leicht betätigt werden können. Aufsetztanks müssen auf der Ladefläche so angeordnet sein, daß sie von den Längsseiten des Fahrzeuges aus gut zugänglich sind.

(2) Aufsetztanks und ihre Armaturen dürfen nicht über den äußersten Rand des Fahrzeuges hinausragen. Der Fassungsraum aller auf einem Fahrzeug befestigten Aufsetztanks darf 6200 l nicht überschreiten.

(3) Auf einem Fahrzeug darf nur ein Saugtank angebracht sein; das Anbringen weiterer Tanks ist unzulässig. Saugtanks dürfen nicht als Aufsetztanks gebaut sein.

§ 18. Tankanhänger und Anhänger mit Aufsetztanks

Tankanhänger und Anhänger mit Aufsetztanks müssen

- a) Anhängewagen oder Sattelanhänger sein; dies gilt jedoch nicht für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2500 kg, die nicht zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55°C bestimmt sind,
- b) mit einer auf alle Räder wirkenden Druckluft-, Öldruck- oder diesen gleichwertigen Bremsanlage versehen sein; diese Bremse muß bei Sattelanhängern, die dazu bestimmt sind, mit Sattelzugfahrzeugen ein Sattelkraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20.000 kg zu bilden, den Bestimmungen des § 16 Abs. 4 zweiter Satz entsprechen,

- c) mit einer Vorrichtung versehen sein, die dem Lenker des Zugfahrzeuges anzeigt, daß der Reifendruck beim Anhänger in einem die Verkehrssicherheit gefährdenden Ausmaß absinkt.

V. ABSCHNITT

Elektrische Einrichtungen

§ 19. Elektrische Leitungen, Schalter und Leuchten

(1) Die im § 1 angeführten Kraftfahrzeuge müssen mit einem Hauptschalter versehen sein, mit dem alle Stromverbraucher von den Stromquellen getrennt werden können. Der Hauptschalter muß in der Nähe der Batterie liegen und eine Betätigungsvorrichtung haben, die für eine außerhalb des Führerhauses befindliche Person leicht erreichbar ist.

(2) Elektrische Leitungen und die in ihrem Verlauf eingebauten Einrichtungen müssen so angeordnet sein, daß sie gegen mechanische Beanspruchungen geschützt sind und daß ihr ordnungsgemäßer Zustand und das Funktionieren der elektrischen Anlage leicht überprüft werden kann.

(3) Im Bereich der Tanks müssen die elektrischen Leitungen aus Kabeln oder kabelähnlichen Leitungen bestehen. Die Isolierung der einzelnen Adern und die Ummantelung dieser Leitungen müssen aus einem gegen die zu befördernden Flüssigkeiten widerstandsfähigen Stoff bestehen. Die Adern der Leitungen müssen durch verschiedene Farben gekennzeichnet sein. Die mit ihnen verbundenen Einrichtungen müssen einer in behördlich anerkannten elektrotechnischen Vorschriften bestimmten Schutzart gegen Einwirkungen der beförderten Flüssigkeiten entsprechen. Kabelanschlüsse müssen dagegen gesichert sein, daß sie sich unbeabsichtigt lockern. Außerhalb des Schutzbereiches einer Feuerschutzwand liegende Stromverbraucher müssen isolierte Masseleitungen aufweisen, deren Anschlüsse an das Fahrgestell oder den Fahrzeugaufbau vom Tank durch eine Feuerschutzwand getrennt sein müssen.

(4) Leuchten, die vom Tank nicht durch eine Feuerschutzwand getrennt angebracht sind, müssen gegen mechanische Beanspruchungen geschützt angeordnet oder von einem die Reinigung der Leuchten nicht behindernden widerstandsfähigen Gitter umgeben sein.

(5) Alle Stromkreise mit Ausnahme des Stromkreises der Anlaßvorrichtung für den Fahrzeugmotor müssen durch leicht zugängliche Schmelzsicherungen oder Überstromschalter gesichert sein. Elektrische Betriebsmittel, wie insbesondere Schalter oder Sicherungen, müssen, wenn sie nicht explosionsgeschützt ausgeführt sind, durch

eine Feuerschutzwand vom Tank getrennt sein; Kabelanschlüsse, Kabeldurchführungen und Schalter dürfen jedoch aus zwingenden Gründen und, wenn sie so angeordnet sind, daß sie nicht mit dem Tankinhalt in Berührung kommen können, außerhalb des Schutzbereiches einer Feuerschutzwand liegen. Elektrische Einrichtungen in Räumen des Fahrzeuges, in denen ein entzündbares Gas-Luft-Gemisch entstehen kann, müssen samt den zu ihnen gehörenden Leitungen explosionsgeschützt ausgeführt sein.

(6) Die elektrischen Anlagen und Betriebsmittel müssen den Bestimmungen des Elektrotechnikgesetzes, BGBl. Nr. 57/1965, und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

§ 20. Sicherungen gegen elektrostatische Aufladung

(1) Tanks müssen mit der Radaufhängung elektrisch leitend verbunden sein. Das Fahrzeug muß mit einer Vorrichtung versehen sein, mit der statische Elektrizität während der Fahrt auf die Fahrbahn abgeleitet werden kann. Schlepp- einrichtungen dürfen nicht aus funkenschlagenden Stoffen bestehen.

(2) Tanks von Fahrzeugen, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit geringer elektrischer Leitfähigkeit, wie insbesondere Benzin und Benzol, bestimmt sind, müssen mit einer Ausgleichsleitung versehen sein, mit der elektrostatische Aufladungen abgeleitet werden können. Diese Ausgleichsleitung muß aus einem feindrähtigen hochflexiblen Kupferseil mit einem Querschnitt von mindestens 6 mm² und einer Schutzhülse bestehen und mit ihrem einen Ende mit dem Tank ständig und gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert, elektrisch leitend verbunden und an ihrem freien Ende mit einem Kabelschuh oder einer diesem gleichwertigen Kontaktvorrichtung versehen sein. Die Ausgleichsleitung muß mindestens 5 m lang sein.

(3) Füll- und Entleerungsleitungen sowie an Schlauchleitungen der Tanks angebrachte Armaturen, die mit dem Tank nicht elektrisch leitend verbunden sind, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, durch die ihre elektrostatische Aufladung abgeleitet werden kann.

VI. ABSCHNITT

Aufschriften und Ausstattung der Fahrzeuge

§ 21. Angaben über den Tank

(1) Am Tank muß ein Firmenschild angebracht sein, auf dem der Name des Erzeugers, die Herstellungsnummer und das Baujahr des Tanks vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben sind. Die Befestigung des Firmenschildes am Tank oder die Be-

festigungsnielen müssen nach der Genehmigung gemäß § 31 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 durch eine Prägung mit einem behördlichen Prägestempel der Stelle gekennzeichnet sein, die die im § 27 angeführte Druckprobe vorgenommen hat.

(2) Rechts vorne am Tank müssen vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben sein:

- a) der Fassungsraum,
- b) die Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank bestimmt ist, und für jede dieser Flüssigkeiten das höchste zulässige Füllungsverhältnis und die sich hieraus ergebende Füllmenge des Tanks und seiner Kammern in Liter oder Kilogramm,
- c) bei Tanks, die dazu bestimmt sind, mit Überdruck gefüllt und entleert zu werden, der höchste Betriebsdruck, für den der Tank eingerichtet ist,
- d) bei Aufsetztanks das Gewicht des leeren Tanks samt den mit ihm verbundenen Armaturen.

(3) Bei Tanks mit Füllöffnungen an der Oberseite müssen die größten zulässigen Füllmengen der Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank oder die Kammer bestimmt ist, dauernd gut lesbar und unverwischbar und so angeschrieben sein, daß diese Aufschriften für eine vor der Füllöffnung befindliche Person vollständig sichtbar sind.

§ 22. Warnaufschriften

(1) An den beiden Längsseiten des Tanks und hinten am Fahrzeug müssen vollständig sichtbar und unverwischbar angebracht sein

- a) dauernd gut lesbar und in genügendem Abstand von anderen Aufschriften: die Aufschrift „Feuergefährlich“, wobei die Buchstabenhöhe bei Tanks mit einem Fassungsraum bis zu 6200 l mindestens 8 cm, bei anderen Tanks mindestens 15 cm betragen muß, und
- b) dauernd gut erkennbar, aus rückstrahlendem Material bestehend: das in der Anlage dargestellte Flammensymbol auf einer 25 cm langen, 18 cm breiten, rechteckigen, gelbroten Fläche, die von einem mindestens 1 cm breiten, schwarzen Rand und außen anschließend an diesen von einem mindestens 1,5 cm breiten gelb-roten Rand umgeben ist.

Das in lit. b beschriebene Bildzeichen muß auch vorne am Fahrzeug links von dessen Längsmittalebene angebracht sein.

(2) An den beiden Längsseiten des Fahrzeuges und in der Nähe der Armaturen des Tanks muß vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar mit mindestens 4 cm hohen Buch-

staben die Aufschrift „Rauchen und Hantieren mit offenem Feuer oder feuergefährlichem Licht verboten!“ angebracht sein. Dieses Verbot muß auch im Führerhaus angeschrieben sein.

