

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1995

Ausgegeben am 29. Dezember 1995

301. Stück

-
900. Verordnung: Bestimmung des Straßenverlaufes der B 7 Brünner Straße im Bereich der Gemeinden Großebersdorf, Wolkersdorf im Weinviertel und Ulrichskirchen-Schleinbach
901. Verordnung: Bestimmung des Straßenverlaufes der B 100 Drautal Straße im Bereich der Gemeinde Kleblach-Lind
902. Verordnung: Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung
903. Verordnung: Änderung der Baumaschinenlärm-Sicherheitsverordnung – BSV
[CELEX-Nr.: 386L0662, 389L0514, 395L0027]
904. Verordnung: Änderung der Verordnung über die Ausstattung gewerblicher Betriebsanlagen mit Gaspendelleitungen für ortsfeste Kraftstoffbehälter
[CELEX-Nr.: 394L0063]
-

900. Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der B 7 Brünner Straße im Bereich der Gemeinden Großebersdorf, Wolkersdorf im Weinviertel und Ulrichskirchen-Schleinbach

Auf Grund des § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 33/1994 wird verordnet:

Der Straßenverlauf eines Abschnittes der B 7 Brünner Straße wird im Bereich der Gemeinden Großebersdorf, Wolkersdorf im Weinviertel und Ulrichskirchen-Schleinbach wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt bei km 12,24, verläuft in der Folge westlich von Eibesbrunn und Wolkersdorf im Weinviertel über die Anschlüsse „Zubringer Wolkersdorf“, „LH 6“ und „L 3103“ und bindet bei km 19,13 wieder in den Bestand ein.

Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Straßentrasse einschließlich der Rampen der Anschlüsse aus den beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Gemeinden Großebersdorf, Wolkersdorf im Weinviertel und Ulrichskirchen-Schleinbach aufliegenden Planunterlagen (Plan Nr. B 7/18-94 im Maßstab 1 : 2 000) zu ersehen.

§ 15 Bundesstraßengesetz 1971 findet auf den vorangeführten Straßenabschnitt Anwendung. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes sind den aufliegenden Planunterlagen zu entnehmen.

Ditz

901. Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der B 100 Drautal Straße im Bereich der Gemeinde Kleblach-Lind

Auf Grund des § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 33/1994 wird verordnet:

Der Straßenverlauf eines Abschnittes der B 100 Drautal Straße wird im Bereich der Gemeinde Kleblach-Lind wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt bei km 53,0, führt in der Folge in geringem Abstand nördlich der Bahnlinie der ÖBB Bleiburg – Innichen und bindet bei km 57,9 wieder in den Bestand ein.

Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Straßentrasse aus den beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, beim Amt der Kärntner Landesregierung sowie bei der Gemeinde Kleblach-Lind aufliegenden Planunterlagen im Maßstab 1 : 1 000 zu ersehen.

§ 15 Bundesstraßengesetz 1971 findet auf den vorangeführten Straßenabschnitt Anwendung. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes sind den aufliegenden Planunterlagen zu entnehmen.

Ditz

902. Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über die Berufsausbildung im Lehrberuf Berufskraftfahrer (Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung)

Auf Grund der §§ 7, 8, 24 und 27 des Berufsausbildungsgesetzes, BGBl. Nr. 142/1969, zuletzt geändert durch das Kompetenzbereinigungsgesetz 1992, BGBl. Nr. 256/1993, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Soziales und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr verordnet:

Einrichtung des Lehrberufes Berufskraftfahrer

§ 1. (1) Es wird der Lehrberuf „Berufskraftfahrer“ mit einer Lehrzeit von drei Jahren eingerichtet.

(2) In der Lehrberufsliste (Anlage zur Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten, mit der die Lehrberufsliste erlassen wird, BGBl. Nr. 268/1975, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 609/1995) werden daher nach den Bestimmungen betreffend den Lehrberuf „Bergwerksschlosser-Maschinenhauer“ folgende Bestimmungen eingefügt:

Lehrberuf	Lehrzeit in Jahren	Verwandter Lehrberuf	Anrechnung der Lehrzeit auf den verwandten Lehrberuf	
			Lehrjahr	Ausmaß
Berufskraftfahrer	3	Kraftfahrzeugelektriker	1.	voll
		Kraftfahrzeugmechaniker	1.	voll
		Landmaschinenmechaniker	1.	voll
		Speditionskaufmann	1.	½
			2.	½

Lehrzeitanrechnungen von verwandten Lehrberufen

§ 2. (1) In der Lehrberufsliste werden die Bestimmungen betreffend den Lehrberuf „Kraftfahrzeug-elektriker“ wie folgt ergänzt:

Verwandter Lehrberuf	Anrechnung der Lehrzeit auf den verwandten Lehrberuf	
Berufskraftfahrer	1.	voll

(2) In der Lehrberufsliste werden die Bestimmungen betreffend die Lehrberufe „Kraftfahrzeug-mechaniker“ und „Landmaschinenmechaniker“ wie folgt ergänzt:

Verwandter Lehrberuf	Anrechnung der Lehrzeit auf den verwandten Lehrberuf	
Berufskraftfahrer	1.	voll
	2.	½

(3) In der Lehrberufsliste werden die Bestimmungen betreffend den Lehrberuf „Speditionskaufmann“ wie folgt geändert:

Verwandter Lehrberuf	Anrechnung der Lehrzeit auf den verwandten Lehrberuf	
Berufskraftfahrer	1.	½
	2.	½

Berufsprofil

§ 3. Durch die Berufsausbildung im Lehrbetrieb und in der Berufsschule soll der ausgebildete Lehrling befähigt werden, die nachfolgenden Tätigkeiten fachgerecht, selbständig und eigenverantwortlich auszuführen:

1. Überprüfen der Kraftfahrzeuge auf Fahrbereitschaft, Betriebssicherheit und Verkehrssicherheit,
2. Warten der Fahrzeuge,
3. systematisches Erkennen und Beurteilen von Störungen an den Fahrzeugen sowie Beheben von einfachen Störungen,
4. sicheres und gewandtes Führen von Lastkraftwagen, Kraftwagenzügen und Sattelkraftfahrzeugen unter Beachtung der einschlägigen kraftfahrrechtlichen und verkehrsrechtlichen Bestimmungen sowie unter Anwenden einer verkehrssicheren, wirtschaftlichen, umweltbewußten und rücksichtsvollen Fahrweise,
5. richtiges Verhalten bei Verkehrsunfällen, sonstigen Zwischenfällen und außergewöhnlichen Situationen im Straßenverkehr,
6. Behandeln der Beförderungsgüter bei der Lagerung und beim Transport,
7. Laden, Stauen und Sichern des Ladegutes,
8. Strecken- und Terminplanung,
9. richtiges Abfassen und Weitergeben von Meldungen über Beschädigungen, Verletzungen und andere Vorkommnisse,
10. richtiges Verhalten beim grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr einschließlich der Kenntnis der erforderlichen Genehmigungen und der zu leistenden Abgaben.

Berufsbild

§ 4. Für den Lehrberuf Berufskraftfahrer wird folgendes Berufsbild festgelegt. Hiebei sind die angeführten Fertigkeiten und Kenntnisse spätestens in dem jeweils angeführten Lehrjahr beginnend derart zu vermitteln, daß der Lehrling zur Ausübung qualifizierter beruflicher Tätigkeiten im Sinne des § 3 befähigt wird, die insbesondere das Planen, Durchführen, Kontrollieren und Optimieren einschließt.

Pos.	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr
1.	Handhaben der berufsbezogenen Werkzeuge, Maschinen, Vorrichtungen, Einrichtungen, Arbeitsbehelfe, Meßgeräte, Prüfgeräte und einfachen Testgeräte; diese funktionsfähig halten		
2.	Kenntnis der Werkstoffe und Hilfsstoffe, ihrer Eigenschaften und Verwendungsmöglichkeiten; Grundkenntnisse der Bearbeitungsmöglichkeiten		
3.	Einfache berufsbezogene Fertigkeiten der Metallbearbeitung; Messen, Anreißen, Feilen, Sägen, Meißeln, Biegen, Richten, Schneiden mit Schere, Bohren, Senken, Nieten, Gewindeschneiden von Hand, Schleifen	Einfache berufsbezogene Fertigkeiten im Weichlöten, Hartlöten, Gasschmelzschweißen und Elektroschweißen	–
4.	Kenntnis der im Betrieb verwendeten Fahrzeuge, Fahrzeugteile und des Zubehörs	–	–

