

**ÖSTERREICHISCHER REIFENFACHVERBAND**

# **REIFENRECHT-FIBEL**

## **ÖSTERREICH**

---

Rechtliche Grundlagen, technische Normen und praktische Hinweise  
zur Bereifung von Kraftfahrzeugen in Österreich

### **Ausgabe 2026**

Diese Fibel ist als Orientierungshilfe für Fachbetriebe, Sachverständige

und Verbraucherinnen und Verbraucher konzipiert.

## Inhaltsverzeichnis

---

|  |    |
|--|----|
| Vorwort .....  | 4  |
| § 1 Geltungsbereich und Zweck .....                        | 5  |
| § 2 Begriffsbestimmungen.....                              | 5  |
| § 3 Mindestprofiltiefe und Verschleißgrenzen.....          | 6  |
| § 4 Situative Winterreifenpflicht.....                     | 7  |
| § 5 Reifenkennzeichnung und technische Kennwerte .....     | 8  |
| § 6 Tragfähigkeit und Beladung .....                       | 9  |
| § 7 Spikereifen, Schneeketten und Sonderausrüstung.....    | 9  |
| § 8 Reifenlagerung, Alterung und Luftdruck .....           | 10 |
| § 9 Haftungsfragen bei Reifenschäden .....                 | 11 |
| § 10 Begutachtung und wiederkehrende Prüfung.....          | 12 |
| § 11 Verwaltungsstrafen und Sanktionen .....               | 12 |
| § 12 Übergangs- und Schlussbestimmungen .....              | 13 |
| § 13 Internationale Normen und EU-Reifenkennzeichnung..... | 13 |
| Anhang: Glossar englischer Fachbegriffe.....               | 14 |
| Stichwortverzeichnis .....                                 | 15 |

## Vorwort

---

Die fortlaufende Entwicklung der Fahrzeug- und Reifentechnik sowie die regelmäßigen Anpassungen kraftfahrrechtlicher Bestimmungen erfordern eine kontinuierliche Aktualisierung der für die Branche maßgeblichen Grundlagenwerke. Mit der vorliegenden Neufassung der Reifenrecht-Fibel 2026 trägt der Österreichische Reifenfachverband (ÖRF) dieser Entwicklung Rechnung und legt eine umfassend überarbeitete Ausgabe vor.

Die Fibel versteht sich als praxisorientiertes Nachschlagewerk für den professionellen Umgang mit Rad und Reifen. Sie richtet sich an Reifenfachbetriebe, Kfz-Werkstätten, technische Sachverständige, Schulungseinrichtungen sowie an interessierte Konsumentinnen und Konsumenten, die sich über die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen der Bereifung informieren möchten.

Sämtliche Angaben in dieser Fibel wurden mit der gebotenen Sorgfalt zusammengestellt. Da sich gesetzliche Bestimmungen und technische Normen kurzfristig ändern können, wird empfohlen, im Einzelfall stets die aktuell geltende Fassung der einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG) und der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), heranzuziehen.

## § 1 Geltungsbereich und Zweck

---

Diese Fibel behandelt die rechtlichen, technischen und praktischen Aspekte der Bereifung von Kraftfahrzeugen, die in Österreich zum Verkehr zugelassen sind. Sie erfasst insbesondere Fahrzeuge der Klasse M1 (Pkw), der Klasse N (Lastkraftwagen), der Klasse L (Motorräder und Krafträder) sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, soweit für diese eigene Bereifungsvorschriften bestehen.

Zweck der Fibel ist es, den mit der Reifenmaterie befassten Personenkreis bei der praktischen Anwendung der einschlägigen Bestimmungen zu unterstützen, Rechtssicherheit im Beratungsalltag zu schaffen und einen Überblick über die wichtigsten technischen Kennwerte zu vermitteln. Die Fibel ersetzt keine Rechtsberatung im Einzelfall und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### 1.1 Anwendungsbereich nach Fahrzeugklassen

Für unterschiedliche Fahrzeugklassen gelten teils abweichende Anforderungen an Profiltiefe, Tragfähigkeit und Kennzeichnung. Während für Pkw der Klasse M1 eine gesetzliche Mindestprofiltiefe von 1,6 mm gilt, sind für Lastkraftwagen und Omnibusse höhere Werte vorgesehen. Krafträder unterliegen wiederum eigenen Bestimmungen hinsichtlich der Reifenfreigabe durch den Fahrzeughersteller.

