

Kurztitel

Kraftfahrgesetz 1967

Kundmachungsorgan

BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993

§/Artikel/Anlage

§ 6

Inkrafttretensdatum

10.07.1993

Außerkrafttretensdatum

23.08.1994

Text**§ 6. Bremsanlagen.**

(1) Kraftfahrzeuge, außer den im Abs. 2 angeführten, müssen mindestens zwei Bremsanlagen aufweisen, von denen jede aus einer Betätigungseinrichtung, einer Übertragungseinrichtung und den auf Räder wirkenden Bremsen besteht. Jede Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus betätigt werden können. Die Bremsanlagen müssen so beschaffen und eingebaut sein, daß mit ihnen bei betriebsüblicher Beanspruchung und ordnungsgemäßer Wartung trotz Erschütterung, Alterung, Abnutzung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird.

(2) Nur eine Bremsanlage, sofern diese nicht mit elektrischer Energie betrieben wird, müssen aufweisen:

- a) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,
- b) Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3500 kg nicht überschreitet,
- c) Invalidenkraftfahrzeuge,
- d) Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h,
- e) selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h.

Diese Bremsanlage muß auf die Räder wenigstens einer Achse des Fahrzeuges wirken und vom Lenker bestätigt werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit einer Hand festhält. Diese Bremsanlage muß mit einer gesonderten Betätigungseinrichtung in der im Abs. 3 angeführten Weise feststellbar sein. Beim Ausfallen eines Teiles der Bremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, muß bei Betätigung des verbleibenden Teiles der Bremsanlage das Fahrzeug auf trockener Fahrbahn auf angemessene Entfernung zum Stillstand gebracht werden können.

(3) Bei Kraftwagen muß der Lenker eine der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen betätigen können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremsanlage, die andere, außer in den im Abs. 4 Z 2 und 3 angeführten Fällen, als Hilfsbremsanlage. Die Hilfsbremsanlage muß so betätigt werden können, daß der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen muß es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 4, möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremsanlage möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Die Hilfsbremsanlage muß wirken können, wenn die Betriebsbremsanlage versagt; dies gilt jedoch nicht, wenn beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit erzielt werden kann. Die Wirkung dieser Bremsanlagen muß abstufbar sein. Bei Kraftwagen mit

einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, bei Transportkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, muß die Bremsanlage auf alle Räder wirken können. Eine Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremsanlage.

(4) Die Betriebsbremsanlage, die Hilfsbremsanlage und die Feststellbremsanlage dürfen gemeinsame Teile aufweisen, wenn

1. mindestens zwei voneinander unabhängige Betätigungseinrichtungen vorhanden sind;
2. bei gemeinsamer Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage
 - a) die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage von der der Feststellbremsanlage getrennt ist und
 - b) das Fahrzeug mit der Feststellbremsanlage angehalten werden kann;
3. bei gemeinsamer Betätigungseinrichtung und gemeinsamer Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit ohne die Fahrstabilität des Fahrzeuges während des Bremsens zu beeinträchtigen erzielt werden kann:
 - a) beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage,
 - b) bei Betriebsbremsanlagen, bei denen die zu ihrer Betätigung erforderliche Muskelkraft des Lenkers durch eine Hilfskraft unterstützt wird (Hilfskraftbremsanlage), bei Ausfall dieser Unterstützung mit der Muskelkraft des Lenkers oder mit Unterstützung des vom Energieausfall nicht beeinflussten Energievorrates,
 - c) bei Betriebsbremsanlagen, bei denen die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübte Muskelkraft ausschließlich zur Steuerung der auf die Bremsen wirkenden Kraft dient (Fremdkraftbremsanlage), bei Ausfall eines Energiespeichers mit einem von diesem unabhängigen weiteren Energiespeicher.

(5) Bei Krafträdern muß es dem Lenker mit jeder der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Bremsanlagen müssen alle Räder des Fahrzeuges gebremst werden können; dies gilt jedoch nicht für das Beiwagenrad bei Motorfahrrädern und Motorrädern mit Beiwagen. Bei mehrspurigen Krafträdern muß eine Bremsanlage vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremsanlage.

(6) Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge, Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen und Spezialkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg sowie Omnibusse müssen außer den im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen eine Einrichtung aufweisen, mit der die Geschwindigkeit des Fahrzeuges ohne Verwendung der Betriebs-, der Hilfs- oder der Feststellbremsanlage, jedoch nicht bis zum Stillstand des Fahrzeuges, verringert werden kann (Verlangsamervorrichtung).

(7) Bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibussen, Lastkraftwagen sowie bei Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h muß die Betriebsbremsanlage eine Zweikreisbremsanlage sein; dies gilt nicht für Sattelzugfahrzeuge und Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen, bei denen die Übertragungseinrichtung für die Bremsanlage des Anhängers von der des Zugfahrzeuges unabhängig ist. Die Zweikreisbremsanlage ist eine Bremsanlage, bei der bei Ausfall eines Teiles ihrer Übertragungseinrichtung eine entsprechende Anzahl von Rädern gebremst werden kann.