Pos.	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr
5.	Kenntnis und Verwenden der einschlägigen Treibstoffe, Schmierstoffe, Reinigungsmittel, Schutzmittel, Pflegemittel und Frostschutzmittel		–
6.	Kenntnis des Aufbaus und der Wirkungsweise der Kraftfahrzeugmotoren und der elektrischen Kraftfahrzeuanlagen		–
7.	Kenntnis des Fahrgestells, der Karosserie, der Lenksysteme und der Bremssysteme		–
8.	Grundkenntnisse der Fahrzeugwartung	–	–
9.	Einfache Wartungsarbeiten an Fahrzeugen (wie Motor, Auspuffanlage, Batterie, Lichtanlage, Filter, Reifen, Felgen, Kraftübertragungsanlage, Bremsanlage)		
10.	Einführung in die Fehlerfeststellung	Erkennen und Beurteilen von Störungen, Beheben von einfachen Störungen	
11.	–	Grundkenntnisse über den Aufbau und die Wirkungsweise der mechanischen, hydraulischen und pneumatischen Systeme der Fahrzeuge	–
12.	–	Prüfen und Feststellen der Fahrbereitschaft, Betriebssicherheit und Verkehrssicherheit im Sommerbetrieb und im Winterbetrieb	
13.	–	Kenntnis der Behandlung von Gütern bei der Lagerung und beim Transport, einschließlich der einschlägigen Warenkunde	Behandeln von Gütern beim Transport
14.	Kenntnis der Ladehilfen	Kenntnis der Ladetechnik und der Stautechnik	Laden, Stauen, Sichern des Ladegutes, auch unter Verwendung entsprechender Geräte und Vorrichtungen (wie Kippeinrichtungen, Ladebagger, Ladebordwand, Ladekran)
15.	–	–	Kenntnis über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße
16.	Grundkenntnisse der wichtigsten Fachausdrücke für das Transportwesen		–
17.	Grundkenntnisse über Beförderungsverträge		–
18.	Ausführen von kaufmännischen Arbeiten für den Transport (kaufmännisches Rechnen, Schriftverkehr, Ausfertigen von für den Transport erforderlichen Papieren)		
19.	Kenntnis des einschlägigen Zahlungsverkehrs		–

Pos.	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr
20.	–	Handhaben der für die jeweilige Beförderung erforderlichen Papiere	
21.	Lesen von Straßenkarten, Landkarten und Stadtplänen, Kenntnis der wichtigsten inländischen und ausländischen (europäischen) Verkehrswege		–
22.	–	Strecken- und Terminplanung	
23.	–	Grundkenntnisse über die für den Straßengütertransport wesentlichen Versicherungen (Transport, Lagerung, Fahrzeuge)	
24.	–	Kenntnis der für das Lenken von Kraftfahrzeugen erforderlichen kraftfahrrechtlichen und verkehrsrechtlichen Vorschriften	
25.	–	Kenntnis der für das Lenken von Lastkraftwagen, Kraftwagenzügen und Sattelkraftfahrzeugen erforderlichen kraftfahrtechnischen Vorschriften	
26.	–	–	Lenken von Lastkraftwagen (auch über 3,5 t Gesamtgewicht), von Kraftwagenzügen und Sattelkraftfahrzeugen unter Beachtung der einschlägigen kraftfahrrechtlichen und verkehrsrechtlichen Bestimmungen
27.	–	–	Kenntnis und Anwenden einer praxisorientierten, verkehrssicheren, wirtschaftlichen, umweltbewußten und rücksichtsvollen Fahrweise
28.	–	–	An- und Abschleppen, Rangieren, Einfahren in und Ausfahren aus Parklücken und Stellplätzen
29.	–	–	Richtiges Verhalten bei Verkehrsunfällen, sonstigen Zwischenfällen und außergewöhnlichen Situationen im Straßenverkehr
30.	–	–	Erkennen und Beurteilen von im Fahrdienst sich ankündigenden oder auftretenden Pannen oder Schäden am Fahrzeug

Pos.	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr
31.	–	–	Richtiges Abfassen und Weitergeben von Meldungen über Beschädigungen, Verletzungen und andere Vorkommnisse
32.	–	–	Richtiges Verhalten im Umgang mit Behörden und Kunden
33.	–	–	Bedienen des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes sowie die Benutzung der Schaublätter, Kenntnis des Führens des Fahrtenbuches
34.	–	Grundkenntnisse der wichtigsten fremdsprachigen Fachausdrücke für das Transportwesen	
35.	–	Grundkenntnisse über die für den Straßengütertransport wesentlichen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts und Handelsrechts (unter besonderer Berücksichtigung des Schadenersatzrechts und des Dienstnehmerhaftpflichtrechts), der Zollvorschriften, des Strafrechts und des Verwaltungsstrafrechts	
36.	Kenntnis der einschlägigen Beschäftigungs- und Berufsvorschriften und Beförderungsbedingungen im Straßenverkehr		
37.	Grundkenntnisse der sich aus dem Lehrvertrag ergebenden Verpflichtungen (§§ 9 und 10 des Berufsausbildungsgesetzes)		
38.	Kenntnis der einschlägigen Sicherheitsvorschriften sowie der sonstigen in Betracht kommenden Vorschriften zum Schutz des Lebens und der Gesundheit		
39.	Grundkenntnisse der aushangpflichtigen arbeitsrechtlichen Vorschriften		

§ 5. (1) Dem Lehrling sind die im Berufsbild und im § 6 festgelegten Fertigkeiten und Kenntnisse derart zu vermitteln, daß er

- a) spätestens zwei Monate nach Beginn des 3. Lehrjahres zur theoretischen Lenkerprüfung zwecks Erwerb des Lernfahrausweises (§ 122a Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes, BGBl. Nr. 267/1967, in der Fassung der 11. Novelle des Kraftfahrgesetzes, BGBl. Nr. 318/ 1987),
- b) ab den letzten zwei Monaten der Lehrzeit, jedenfalls aber vor der Lehrabschlußprüfung, zur praktischen Lenkerprüfung zumindest für die Gruppe C und
- c) nach der erfolgreichen Ablegung der praktischen Lenkerprüfung oder dem Erwerb der Lenkerberechtigung, jeweils zumindest für die Gruppe C, zur Lehrabschlußprüfung

antreten kann.

(2) Sofern der Lehrling auf Grund seines Lebensalters den Lernfahrausweis bereits vor Beginn des letzten Lehrjahres erwirbt, kann mit der praktischen Fahrausbildung bereits ab diesem Zeitpunkt begonnen werden. Der Lehrling kann in diesem Fall bereits ab Beginn des letzten Lehrjahres zur praktischen Lenkerprüfung zumindest für die Gruppe C antreten.

§ 6. Dem Berufskraftfahrerlehrling ist vom Lehrberechtigten im Laufe des 3. Lehrjahres im Rahmen der Ausbildungszeit Gelegenheit zu geben, eine Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen im Sinne des § 64 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 zu besuchen, sofern diese Unterweisung nicht von der Berufsschule vermittelt oder dort angeboten wird.

§ 7. (1) Die für die theoretische Lenkerprüfung (§ 70 Abs. 2 KFG 1967) erforderliche Ausbildung und die praktische Fahrgrundausbildung ist als zwischenbetriebliche Ausbildung von einer Fahrschule durchzuführen, sofern der Ausbildungsbetrieb keine Ermächtigung gemäß § 122a Abs. 4 KFG 1967 besitzt.

(2) Die praktische Fahrausbildung (Berufsbildpositionen 26 bis 28) kann zur Gänze oder teilweise im Wege der zwischenbetrieblichen Ausbildung von einer Fahrschule oder einem anderen hierfür geeigneten Lehrbetrieb durchgeführt werden. Dies ist im Lehrvertrag zu vereinbaren.

Gliederung der Lehrabschlußprüfung

§ 8. (1) Die Lehrabschlußprüfung im Lehrberuf Berufskraftfahrer gliedert sich in eine praktische und in eine theoretische Prüfung.

(2) Die praktische Prüfung umfaßt die Gegenstände

1. Prüfarbeit,
2. Transportgeschäftsfall,
3. Fachgespräch.

(3) Die theoretische Prüfung umfaßt die Gegenstände

1. Fachrechnen,
2. Fachkunde.

(4) Die theoretische Prüfung entfällt, wenn der Prüfungskandidat die Erreichung des Lehrzieles der letzten Klasse der fachlichen Berufsschule nachgewiesen hat.

Besondere Voraussetzungen für die Zulassung zur Lehrabschlußprüfung

§ 9. (1) Vom Prüfungskandidat ist als besondere Voraussetzung für die Zulassung zur Lehrabschlußprüfung die erfolgreiche Ablegung der praktischen Lenkerprüfung zumindest für die Gruppe C oder die Erteilung der Lenkerberechtigung zumindest für die Gruppe C nachzuweisen. Erfüllt ein Prüfungskandidat diese Voraussetzungen deswegen nicht, weil er das zur Ablegung der Lenkerprüfung erforderliche Mindestalter nicht erreicht hat, so gilt die Verpflichtung des Lehrberechtigten gemäß § 9 Abs. 7 BAG zum Ersatz der Prüfungstaxe auch dann, wenn dadurch das erstmalige Antreten zur Lehrabschlußprüfung erst nach der Zeit der Wiederverwendung erfolgt.

(2) Die beim verkehrsrechtlichen Teil der Lenkerprüfung abgenommenen Fertigkeiten und Kenntnisse sind im Rahmen der Lehrabschlußprüfung nicht mehr zu prüfen.