Die jeweils anzuwendenden Bestimmungen ergeben sich primär aus dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 in der jeweils geltenden Fassung sowie aus den dazu erlassenen Verordnungen, insbesondere der Kraftfahrzeug-Ausrüstungsverordnung.

## § 2 Begriffsbestimmungen

---

Im Sinne dieser Fibel gelten die nachstehenden Begriffsbestimmungen:

- **Reifen:** Luftbereifter Bauteil eines Kraftfahrzeugrades, bestehend aus Laufstreifen, Karkasse, Wulst und Seitenwand, der die Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrbahn herstellt.
- **Profiltiefe:** Der senkrechte Abstand zwischen der Lauffläche im Bereich der Hauptprofilrillen und dem Grund dieser Rillen, gemessen an mindestens drei gleichmäßig über den Laufstreifen verteilten Stellen.
- **Tragfähigkeitsindex (Load Index, LI):** Numerischer Code, der die höchstzulässige Tragfähigkeit eines Reifens bei einer vom Hersteller festgelegten Höchstgeschwindigkeit angibt.
- **Geschwindigkeitsindex (Speed Index, SI):** Kennbuchstabe, der die höchstzulässige Dauergeschwindigkeit eines Reifens bei zulässiger Belastung kennzeichnet.
- **M+S-Kennzeichnung:** Herstellerseitige Kennzeichnung eines Reifens als für Schlamm- und Schneeverhältnisse geeignet.
- **Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke, 3PMSF):** Kennzeichnung, die eine geprüfte Wintertauglichkeit nach genormten Prüfverfahren bestätigt und über die bloße M+S-Kennzeichnung hinausgeht.
- **Herstellungsdatum (DOT-Code):** Vierstellige Codierung am Reifen, die Kalenderwoche und Jahr der Herstellung angibt, beispielsweise 2324 für die 23. Woche des Jahres 2024.

Diese Begriffsbestimmungen dienen der einheitlichen Anwendung der nachfolgenden Bestimmungen und orientieren sich an den Begriffsbestimmungen der UNECE-Regelung Nr. 30 und Nr. 117.



## § 3 Mindestprofiltiefe und Verschleißgrenzen

---

Die gesetzliche Mindestprofiltiefe für Pkw-Reifen beträgt in Österreich gemäß § 4 Abs. 7a KFG 1,6 Millimeter, gemessen in den Hauptprofilrillen über den gesamten Umfang des Reifens. Für Reifen von Lastkraftwagen und Omnibussen gilt eine erhöhte Mindestprofiltiefe von 1,0 Millimeter an den Antriebsachsen und 1,6 Millimetern an den übrigen Achsen, wobei abweichende Werte je nach Achskonfiguration bestehen können.

Unabhängig von der gesetzlichen Mindestprofiltiefe empfiehlt der Österreichische Reifenfachverband aus sicherheitstechnischen Gründen einen vorzeitigen Wechsel: bei Sommerreifen ab einer Resttiefe von 3 Millimetern, bei Winterreifen ab einer Resttiefe von 4 Millimetern. Diese Empfehlung trägt dem deutlich verschlechterten Aquaplaning- und Bremsverhalten abgefahrener Reifen Rechnung.

### 3.1 Verschleißanzeiger (Tread Wear Indicators)

Nahezu alle modernen Reifen verfügen über in die Lauffläche eingearbeitete Verschleißanzeiger, kleine Erhebungen im Rillengrund, die bei Erreichen der gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern mit der Lauffläche bündig werden. Das Sichtbarwerden dieser Indikatoren an mehreren Stellen des Reifenumfangs ist ein eindeutiges Zeichen für die Notwendigkeit eines unmittelbaren Reifenwechsels.

### 3.2 Messmethodik in der Praxis

Bei der praktischen Kontrolle ist die Profiltiefe an mindestens drei über den Umfang verteilten Stellen sowie jeweils im mittleren Bereich der Lauffläche zu messen. Ungleichmäßiger Verschleiß, etwa durch fehlerhafte Spureinstellung oder unzureichenden Luftdruck, kann zu lokal stark abweichenden Messwerten führen und ist gesondert zu dokumentieren.