§ 23. Ausstattung der Fahrzeuge

(1) Die im § 1 angeführten Kraftfahrzeuge müssen ausgestattet sein mit

- a) mindestens zwei Unterlegkeilen, faltbaren sowie mindestens zwei steifen Auffanggefäßen aus Werkstoffen, die gefährliche elektrostatische Aufladungen ausschließen, mit einem Gesamtfassungsraum von mindestens 1000 l, einer Schaufel, mindestens je einem vom Fahrzeug abnehmbaren Behältnis mit mindestens 30 kg Sand und mindestens 10 kg eines zum Aufsaugen der Flüssigkeiten, zu deren Beförderung das Fahrzeug bestimmt ist, geeigneten Schüttmaterials und mindestens einem geeigneten Zwischenstück zum Anschluß einer B-Druckkupplung entsprechend ONORM F 2120 vom November 1961 an die Entleerungsleitungen des Tanks. Diese Ausstattungsgegenstände müssen dauernd leicht zugänglich sein. Ihr Aufbewahrungsort am Fahrzeug muß von außerhalb des Fahrzeuges leicht erkennbar sein;
- b) je einer Ersatzsicherung für jede eingebaute elektrische Sicherung, je einer Ersatzglühlampe für jede Art der in den Scheinwerfern und Leuchten des Fahrzeuges verwendeten Glühlampen sowie einem bereiften Ersatzrad;
- c) dem erforderlichen Werkzeug und Ersatzmaterial zur Behebung von Schäden und Störungen, die während der Verwendung des Fahrzeuges ohne Hilfe einer Werkstätte behoben werden können. Das Werkzeug für Arbeiten an den Armaturen des Tanks darf nicht aus funkenschlagenden Stoffen bestehen;
- d) zwei Warnlampen mit gelbem Licht, die unabhängig von Stromquellen des Fahrzeuges leuchten können und zwei Tafeln mit rückstrahlender Oberfläche, die die Form eines gleichseitigen Dreieckes mit mindestens 42 cm und höchstens 50 cm Seitenlänge haben, mit dem in der Anlage dargestellten Flammensymbol in schwarzer Farbe auf rot umrandetem gelbem Grund;
- e) Verbandzeug und sonstigen im Hinblick auf die Eigenschaften der zu befördernden Flüssigkeiten erforderlichen Mitteln und Behelfen für die Leistung Erster Hilfe bei durch den Tankinhalt verursachten Verletzungen samt einer Gebrauchsanweisung. Diese Gegenstände müssen an einer deutlich bezeichneten Stelle des Fahrzeuges dauernd leicht zugänglich sein;

- f) mindestens zwei zum Löschen eines Brandes der Flüssigkeiten, zu deren Beförderung das Fahrzeug bestimmt ist, geeigneten betriebsbereiten Handfeuerlöschern mit je mindestens 6 kg Inhalt, deren Bauart und Wirksamkeit von einer zur Prüfung von Feuerlöschgeräten staatlich anerkannten Stelle als für diesen Zweck geeignet erklärt wurden. Als geeignet und betriebsbereit gelten nur plombierte Handfeuerlöcher, bei denen seit dem Zeitpunkt ihrer letzten Überprüfung nicht mehr als zwei Jahre verstrichen sind. Die Feuerlöcher müssen dauernd leicht zugänglich und ihr Aufbewahrungsort am Fahrzeug leicht erkennbar sein;
- g) einem Erdspeiß zur Herstellung einer elektrisch leitenden Verbindung zwischen den Tanks und dem Erdboden;
- h) einem Betriebsbuch oder dem entsprechenden Teil eines gleichwertigen Evidenzbehelfes (§ 24);
- i) einer Betriebsanweisung (§ 25).

(2) Anhänger außer Sattelanhängern müssen mit den im Abs. 1 lit. a und f bis i angeführten Gegenständen ausgestattet sein.

(3) Bei Sattelkraftfahrzeugen können die im Abs. 1 angeführten Gegenstände auf dem Sattelzugfahrzeug oder auf dem Sattelanhänger untergebracht sein; die im Abs. 1 lit. a angeführten Auffanggefäße und einer der im Abs. 1 lit. f angeführten Feuerlöcher müssen jedoch am Sattelanhänger untergebracht sein.

§ 24. Wagenbuch und Betriebsbuch

(1) Für jedes der im § 1 Abs. 2 lit. a angeführten Fahrzeuge hat dessen Zulassungsbesitzer ein eigenes Wagenbuch oder einen gleichwertigen Evidenzbehelf zu führen. Der Zulassungsbesitzer hat das Wagenbuch und das im Abs. 3 angeführte Betriebsbuch oder den gleichwertigen Evidenzbehelf mindestens zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(2) Der Zulassungsbesitzer hat dafür zu sorgen, daß in das Wagenbuch eingetragen werden

- a) die Ergebnisse vorgeschriebener Prüfungen des Fahrgestelles und der Tanks unter Angabe des Zustandes der Lenkvorrichtung, der Bremsanlagen und der Ergebnisse der Bremsproben,
- b) Reparaturen, Austausch von Bestandteilen und Reifen,
- c) für die Verkehrs- und Betriebssicherheit wichtige Umstände sowie längere Außerbetriebsetzungen.

(3) Der Zulassungsbesitzer hat für jedes der im § 1 Abs. 2 lit. a angeführten Fahrzeuge, bei

Fahrzeugen mit Aufsetztanks für jeden Aufsetztank, ein eigenes Betriebsbuch oder einen gleichwertigen Evidenzbehelf anzulegen. Der Lenker des Fahrzeuges, bei Anhängern der Lenker des Zugfahrzeuges, hat in das Betriebsbuch oder in den entsprechenden Teil eines gleichwertigen Evidenzbehelfes unter Angabe seines Namens die Zeit und den Ort des Beginns jeder Fahrt, bei Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt bis 55° C die Mengen der beförderten Flüssigkeiten sowie auf der Fahrt eingetretene, die Betriebsfähigkeit des Fahrzeuges und seine Einrichtungen betreffende besondere Ereignisse einzutragen. Die Eintragung des Namens, der Zeit und des Ortes des Fahrtbeginns sind vor dem Antritt der Fahrt, alle anderen Eintragungen ehestmöglich nach dem einzutragenden Ereignis durchzuführen. Der Lenker hat das Betriebsbuch auf Fahrten mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

§ 25. Betriebsanweisung

Für jedes der im § 1 angeführten Fahrzeuge muß eine Betriebsanweisung vorhanden sein, in der die Bestimmungen der §§ 29 bis 32 wiedergegeben sind. In der Betriebsanweisung müssen die Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank bestimmt ist, und für jede dieser Flüssigkeiten das höchste zulässige Füllungsverhältnis und die sich hieraus ergebende Füllmenge des Tanks und seiner Kammern in Liter oder Kilogramm angeführt sein. In der Betriebsanweisung muß ein Verzeichnis der zur Ausstattung des Fahrzeuges gehörenden Geräte enthalten und angegeben sein:

- a) welche Gefahren den zu befördernden Flüssigkeiten bei Unfällen oder Zwischenfällen, die sich bei der Verwendung des Fahrzeuges ereignen können, innewohnen;
- b) welche Maßnahmen bei Unfällen oder Zwischenfällen zu ergreifen sind;
- c) welche Maßnahmen bei Bränden zu ergreifen und welche Mittel zur Brandbekämpfung anzuwenden sind;
- d) welche Maßnahmen bei unbeabsichtigtem Austreten der zu befördernden Flüssigkeiten zu ergreifen sind;
- e) welche Behörden bei Unfällen und Zwischenfällen zu benachrichtigen sind;
- f) welche Sicherheitsvorkehrungen für das Einsteigen in den Tank zu treffen sind;
- g) welche Vorkehrungen zum Schutz der Gewässer und insbesondere des Grundwassers zu treffen sind;
- h) in welcher Weise das Betriebsbuch oder ein Evidenzbehelf gemäß § 24 Abs. 3 zu führen ist;

- i) wie festgestellt werden kann, ob das höchste zulässige Füllungsverhältnis einer Flüssigkeit durch die im Tank oder seinen Kammern enthaltene Menge dieser Flüssigkeit überschritten ist (§ 12 Abs. 1).

VII. ABSCHNITT

Genehmigung und Überprüfung

§ 26. Antrag auf Genehmigung

(1) Einem Antrag auf Genehmigung der im § 1 angeführten Fahrzeuge gemäß § 31 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 sind unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 anzuschließen:

- a) Bescheinigungen des Erzeugers der Werkstoffe, aus denen der Tank besteht, über ihre Zusammensetzung, Festigkeit, Dehnungs- und Güteeigenschaften und die Schweißbarkeit der zur Herstellung des Tanks verwendeten Werkstoffe;
- b) eine Erklärung des Erzeugers des Tanks, daß dieser aus den in den vorgelegten Gütebescheinigungen (lit. a) angeführten Werkstoffen besteht;
- c) bei geschweißten Tanks und Leitungen eine Erklärung ihres Erzeugers über die Verfahren, nach denen die Schweißverbindungen ausgeführt, und über die Zusatzwerkstoffe, die hierbei verwendet wurden, über eine Wärmebehandlung sowie über die Fertigkeiten der Arbeiter, die die Schweißarbeiten durchgeführt haben (§ 6 Abs. 4);
- d) bei Tanks aus Reinaluminium oder Aluminiumlegierungen eine Erklärung des Erzeugers, daß bei den Schweißarbeiten bei der Herstellung des Tanks das Eindringen anderer Stoffe, wie insbesondere von Kupfer, Kupferlegierungen oder Kupferverbindungen in die Werkstoffe, aus denen der Tank hergestellt ist, auch in Spuren ausgeschlossen wurde;
- e) eine Erklärung des Genehmigungswerbers mit der Angabe der Flüssigkeiten, zu deren Beförderung der Tank bestimmt ist, samt ihrer chemischen Zusammensetzung, ihrem Flammpunkt, ihrem Dampfdruck bei 50° C und ihrer Dichte bei 15° C und 50° C;
- f) eine Betriebsanweisung (§ 25) in zweifacher Ausfertigung;
- g) bei im § 7 Abs. 3 angeführten Tanks eine Druckbehälterbescheinigung nach den Bestimmungen des § 44 der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948;
- h) eine Bescheinigung der Erzeuger der Werkstoffe, aus denen der Tank besteht, über das chemische Verhalten des Tanks und seiner Einrichtungen gegenüber den zu befördernden Flüssigkeiten und Wasser;

- i) bei Tanks aus Aluminiumlegierungen mit einer Wanddicke von 3 mm (§ 5 Abs. 2 lit. c) und bei Tanks aus den im § 5 Abs. 2 lit. d) angeführten Werkstoffen, ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt, daß die Festigkeit des Tanks für die bei seiner bestimmungsgemäßen Verwendung in Betracht kommenden Beanspruchungen, wie Überdruck und Unterdruck im Tank oder, insbesondere bei Tanks, die in selbsttragender Bauweise ausgeführt sind, auch für sonstige statische sowie dynamische Beanspruchungen ausreicht;