Praktische Prüfung

Prüfarbeit

§ 10. (1) Die Prüfarbeit hat zu umfassen:

a) Prüfen und Feststellen der Fahrbereitschaft, der Betriebssicherheit und der Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeuges sowie Beheben einer einfachen Störung und Vornahme einer einfachen Wartungs- oder Instandsetzungsarbeit an einem Kraftfahrzeug,

b) einfache mechanische Prüfarbeit nach einer Zeichnung, wobei sämtliche nachstehenden Fertigkeiten nachzuweisen sind:

1. Messen,
2. Anreißen,
3. Feilen,
4. Bohren,
5. Gewindeschneiden von Hand.

(2) Die Prüfungskommission hat unter Bedachtnahme auf den Zweck der Lehrabschlußprüfung und die Anforderungen der Berufspraxis jedem Prüfling eine Prüfarbeit zu stellen, die in der Regel in fünfeinhalb Stunden ausgeführt werden kann. Hierbei ist der Arbeit gemäß Abs. 1 lit. a eine Dauer von zwei Stunden und der Arbeit gemäß Abs. 1 lit. b eine Dauer von dreieinhalb Stunden zugrunde zu legen.

(3) Die Prüfarbeit ist nach siebeneinhalb Stunden zu beenden.

(4) Für die Bewertung der Prüfarbeit sind folgende Kriterien maßgebend:

1. Übereinstimmung mit den kraftfahrrechtlichen, verkehrsrechtlichen und kraftfahrtechnischen Vorschriften,

2. nachhaltige Funktionsfähigkeit,
3. fachgerechtes Verwenden der richtigen Werkzeuge, Hilfsmittel und Materialien,
4. fachgerechtes Verwenden der richtigen Meß-, Prüf- und Kontrollgeräte zur Eingrenzung und Behebung der Störungen,
5. Maßhaltigkeit und Sauberkeit.

Transport-Geschäftsfall

§ 11. (1) Der Transport-Geschäftsfall ist schriftlich und mündlich zu prüfen. Der schriftliche Teil ist vor dem mündlichen Teil abzuhalten und kann im Rahmen der theoretischen Prüfung erfolgen, wenn dies ohne Beeinträchtigung des Prüfungsablaufes möglich ist.

(2) Die Themenstellung hat dem Zweck der Abschlußprüfung und den Anforderungen der Berufspraxis zu entsprechen. Hierbei sind Formulare, Tabellen und Straßenkarten heranzuziehen. Das Verwenden von Rechenbehelfen ist zulässig.

(3) Der schriftliche Teil hat die praxisgerechte Ausfertigung von Fracht-, Zoll- und Speditionspapieren sowie den auf die Abwicklung des Transportgeschäfts Bezug habenden Schriftverkehr und Zahlungsverkehr zu umfassen. Hierbei ist auch eine Strecken- und Terminplanung durchzuführen.

(4) Die Aufgaben für den schriftlichen Teil sind so zu stellen, daß sie in der Regel in 60 Minuten durchgeführt werden können. Der schriftliche Teil ist nach 90 Minuten zu beenden.

(5) Der mündliche Teil hat sich, ausgehend von der schriftlichen Arbeit, auf die Auswertung verschiedener mit dem Transportgeschäft zusammenhängender Fragen auf dem Gebiet des Verkehrswesens, des Zollverfahrens, des Versicherungswesens, der Verkehrsgeographie und der den Straßentransport betreffenden Beförderungs- und Tarifvorschriften und Tarifempfehlungen unter Bedachtnahme auf die betriebliche Auswirkung und praxisgerechte Anwendung zu erstrecken.

(6) Der mündliche Teil hat für jeden Prüfling zumindest zehn, höchstens 20 Minuten zu dauern. Eine Verlängerung um höchstens zehn Minuten hat im Einzelfall zu erfolgen, wenn der Prüfungskommission ansonsten eine zweifelsfreie Beurteilung des Prüfungsergebnisses nicht möglich ist.

Fachgespräch

§ 12. (1) Das Fachgespräch ist vor der gesamten Prüfungskommission abzulegen.

(2) Das Fachgespräch hat sich aus der praktischen Tätigkeit im Rahmen der Prüfarbeit heraus zu entwickeln. Hierbei ist unter Verwendung von Fachausdrücken das praktische Wissen des Prüflings festzustellen.

(3) Die Themenstellung hat dem Zweck der Abschlußprüfung und den Anforderungen der Berufspraxis zu entsprechen. Hierbei sind einschlägige Demonstrationsgegenstände, Werkzeuge oder Schautafeln heranzuziehen. Fragen über Ladetechnik, Fahrdynamik, wesentliche arbeitsrechtliche Vorschriften im Straßentransport, einschlägige Sicherheitsvorschriften und Unfallverhütung sind miteinzubeziehen.

(4) Das Fachgespräch hat für jeden Prüfling zumindest 15, höchstens 20 Minuten zu dauern. Eine Verlängerung um höchstens zehn Minuten hat im Einzelfall zu erfolgen, wenn der Prüfungskommission ansonsten eine zweifelsfreie Beurteilung des Prüfungsergebnisses nicht möglich ist.

Theoretische Prüfung

Allgemeine Bestimmungen

§ 13. (1) Die theoretische Prüfung hat schriftlich zu erfolgen. Sie kann unter Einschluß des schriftlichen Teils des Transport-Geschäftsfalls und für eine größere Anzahl von Prüflingen gemeinsam durchgeführt werden, wenn dies ohne Beeinträchtigung des Prüfungsablaufes möglich ist.

(2) Die theoretische Prüfung ist grundsätzlich vor der praktischen Prüfung abzuhalten.

(3) Die Aufgaben haben nach Umfang und Niveau dem Zweck der Abschlußprüfung und den Anforderungen der Berufspraxis zu entsprechen.

(4) Die schriftlichen Arbeiten des Prüflings sind entsprechend zu kennzeichnen.

Fachrechnen

§ 14. (1) Das Fachrechnen hat nach Angabe je eine Aufgabe aus vier der nachstehenden Bereiche zu umfassen:

1. Transportspezifische Volums- und Masseberechnung,
2. Berechnung zur Achslast,
3. Steigungs- und Neigungsberechnung in Prozenten,
4. Berechnung des Kraftstoffverbrauchs,
5. Bremswegberechnung, auch unter besonderen Bedingungen,
6. fachbezogene Devisen- und Valutenrechnung.

(2) Das Verwenden von Rechenbehelfen und Tabellen ist zulässig.

(3) Die Aufgaben sind so zu stellen, daß sie in der Regel in 60 Minuten durchgeführt werden können.

(4) Das Fachrechnen ist nach 90 Minuten zu beenden.

Fachkunde

§ 15. (1) Die Fachkunde hat die stichwortartige Durchführung von Aufgaben aus sämtlichen nachstehenden Bereichen zu umfassen:

- 1.1 Beförderungsverträge,
- 1.2 Transportgüter,
- 1.3 Verkehrsgeographie;
- 2.1 Kraftfahrzeugkunde,
- 2.2 Motorenkunde,
- 2.3 Wartungskunde,
- 2.4 facheinschlägige Werkzeuge, Arbeitsbehelfe, Prüfeinrichtungen und Meßgeräte,
- 2.5 Ladehilfen und Lademittel.

(2) Die Fachkunde kann auch in programmierter Form mit Fragebögen geprüft werden. In diesem Fall sind aus jedem Bereich zwölf Aufgaben zu stellen.

(3) Die Aufgaben sind so zu stellen, daß sie in der Regel in 60 Minuten durchgeführt werden können.

(4) Die Fachkunde ist nach 90 Minuten zu beenden.

Wiederholungsprüfung

§ 16. (1) Die Abschlußprüfung kann wiederholt werden.

(2) Wenn bis zu drei Gegenstände mit „nichtgenügend“ bewertet wurden, ist die Wiederholungsprüfung auf die mit „nichtgenügend“ bewerteten Gegenstände zu beschränken. Die Prüfungskommission hat in diesem Fall unter Berücksichtigung der festgestellten Mängel an Fertigkeiten und Kenntnissen den Termin der Wiederholungsprüfung im Zeitraum von drei bis sechs Monaten nach der nichtbestandenem Abschlußprüfung festzusetzen.

(3) Wenn mehr als drei Gegenstände mit „nichtgenügend“ bewertet wurden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. In diesem Fall kann die Wiederholungsprüfung frühestens sechs Monate nach der nichtbestandenem Abschlußprüfung abgelegt werden.

Zusatzprüfung

§ 17. (1) Nach erfolgreich abgelegter Lehrabschlußprüfung in den Lehrberufen Kraftfahrzeugelektriker, Kraftfahrzeugmechaniker oder Landmaschinenmechaniker kann eine Zusatzprüfung im Lehrberuf Berufskraftfahrer abgelegt werden. Diese hat den Gegenstand „Prüfarbeit“ im Umfang des § 10 Abs. 1 lit. a ohne die Bereiche „Beheben einer einfachen Störung und Vornahme einer einfachen Wartungs- oder Instandsetzungsarbeit an einem Kraftfahrzeug“ sowie die Gegenstände „Transport-Geschäftsfall“, „Fachgespräch“ und „Fachkunde“ im Umfang des § 15 Abs. 1 Z 1 zu umfassen. Für diese Zusatzprüfung gelten die §§ 9 bis 13, 15 und 16.

(2) Nach erfolgreich abgelegter Lehrabschlußprüfung im Lehrberuf Speditionskaufmann kann eine Zusatzprüfung im Lehrberuf Berufskraftfahrer abgelegt werden. Diese hat die Gegenstände „Prüfarbeit“, „Fachgespräch“ und „Fachkunde“ im Umfang des § 15 Abs. 1 Z 2 zu umfassen. Für diese Zusatzprüfung gelten die §§ 9, 10, 12, 13, 15 und 16.