## § 4 Situative Winterreifenpflicht

---

Gemäß § 102 Abs. 8a KFG besteht in Österreich zwischen dem 1. November und dem 15. April eines jeden Jahres eine sogenannte situative Winterreifenpflicht. Diese kommt zur Anwendung, wenn winterliche Fahrbahnverhältnisse vorliegen, also bei Schneefahrbahn, Schneematsch, Eisglätte oder vergleichbaren Bedingungen, unabhängig vom Kalendertag außerhalb dieses Zeitraums.

Bei Vorliegen winterlicher Fahrbahnverhältnisse müssen Fahrzeuge der Klasse M1 entweder an allen Rädern mit Winterreifen ausgestattet sein, deren Profiltiefe mindestens 4 Millimeter beträgt, oder es müssen Schneeketten an zumindest zwei Antriebsrädern angelegt werden, sofern die Fahrbahn dies zulässt.

### 4.1 Anforderungen an die Reifenkennzeichnung

Als Winterreifen im Sinne dieser Bestimmung gelten Reifen mit der Kennzeichnung M+S, M.S, M&S oder einer sinngemäßen Kennzeichnung. Für ab dem 1. Jänner 2024 neu auf den Markt gebrachte Reifen wird zusätzlich das Vorhandensein des Alpine-Symbols (3PMSF) verlangt, um als Winterreifen im rechtlichen Sinn zu gelten. Reifen, die ausschließlich über die ältere M+S-Kennzeichnung ohne Alpine-Symbol verfügen und vor diesem Stichtag hergestellt wurden, dürfen im Rahmen einer Übergangsfrist bis 30. September 2027 weiter verwendet werden.

### 4.2 Anforderungen an Lastkraftwagen und Omnibusse

Für Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und für Omnibusse gilt bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen eine erhöhte Mindestprofiltiefe von 5 bis 6 Millimetern an den Antriebsachsen, abhängig von der konkreten Fahrzeugkategorie. Zusätzlich kann auf bestimmten, behördlich gekennzeichneten Straßenabschnitten eine generelle Ausrüstungspflicht mit Schneeketten bestehen, unabhängig vom Vorhandensein winterlicher Fahrbahnverhältnisse.

## § 5 Reifenkennzeichnung und technische Kennwerte

Die seitliche Beschriftung eines Reifens, beispielsweise die Bezeichnung 205/55 R16 91V, enthält sämtliche für die Zulassung und den sicheren Betrieb relevanten technischen Kennwerte in standardisierter Form. Die Zahl 205 bezeichnet die Reifenbreite in Millimetern, 55 das Höhen-Breiten-Verhältnis in Prozent, R den radialen Aufbau, 16 den Felgendurchmesser in Zoll, 91 den Lastindex und V den Geschwindigkeitsindex.

Lastindex und Geschwindigkeitsindex müssen den im Zulassungsschein des jeweiligen Fahrzeugs eingetragenen Mindestwerten entsprechen oder diese übertreffen. Die Verwendung von Reifen mit geringerer Tragfähigkeit oder geringerem Geschwindigkeitsindex als im Zulassungsschein vermerkt ist unzulässig und kann zur Verweigerung der Betriebserlaubnis führen.

### 5.1 Tabelle der Geschwindigkeitsindizes

| Kennbuchstabe | Höchstgeschwindigkeit | Kennbuchstabe | Höchstgeschwindigkeit |
|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|
| Q             | 160 km/h              | S             | 180 km/h              |
| T             | 190 km/h              | H             | 210 km/h              |
| V             | 240 km/h              | W             | 270 km/h              |
| Y             | 300 km/h              | ZR            | über 240 km/h         |

Tabelle 1: Auszug gängiger Geschwindigkeitsindizes und der zugeordneten Höchstgeschwindigkeiten.

### 5.2 Tabelle der Lastindizes

| Lastindex | Tragfähigkeit je Reifen | Lastindex | Tragfähigkeit je Reifen |
|-----------|-------------------------|-----------|-------------------------|
| 82        | 475 kg                  | 91        | 615 kg                  |
| 88        | 560 kg                  | 94        | 670 kg                  |
| 95        | 690 kg                  | 98        | 750 kg                  |
| 100       | 800 kg                  | 104       | 900 kg                  |

Tabelle 2: Auszug gängiger Lastindizes für Pkw-Reifen und der zugeordneten Tragfähigkeit je Reifen.