- j) ein auf Grund einer Untersuchung nach den Methoden der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung erstattetes Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Schweißnähte; bei Tanks, die nicht in selbsttragender Bauweise ausgeführt sind, darf diesem Gutachten, sofern dagegen keine Bedenken bestehen, auch nur eine Durchstrahlung oder eine in anderer gleichwertiger Weise erfolgte Prüfung eines Zehntels der Länge der in den Außenwänden des Tanks liegenden, tragenden Schweißnähte zugrunde gelegt werden;

- k) ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder für Gas- und Feuertechnik oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Erprobung der Bauart und Wirksamkeit der Flammendurchschlagsicherungen, Belüftungsvorrichtungen, Schmelzverschlüsse und selbsttätig wirkenden Füll- und Entleerungsbegrenzungsvorrichtungen oder ein Nachweis, daß diese Vorrichtungen hinsichtlich ihrer Bauart und Wirksamkeit Vorrichtungen gleichen, die bereits auf Grund eines derartigen Gutachtens Gegenstand eines rechtskräftigen Bescheides über die Genehmigung eines im § 1 angeführten Fahrzeuges sind;

- l) ein Nachweis über die Eignung der Handfeuerlöcher zum Löschen eines Brandes der Flüssigkeiten, zu deren Beförderung das Fahrzeug bestimmt ist;

- m) ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt oder ein Prüf-schein der Eichbehörde über den Fassungsraum des Tanks und seiner Kammern und über die Flüssigkeitsstandanzeiger;

- n) ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt oder ein Prüf-schein der Eichbehörde darüber, daß durch

die Flammendurchschlagsicherungen an Flüssigkeitsstandanzeigern die einwandfreie Messung mit diesen nicht beeinträchtigt ist;

- o) ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hierzu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Betriebssicherheit des Tanks und seiner Einrichtungen und seiner Befestigung am Fahrzeug (II. bis V. Abschnitt);
- p) bei Tanks, die nicht dazu bestimmt sind, während des Betriebes bei 15° C einen durch im Tank befindliches Gas erzeugten Überdruck von mehr als 1 at standzuhalten, ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hierzu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Dichtheit des Tanks und seiner Kammern, das auf Grund einer vor nicht mehr als sechs Wochen vor der Antragstellung erfolgreich durchgeführten Druckprobe gemäß § 27 erstattet wurde, samt einer Erklärung des Erzeugers des Tanks über die erfolgreiche Durchführung der Standprobe im Sinne des § 27;
- q) bei Fahrzeugen, die mit einer Meßanlage für die dem Tank zu entnehmenden oder in ihn einzufüllenden Flüssigkeitsmengen versehen sind, einen Nachweis darüber, daß die Meßanlage einer zur Eichung zugelassenen Bauart angehört oder zur Eichung zugelassen ist.

(2) Der Landeshauptmann kann auf Antrag von der Vorlage der im Abs. 1 angeführten Gutachten, Bescheinigungen und Erklärungen befreien, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß ihm die Beibringung dieser Unterlagen nicht möglich ist oder aus wirtschaftlichen Gründen nicht zugemutet werden kann, und der betreffende Sachverhalt durch Sachverständige (§ 52 des AVG 1950) noch im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellt werden kann.

§ 27. Prüfung der Dichtheit

Bei der Prüfung der Dichtheit des Tanks und seiner Kammern ist eine Standprobe und eine Druckprobe vorzunehmen. Bei der Standprobe ist der Tank mit Wasser gefüllt ohne Überdruck 24 Stunden stehenzulassen, Entsprechend der Verwendungsbestimmung des Tanks ist vorzunehmen

- a) bei Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1,1 kp/cm² oder von Vergaserkraftstoffen bestimmt sind und die im § 11 Abs. 2 lit. a angeführten Belüftungsvorrichtungen aufweisen und bei jeder ihrer Kammern: eine Druckprobe mit 0,3 at Überdruck; dieser Überdruck ist an der tiefsten Stelle des Tanks oder der Kammern zu messen;

- b) bei Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1,75 kp/cm² bestimmt sind und die im § 11 Abs. 2 lit. b angeführten Belüftungsvorrichtungen aufweisen, und bei jeder ihrer Kammern: eine Druckprobe mit 1,5 at Überdruck;
- c) bei Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 1,75 kp/cm² bestimmt sind und die nicht unter lit. a oder b fallen und bei jeder ihrer Kammern: eine Druckprobe mit 3 at Überdruck;
- d) bei Tanks, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von mehr als 1,75 kp/cm² bestimmt sind, und bei jeder ihrer Kammern: eine Druckprobe mit 4 at Überdruck;
- e) bei Tanks, die dazu bestimmt sind, betriebsmäßig mit Druckgas gefüllt oder entleert zu werden, und bei jeder ihrer Kammern: eine Druckprobe mit dem eineinhalbfachen Betriebsdruck bei mit Wasser gefülltem Tank, sofern dieser Probedruck die in den lit. a bis d angeführten Probedrücke übersteigt;
- f) bei Saugtanks auch eine Druckprobe mit dem größten betriebsmäßig in Betracht kommenden Unterdruck im Tank.

§ 28. Überprüfung der Tanks

(1) Bei der wiederkehrenden Überprüfung der im § 1 angeführten Fahrzeuge gemäß § 55 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 ein auf Grund einer Prüfung erstattetes Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hierzu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Betriebssicherheit der Tanks vorzulegen. Diese Prüfung muß vor nicht mehr als einem Jahr vorgenommen worden sein und eine Erprobung der Dichtheit des Tanks und jeder seiner Kammern mit 0,1 at Überdruck umfassen; bei Tanks, die dazu bestimmt sind, betriebsmäßig mit Druckgas gefüllt oder entleert zu werden, muß die Erprobung der Dichtheit beim Betriebsdruck erfolgen.

(2) Bei jeder zweiten wiederkehrenden Überprüfung der im § 1 angeführten Fahrzeuge gemäß § 55 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 auch ein auf Grund einer Prüfung erstattetes Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hierzu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Beschaffenheit des Innenraumes vorzulegen. Bei dieser Prüfung ist nach der Besichtigung des Innenraumes des Tanks der Tank und jede seiner Kammern einer Druckprobe gemäß § 27 zu unterziehen.

(3) Die Behörde kann auf Antrag von der Vorlage der in den Abs. 1 und 2 angeführten Gutachten befreien, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß ihm die Beibringung dieser Gutachten nicht möglich ist oder aus wirtschaftlichen Gründen nicht zugemutet werden kann, und der betreffende Sachverhalt durch Sachverständige (§ 52 des AVG 1950) noch im Zuge der wiederkehrenden Überprüfung festgestellt werden kann.

(4) Die für die Überwachung der im § 7 Abs. 3 angeführten Tanks geltenden Bestimmungen der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948, bleiben unberührt.

VIII. ABSCHNITT

Betrieb von Tankfahrzeugen und Ziehen von Anhängern

§ 29. Verwendung der Tanks

(1) Beim Füllen und Entleeren des Tanks sind folgende Vorschriften einzuhalten:

- a) das Gaspindelverfahren ist anzuwenden, sofern an dem Behälter, aus dem gefüllt oder in den entleert wird, die erforderlichen Vorrichtungen vorhanden sind und der Tank nicht durch Füllöffnungen in den Domdeckeln (§ 10 Abs. 2) gefüllt wird. Das Füllen von Tanks durch Füllöffnungen in den Domdeckeln sowie das Füllen und Entleeren von Saugtanks ohne Anwendung des Gaspindelverfahrens ist nur in hierfür geeigneten Betriebsanlagen zulässig; bei Tanks, die mit einer Isolierung (§ 7 Abs. 1 lit. e) versehen sind, muß das Eindringen entzündbarer Flüssigkeiten in die Verkleidung durch die Verwendung geeigneter Vorrichtungen verhindert werden, sofern die Verkleidung des Tanks im Bereich der Füllöffnungen nicht flüssigkeitsdicht ausgebildet ist; Innenräume, Rohrleitungen und Armaturen von Tanks, die andere als die im § 2 angeführten Flüssigkeiten enthalten haben, sind vor ihrer Füllung mit im § 2 angeführten Flüssigkeiten zu reinigen. Vor dem Füllen des Tanks mit solchen Flüssigkeiten sind Reste anderer Flüssigkeiten mit niedrigerem Flammpunkt als die einzufüllende Flüssigkeit aus dem Tank sowie aus den Leitungen und Armaturen zu entfernen;
- b) der Fahrzeugmotor darf nur betrieben werden, wenn mit ihm eine am Fahrzeug angebrachte Förderpumpe angetrieben wird. Er ist während des Verbindens oder Trennens der Tanks durch Schlauch- oder Rohranschlüsse mit Behältern, aus denen gefüllt oder in die entleert werden soll, abzustellen;

- c) das Fahrzeug ist gegen unbeabsichtigtes Abrollen zu sichern;
- d) der Tank muß bei Flüssigkeiten mit geringer elektrischer Leitfähigkeit, bevor Vorrichtungen zum Füllen oder Entleeren in seine Nähe gebracht werden, mit der Anlage, aus der er gefüllt oder in die er entleert werden soll, durch die Ausgleichsleitung (§ 20 Abs. 2) elektrisch leitend verbunden werden und mit dieser bis nach dem Entfernen der Vorrichtungen zum Füllen oder Entleeren leitend verbunden bleiben;
- e) zwischen dem Tank und dem Erdboden muß eine elektrisch leitende Verbindung hergestellt sein;
- f) beim Füllen und Entleeren durch Leitungen des Tanks müssen Füllöffnungen in den Domdeckeln (§ 10 Abs. 2) geschlossen sein; Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von mehr als 175 kp/cm² dürfen in Tanks mit Belüftungsvorrichtungen nur eingefüllt oder aus solchen entleert werden, wenn die Öffnungen dieser Belüftungsvorrichtungen geschlossen sind;
- g) Tanks, deren Dichtheit nicht gemäß § 27 lit. e geprüft ist, dürfen nicht mit Druckgas gefüllt oder entleert werden;
- h) in Tanks, die dazu bestimmt sind, betriebsmäßig mit Gasdruck gefüllt oder entleert zu werden, ausgenommen Saugtanks, und die Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55° C enthalten oder solche Flüssigkeiten enthalten haben und noch nicht gereinigt wurden, dürfen nur Druckgase eingebracht werden, die weder entzündbar sind noch die Verbrennung fördern;
- i) Saugtanks dürfen mit Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55° C nicht durch Saugleitungen gefüllt werden, die an der Oberseite des Tanks in diesen einmünden und nicht mit einer Flammendurchschlagsicherung versehen sind; diese Leitungen müssen beim Füllen der Tanks mit solchen Flüssigkeiten und beim Entleeren der mit solchen Flüssigkeiten gefüllten Tanks dicht verschlossen sein.