Anwenden der allgemeinen Lehrabschlußprüfungsordnung

§ 18. Im übrigen ist auf die Durchführung der Lehrabschlußprüfung und der Zusatzprüfung im Lehrberuf Berufskraftfahrer die Allgemeine Lehrabschlußprüfungsordnung BGBl. Nr. 670/1995 anzuwenden.

Vorbereitung auf die Lehrabschlußprüfung gemäß § 23 Abs. 5 lit. a des Berufsausbildungsgesetzes

§ 19. (1) Ein Kurs zur Vorbereitung auf die Lehrabschlußprüfung gemäß § 23 Abs. 5 lit. a des Berufsausbildungsgesetzes hat zumindest 264 Lehreinheiten zu je 50 Minuten zu umfassen.

(2) Er hat sich jedenfalls auf die nachstehenden Gegenstände mit der hiebei angegebenen Mindestanzahl an Lehreinheiten zu erstrecken. In den Gegenständen sind die Fertigkeiten und Kenntnisse der angegebenen Berufsbildpositionen zu vermitteln.

Pos.	Gegenstand	Mindestzahl der Lehreinheiten
1.	Einfache berufsbezogene Fertigkeiten der Metallbearbeitung (Berufsbildpositionen 1 bis 3)	40
2.	Fahrzeugkunde und Fahrzeugwartung (Berufsbildpositionen 4 bis 12 und 30)	60
3.	Ladegut und Ladetechnik (einschließlich Gefahrgut) sowie Fahrdynamik (Berufsbildpositionen 13 bis 15)	20
4.	Kaufmännische Tätigkeit und Administration (Berufsbildpositionen 15 bis 22 und 31 bis 33)	60
5.	Fachrechnen (Maß-, Volums- und Masseberechnungen, Achslast, Kraftstoffverbrauch, Hubraum, Leistung und Leistungsgewicht, geradlinige und kreisförmige Bewegung, gleichförmige und ungleichförmige Bewegung, Reibung und Reibungskräfte, Kräfte- und Druckverhältnisse an Brems- und Hebeanlagen, Steigung und Neigung, Bremsweg, Anhalteweg, fachbezogene Devisen- und Valutenrechnung)	28
6.	Rechtsvorschriften, die für den Berufskraftfahrer von Bedeutung sind (Berufsbildpositionen 15, 23 bis 25, 35, 36 und 39)	28
7.	Unfallverhütung und Gesundheitsschutz (Berufsbildpositionen 29 und 38)	8
8.	Fremdsprachige Fachausdrücke für das Transportwesen (Berufsbildposition 34)	20

§ 20. (1) Voraussetzung zur Aufnahme in den Kurs ist der Nachweis (Zeugnis oder Beschäftigungsbestätigung), daß der Bewerber zumindest drei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppen C oder D berufsmäßig gelenkt hat. Lenkzeiten im Rahmen des Präsenzdienstes oder des Zivildienstes können eingerechnet werden.

(2) Für Kursbesucher, die den Erwerb einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten der Metallbearbeitung nachweisen, kann der Gegenstand Pos. 1 „Einfache Fertigkeiten der Metallbearbeitung“ entfallen.

(3) Der Kurs kann am Wirtschaftsförderungsinstitut einer Kammer der gewerblichen Wirtschaft, am von den gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitnehmer getragenen Berufsförderungsinstitut oder an einer vergleichbaren berufsbildenden Einrichtung der Erwachsenenbildung eingerichtet werden.

(4) Die Einrichtung des Kurses bedarf der Genehmigung durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten.

§ 21. (1) Für die Ausbildung im Lehrberuf Berufskraftfahrer werden folgende Verhältniszahlen gemäß § 8 Abs. 3 lit. a des Berufsausbildungsgesetzes (fachlich einschlägig ausgebildete Personen – Lehrlinge) festgelegt:

1 bis 2	fachlich einschlägig ausgebildete Personen	2 Lehrlinge
3 bis 10	fachlich einschlägig ausgebildete Personen für jede Person	1 weiterer Lehrling
11 bis 20	fachlich einschlägig ausgebildete Personen für je 2 Personen	1 weiterer Lehrling
ab 21	fachlich einschlägig ausgebildete Personen für je 3 Personen	1 weiterer Lehrling

(2) Fachlich einschlägig ausgebildete Personen sind:

- a) der Lehrberechtigte,
- b) der gewerberechtliche Geschäftsführer,
- c) Personen, die im Sinne des § 122a Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 besonders befähigt sind,
- d) Personen, die die Lehrabschlußprüfung/Abschlußprüfung im Lehrberuf Berufskraftfahrer erfolgreich abgelegt haben und zumindest ein Jahr berufsmäßig Kraftfahrzeuge der Gruppen C und E oder D gelenkt haben,
- e) Personen, die zumindest drei Jahre berufsmäßig Kraftfahrzeuge der Gruppen C und E oder D gelenkt haben.

(3) In jedem Ausbildungsbetrieb muß zumindest eine fachlich einschlägig ausgebildete Person im Sinne des § 122a Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 besonders befähigt sein. Dies gilt nicht, wenn die gesamte praktische Fahrausbildung (Fahrgrundausbildung und Ausbildung gemäß Berufsbildpositionen 26 bis 28) im Wege der zwischenbetrieblichen Ausbildung von einer Fahrschule und/oder einem anderen hierfür geeigneten Lehrbetrieb durchgeführt wird.

(4) Auf die Verhältniszahlen sind Lehrlinge in den letzten vier Monaten ihrer Lehrzeit nicht anzurechnen.

(5) Auf die Verhältniszahlen sind fachlich einschlägig ausgebildete Personen, die nur vorübergehend oder aushilfsweise im Betrieb beschäftigt sind, nicht anzurechnen.

(6) Werden in einem Betrieb in mehr als einem Lehrberuf Lehrlinge ausgebildet, dann sind Personen, die für mehr als einen dieser Lehrberufe fachlich einschlägig ausgebildet sind, nur auf die Verhältniszahl eines dieser Lehrberufe anzurechnen. Wenn aber in einem Betrieb nur eine einzige, jedoch für alle in Betracht kommenden Lehrberufe fachlich einschlägig ausgebildete Person beschäftigt ist, dürfen – unter Beachtung der für die einzelnen in Betracht kommenden Lehrberufe jeweils festgelegten Verhältniszahlen – insgesamt höchstens drei Lehrlinge ausgebildet werden.

(7) Ein Ausbilder ist bei der Ermittlung der Verhältniszahl gemäß Abs. 1 als eine fachlich einschlägig ausgebildete Person zu zählen. Wenn er jedoch mit Ausbildungsaufgaben in mehr als einem Lehrberuf betraut ist, ist er als eine fachlich einschlägig ausgebildete Person bei den Verhältniszahlen aller Lehrberufe zu zählen, in denen er Lehrlinge ausbildet.

§ 22. (1) Für die Ausbildung im Lehrberuf Berufskraftfahrer werden folgende Verhältniszahlen gemäß § 8 Abs. 3 lit. b des Berufsausbildungsgesetzes (Ausbilder – Lehrlinge) festgelegt:

- a) auf je fünf Lehrlinge zumindest ein Ausbilder, der nicht ausschließlich mit Ausbildungsaufgaben betraut ist;
- b) auf je zehn Lehrlinge zumindest ein Ausbilder, der ausschließlich mit Ausbildungsaufgaben betraut ist.

(2) Der Ausbilder muß im Sinne des § 122a Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 besonders befähigt sein. Dies gilt nicht, wenn die gesamte praktische Fahrausbildung (Fahrgrundausbildung und Ausbildung gemäß Berufsbildpositionen 26 bis 28) im Wege der zwischenbetrieblichen Ausbildung von einer Fahrschule und/oder einem anderen hierfür geeigneten Lehrbetrieb durchgeführt wird.

(3) Die Verhältniszahl gemäß § 21 Abs. 1 darf jedoch nicht überschritten werden.

(4) Ein Ausbilder, der mit Ausbildungsaufgaben in mehr als einem Lehrberuf betraut ist, darf – unter Beachtung der für die einzelnen in Betracht kommenden Lehrberufe jeweils festgelegten Verhältniszahlen gemäß § 8 Abs. 3 lit. b des Berufsausbildungsgesetzes – insgesamt höchstens so viele Lehrlinge ausbilden, wie es der höchsten Verhältniszahl gemäß § 8 Abs. 3 lit. b des Berufsausbildungsgesetzes der in Betracht kommenden Lehrberufe entspricht.

Schlußbestimmungen

§ 23. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1996 in Kraft.

(2) Die Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten, mit der ein Ausbildungsversuch für den Lehrberuf Berufskraftfahrer eingerichtet wird, BGBl. Nr. 396/1987, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 612/1988, sowie die Ausbildungsvorschriften für den Lehrberuf Berufskraftfahrer, Verordnung BGBl. Nr. 508/1992, treten mit Ablauf des 31. Dezember 1995 außer Kraft.