## § 6 Tragfähigkeit und Beladung

Die zulässige Gesamttragfähigkeit aller am Fahrzeug montierten Reifen muss dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zuzüglich eines angemessenen Sicherheitszuschlags entsprechen. Bei der Berechnung ist zu berücksichtigen, dass die Achslastverteilung im beladenen Zustand von der Verteilung im unbeladenen Zustand erheblich abweichen kann, weshalb eine pauschale Aufteilung des Gesamtgewichts auf die Anzahl der Räder nicht ausreicht.

Bei Fahrzeugen mit Anhängerbetrieb ist zusätzlich die Stützlast am Kupplungspunkt zu berücksichtigen, da diese die effektive Achslast der Hinterachse des Zugfahrzeugs erhöht. Reifen, deren Tragfähigkeitsindex für den unbeladenen Betrieb ausreichend bemessen ist, können im Anhängerbetrieb an ihre Belastungsgrenze gelangen.

Werden am Fahrzeug Reifen mit höherem Lastindex als der im Zulassungsschein eingetragene Mindestwert montiert, ist dies grundsätzlich zulässig, sofern keine sonstigen Abmessungsänderungen vorliegen, die eine technische Begutachtung erforderlich machen.

## **§ 7 Spikereifen, Schneeketten und Sonderausrüstung**

---

Die Verwendung von Spikereifen ist in Österreich grundsätzlich untersagt. Eine Ausnahme besteht für bestimmte, von den Landesregierungen kundgemachte Gebiete mit besonderer Höhenlage oder Witterungsverhältnissen, in denen die Verwendung von Spikereifen unter Auflagen gestattet werden kann. In diesen Fällen ist regelmäßig eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h vorgeschrieben, und das Fahrzeug ist mit einer entsprechenden Kennzeichnungstafel zu versehen.

### **7.1 Schneeketten**

Schneeketten dürfen ausschließlich auf schneebedeckter Fahrbahn verwendet werden und sind an mindestens zwei Antriebsrädern anzulegen. Auf Straßenabschnitten, die mit dem Vorschriftszeichen 'Schneeketten vorgeschrieben' gekennzeichnet sind, besteht eine Pflicht zur Verwendung unabhängig vom Vorhandensein anderer winterlicher Ausrüstung. Bei Verwendung von Schneeketten ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf in der Regel 50 km/h beschränkt, sofern der Fahrzeughersteller keine abweichenden Werte vorsieht.

### **7.2 Notreifen und Reparatursets**

Notreifen (Reserveräder mit reduzierter Dimension) dürfen ausschließlich zur Erreichung der nächstgelegenen Fachwerkstätte verwendet werden, wobei die vom Hersteller angegebene Höchstgeschwindigkeit, in der Regel 80 km/h, nicht überschritten werden darf. Pannensets auf Basis von Dichtmittel und Kompressor sind als gleichwertiger Ersatz zulässig, sofern sie der UNECE-Regelung Nr. 64 entsprechen.

## § 8 Reifenlagerung, Alterung und Luftdruck

---

Reifen sollten an einem kühlen, trockenen und vor direkter Sonneneinstrahlung geschützten Ort gelagert werden. Empfohlen wird eine Lagertemperatur zwischen 10 und 25 Grad Celsius bei mäßiger Luftfeuchtigkeit. Montierte Räder sind liegend oder hängend, demontierte Reifen stehend, jedoch regelmäßig gedreht, zu lagern, um eine einseitige Deformation der Karkasse zu vermeiden.

### 8.1 Alterungserscheinungen

Auch bei ausreichender Profiltiefe können Reifen durch Alterung ihre Funktionseigenschaften verlieren. Sichtbare Risse in der Seitenwand oder im Profilgrund, Verhärtungen der Gummimischung sowie Verformungen sind Anzeichen für eine altersbedingte Beeinträchtigung der Materialeigenschaften. Der Österreichische Reifenfachverband empfiehlt unabhängig vom optischen Zustand einen Austausch von Reifen spätestens zehn Jahre nach dem Herstellungsdatum.