(2) Die Absperrvorrichtungen des Tanks dürfen nur beim Füllen und Entleeren betätigt werden.

(3) Aufsetztanks dürfen nur auf das Fahrzeug aufgesetzt oder von diesem abgenommen werden, wenn sie leer sind; der Teil der Ladefläche eines Fahrzeuges, auf der ein Aufsetztank angebracht ist, darf nicht überdacht werden.

(4) Vorrichtungen zur Erwärmung des Tankinhaltes (§ 13) müssen, sofern der Tank nicht Rohöl enthält, so betrieben werden, daß die Temperatur der im Tank enthaltenen Flüssig-

keiten um nicht weniger als 10° C unter ihrem Flammpunkt liegt.

(5) Die im § 10 Abs. 1 lit. f angeführten Aufgangvorrichtungen müssen so weit entleert sein, daß ein unbeabsichtigtes Überfließen der aufgefundenen Flüssigkeit nicht zu erwarten ist.

§ 30. Verhalten auf Fahrten

Auf Fahrten mit den im § 1 angeführten Fahrzeugen hat der Lenker unbeschadet der sonst für ihn geltenden Bestimmungen folgende Vorschriften einzuhalten:

- a) andere Öffnungen als solche von Belüftungsvorrichtungen sowie Leitungen von Tanks müssen während der Fahrt und, sofern das Öffnen nicht betriebsbedingt notwendig ist, beim Halten und Parken geschlossen sein;
- b) bei der Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck bei 50° C von nicht mehr als 175 kp/cm² dürfen Belüftungsvorrichtungen nur geschlossen gehalten sein, wenn die Gefahr besteht, daß der Inhalt des Tanks ausfließt und ein Platzen des Tanks nicht zu erwarten ist; bei der Beförderung von anderen Flüssigkeiten müssen die Öffnungen dieser Belüftungsvorrichtungen geschlossen sein;
- c) auf unübersichtlichen Straßenstellen ist während des Stillstandes infolge technischer Gebrechen unbeschadet straßenpolizeilicher Vorschriften in jeder Fahrtrichtung in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden, jedoch mindestens 50 m betragenden Entfernung vom Fahrzeug je eine im § 23 Abs. 1 lit. d angeführte Tafel so aufzustellen, daß sich Lenker herannahender Fahrzeuge rechtzeitig auf das stillstehende Tankfahrzeug einstellen können;
- d) während des Haltens, Parkens oder Stillstandes infolge technischer Gebrechen ist unter den im § 99 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Umständen bei unzureichender Straßenbeleuchtung unbeschadet straßenpolizeilicher Vorschriften in jeder Fahrtrichtung in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden, jedoch mindestens 10 m betragenden Entfernung vom Fahrzeug, je eine im § 23 Abs. 1 lit. d angeführte Warnlampe so aufzustellen, daß sich Lenker herannahender Fahrzeuge rechtzeitig auf das stillstehende Tankfahrzeug einstellen können;
- e) während des Haltens, Parkens oder Stillstandes infolge technischer Gebrechen, muß während eines Gewitters mit dem Erdspeiß (§ 23 Abs. 1 lit. g) eine elektrisch leitende Verbindung zwischen dem Tank und dem Erdboden hergestellt sein;

f) Personen, die weder im Rahmen der Verwendung des Fahrzeuges noch zur Erfüllung behördlicher Aufgaben erforderlich sind, dürfen mit dem Fahrzeug nicht befördert werden;

g) entzündbare Stoffe dürfen außerhalb des Tanks nur befördert werden, wenn sie sich in einem dicht verschlossenen Behälter und in einem Laderaum oder auf einer Ladefläche befinden, die so durch Trennwände abgeschirmt sind, daß diese Stoffe weder mit dem Tank noch mit dessen Armaturen in Berührung kommen können, und der Zugang zum Tank weder durch die Behälter noch durch die Trennwände beeinträchtigt ist; die Menge der in dieser Weise beförderten entzündbaren Stoffe mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55° C darf 50 kg nicht übersteigen.

§ 31. Ziehen von Anhängern

(1) Tankanhänger und Anhänger mit Aufsetztanks mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2500 kg oder solche, mit denen Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55° C befördert werden, dürfen nur mit Tankkraftwagen gezogen werden, die den Bestimmungen dieser Verordnung in dem diesen Flüssigkeiten entsprechenden Ausmaß entsprechen, oder mit Zugmaschinen der Klasse III, die den Bestimmungen des § 16, des § 19 Abs. 1, 2, 4 und 5 und des § 23 Abs. 1 lit. b bis e entsprechen. Das Ziehen von mehr als einem Tankanhänger oder Anhänger mit Aufsetztanks ist unzulässig.

(2) Mit Tankkraftwagen dürfen nur gezogen werden

- a) Tankanhängewagen,
- b) Anhängewagen mit Aufsetztanks,
- c) Einachsanhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2500 kg, die ausschließlich zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C und von Fetten bestimmt sind.

§ 32. Pflichten des Zulassungsbesitzers und des Lenkers

Der Zulassungsbesitzer eines im § 1 angeführten Fahrzeuges darf das Lenken oder Verwenden dieses Fahrzeuges nur Personen überlassen, die mit dem Lenken und dem Betätigen der Vorrichtungen des Fahrzeuges und mit seiner Betriebsanweisung vertraut sind.

IX. ABSCHNITT

Schlußbestimmungen

§ 33. Übergangsbestimmungen

(1) Fahrzeuge, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von nicht mehr

als 55° C bestimmt sind und die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen worden sind, müssen den Bestimmungen des II. bis VI. Abschnittes bis 31. Dezember 1969 entsprechen; sie müssen jedoch den Bestimmungen des § 7 Abs. 1 lit. a und e, § 8 Abs. 3, § 10 Abs. 2 zweiter Satz, § 13 zweiter Satz, § 15 Abs. 4 und § 16 Abs. 3 und 4 bis 31. Dezember 1971 entsprechen und sind von den Bestimmungen des § 6 Abs. 1 und Abs. 2 lit. b ausgenommen.

(2) Fahrzeuge, die zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C bestimmt sind und die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen worden sind, müssen bis 31. Dezember 1970 den Bestimmungen des II. bis VI. Abschnittes entsprechen; sie sind jedoch von den Bestimmungen des § 6 Abs. 1 und Abs. 2 lit. b, § 7 Abs. 1 lit. a,

b, e und g, § 8 Abs. 3, § 10 Abs. 2 zweiter Satz, § 13 zweiter Satz, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 3 und 4 und § 21 Abs. 1 ausgenommen. Die Bestimmungen dieses Absatzes gelten sinngemäß auch für Tanks, die an einem vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug dauernd befestigt waren und an einem anderen Fahrzeug dauernd befestigt sind; dies gilt sinngemäß auch bei Fahrzeugen mit Aufsetztanks.

§ 34. Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt mit Ausnahme des § 11 Abs. 1 fünfter Satz mit 1. Jänner 1968 in Kraft.

(2) § 11 Abs. 1 fünfter Satz tritt mit 1. Juli 1968 in Kraft.

Bock

Anlage

(§ 22 Abs. 1 lit. b, § 23 Abs. 1 lit. d)



401. Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 14. Dezember 1967 über die Festsetzung von Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (AKHB. 1967)

Auf Grund des § 60 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Handel, Gewerbe und Industrie und für Justiz verordnet:

Artikel I

Die gemäß dem § 59 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zu schließende Kraftfahrzeug-

Haftpflichtversicherung muß zu den in der Anlage enthaltenen Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung geschlossen sein.

Artikel II

Diese Verordnung tritt am 1. Jänner 1968 in Kraft.

Schmitz

**Allgemeine Bedingungen
für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung
(AKHB. 1967)**

ABSCHNITT I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand der Versicherung

(1) Die Versicherung umfaßt die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Ersatzansprüche, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen (Abs. 2) erhoben werden, wenn durch die Verwendung des Fahrzeuges gemäß dem § 1 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 Menschen verletzt oder getötet werden, Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhanden kommen.

(2) Mitversicherte Personen sind der Eigentümer, der Halter und die Personen, die mit Willen des Halters bei der Verwendung des Fahrzeuges tätig sind oder mit seinem Willen mit dem Fahrzeug befördert werden. Hinsichtlich dieser Personen, sofern sie nicht Versicherungsnehmer sind, ist die Versicherung für fremde Rechnung geschlossen. Die mitversicherten Personen können ihre Ansprüche jedoch selbständig geltend machen.

Artikel 2

Versicherungsfall

Versicherungsfall ist ein Schadensereignis, das Ersatzansprüche (Artikel 1 Abs. 1) gegen den Versicherungsnehmer oder eine mitversicherte Person zur Folge haben könnte. Mehrere zeitlich und örtlich zusammenhängende Schäden aus derselben Ursache gelten als ein Schadensereignis.