Ditz

903. Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Änderung der Baumaschinenlärm-Sicherheitsverordnung – BSV

Auf Grund des § 71 Abs. 3 bis 6 der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Soziales verordnet:

Die Verordnung über die Sicherheitsanforderungen an bestimmte Baumaschinen hinsichtlich der Emission von Lärm (Baumaschinenlärm-Sicherheitsverordnung, BSV), BGBl. Nr. 793/1994, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 Z 8 lautet:

„8. die Richtlinie 86/662/EWG vom 22. Dezember 1986 zur Begrenzung des Geräuschemissionspegels von Hydraulikbaggern, Seilbaggern, Planiermaschinen, Ladern und Baggerladern, CELEX Nr. 386 L 0662 (ABl. L 384 vom 31. Dezember 1986, S. 1), geändert durch die Richtlinien 89/514/EWG vom 2. August 1989, CELEX Nr. 389 L 0514 (ABl. L 253 vom 30. August 1989, S. 35) und 95/27/EG vom 29. Juni 1995, CELEX Nr. 395 L 0027 (ABl. L 168 vom 18. Juli 1995, S. 14).“

2. § 9 lautet:

„Erdbewegungsmaschinen (Hydraulikbagger, Seilbagger, Planiermaschinen, Lader, Baggerlader)

§ 9. (1) Der auf die Umwelt bezogene Luftschalleistungspegel von Erdbewegungsmaschinen (Hydraulikbagger, Seilbagger, Planiermaschinen, Lader, Baggerlader) mit einer installierten Nutzleistung von weniger als 500 kW, die bis einschließlich 29. Dezember 1996 in den Verkehr gebracht werden, darf den in der nachstehenden Tabelle angegebenen zulässigen Schalleistungspegel nicht übersteigen. Die zugelassenen Prüfstellen haben die Messungen entsprechend den Regelungen des Anhanges I der in § 1 Abs. 3 Z 2 angeführten Richtlinie 79/113/EWG in der Fassung der Richtlinien 81/1051/EWG und 85/405/EWG und entsprechend den spezifischen Regelungen des Anhanges I der in § 1 Abs. 3 Z 8 angeführten Richtlinie 86/662/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/514/EWG durchzuführen und dürfen nur bei Einhaltung zumindest der angegebenen zulässigen Werte eine Baumusterprüfbescheinigung ausstellen.

Installierte Nutzleistung P in kW	Zulässiger Schalleistungspegel L _{WA} in dB bezogen auf 1 pW
P ≤ 70	106
70 < P ≤ 160	108
160 < P ≤ 350	
a) Hydraulikbagger und Seilbagger	112
b) andere Erdbewegungsmaschinen	113
P < 350	118

(2) Der auf die Umwelt bezogene Luftschalleistungspegel von Erdbewegungsmaschinen (Hydraulikbagger, Seilbagger, Planiermaschinen, Lader, Baggerlader) mit einer installierten Nutzleistung von weniger als 500 kW, die in der Zeit vom 30. Dezember 1996 bis einschließlich 29. Dezember 2001 in Verkehr gebracht werden, darf den in nachstehender Tabelle für die jeweilige installierte Nutzleistung P in kW angegebenen zulässigen Schalleistungspegel L_{WA} in dB bezogen auf 1 pW nicht übersteigen. Die zugelassenen Prüfstellen haben die Messungen entsprechend den Regelungen des Anhanges I der in § 1 Abs. 3 Z 2 angeführten Richtlinie 79/113/EWG in der Fassung der Richtlinien 81/1051/EWG und 85/405/EWG und entsprechend den spezifischen Regelungen des Anhanges II der in § 1 Abs. 3 Z 8 angeführten Richtlinie 86/662/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/514/EWG durchzuführen und dürfen nur bei Einhaltung zumindest der angegebenen zulässigen Werte eine Baumusterprüfbescheinigung ausstellen.

1. Kettenbetriebene Maschinen (außer Baggern)..... $L_{WA} = 87 + 11 \log P$
2. Planiermaschinen, Lader und Baggerlader auf Rädern..... $L_{WA} = 85 + 11 \log P$
3. Bagger..... $L_{WA} = 83 + 11 \log P$

Diese Formeln gelten nur für Werte über den in der nachstehenden Tabelle angeführten Basisschalleistungspegel für die drei Maschinenarten. Diesen Basisschalleistungspegeln entsprechen jeweils niedrigste Werte für die installierte Nutzleistung für jede Maschinenart. Bei einer installierten Nutzleistung unterhalb dieser Werte gilt der in der nachstehenden Tabelle angegebene Basispegel als zulässiger Schalleistungspegel (vgl. Anhang 7).

Maschinenart	Basisschalleistungspegel L_{WA} in dB bezogen auf 1 pW
1. Kettengetriebene Maschinen (außer Baggern)	107
2. Planiermaschinen, Lader, Baggerlader auf Rädern	104
3. Bagger	96

Die Werte für den gemessenen und den zulässigen Schalleistungspegel sind auf ganze Zahlen auf- oder abzurunden.

(3) Der auf die Umwelt bezogene Luftschalleistungspegel von Erdbewegungsmaschinen (Hydraulikbagger, Seilbagger, Planiermaschinen, Lader, Baggerlader) mit einer installierten Nutzleistung von weniger als 500 kW, die ab dem 30. Dezember 2001 in Verkehr gebracht werden, darf den in nachstehender Tabelle für die jeweilige installierte Nutzleistung P in kW angegebenen zulässigen Schalleistungspegel L_{WA} in dB bezogen auf 1 pW nicht übersteigen. Die zugelassenen Prüfstellen haben die Messungen entsprechend den Regelungen des Anhanges I der in § 1 Abs. 3 Z 2 angeführten Richtlinie 79/113/EWG in der Fassung der Richtlinien 81/1051/EWG und 85/405/EWG und entsprechend den spezifischen Regelungen des Anhanges II der in § 1 Abs. 3 Z 8 angeführten Richtlinie 86/662/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/514/EWG durchzuführen und dürfen nur bei Einhaltung zumindest der angegebenen zulässigen Werte eine Baumusterprüfbescheinigung ausstellen.

1. Kettenbetriebene Maschinen (außer Baggern)..... $L_{WA} = 84 + 11 \log P$
2. Planiermaschinen, Lader und Baggerlader auf Rädern..... $L_{WA} = 82 + 11 \log P$
3. Bagger..... $L_{WA} = 80 + 11 \log P$

Diese Formeln gelten nur für Werte über den in der nachstehenden Tabelle angeführten Basisschalleistungspegel für die drei Maschinenarten. Diesen Basisschalleistungspegeln entsprechen jeweils niedrigste Werte für die installierte Nutzleistung für jede Maschinenart. Bei einer installierten Nutzleistung unterhalb dieser Werte gilt der in der nachstehenden Tabelle angegebene Basispegel als zulässiger Schalleistungspegel (vgl. Anhang 7).

Maschinenart	Basisschalleistungspegel L_{WA} in dB bezogen auf 1 pW
1. Kettengetriebene Maschinen (außer Baggern)	104
2. Planiermaschinen, Lader, Baggerlader auf Rädern	101
3. Bagger	93

Die Werte für den gemessenen und den zulässigen Schalleistungspegel sind auf ganze Zahlen auf- oder abzurunden.

(4) Die installierte Nutzleistung P in kW ist gemäß der in § 1 Abs. 3 Z 8 angeführten Richtlinie 86/662/EWG, Anhang I, Punkt 6.2.1., zu ermitteln. Der Wert der installierten Nutzleistung ist auf ganze kW zu runden.

(5) Jedem Antrag auf Ausstellung einer Baumusterprüfbescheinigung für einen Typ von Erdbewegungsmaschinen hinsichtlich der zulässigen Geräuschemissionspegel ist ein Beschreibungsbogen nach dem Muster in Anhang 6 beizufügen.

(6) Die gemäß Abs. 1 ausgestellten Baumusterprüfbescheinigungen werden nach dem 29. Dezember 1997 ungültig. Bis zum 29. Dezember 1996 darf eine Baumusterbescheinigung auch bei Erfüllung der Voraussetzungen gemäß Abs. 2 ausgestellt werden.