### 8.2 Reifenluftdruck

Der vom Fahrzeughersteller angegebene Luftdruck ist monatlich sowie vor längeren Fahrten im kalten Zustand zu kontrollieren. Ein um mehr als 0,3 bar unterschrittener Luftdruck führt zu erhöhtem Rollwiderstand, verstärktem Verschleiß an den Reifenschultern und einer signifikanten Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs sowie des Reifenausfallrisikos durch Hitzeentwicklung.

## § 9 Haftungsfragen bei Reifenschäden

---

Treten an einem neu erworbenen Reifen innerhalb der gesetzlichen Gewährleistungsfrist von zwei Jahren Mängel auf, die auf einen Material- oder Fertigungsfehler zurückzuführen sind, kann der Käufer nach den Bestimmungen des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) Verbesserung, Austausch, Preisminderung oder, unter bestimmten Voraussetzungen, Wandlung des Vertrages verlangen.

Unabhängig von der vertraglichen Gewährleistung kann eine Haftung des Herstellers nach dem Produkthaftungsgesetz (PHG) bestehen, wenn durch einen fehlerhaften Reifen ein Personen- oder Sachschaden verursacht wird. Diese Haftung setzt kein Verschulden des Herstellers voraus, jedoch muss der Fehler des Produkts und dessen Kausalität für den eingetretenen Schaden nachgewiesen werden.

### 9.1 Mitverschulden bei Verkehrsunfällen

Wird ein Verkehrsunfall durch unzureichende Bereifung, etwa durch Unterschreitung der Mindestprofiltiefe oder das Fehlen vorgeschriebener Winterausrüstung, mitverursacht, kann dies im Rahmen der Schadensteilung nach § 1304 ABGB als Mitverschulden des Fahrzeughalters oder Lenkers berücksichtigt werden. Dies kann zu einer anteiligen Kürzung von Schadenersatzansprüchen führen, selbst wenn der Unfallgegner die Hauptursache des Unfalls gesetzt hat.

## § 10 Begutachtung und wiederkehrende Prüfung

Im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57a KFG (umgangssprachlich 'Pickerl') wird auch der Zustand der Bereifung kontrolliert. Geprüft werden insbesondere die Profiltiefe, der allgemeine Zustand der Lauffläche und Seitenwände, die Übereinstimmung der montierten Reifen mit den im Zulassungsschein eingetragenen Werten sowie das Vorliegen einheitlicher Bereifung an einer Achse.

### 10.1 Unterschiedliche Reifentypen

Die Verwendung unterschiedlicher Reifenfabrikate, Profile oder Bauarten auf derselben Achse ist unzulässig und führt im Rahmen der Begutachtung regelmäßig zur Verweigerung der Begutachtungsplakette. Zulässig ist hingegen grundsätzlich die Verwendung unterschiedlicher Reifentypen auf Vorder- und Hinterachse, sofern dies herstellerseitig vorgesehen ist und keine sicherheitsrelevanten Bedenken bestehen.

### 10.2 Sachverständigengutachten bei Sonderbereifung

Bei Abweichungen von der serienmäßigen Bereifung, etwa bei größeren Felgendimensionen oder geänderten Reifengrößen, ist regelmäßig ein Gutachten eines hierfür befugten Sachverständigen oder eine Übereinstimmungsbestätigung des Fahrzeugherstellers erforderlich, die in den Zulassungsschein einzutragen ist.

## § 11 Verwaltungsstrafen und Sanktionen

Verstöße gegen die in dieser Fibel dargestellten Bestimmungen sind nach den einschlägigen Strafbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes sowie der Straßenverkehrsordnung verwaltungsstrafrechtlich zu ahnden. Die nachstehende Übersicht gibt einen orientierenden Überblick über mögliche Strafrahmen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder Verbindlichkeit im Einzelfall.

| Verstoß  | Strafrahmen  |
|--|--|
| Fehlende Winterausrüstung bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen | Organmandat ab € 35, Anzeige bis € 5.000                 |
| Unterschreitung der Mindestprofiltiefe                           | € 50 bis € 2.180   |
| Verwendung nicht zugelassener Spikereifen                        | € 70 bis € 2.180   |
| Unterschiedliche Reifentypen auf einer Achse                     | € 50 bis € 1.090, Verweigerung der Begutachtungsplakette |

*Tabelle 3: Orientierende Übersicht möglicher Verwaltungsstrafen bei Verstößen gegen Bereifungsvorschriften.*

Neben der unmittelbaren Verwaltungsstrafe können Verstöße gegen Bereifungsvorschriften auch versicherungsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Risikoausschlussklausel in der Kaskoversicherung bei grob fahrlässigem Verhalten.