Artikel 3

Versicherungssummen

(1) Der Versicherer haftet im Rahmen dieser Allgemeinen Bedingungen bis zu den vorgeschriebenen Kapital-Mindestversicherungssummen, gleichgültig, ob er seine Leistung in Form eines Kapitals oder einer Rente zu erbringen hat; er haftet für eine im Rahmen der vorgeschriebenen Renten-Mindestversicherungssumme zu leistende Rente, auch wenn deren Barwert die Kapital-Mindestversicherungssumme übersteigt. Der Ermittlung des Barwertes der Rente und der Berechnung der einem Kapitalsbetrag entsprechenden Rente ist die Österreichische Sterbetafel MO/1930/33, Zinsfuß 3⁰/₁₀₀ zugrunde zu legen

(siehe Anhang). Treffen Ersatzansprüche, die mit einem Kapitalsbetrag abzufinden sind, mit Ersatzansprüchen zusammen, für die eine Rente zu gewähren ist, so ist für die Berechnung der restlichen versicherten Rente die vorgeschriebene Kapital-Mindestversicherungssumme, wenn aber die Renten-Mindestversicherungssumme höher ist, so diese um den zu leistenden Kapitalsbetrag zu vermindern.

(2) Übersteigen die Ersatzansprüche die Versicherungssummen (Abs. 1), so hat der Versicherer die Kosten eines nicht auf seine Veranlassung geführten Rechtsstreites nur im Verhältnis der Versicherungssummen zur Gesamthöhe der Ansprüche zu tragen.

(3) Der Versicherer ist berechtigt, sich durch Hinterlegung der Kapital-Mindestversicherungssumme, wenn aber der Barwert der vorgeschriebenen Renten-Mindestversicherungssumme dieselbe übersteigt, so dieses Barwertes und des hierauf entfallenden Anteiles an den entstandenen Kosten von weiteren Leistungen zu befreien.

Artikel 4

Ausschlüsse

Ausgeschlossen von der Versicherung sind Ersatzansprüche

- a) soweit sie auf Grund eines Vertrages oder besonderer Zusage über den Umfang der gesetzlichen Haftpflicht hinausgehen;
- b) des Eigentümers, des Versicherungsnehmers, des Halters und — bei Vermietung des Fahrzeuges ohne Beistellung eines Lenkers — des Mieters und der Personen, denen der Mieter das Fahrzeug überläßt, gegen mitversicherte Personen;
- c) die aus der Verletzung oder der Tötung von Angehörigen des ersatzpflichtigen Versicherungsnehmers oder der ersatzpflichtigen mitversicherten Personen entstehen, denen sie zur Zeit des Schadensereignisses kraft Gesetzes unterhaltspflichtig sind und Unterhalt gewähren; diese Regelung gilt auch für Sachschäden, die diese Angehörigen treffen;
- d) die aus der Verletzung oder der Tötung von gesetzlichen Vertretern des ersatzpflichtigen Versicherungsnehmers oder der ersatzpflichtigen mitversicherten Personen entstehen, sofern sie Gesellschaften des Handelsrechtes oder juristische Personen sind, und von Angehörigen dieser gesetzlichen Vertreter im Sinne der lit. c; diese Regelung gilt auch für Sachschäden, die diese gesetzlichen Vertreter und ihre Angehörigen treffen;

- e) wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens von mit dem Fahrzeug beförderten Sachen, mit Ausnahme der Sachen, die die mit Willen des Halters beförderten Personen an sich tragen oder mit sich führen;
- f) auf die das Atomhaftpflichtgesetz anzuwenden ist;
- g) die aus der Verwendung des Fahrzeuges als ortsgebundene Kraftquelle entstehen.

Artikel 5

Prämie, Beginn des Versicherungsschutzes, vorläufige Deckung

(1) Der Versicherungsnehmer hat die erste oder die einmalige Prämie einschließlich der Nebengebühren gegen Aushändigung des Versicherungsscheines und die Folgeprämien einschließlich der Nebengebühren zu dem im Versicherungsschein festgesetzten Hauptfälligkeitstermin zu entrichten. Wird für die Prämien Ratenzahlung vereinbart, so gelten die nach der ersten Prämienrate eines jeden Versicherungsjahres fällig werdenden Prämienraten als gestundet; der Versicherer erwirbt den Anspruch auf diese bereits mit Beginn des Versicherungsjahres.

(2) Für die Folgen nicht rechtzeitiger Prämienzahlung gelten die §§ 38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958. Rückständige Folgeprämien dürfen nur innerhalb eines Jahres seit Ablauf der nach dem § 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 gesetzten Zahlungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden.

(3) Als Versicherungsperiode gilt, wenn der Versicherungsvertrag nicht für kürzere Zeit geschlossen ist, der Zeitraum eines Jahres, gerechnet vom Beginn des Tages des im Versicherungsschein bezeichneten Hauptfälligkeitstermines.

(4) Ist der Versicherer in Ansehung des geschädigten Dritten gemäß dem § 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 zur Leistung verpflichtet, so gebührt dem Versicherer die anteilige Prämie für die Zeit bis zum Ablauf der dort angeführten Frist.

(5) Der Versicherungsschutz beginnt mit der Einlösung des Versicherungsscheines (Abs. 1), jedoch nicht vor dem darin festgesetzten Zeitpunkt. Wird die erste Prämie erst nach diesem Zeitpunkt eingefordert, dann aber ohne schuldhaften Verzug gezahlt, so beginnt der Versicherungsschutz zum festgesetzten Zeitpunkt. Soll der Versicherungsschutz schon vor der Einlösung des Versicherungsscheines beginnen, so bedarf es einer besonderen Zusage des Versicherers oder der hiezu bevollmächtigten Personen (vorläufige Deckung). Die Ausfolgung der Versicherungsbestätigung gemäß dem § 61 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 vor Einlösung des Versiche-

runngsscheines bewirkt die Übernahme der vorläufigen Deckung. Die vorläufige Deckung endet mit der Einlösung des Versicherungsscheines. Sie tritt außer Kraft, wenn der Antrag unverändert angenommen wird und der Versicherungsnehmer mit der Zahlung der ersten Prämie schuldhaft in Verzug gerät. Der Versicherer ist berechtigt, die vorläufige Deckung mit der Frist von einer Woche zu kündigen. Dem Versicherer gebührt in diesem Fall die auf die Zeit des Versicherungsschutzes entfallende anteilige Prämie.

Artikel 6

Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalles

(1) Als Obliegenheit, deren Verletzung im Zeitpunkt des Schadensereignisses die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (§ 6 Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958), wird die Verpflichtung bestimmt, mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern als jene, für die die Prämie tarifmäßig berechnet worden ist.

(2) Als Obliegenheiten, die zum Zweck der Verminderung der Gefahr oder der Verhütung einer Erhöhung der Gefahr dem Versicherer gegenüber zu erfüllen sind, und deren Verletzung im Zeitpunkt des Schadensereignisses die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt (§ 6 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958), werden bestimmt

- a) daß das Fahrzeug nicht zu einem anderen als dem vereinbarten Zweck verwendet wird und dadurch Auflagen gemäß dem § 36 lit. c des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 verletzt werden, sofern der Tarif für den anderen Verwendungszweck eine höhere Prämie vorsieht;
- b) daß der Lenker eine Lenkerberechtigung für die Gruppe besitzt, in die das Fahrzeug fällt; die Verpflichtung zur Leistung bleibt gegenüber dem Versicherungsnehmer und den mitversicherten Personen bestehen, wenn diese ohne Verschulden annehmen konnten, daß der Lenker die Lenkerberechtigung besitzt, oder wenn der Lenker das Fahrzeug ohne Willen des Halters gelenkt hat;
- c) daß sich der Lenker nicht in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand im Sinne des § 5 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960 befindet;
- d) mit dem Fahrzeug nicht eine größere als die nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zulässige Anzahl von Personen zu befördern.

(3) Die Leistungsfreiheit gemäß dem Abs. 2 lit. c ist mit 30.000 S begrenzt und setzt voraus, daß der Lenker im Zusammenhang mit dem

Schadensereignis durch rechtskräftiges Urteil eines Strafgerichtes oder rechtskräftigen Bescheid einer Verwaltungsbehörde schuldig erkannt worden ist und aus dem Spruch oder aus der Begründung des Straferkenntnisses das Zutreffen des angeführten Umstandes hervorgeht.

(4) Bei Verletzung der im Abs. 1 und im Abs. 2 lit. d angeführten Obliegenheiten ist der Versicherer nur hinsichtlich des Teiles der Entschädigung, der dem Verhältnis der Anzahl der zu Unrecht beförderten Personen zur Anzahl der insgesamt beförderten Personen entspricht, von der Verpflichtung zur Leistung frei.

Artikel 7

Erhöhung der Gefahr

Umstände, derentwegen das Fahrzeug dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 oder den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entspricht und derentwegen eine weitere Verwendung des Fahrzeuges die Verkehrssicherheit gefährdet, gelten, sofern das Fortbestehen dieser Umstände auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen ist, als Erhöhung der Gefahr im Sinne des Versicherungsvertragsgesetzes 1958.

Artikel 8

Obliegenheiten im Versicherungsfall

(1) Als Obliegenheiten im Sinne des § 6 Abs. 3 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958, deren Verletzung nach Eintritt des Versicherungsfalles die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung bewirkt, werden bestimmt

1. im Fall der Verletzung von Personen diesen Hilfe zu leisten oder, falls die hiezu Verpflichteten dazu nicht fähig sind, unverzüglich für fremde Hilfe zu sorgen; ferner die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle sofort zu verständigen;
2. ohne Einwilligung des Versicherers die Entschädigungsansprüche des geschädigten Dritten weder zu befriedigen noch anzuerkennen noch einen bedingten Zahlungsbefehl in Rechtskraft erwachsen zu lassen;
3. dem Versicherer, außer im Fall der Freiheit von der Verpflichtung zur Leistung, die Führung des Rechtsstreites über den Ersatzanspruch zu überlassen, dem vom Versicherer bestellten Rechtsanwalt Prozeßvollmacht zu erteilen und jede von diesem verlangte Aufklärung zu geben.

(2) Als Obliegenheiten, bei deren Verletzung sich die Leistungspflicht des Versicherers auf den Betrag beschränkt, den er auch bei gehöriger Erfüllung der Pflichten zu leisten gehabt hätte, werden bestimmt

1. dem Versicherer längstens innerhalb einer Woche schriftlich anzuzeigen
 - a) den Versicherungsfall (Artikel 2) unter möglichst genauer Angabe des Sachverhaltes,
 - b) die Anspruchserhebung durch den geschädigten Dritten,
 - c) die Einleitung eines verwaltungsbehördlichen oder eines gerichtlichen Verfahrens;
2. nach Möglichkeit zur Feststellung des Sachverhaltes beizutragen;
3. die zur Vermeidung oder zur Minderung von Schäden notwendigen Maßnahmen zu treffen.