(7) Die Geltungsdauer der gemäß Abs. 2 oder Abs. 3 ausgestellten Baumusterprüfbescheinigung ist auf fünf Jahre begrenzt. Sie kann um weitere fünf Jahre verlängert werden, sofern binnen zwölf Monaten vor Ablauf des ersten Zeitraums von fünf Jahren ein entsprechender Antrag gestellt wird und sofern Baumusterprüfbescheinigungen ausgestellt wurden, die den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verlängerung geltenden zulässigen Schalleistungspegel einhalten. Baumusterprüfbescheinigungen, die nach den Bestimmungen über den Schalleistungspegel gemäß Abs. 2 ausgestellt wurden, werden jedoch erst nach dem 20. Dezember 2002 ungültig.“

3. § 21 Abs. 1 lautet:

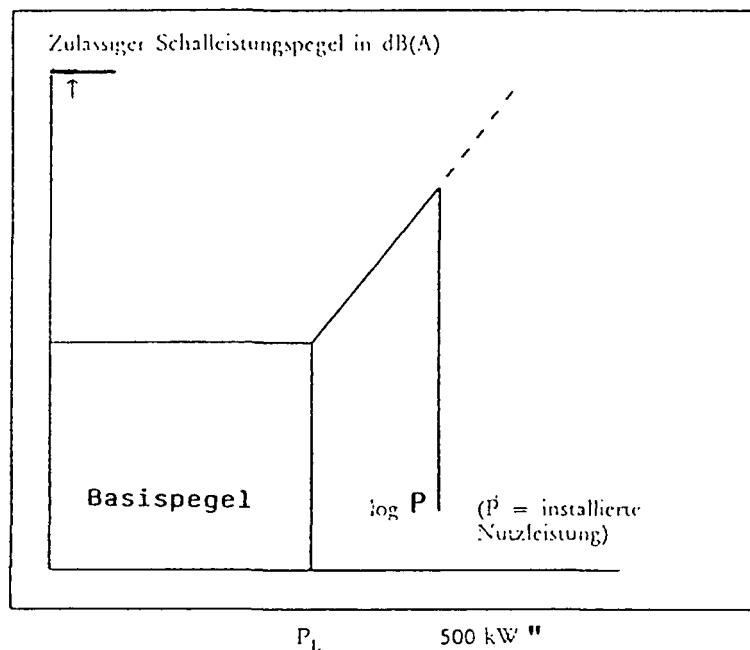
„(1) Auf jeder Baumaschine, deren Bauart dem Typ entspricht, für den eine Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt und für die eine Übereinstimmungserklärung abgegeben wurde, ist vom Hersteller oder seinem in Österreich/im Europäischen Wirtschaftsraum Bevollmächtigten oder vom Inverkehrbringer ein Übereinstimmungszeichen gut sichtbar und dauerhaft anzubringen. Das Übereinstimmungszeichen hat aus dem Zeichen „Epsilon“ und aus dem vom Hersteller oder seinem in Österreich/im Europäischen Wirtschaftsraum Bevollmächtigten garantierten und gemäß den zutreffenden technischen Vorschriften zur Messung der Lärmemission (§§ 4 bis 9) ermittelten A-bewerteten Schalleistungspegel in dB, bezogen auf 1 pW, zu bestehen.“

4. Anhang 7 lautet:

„Anhang 7

zu § 9

ERDBEWEGUNGSMASCHINEN: SCHEMATISCHE DARSTELLUNG ÜBER DEN ZULÄSSIGEN SCHALLEISTUNGSPEGEL IN ABHÄNGIGKEIT VON DER INSTALLIERTEN NUTZLEISTUNG



5. Im Anhang 16 lautet der Österreich betreffende Abschnitt:

„ÖSTERREICH

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. A-1 (0408)

TÜV ÖSTERREICH – Technischer Überwachungs-Verein Österreich
Institut für Umweltschutztechnologie und technische Chemie
Am Thalbach 15
A-4600 Thalheim bei Wels
Telefon: (0 72 42) 613 83; Telefax: (0 72 42) 441 77-73

- Motorkompressoren
- Turmdrehkrane
- Schweißstromerzeuger
- Kraftstromerzeuger
- Handbediente Betonbrecher und Abbau-, Aufbruch- und Spatenhämmer
- Erdbewegungsmaschinen

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. A-2 (0511)

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
Sicherheitstechnische Prüfstelle
AUVA-STP
Adalbert Stifter Straße 65
A-1200 Wien
Telefon: (0 22 2) 331 11/534; Telefax: (0 22 2) 331 11/448

- Motorkompressoren
- Schweißstromerzeuger
- Kraftstromerzeuger
- Handbediente Betonbrecher und Abbau-, Aufbruch- und Spatenhämmer

6. Im Anhang 16 lautet der die Bundesrepublik Deutschland betreffende Abschnitt:

„BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-3

Fachausschuß Tiefbau der Zentralstelle für Unfallverhütung und Arbeitsmedizin
Am Knie 6
D-81241 München
– Handbediente Betonbrecher und Abbau-, Aufbruch- und Spatenhämmer
– Erdbewegungsmaschinen

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-4

Germanische Lloyd Aktiengesellschaft
Vorsetzen 32
D-20416 Hamburg
– Schweißstromerzeuger
– Kraftstromerzeuger

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-10

Technischer Überwachungs-Verein Hannover/Sachsen-Anhalt e. V.
Am TÜV 1
D-30519 Hannover

- Motorkompressoren
- Turmdrehkrane
- Handbediente Betonbrecher und Abbau-, Aufbruch- und Spatenhämmer
- Erdbewegungsmaschinen

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-11

Technischer Überwachungs-Verein Bayern/Sachsen e. V.
Westendstraße 199

D-80686 München 21

- Motorkompressoren
- Erdbewegungsmaschinen

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-13

Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e. V.
Sicherheit und Umweltschutz GmbH
Konstantin-Wille-Straße 1
D-51105 Köln

- Motorkompressoren
- Erdbewegungsmaschinen

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-14

Technischer Überwachungs-Verein Südwestdeutschland e. V.
Gottlieb-Daimler-Straße 7
D-70774 Filderstadt

- Turmdrehkrane
- Schweißstromerzeuger
- Kraftstromerzeuger
- Erdbewegungsmaschinen

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-17

Technischer Überwachungs-Verein Pfalz e. V.
Merkurstraße 45
D-67663 Kaiserslautern

- Turmdrehkrane

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-20

Verband Deutscher Elektrotechniker – Prüf- und Zertifizierungsinstitut
VDE-Prüfstelle
Merianstraße 28
D-63069 Offenbach

- Schweißstromerzeuger
- Kraftstromerzeuger

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-21

DMT-Gesellschaft für Forschung und Prüfung mbH
Franz-Fischer-Weg 61
D-45307 Essen

- Handbediente Betonbrecher und Abbau-, Aufbruch- und Spatenhämmer

Name, Adresse und Zuständigkeit der Stelle

Nr. DE-22

Rheinisch-Westfälischer Technischer Überwachungs-Verein
Anlagentechnik GmbH
Postfach 10 32 61
D-45032 Essen

- Motorkompressoren
- Erdbewegungsmaschinen“

Ditz

904. Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten, mit der die Verordnung über die Ausstattung gewerblicher Betriebsanlagen mit Gaspendelleitungen für ortsfeste Kraftstoffbehälter geändert wird

(CELEX-Nr.: 394L0063)

Auf Grund des § 82 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 314/1994 und der Kundmachungen BGBl. Nr. 264/1995 und BGBl. Nr. 691/1995, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Soziales und dem Bundesminister für Umwelt verordnet:

Die Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über die Ausstattung gewerblicher Betriebsanlagen mit Gaspendelleitungen für ortsfeste Kraftstoffbehälter, BGBl. Nr. 558/1991, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 lautet der Klammerausdruck „(§ 2 Z.1)“:

2. Der § 2 lautet:

„§ 2. Im Sinne dieser Verordnung sind bzw. ist

1. **ortsfeste Kraftstoffbehälter** ortsfeste Behälter zur Lagerung und Abgabe von Ottokraftstoff an andere ortsfeste Behälter in der Betriebsanlage oder an festverbundene Tanks, Aufsetztanks oder Gefäßbatterien von Straßentankfahrzeugen, an Eisenbahnfahrzeuge (Kesselwaggons) oder an Tankschiffe sowie Tankstellen-Lagertanks, die mit Ottokraftstoff befüllt werden (Art. 6 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie 94/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen) und Festdach tanks für die Zwischenlagerung von Dämpfen, die mit Ottokraftstoff befüllt werden (Art. 6 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie 94/63/EG);
2. **Ottokraftstoff** Erdölderivate mit oder ohne Zusätze, deren Dampfdruck (nach Reid) mindestens 27,6 Kilopascal beträgt und die zur Verwendung als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge bestimmt sind, mit Ausnahme von verflüssigtem Erdöl gas (LPG);
3. **Straßentankfahrzeuge** Fahrzeuge, die der Gefahrgut-Tankfahrzeugverordnung 1993, BGBl. Nr. 370, unterliegen;
4. **Durchsatz** die größte jährliche Menge an Ottokraftstoff, welche während der letzten drei Jahre von einem ortsfesten Kraftstoffbehälter in bewegliche Behältnisse abgegeben wurde;
5. **Dampfrückgewinnungseinrichtung** eine Einrichtung für die Rückgewinnung von Ottokraftstoff aus Dämpfen einschließlich etwaiger Puffertanksysteme;
6. **Fülleinrichtung** eine Einrichtung, mit der Ottokraftstoff in bewegliche Behältnisse abgegeben werden kann; Fülleinrichtungen für Straßentankfahrzeuge umfassen eine oder mehrere Füllstellen;
7. **Füllstelle** eine Vorrichtung, mit der Ottokraftstoff jeweils in einem Zuge in ein Straßentankfahrzeug abgegeben werden kann;
8. **Lagertank** (Lagerbehälter) ein ortsfester Tank für die Lagerung von Ottokraftstoff in einem Auslieferungslager;
9. **Auslieferungslager** eine Einrichtung für die Lagerung von Ottokraftstoff und seine Umfüllung in Straßentankfahrzeuge, Eisenbahnkesselwagen oder Binnenschiffe einschließlich aller Lagertanks am Ort der Einrichtung;
10. **Tankstelle** eine Einrichtung zur Abgabe von Ottokraftstoff aus ortsfesten Lagertanks an Kraftstofftanks von Kraftfahrzeugen;
11. **Zwischenlagerung von Dämpfen** die Zwischenlagerung von Dämpfen in einem Festdach tank eines Auslieferungslagers mit dem Ziel, später zwecks Rückgewinnung in ein anderes Auslieferungslager verbracht zu werden. Die Beförderung von Dämpfen zwischen Lagertanks innerhalb eines Auslieferungslagers gilt nicht als Zwischenlagerung von Dämpfen im Sinne dieser Verordnung.“