(7a) Bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibussen, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen sowie bei Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, deren Betriebsbremsanlage nicht eine selbsttätig wirkende Vorrichtung zur Verhinderung des Blockierens der Räder während des Bremsvorganges aufweist (Antiblockiervorrichtung), müssen die an den Rädern wirksamen Bremskräfte unabhängig von der Belastung des Fahrzeuges in einer die Fahrstabilität des Fahrzeuges nicht beeinträchtigenden Weise auf die Fahrzeugachsen aufgeteilt sein (lastkonforme Bremskraftverteilung). Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg und Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten werden darf, mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 000 kg müssen jedoch mit einer Antiblockiervorrichtung ausgerüstet sein.

(7b) Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3 500 kg übersteigt, muß

- a) bei der Betätigung der Hilfsbremsanlage oder der Feststellbremsanlage des Kraftwagens die Bremsanlage des Anhängers abgestuft wirksam werden;
- b) bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens gemäß Abs. 7 die Bremsanlage des Anhängers mit dem verbleibenden Teil der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens abstufbar betätigt werden können;
- c) es dem Lenker beim Abreißen oder bei Undichtheit einer der Verbindungsleitungen vom Kraftwagen zur Bremsanlage des Anhängers möglich sein, diese durch die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage oder der Hilfsbremsanlage des Kraftwagens oder durch eine besondere Betätigungseinrichtung zu betätigen, wenn nicht die Bremsung des Anhängers durch das Abreißen oder die Undichtheit selbsttätig erfolgt.

(7c) Bei Druckluftbremsanlagen von Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zum Ziehen von Anhängern mit Druckluftbremsen bestimmt sind, sowie bei solchen Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, muß die Betätigung der Anhängerbremsanlage durch Steigerung des Druckes in der Bremsleitung erfolgen und dabei die Versorgung des Druckluftvorratsbehälters des Anhängers vom Kraftwagen aus möglich sein (Mehrleitungsbremsanlage).

(8) (Anm.: Aufgehoben durch Art. I Z 13 BG, BGBl. Nr. 285/1971.)

(9) Bei Invaliden- und Ausgleichskraftfahrzeugen darf die Betriebsbremsanlage, sofern keine andere Möglichkeit besteht, auch so zu betätigen sein, daß der Lenker die Lenkvorrichtung hiezu mit einer Hand loslassen muß.

(10) Sofern im Abs. 11 nichts anderes bestimmt ist, müssen Anhänger mindestens eine Bremsanlage haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird. Die Wirksamkeit dieser Bremsanlage muß dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden können; für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, gilt jedoch Abs. 7a sinngemäß. Eine Bremsanlage des Anhängers muß so feststellbar sein, daß das Abrollen des Anhängers mit ihr, auch wenn er nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Eine Bremsanlage müssen nicht haben

- a) leichte Anhänger, wenn sie dazu bestimmt sind, ausschließlich mit Kraftfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet, und
- b) landwirtschaftliche Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die dazu bestimmt sind, mit Zugfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht dieser Anhänger.

(10a) Bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, ausgenommen die im Abs. 10 lit. a angeführten, sowie bei Anhängern, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5 000 kg übersteigt, muß die im Abs. 10 erster Satz angeführte Bremsanlage auf alle Räder wirken können; bei Nachläufern mit mehr als einer Achse ist dies hinsichtlich der vom Zugfahrzeug unabhängig lenkbaren Räder nicht erforderlich, wenn die Summe der höchsten zulässigen Achslasten der nicht lenkbaren Räder mindestens zwei Drittel des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Nachläufers beträgt.

(11) Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg, außer Sattelanhängern, Anhängern von Gelenkkraftfahrzeugen und Omnibusanhängern, dürfen auch als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage haben. Die Auflaufbremsanlage ist eine Bremsanlage, die nur wirkt, wenn sich der Anhänger dem Zugfahrzeug nähert. Auflaufbremsanlagen müssen eine für die Bremsvorrichtungen geeignete Übertragungseinrichtung haben, durch die die vorgeschriebene Bremswirkung ohne das Einwirken von gefährlichen Deichselkräften auf das Zugfahrzeug erreicht werden kann. Landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, dürfen auch bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage oder eine Bremsanlage haben, die unabhängig von der Betriebsbremsanlage zu betätigen ist.

(12) Anhänger müssen eine Vorrichtung aufweisen, durch die sie selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtungen mit dem Zugfahrzeug verbunden sind; dies gilt jedoch nicht für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg und nur einer Achse oder mit zwei Achsen, deren Radstand 1 m nicht übersteigt, und die entweder mit dem Zugfahrzeug außer durch die Anhängerdeichsel auch durch eine Sicherungsverbindung (§ 13 Abs. 5) verbunden werden können oder landwirtschaftliche Anhänger sind, wenn mit ihnen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf.

(12a) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. Nr. 456/1993)

(12b) Bei Hilfskraftbremsanlagen und Fremdkraftbremsanlagen müssen die Einrichtungen zur Erzeugung, Speicherung und Übertragung der Energie ein rasches und erschöpfungssicheres Wirken der Bremsanlage gewährleisten. Druckluftbremsanlagen müssen Energiespeicher ausreichenden Fassungsraumes sowie Luftverdichter genügender Förderwirkung aufweisen. Die Wirksamkeit der Betriebsbremsanlage muß auch ohne Verwendung von Energiespeichern mit mechanischen Speicherelementen (Federspeicherbremsanlagen) erreicht werden können.