Artikel 9

Bevollmächtigung des Versicherers, Abtretungsverbot

(1) Der Versicherer ist, außer im Falle der Freiheit von der Verpflichtung zur Leistung, bevollmächtigt, die ihm zur Befriedigung oder zur Abwehr der Entschädigungsansprüche des geschädigten Dritten zweckmäßig erscheinenden Erklärungen im Namen des Versicherungsnehmers und der mitversicherten Personen im Rahmen der Versicherungssumme und der übernommenen Gefahr abzugeben.

(2) Versicherungsansprüche dürfen vor ihrer endgültigen Feststellung ohne ausdrückliche Zustimmung des Versicherers weder abgetreten noch verpfändet werden.

Artikel 10

Vertragsdauer, Kündigung und schriftliche Form der Erklärungen

(1) Beträgt die vereinbarte Vertragsdauer mindestens ein Jahr, so verlängert sich der Vertrag jeweils um ein Jahr, wenn er nicht drei Monate vor Ablauf gekündigt wird. Beträgt die Vertragsdauer weniger als ein Jahr, so endet der Vertrag, ohne daß es einer Kündigung bedarf.

(2) Für die Kündigung im Versicherungsfall gilt der § 158 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958.

(3) Kündigungen müssen mittels eingeschriebenen Briefes vorgenommen werden. Eine Kündigung ist auch dann wirksam, wenn sie dem Versicherer in anderer Form zugegangen ist. Für alle übrigen Anzeigen und Erklärungen genügt die einfache schriftliche Form.

Artikel 11

Ruhen des Vertrages

Der Versicherungsnehmer kann für die Zeit von mindestens neun Monaten Ruhen des Versicherungsvertrages verlangen, wenn er das Fahrzeug gemäß dem § 43 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967

abgemeldet und den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung dem Versicherer zur Aufbewahrung übergeben hat. In diesem Fall wird der Versicherungsvertrag um die Dauer des Ruhens verlängert.

Artikel 12

Dauernder Wegfall des versicherten Interesses, Veräußerung

(1) Fällt das versicherte Interesse nach dem Beginn der Versicherung dauernd weg, so braucht der Versicherer als Nachweis hierfür nur die Abmeldung des Fahrzeuges gemäß dem § 43 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und die Überlassung des Typenscheines oder des Bescheides über die Einzelgenehmigung an ihn gelten zu lassen. Der Versicherer ist verpflichtet, den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung durch sieben Jahre zu verwahren.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 sind auch anzuwenden, wenn die Zulassung von der Behörde aufgehoben worden oder eine befristete Zulassung erloschen ist.

(3) In den Fällen der Abs. 1 und 2 gebührt dem Versicherer die Prämie, die er hätte einheben können, wenn die Versicherung nur bis zu dem Zeitpunkt beantragt worden wäre, in welchem das Interesse weggefallen ist. Der Versicherungsnehmer kann jedoch verlangen, daß für die Zeit vom letzten Hauptfälligkeitstermin bis zur Übergabe des Typenscheines oder des Bescheides über die Einzelgenehmigung nur die anteilige Jahresprämie berechnet wird, wenn er mit demselben Versicherer innerhalb eines Jahres ab Übergabe einen Versicherungsvertrag über ein Fahrzeug schließt, dessen tarifmäßige Jahresprämie wenigstens 50 v. H. der bisherigen tarifmäßigen Jahresprämie beträgt.

(4) Wird das Fahrzeug veräußert, so gilt der § 158 h des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 mit der Maßgabe, daß im Falle der Kündigung durch den Versicherer oder mit sofortiger Wirkung durch den Erwerber die Bestimmungen des Abs. 3 anzuwenden sind.

Artikel 13

Gerichtsstand

Der Versicherungsnehmer und die mitversicherten Personen können Ansprüche aus dem Versicherungsvertrag auch bei den Gerichten geltend machen, in deren Sprengel sie ihren Wohnsitz oder Sitz im Inland haben.

Artikel 14

Interessenkollision

Hat der Versicherer in einem Versicherungsfall dem geschädigten Dritten ebenfalls Versicherungsschutz aus einer Haftpflichtversicherung zu gewähren, so sind die Artikel 8 Abs. 1 Z. 3 und

Artikel 9 Abs. 1 nicht anzuwenden. Der Versicherungsnehmer oder die mitversicherte Person kann sich in diesem Fall in einem vom geschädigten Dritten angestregten Rechtsstreit auf Kosten des Versicherers (§ 150 Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958) von einem Rechtsanwalt seiner Wahl vertreten lassen, der im Sprengel des für das Verfahren zuständigen Gerichtes seinen Sitz hat.

Artikel 15

Prämienrückvergütung für Schadenfreiheit (Bonus)

(1) Sieht der Tarif eine Prämienrückvergütung für Schadenfreiheit (Bonus) vor, so gilt das Versicherungsverhältnis als in einem Kalenderjahr schadenfrei verlaufen, wenn in diesem Zeitraum der Versicherungsschutz nicht zufolge Verzuges in der Prämienzahlung eine Unterbrechung erfahren hat, die zu einer Anzeige gemäß dem § 61 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 geführt hat und weiters kein anzeigepflichtiger Versicherungsfall eingetreten ist, für den der Versicherer eine Leistung zu seinen Lasten erbracht hat oder mit einer solchen rechnen mußte. Innerbetriebliche Kosten des Versicherers werden hiebei nicht berücksichtigt. Hat der anzeigepflichtige Versicherungsfall nicht zu einer Leistung des Versicherers geführt, so wird er als nicht eingetreten betrachtet. Ein schadenfreier Verlauf wird auch dann angenommen, wenn Leistungen ausschließlich auf Grund von Teilungsabkommen von Versicherern untereinander oder zwischen solchen und Sozialversicherungsträgern erbracht werden oder zu erwarten sind.

(2) Geht bei Veräußerung des Fahrzeuges der Versicherungsvertrag auf den Erwerber über, so wird ein bisheriger schadenfreier Verlauf des Versicherungsverhältnisses bei diesem nicht berücksichtigt. Erwirbt der Veräußerer innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten nach der Veräußerung ein Fahrzeug, für das der Tarif eine Prämienrückvergütung für Schadenfreiheit (Bonus) vorsieht und dessen tarifmäßige Jahresprämie wenigstens 50 v. H. der bisherigen tarifmäßigen Jahresprämie beträgt, und versichert er es unverzüglich anstelle des veräußerten bei demselben Versicherer, so wird der schadenfreie Zeitraum des ursprünglichen Versicherungsvertrages auf das neue Versicherungsverhältnis angerechnet. Dies gilt sinngemäß auch bei Wegfall des versicherten Interesses.

(3) Wenn der Versicherungsvertrag aufgelöst und hinsichtlich desselben Fahrzeuges vom selben Versicherungsnehmer der Versicherungsvertrag mit einem anderen Versicherer geschlossen wird, wird der schadenfreie Zeitraum des ursprünglichen Versicherungsvertrages innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten nach Beendigung desselben auf das neue Versicherungsverhältnis

angerechnet. Der ursprüngliche Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf dessen Verlangen eine Bescheinigung über den schadenfrei verlaufenen Zeitraum auszustellen.

ABSCHNITT II

Bestimmungen für einzelne Arten von Fahrzeugen und Kennzeichen

Artikel 16

Motorfahräder

Erfüllt ein als Motorfahrrad versichertes Kraftfahrzeug im Zeitpunkt des Schadensereignisses die gesetzlichen Voraussetzungen als Motorfahrrad nicht oder nicht mehr, so gilt dies als Verwendung zu einem anderen als dem im Versicherungsvertrag vereinbarten Zweck im Sinne des Artikel 6 Abs. 2 lit. a.

Artikel 17

Omnibusse

Wenn das Fahrzeug ununterbrochen länger als zwei Monate nicht zum Verkehr verwendet worden ist und dem Versicherer die Hinterlegung des Zulassungscheines und der Kennzeichentafeln für diese Zeit durch Beibringung einer behördlichen Bestätigung nachgewiesen wird, wird die auf die zwei Monate überschreitende Zeit der Nichtverwendung entfallende anteilige Prämie durch Anrechnung auf die nächste fällige Jahresprämie vergütet, wobei jedoch angefangene Monate unberücksichtigt bleiben. Ist nach dem Vertrag eine später fällige Jahresprämie nicht mehr zu entrichten, so findet keine Prämienvergütung statt. Der Versicherer kann für die mit der Anrechnung verbundenen innerbetrieblichen Kosten eine Geschäftsgebühr von 30 S verlangen. Der Artikel 11 ist auf Omnibusse nicht anzuwenden.

Artikel 18

Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes

Der Verwendung dieser Fahrzeuge im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes ist deren Verwendung im Rahmen von land- und forstwirtschaftlichen Nebenbetrieben und Betrieben landwirtschaftlicher Genossenschaften gleichgestellt.

Artikel 19

Schulfahrzeuge

Die Haftpflicht der Fahrschule, der Fahrschullehrer, der Fahrlehrer und des sonstigen Schulpersonals für Schadensereignisse bei der praktischen Unterweisung, bei der das Fahrzeug als

Demonstrationsmodell verwendet wird, ist nicht mitversichert.

Artikel 20

Wechselkennzeichen

Im Fall der Zuweisung eines Wechselkennzeichens hat die Versicherung nur für das Fahrzeug Gültigkeit, an dem die Kennzeichentafeln jeweils angebracht sind.

Artikel 21

Probefahrtkennzeichen

Bezieht sich der Versicherungsvertrag auf Probefahrten, so gilt die Haftpflicht aus der Verwendung des Fahrzeuges als versichert, an dem jeweils die Kennzeichentafeln mit dem Probefahrtkennzeichen angebracht sind. Bei Probefahrtkennzeichen sind die Bestimmungen des Artikel 6 Abs. 2 lit. a sinngemäß, hingegen nicht die des Artikel 7 anzuwenden.