3. Im § 3 wird nach dem Wort „müssen“ ein Beistrich gesetzt und folgender Nebensatz eingefügt:

„soweit die §§ 3a und 3c nicht anderes bestimmen,“

4. Nach dem § 3 werden folgende §§ 3a, 3b und 3c eingefügt:

„§ 3a. (1) Gewerbliche Betriebsanlagen mit ortsfesten Kraftstoffbehältern müssen, wenn ein System zur Gasrückführung nach § 3 technisch nicht möglich (wie bei ortsfesten Kraftstoffbehältern mit Schwimmdächern) oder aus technischen Gründen nicht zweckmäßig (wie bei der Untenbefüllung von Straßentankfahrzeugen) ist, soweit die Absätze 3 bis 5 nicht anderes bestimmen, ab dem 31. Dezember 1995 eine Dampf rückgewinnungseinrichtung gemäß Abs. 2 aufweisen.

(2) Die nach Abs. 1 erforderliche Dampf rückgewinnungseinrichtung muß dem als Anlage 1 zu dieser Verordnung angeschlossenen Anhang II zur Richtlinie 94/63/EG mit der Maßgabe entsprechen, daß der höchstzulässige Grenzwert für die mittlere Dampfkonzentration in den Abgasen der Dampf rückgewinnungseinrichtung nicht 35 g/Nm³ je Stunde, sondern 10 g/Nm³ je Stunde beträgt und daß die Meßgeräte mindestens Konzentrationen bis hinunter zu 1 g/Nm³ (und nicht, wie im Anhang II zur Richtlinie 94/63/EG vorgesehen, 3 g/Nm³) messen können müssen.

(3) Am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1, in denen Straßentankfahrzeuge, Eisenbahnkesselwagen und bzw. oder Binnenschiffe befüllt werden und deren jährlicher Durchsatz 150 000 t überschreitet, müssen ab dem 31. Dezember 1998 die im Abs. 2 angeführte Dampfrückgewinnungseinrichtung aufweisen.

(4) Am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1, in denen Straßentankfahrzeuge und bzw. oder Eisenbahnkesselwagen befüllt werden und deren jährlicher Durchsatz 25 000 t überschreitet, müssen ab dem 31. Dezember 2001 die im Abs. 2 angeführte Dampfrückgewinnungseinrichtung aufweisen.

(5) Am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1 mit anderen als unter Abs. 3 oder 4 fallenden Füllrichtungen für Straßentankfahrzeuge und bzw. oder Eisenbahnkesselwagen müssen, wenn ihr jährlicher Durchsatz 10 000 t überschreitet, ab dem 31. Dezember 2004 die im Abs. 2 angeführte Dampfrückgewinnungseinrichtung aufweisen.

(6) Der Betriebsanlageninhaber muß

1. die Dampfrückgewinnungseinrichtung mindestens einmal jährlich den in der Anlage 1 vorgesehenen Messungen entsprechend dem in der Anlage 2 festgelegten Meß- und Analyseverfahren unterziehen oder unterziehen lassen,
2. mindestens einmal im Monat die Verbindungsschläuche und -rohre auf undichte Stellen kontrollieren oder kontrollieren lassen
- und
3. durch die entsprechende Ausrüstung der Füllstelle (zB mit einem Notschalter) sicherstellen, daß bei Entweichen von Dämpfen die Befüllung an der Füllstelle sofort abgebrochen wird.

§ 3b. (1) Gewerbliche Betriebsanlagen mit ortsfesten Kraftstoffbehältern, in denen Straßentankfahrzeuge befüllt werden, müssen, soweit die folgenden Absätze nicht anderes bestimmen, ab dem 31. Dezember 1995 mit mindestens einer Füllstelle ausgestattet sein, die den Anforderungen des als Anlage 3 angeschlossenen Anhangs IV zur Richtlinie 94/63/EG entspricht; die Verpflichtung zur Ausstattung mit mindestens einer der Anlage 3 entsprechenden Füllstelle gilt nicht für im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits bestehende Betriebsanlagen im Sinne des ersten Teilsatzes mit einem jährlichen Durchsatz von nicht mehr als 25 000 t.

(2) Am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1, deren jährlicher Durchsatz 150 000 t überschreitet, müssen ab dem 31. Dezember 1998 die im Abs. 1 angeführte Füllstelle aufweisen.

(3) Am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1, deren jährlicher Durchsatz 25 000 t überschreitet, müssen ab dem 31. Dezember 2001 die im Abs. 1 angeführte Füllstelle aufweisen.

(4) Gewerbliche Betriebsanlagen gemäß Abs. 1 dürfen, soweit Abs. 5 nicht anderes bestimmt, ab dem 31. Dezember 2004 nur noch Füllstellen aufweisen, die den Anforderungen der Anlage 3 entsprechen.

(5) Abs. 4 gilt nicht für am 31. Dezember 1995 bereits bestehende gewerbliche Betriebsanlagen gemäß Abs. 1, deren jährlicher Durchsatz 10 000 t unterschreitet.

§ 3c. (1) Gewerbliche Betriebsanlagen, in denen Tankstellen-Lagertanks und bzw. oder Festdach-tanks für die Zwischenlagerung von Dämpfen mit Ottokraftstoff befüllt werden und deren jährlicher Durchsatz 100 m³ oder mehr beträgt, müssen dem als Anlage 4 angeschlossenen Anhang III zur Richtlinie 94/63/EG, soweit die folgenden Absätze nicht anderes bestimmen, ab dem 31. Dezember 1995 entsprechen.

(2) Am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1, die

1. einen jährlichen Durchsatz von mehr als 1 000 m³ aufweisen
 - oder
 2. unter Wohnräumen oder Arbeitsbereichen liegen,
- müssen der Anlage 4 ab dem 31. Dezember 1998 entsprechen.

(3) Nicht unter den Abs. 2 fallende am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1 mit einem jährlichen Durchsatz von mehr als 500 m³ müssen der Anlage 4 ab dem 31. Dezember 2001 entsprechen.

(4) Nicht unter die Absätze 2 und 3 fallende am 31. Dezember 1995 bereits bestehende Betriebsanlagen gemäß Abs. 1 müssen dem Anhang 4 ab dem 31. Dezember 2004 entsprechen.“

Ditz

Anlage I

(§ 3a)

ANHANG II

ANFORDERUNGEN AN BEFÜLLUNGS- UND ENTLEERUNGSANLAGEN IN AUSLIEFERUNGSLAGERN

1. Dämpfe, die bei der Befüllung eines beweglichen Behältnisses verdrängt werden, müssen über eine dampfdichte Verbindungsleitung zu einer Dampfrückgewinnungsanlage im Auslieferungslager zurückgeführt werden.

Diese Bestimmung gilt nicht für Straßentankfahrzeuge, die von oben befüllt werden, solange diese Befüllungsart zulässig ist.

In Auslieferungslagern zur Befüllung von Binnenschiffen mit Ottokraftstoff kann statt einer Rückgewinnungsanlage eine Dampfverbrennungsanlage eingesetzt werden, wenn die Dampfrückgewinnung unsicher oder wegen der Menge des anfallenden Dampfes technisch unmöglich ist. Die Grenzwerte für Emissionen in die Luft aus der Dampfrückgewinnungsanlage gelten auch für die Dampfverbrennungsanlage.

In Auslieferungslagern mit einem Durchsatz von weniger als 25 000 t/Jahr kann die unmittelbare Dampfrückgewinnung im Auslieferungslager durch Zwischenlagerung der Dämpfe ersetzt werden.

2. Die mittlere Dampfkonzentration in den Abgasen der Dampfrückgewinnungsanlage darf – bereinigt um die Verdünnung während der Behandlung – 35 g/Nm³ pro Stunde nicht überschreiten.

Bei Dampfrückgewinnungsanlagen, die vor dem 1. Jänner 1993 errichtet wurden, kann das Vereinigte Königreich eine Abweichung von dem in diesem Anhang genannten Grenzwert von 35 g/Nm³ pro Stunde unter folgenden Bedingungen zulassen:

- Bei der Anlage wird ein Grenzwert von 50 g/Nm³ pro Stunde, gemessen nach der in diesem Anhang wiedergegebenen Spezifikation, eingehalten;
- die Ausnahmeregelung endet spätestens neun Jahre nach dem in Artikel 10 genannten Datum;
- der Kommission werden die von dieser Ausnahmeregelung betroffenen einzelnen Anlagen unter Angabe von Einzelheiten über den Durchsatz an Ottokraftstoff und die Dampfemissionen der Anlage mitgeteilt.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, daß Meß- und Analysenmethoden sowie die Häufigkeit der Messungen festgelegt werden.