## § 12 Übergangs- und Schlussbestimmungen

Diese Fibel tritt mit 1. Jänner 2026 in Kraft und ersetzt die Ausgabe 2024 des Österreichischen Reifenfachverbandes. Für Reifen, die vor diesem Stichtag rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, gelten die in § 4.2 dargestellten Übergangsbestimmungen bis längstens 30. September 2027.

Der Österreichische Reifenfachverband behält sich vor, diese Fibel bei wesentlichen Änderungen der zugrundeliegenden Rechtsvorschriften oder technischen Normen vorzeitig zu novellieren. Eine jeweils aktuelle Fassung kann über die Geschäftsstelle des Verbandes bezogen werden.

## § 13 Internationale Normen und EU-Reifenkennzeichnung

Neben den nationalen Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes sind für die Zulassung und das Inverkehrbringen von Reifen in Österreich auch internationale technische Regelungen maßgeblich. Die UNECE-Regelung Nr. 30 betrifft die Genehmigung von Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die UNECE-Regelung Nr. 117 regelt die Anforderungen an Rollgeräusch, Rollwiderstand und Nasshaftung.

### 13.1 EU-Reifenkennzeichnungsverordnung

Seit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2020/740 ist für nahezu alle neu in Verkehr gebrachten Reifen ein einheitliches Reifenlabel vorgeschrieben, das den Kraftstoffeffizienzwert (Rollwiderstand), die Nasshaftungsklasse sowie den externen Rollgeräuschpegel in Dezibel ausweist. Seit Mai 2021 sind diese Werte zusätzlich in der europäischen Produktdatenbank EPREL (European Product Registry for Energy Labelling) zentral abrufbar, sodass Konsumentinnen und Konsumenten die Werte vor dem Kauf vergleichen können.

Die Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklassen reichen jeweils von A (beste Bewertung) bis E, wobei die Klassen D und G aus historischen Gründen nicht vergeben werden. Der Rollgeräuschpegel wird zusätzlich durch ein bis drei Schallwellen-Symbole visualisiert, die den Reifen im Vergleich zum künftigen EU-Grenzwert einordnen.

### 13.2 Marktüberwachung und Kontrolle

Die Einhaltung der Kennzeichnungspflicht wird in Österreich im Rahmen der Marktüberwachung durch die zuständigen Behörden kontrolliert. Reifenfachbetriebe sind verpflichtet, das Reifenlabel am Verkaufsort sichtbar anzubringen oder bei Fernabsatzgeschäften in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Angebot elektronisch bereitzustellen.

## Anhang: Glossar englischer Fachbegriffe

Da reifentechnische Dokumentation und Prüfberichte häufig in englischer Sprache vorliegen, enthält dieser Anhang eine Gegenüberstellung der wichtigsten Fachbegriffe.

| Begriff (Englisch)   | Deutsche Entsprechung |
|----------------------|-----------------------|
| Tread                | Lauffläche            |
| Sidewall             | Seitenwand            |
| Load Index           | Tragfähigkeitsindex   |
| Speed Rating         | Geschwindigkeitsindex |
| Tread Wear Indicator | Verschleißanzeiger    |
| Rolling Resistance   | Rollwiderstand        |
| Wet Grip             | Nasshaftung           |
| Bead                 | Wulst                 |

## Stichwortverzeichnis

---

Alpine-Symbol — § 2, § 4.1  
Begutachtung, wiederkehrende — § 10  
DOT-Code — § 2  
Geschwindigkeitsindex — § 2, § 5.1  
Haftung, Mitverschulden — § 9.1  
Lastindex — § 2, § 5.2, § 6  
Luftdruck — § 8.2  
M+S-Kennzeichnung — § 2, § 4.1  
Mindestprofiltiefe — § 3, § 4  
Notreifen — § 7.2  
Produkthaftungsgesetz — § 9  
Reifenlagerung — § 8  
Schneeketten — § 4, § 7.1  
Spikereifen — § 7  
Tragfähigkeit — § 6  
Verschleißanzeiger — § 3.1  
Verwaltungsstrafen — § 11  
Winterreifenpflicht, situative — § 4