Artikel 22

Anhänger

Die Versicherung von Anhängern umfaßt unbeschadet der Artikel 23 und 24 nur die Versicherungsfälle, die nicht mit dem Ziehen der Anhänger mit einem Kraftfahrzeug zusammenhängen. Mitversicherte Personen sind der Eigentümer und derjenige, der mit Willen des Eigentümers den Anhänger verwendet. Bei Anhängern, bei denen die Voraussetzungen des Artikel 18 zutreffen, ist die gesetzliche Haftpflicht aus der Personenbeförderung in die Versicherung des Zugfahrzeuges insoweit eingeschlossen, als diese Beförderung nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zulässig ist. Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die das Kennzeichen des inländischen Zugfahrzeuges führen (§ 83 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), sind für alle Versicherungsfälle in die für das Zugfahrzeug gültige Versicherung eingeschlossen.

Artikel 23

Tankanhänger und Anhänger mit Aufsetztank

Die Versicherung des Anhängers umfaßt auch Ersatzansprüche aus Schadensereignissen durch die mit einem Tankanhänger oder mit einem Anhänger mit Aufsetztank beförderte gefährliche Flüssigkeit, wenn das Schadensereignis mit dem Betrieb eines nicht zur Beförderung von gefährlichen, entzündbaren Flüssigkeiten bestimmten Kraftfahrzeuges zusammenhängt, insoweit als die Mindestversicherungssummen für Anhänger zur Beförderung von gefährlichen, entzündbaren Flüssigkeiten die Versicherungssummen für das Zugfahrzeug übersteigen.

Artikel 24**Omnibusanhänger**

Ersatzansprüche der mit Willen des Halters des Zugfahrzeuges beförderten Personen fallen auch unter die Versicherung des Anhängers, wenn das Schadensereignis mit dem Betrieb des Zugfahrzeuges zusammenhängt. Die Versicherung des Anhängers gilt als für Rechnung des Versicherungsnehmers und der mitversicherten

Personen aus der Versicherung des Zugfahrzeuges geschlossen. Die Versicherungssummen hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen sind zusammenzurechnen. Dies gilt in gleicher Weise auch für die Versicherungssummen hinsichtlich Schäden an Sachen. Die Versicherungssummen hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung eines Menschen sind nicht zusammenzurechnen.

Rententafel

auf Grund der österreichischen Sterbetafel MÖ 1930/33 und eines Zinsfußes von jährlich 3%
(Art. 3 Abs. 1)

Jahresbetrag der monatlich im voraus zahlbaren lebenslangen¹⁾ Rente für einen Kapitalbetrag von S 1000.—

Alter ²⁾	Jahres- rente S g														
0	41'78	10	38'55	20	41'97	30	46'67	40	54'33	50	67'30	60	90'62	70	137'17
1	37'37	11	38'83	21	42'35	31	47'28	41	55'33	51	69'05	61	93'92	71	144'15
2	37'15	12	39'14	22	42'74	32	47'92	42	56'39	52	70'89	62	97'45	72	151'70
3	37'19	13	39'47	23	43'14	33	48'59	43	57'51	53	72'84	63	101'21	73	159'82
4	37'31	14	39'82	24	43'57	34	49'29	44	58'69	54	74'92	64	105'25	74	168'58
5	37'46	15	40'17	25	44'02	35	50'03	45	59'93	55	77'12	65	109'59	75	177'94
6	37'64	16	40'53	26	44'49	36	50'80	46	61'24	56	79'47	66	114'26	76	188'01
7	37'83	17	40'89	27	45'—	37	51'61	47	62'63	57	81'99	67	119'30	77	198'85
8	38'04	18	41'24	28	45'53	38	52'47	48	64'10	58	84'67	68	124'78	78	210'48
9	38'28	19	41'60	29	46'08	39	53'37	49	65'66	59	87'54	69	130'72	79	223'06
														80	236'57

¹⁾ Bei zeitlich begrenzten Renten ist die Höhe der auf einen Kapitalbetrag von S 1000.— entfallenden Jahresrente aus denselben Rechnungsgrundlagen zu erstellen.

²⁾ Für die Berechnung der Rente ist das Alter des Rentners an seinem dem Beginne des Rentenbezuges nächstgelegenen Geburtstage maßgebend.

402. Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 14. Dezember 1967 über die Festsetzung eines Tarifes für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Auf Grund des § 60 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie verordnet:

Artikel I

Der gemäß dem § 59 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zu schließenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung muß der in der Anlage enthaltene Tarif für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugrunde liegen.

Artikel II

(1) Der in der Anlage enthaltene Tarif stellt einen Höchstarif dar.

(2) Die Versicherer können in ihrem Geschäftsplan von diesem Höchstarif, jedoch nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers, abweichen. Die Abweichungen dürfen sich nur auf die Prämienbeträge und die Nebengebühren sowie auf die Hundertsätze der Zuschläge und Nachlässe

und die Sätze für den Kurztarif beziehen. Durch das Zusammenwirken dieser Abweichungen darf die Prämie nach dem Höchstarif nicht überschritten werden. Die Vereinbarung der Entrichtung eines Schadenersatzbeitrages durch den Versicherungsnehmer gegen Ermäßigung der Prämie ist jedoch zulässig.

(3) Jeder Versicherer hat den Tarif seines Geschäftsplanes für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, den er anwenden will, vor dem Inkrafttreten des Tarifes, bei künftigen Änderungen desselben spätestens 14 Tage vor dessen Anwendung, dem Bundesministerium für Finanzen mit einer ausreichenden Begründung zur Kenntnisnahme einzureichen. Dieser Tarif darf in seinem Aufbau vom Höchstarif nicht abweichen; es ist nicht zulässig, andere Unterscheidungsmerkmale für die Tarifierung einzuführen, jedoch kann derselbe die wahlweise Einführung einer Versicherung mit Schadenersatzbeitrag (Abs. 2) vorsehen.

Artikel III

Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1968 in Kraft.

Schmitz

Tarif für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Vorbemerkungen

a) Zahlungsweise:

Die Prämien des Tarifes sind Jahresprämien, die im voraus zu entrichten sind.

Eine halb- oder vierteljährliche Ratenzahlung erfordert einen Zuschlag von 3 bzw. 5 v. H. Für Jahresprämien unter S 500— kann eine vierteljährliche Ratenzahlung und für Jahresprämien unter S 250— kann eine halbjährliche Ratenzahlung nicht eingeräumt werden. Bestehende Vereinbarungen über eine Ratenzahlung bleiben jedoch aufrecht.

b) Nebengebühren:

Die Ausfertigungsgebühr für den Versicherungsschein beträgt S 10—.

Die Gebühr für Nachträge, die eine Prämienberechnung enthalten beträgt S 5—.

Die Hebegebühr für Folgeprämien bei Versicherungen mit mindestens S 240— Jahresprämie beträgt S 3—.

c) Kurztarif:

Für kurzfristige Versicherungen sind bei einer Versicherungsdauer

bis zu 17 Tagen	12 ¹ / ₂ v. H. der Jahresprämie,
bis zu 1 Monat	20 v. H. der Jahresprämie,
für jeden weiteren Monat weitere	10 v. H. der Jahresprämie

zu berechnen.

Diese Staffel gilt auch für vorübergehende Erweiterungen des Versicherungsschutzes. Für Überstellungskennzeichen mit einer Geltungsdauer von nicht mehr als 3 Tagen sind 5 v. H. der Jahresprämie, mindestens aber S 30— zu berechnen.

Für die anschließende einmalige Verlängerung einer kurzfristigen Versicherung ist als Prämie der Differenzbetrag zwischen der ursprünglichen Prämie und der sich nach dem Kurztarif für die Gesamtlaufzeit ergebenden Prämie zu berechnen.

Im Falle einer weiteren Verlängerung ist die Prämie ohne Berücksichtigung der bisherigen Dauer der Versicherung neu nach dem Kurztarif zu berechnen. Sowohl für die anschließende als auch für weitere Verlängerungen ist die Mindestprämie (lit. d) zu berechnen.

d) Mindestprämie:

Unbeschadet der Bestimmung über die Prämie für Überstellungskennzeichen (lit. c) beträgt die Mindestprämie für jeden einzelnen Versicherungsschein S 50—.

e) Grundsatz der Einstufung:

Maßgebend für die Einstufung der Fahrzeuge, sowohl hinsichtlich der Art des Fahrzeuges als auch nach der Leistung in DIN-PS, dem Hubraum, der Nutzlast oder der Anzahl der Plätze sind die Eintragungen im Typenschein (Bescheid über die Einzelgenehmigung) sowie die im Zulassungsschein angegebene Verwendungsbestimmung. Bruchteile von PS sind auf volle PS aufzurunden.

Bei Lastkraftwagen, die mit einer Kranvorrichtung zum Abschleppen von Kraftfahrzeugen ausgestattet sind, wird die Prämie nach Z. V/A, 1 des Tarifes berechnet.

Bei Fahrzeugen mit Kompressor ist der Berechnung die kleinere der beiden PS-Zahlen zugrunde zu legen.

Bei behördlicher Zuweisung eines Wechselkennzeichens ist die Prämie des höher zu tarifierenden Fahrzeuges zu berechnen.

f) Schadenersatzbeitrag:

Für Lastkraftwagen, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern (auch bei Spediteuren) verwendet werden (Z. IV/D des Tarifes), ist folgende Vereinbarung zulässig:

Der Prämienberechnung wird die um 20 v. H. verminderte Prämie des Tarifes zugrundegelegt. Dagegen verpflichtet sich der Versicherungsnehmer, einen Schadenersatzbeitrag gemäß den nachstehend festgelegten Bestimmungen zu leisten.