Die Messungen müssen während eines vollen (mindestens siebenstündigen) Arbeitstages mit normalem Durchsatz durchgeführt werden.

Die Messungen können kontinuierlich oder diskontinuierlich erfolgen. Bei diskontinuierlichen Messungen müssen mindestens vier Messungen pro Stunde durchgeführt werden.

Der sich aus den Meßgeräten, dem Kalibriergas und dem Meßverfahren ergebende Gesamtmeßfehler darf 10% des Meßwertes nicht überschreiten.

Die Meßgeräte müssen mindestens Konzentrationen bis hinunter zu 3 g/Nm³ messen können.

Die Reproduzierbarkeit muß mindestens 95% des Meßwertes betragen.

3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Verbindungsschläuche und -rohre in regelmäßigen Abständen auf undichte Stellen überprüft werden.

4. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß bei Entweichen von Dämpfen die Befüllung an der Füllstelle sofort abgebrochen wird. Die Füllstelle muß für einen solchen Abbruch ausgerüstet sein.

5. Falls das Befüllen beweglicher Behältnisse von oben zulässig ist, muß der Füllstutzen des Ladearms nahe am Boden des beweglichen Behältnisses gehalten werden, um ein Hochspritzen bei der Befüllung zu verhindern.

Anlage 2

(§ 3a Abs. 6)

Meß- und Analyseverfahren

1. Die Messungen sind nach den Regeln der Technik für dampf- und gasförmige organische Verbindungen angegeben als Gesamt-C (zB nach dem Verfahren gemäß VDI 3481, Blatt 1 und 3) unter den üblichen Betriebsbedingungen durchzuführen. Der Methananteil an den Gesamtkohlenwasserstoffen ist gaschromatographisch zu bestimmen und vom Gesamt-C-Wert abzuziehen.

2. Bei den Messungen sind mindestens drei Meßwerte in Form von Halbstundenmittelwerten zu bestimmen.

3. Der Emissionsgrenzwert gilt als überschritten, wenn ein Meßwert abzüglich der oberen Fehlergrenze des Meßverfahrens den Grenzwert überschreitet.

4. Die in der Z 1 genannte VDI-Richtlinien (Richtlinie des Vereins Deutscher Ingenieure) ist beim Österreichischen Normungsinstitut, Heinestraße 38, Postfach 130, A-1021 Wien, erhältlich.

Anlage 3

(§ 3b)

ANHANG IV

**SPEZIFIKATIONEN FÜR UNTENBEFÜLLUNGSEINRICHTUNGEN MIT DAMPFPENDE-
LUNG UND ÜBERFÜLLSICHERUNG FÜR DIE BEFÜLLUNG EUROPÄISCHER STRAS-
SENTANKFAHRZEUGE**

1. Anschlüsse

1.1. Der für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmte Anschluß am Ladearm ist ein aufnehmendes Kupplungsteil, das zu einer 4-Zoll(101,6 mm)-API-Kupplung am Fahrzeug paßt; siehe Festlegung in:

– API RECOMMENDED PRACTICE 1004
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1 Type of Adapter used for bottom Loading).

1.2. Der für die Dampfückführung bestimmte Anschluß am Dampfpendelschlauch der Füllstelle ist ein aufnehmendes Kupplungsteil mit Nockenführung, das zu einer 4-Zoll(101,6 mm)-Kupplung mit Nockenführung am Fahrzeug paßt; siehe Festlegung in:

– API RECOMMENDED PRACTICE 1004
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2, Vapour Recovery Adapter).

2. Vorschriften für die Befüllung

2.1. Der normale Volumenstrom beträgt 2 300 l pro Minute (höchstens 2 500 l/min) je Ladearm.

2.2. Bei Spitzenentnahme aus dem Auslieferungslager darf im Dampfsammelsystem der Füllstelle, einschließlich des Dampfückführungssystems, am fahrzeugseitigen Anschluß der Dampfückführung ein Gegendruck von maximal 55 Millibar entstehen.

2.3. Alle zugelassenen Fahrzeuge mit Untenbefüllung tragen ein Schild, das angibt, wie viele Ladearme im Höchstfall gleichzeitig in Betrieb sein dürfen, damit sichergestellt ist, daß bei maximalem Anlagendruck, dh. gemäß Abschnitt 2.2 55 Millibar, keine Dämpfe durch Über- und Unterdruckkammerventile entweichen.

3. Anschluß der Fahrzeugmasse/Überfüllsicherung

Die Füllstelle ist mit einer Überfüllsicherung ausgestattet, die bei Anschluß an das Fahrzeug ein selbstüberwachtes Signal gibt und damit die Befüllung freigibt, sofern die Kammerüberfüllsicherungen (Sensoren) nicht auf Grund der Füllhöhe ansprechen.

- 3.1. Das Fahrzeug wird über einen 10poligen Normstecker an die Überwachungseinrichtung an der Füllstelle angeschlossen. Der Stecker ist am Fahrzeug und die Steckbuchse an einem Kabel angebracht, das mit der Überwachungseinrichtung an der Füllstelle verbunden ist.
- 3.2. Zur Messung des Füllstands können am Fahrzeug Zweidraht-Thermistorsensoren, optische Zweidrahtsensoren, optische Fünfdrahtsensoren oder eine äquivalente, kompatible Vorrichtung angebracht werden, sofern das System ausfallsicher ist. (NB: Thermistoren müssen einen negativen Temperaturkoeffizienten haben.)
- 3.3. Die Überwachungseinrichtung an der Füllstelle paßt sowohl für Zweidraht- als auch für Fünfdraht-Fahrzeugsensoren.
- 3.4. Das Fahrzeug wird mit der Füllstelle über den gemeinsamen Rückleitungsdraht der Überfüllsensoren verbunden, der über das Fahrgestell an den Stift 10 des Steckers angeschlossen wird. Stift 10 der Steckbuchse wird an das Gehäuse der Überwachungseinrichtung angeschlossen, das mit der Masse der Füllstelle verbunden ist.
- 3.5. Alle zugelassenen Fahrzeuge mit Untenbefüllung tragen ein Schild (siehe 2.3), auf dem der Typ der eingebauten Überfüllsicherungssensoren (dh. Zweidraht- oder Fünfdrahtsensoren) angegeben ist.
4. Anbringung der Anschlüsse
 - 4.1. Die Befüllungs- und Dampfsammelvorrichtungen an der Füllstelle sind für folgende Maße im Fahrzeuganschlußbereich vorzusehen:
 - 4.1.1. Die Mittelachse der für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmten Anschlüsse ist höchstens 1,4 m (unbeladen) und mindestens 0,5 m (beladen), vorzugsweise 0,7 bis 1 m hoch.
 - 4.1.2. Der horizontale Abstand zwischen den Anschlüssen beträgt mindestens 0,25 m (vorzugsweise 0,3 m).
 - 4.1.3. Alle für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmten Anschlüsse müssen in einem abgegrenzten Bereich liegen, dessen Länge 2,5 m nicht übersteigt.
 - 4.1.4. Der für die Dampfückführung bestimmte Anschluß sollte vorzugsweise rechts von den für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmten Anschlüssen und nicht höher als 1,5 m (unbeladen) und nicht niedriger als 0,5 m (beladen) liegen.
 - 4.2. Der Anschluß für die Masse/Überfüllsicherung liegt rechts von den Anschlüssen für den Flüssigkeitsdurchsatz und die Dampfückführung, jedoch nicht höher als 1,5 m (unbeladen) und nicht niedriger als 0,5 m (beladen).
 - 4.3. Die vorgenannten Anschlüsse liegen alle auf derselben Fahrzeugseite.
5. Sicherheitsvorrichtungen
 - 5.1. Masse/Überfüllsicherung

Die Befüllung darf nur möglich sein, wenn die kombinierte Masse/Überfüll-Kontrolleinrichtung ein Freigabesignal gibt.

Wird die Ladekapazität überschritten oder ist das Fahrzeug nicht mehr ausreichend geerdet, so schließt die Überwachungseinrichtung an der Füllstelle das Produktventil der Füllstelle.
 - 5.2. Drucküberwachung des Dampfsammelsystems

Die Befüllung darf nur möglich sein, wenn der Dampfpendelschlauch an das Fahrzeug angeschlossen ist und die verdrängten Dämpfe aus dem Fahrzeug frei in das Dampfsammelsystem der Anlage strömen können.

ANHANG III**ANFORDERUNGEN AN BEFÜLLUNGSANLAGEN UND LAGERTANKS IN TANKSTELLEN
SOWIE IN AUSLIEFERUNGSLAGERN, IN DENEN DÄMPFE ZWISCHENGELAGERT
WERDEN**

Dämpfe, die bei der Umfüllung von Ottokraftstoff in Tankstellen-Lagertanks und Festdachtanks für die Zwischenlagerung von Dämpfen verdrängt werden, müssen durch eine dampfdichte Verbindungsleitung in das bewegliche Behältnis, mit dem der Ottokraftstoff angeliefert wird, zurückgeführt werden. Eine Befüllung darf nur vorgenommen werden, wenn diese Vorrichtungen angebracht sind und ordnungsgemäß funktionieren.