Der Schadenersatzbeitrag ist für Versicherungsfälle, für die der Versicherer eine Leistung (Zahlung) zu seinen Lasten erbracht hat, im Ausmaß von

S 2000.— für den ersten,

S 3000.— für den zweiten und

S 5000.— für den dritten sowie jeden weiteren

Schaden innerhalb eines Versicherungsjahres ohne Rücksicht auf die Höhe dieser Leistung zu entrichten.

Der Schadenersatzbeitrag wird unabhängig vom weiteren Bestand des Versicherungsvertrages anlässlich der vom Versicherer erbrachten ersten Zahlung zur Gänze fällig.

Der Schadenersatzbeitrag ist ein bedingt geschuldeter Prämienbestandteil; für die Folgen nicht rechtzeitiger Entrichtung finden daher die Vorschriften der §§ 38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 Anwendung.

g) Prämienrückvergütung für Schadenfreiheit (Bonus) bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, ausgenommen Taxifahrzeuge und Mietwagen (Z. II, Pkt. 1 und 2 des Tarifes):

Der Versicherungsnehmer hat Anspruch auf eine Prämienrückvergütung (Bonus) im Ausmaß von 10 v. H. der Prämie, wenn das Versicherungsverhältnis in den zwei der Prämienfälligkeit vorangegangenen Kalenderjahren schadenfrei verlaufen ist. Die Prämienrückvergütung wird frühestens am 15. März des den beiden schadenfrei verlaufenen Kalenderjahren folgenden Jahres fällig. Sie ist auf die nächste Prämienfälligkeit gutzuschreiben oder in barem zu bezahlen, sofern in diesem Jahr keine Prämienfälligkeit mehr gegeben ist.

Das Ausmaß der Prämienrückvergütung richtet sich nach der Jahrestarifprämie, die im Zeitpunkt der Erstattung oder einer früheren Beendigung des Versicherungsverhältnisses vereinbart war. Erstmals besteht der Anspruch auf den Bonus, wenn ein Versicherungsvertrag, der am 1. Jänner 1968 bestanden hat, in den Kalenderjahren 1968 und 1969 schadenfrei verlaufen ist.

PRÄMIENSÄTZE

	Schilling
I. Krafräder:	
1. Motorfahräder	
einsitzig.....	145.—
zweisitzig oder zur Güterbeförderung bestimmt	295.—
2. Motorräder, Motorräder mit Beiwagen, Motordreiräder	
bis 125 cm ³ Hubraum	220.—
über 125 bis 200 cm ³ Hubraum	370.—
über 200 bis 500 cm ³ Hubraum	490.—
über 500 cm ³ Hubraum	560.—
3. Krafräder zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers	150 v. H. Zuschlag zu den vorgenannten Prämien
4. Invalidenkraftfahrzeuge	50.—
II. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen:	
1. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen	
bis 16 PS	865.—
über 16 PS bis 20 PS	1115.—
über 20 PS bis 34 PS	1510.—
über 34 PS bis 50 PS	1995.—
über 50 PS bis 70 PS	2410.—
über 70 PS	2870.—
Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit mehr als 5 Plätzen außer dem Lenkerplatz	25 v. H. Zuschlag zu den vorgenannten Prämien

	Schilling
2. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Antrieb durch elektrische Energie	650—
3. Taxi-Fahrzeuge und Mietwagen:	
bis 34 PS	1550—
über 34 PS	2735—
Taxifahrzeuge bei behördlicher Beschränkung auf Tag- oder Nachtbetrieb	10 v. H. Nachlaß von den vorgenann- ten Prämien
4. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers	150 v. H. Zuschlag zu den Prämien nach Z. 1 und 2
 III. Omnibusse und Omnibusanhänger:	
1. Omnibusse mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätze) außer dem Lenkerplatz	4020—
Für je weitere angefangene 5 Plätze	610—
2. Omnibusanhänger (mit dem ziehenden Omnibus verbunden und unverbunden) mit nicht mehr als 10 Plätzen	1225—
Für je weitere angefangene 5 Plätze	610—
3. Für Omnibusse und Omnibusanhänger für die — bei ersteren durch den Fahrtschreiber — nachgewiesen wird, daß sie nur durch höchstens 120 Tage im Versicherungsjahr zum Verkehr verwendet worden sind (Reserve-Omnibusse und Reserve-Omnibusanhänger), werden nachträglich 50 v. H. der entfallenden Prämie rückvergütet.	
4. Omnibusse und Omnibusanhänger, die ausschließlich zur nicht-gewerbsmäßigen Personenbeförderung oder zur Verwendung im Hotelwagen-Gewerbe bestimmt sind	50 v. H. Nachlaß von den vorgenann- ten Prämien
 IV. Kraftwagen zur Güterbeförderung:	
A. Lastkraftwagen mit Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Lenker	
1. Lastkraftwagen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast	
bis 1000 kg	2735—
über 1000 kg bis 3000 kg	3920—
über 3000 kg bis 5000 kg	6670—
über 5000 kg	10165—
2. Bei Sattelkraftfahrzeugen ist als höchste zulässige Nutzlast die Nutzlast des Sattelanhängers mit der größten zulässigen Nutzlast anzunehmen, der mit dem Sattel-Zugfahrzeug gezogen werden darf.	
3. Transportkarren, sowie alle Kraftwagen zur Güterbeförderung mit Antrieb durch elektrische Energie mit einer höchsten zulässigen Nutzlast	
bis 1000 kg	820—
über 1000 kg bis 3000 kg	1495—
über 3000 kg	2200—
B. Lastkraftwagen mit Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Lenker	
Soll sich die Versicherung auf die gesetzliche Haftpflicht aus der Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Lenker, zu welchem Zwecke immer, erstrecken, sind folgende Zuschläge zu entrichten:	
Für weitere angefangene 10 Plätze	1100—
Für je weitere angefangene 5 Plätze	545—

	Schilling
C. Zugmaschinen	
1. a) Zugmaschinen der Klasse I	965.—
b) Zugmaschinen der Klassen II und III bis 30 PS	1175.—
über 30 PS bis 50 PS	1565.—
über 50 PS	2150.—
c) Zugmaschinen, die nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern laufen	570.—
d) Zugmaschinen, die ausschließlich zur Verwendung im eigenen Betrieb von Schaustellern bestimmt sind	25 v. H. Nachlaß von den vorgenann- ten Prämien
2. a) Zugmaschinen, sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen (auch Mähdrescher), die ausschließlich zur Verwendung in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben und deren Nebenbetrieben und in Betrieben land- und forstwirtschaftlicher Genossen- schaften unter Ausschluß der der Gewerbeordnung unter- liegenden Betriebe bestimmt sind	190.—
b) Mähdrescher, auf die die Voraussetzungen der lit. a nicht zutreffen	560.—
D. Motorkarren	
1. Motorkarren	820.—
2. Motorkarren bei Vorliegen der Voraussetzungen nach C 2 a.	240.—
E. Kraftwagen, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern (auch bei Spediteuren) bestimmt sind	
	25 v. H. Zuschlag zu den Prämien nach A und C
F. Kraftwagen zur Beförderung von gefährlichen, entzündbaren Flüssigkeiten	
	6 v. H. Zuschlag zu den Prämien nach A, C und E
V. Kraftfahrzeuge zu besonderer Verwendung:	
A. 1. Abschleppwagen	3530.—
2. selbstfahrende Arbeitsmaschinen außer den in C 2 a und b und D 2 angeführten	1595.—
3. Feuerwehrwagen aller Art	470.—
4. Kraftfahrzeuge für den Rettungsdienst (auch Krankenwagen)...	820.—
5. Leichenwagen	1250.—
6. Müll- und Fäkalienabfuhrwagen	1955.—
7. Fahrzeuge des Straßendienstes	980.—
8. Mannschaftstransportwagen des öffentlichen Sicherheitsdienstes..	425.—
B. Omnibusanhänger für Feuerwehren (mit dem ziehenden Fahrzeug verbunden und unverbunden)	355.—
VI. Schulfahrzeuge:	
1. Kraftwagen	1370.—
2. Krafträder	Prämie nach I
VII. Probefahrerkennzeichen:	
Probefahrerkennzeichen für	
1. Motorfahrräder	310.—
2. Krafträder	575.—
3. Kraftfahrzeuge aller Art und Anhänger	1990.—
4. Anhänger	60.—

Schilling

VIII. Anhänger (aller Art, sofern nicht zur Personenbeförderung bestimmt):

1. Anhänger für Motorräder.....	50—
2. sonstige Anhänger	60—
3. Anhänger zur Beförderung von gefährlichen, entzündbaren Flüssigkeiten	150—

403. Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 14. Dezember 1967 über die Schadenbehandlungsversicherung

Auf Grund des § 62 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie und — ausgenommen den Artikel II — mit dem Bundesministerium für Justiz verordnet:

Artikel I

Die in § 62 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 vorgesehene Schadenbehandlungsversicherung ist zu folgenden Bedingungen abzuschließen:

1. Durch diese Versicherung verpflichtet sich der Verband der Versicherungsunternehmungen Österreichs, im eigenen Namen für Rechnung des Versicherungsnehmers (Halters oder Lenkers) Entschädigungsansprüche, die gegen diesen aus einem Schadensereignis gestellt werden, das durch die Verwendung des Kraftfahrzeuges (und des Anhängers, auch wenn dieser nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist) in Österreich verursacht wurde, im Rahmen der für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen vor-

geschriebenen Haftpflichtversicherung zu befriedigen oder, soweit sie unberechtigt sind, abzuwehren.

2. Aus dieser Verpflichtung wird dem geschädigten Dritten ein unmittelbarer Anspruch gegen den Verband der Versicherungsunternehmungen Österreichs eingeräumt.

3. Der Versicherungsnehmer beauftragt den Verband der Versicherungsunternehmungen Österreichs, bei der Regelung der Versicherungsfälle nach bestem Wissen und Gewissen vorzugehen, und verpflichtet sich, diesem Verband die gezahlten Entschädigungen und Kosten samt Zinsen zu ersetzen.

Artikel II

Der Beitrag für die Schadenbehandlungsversicherung beträgt 40 S und ist für jede Einreise, jedoch nur einmal am selben Tag zu entrichten.

Artikel III

Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1968 in Kraft.

Schmitz