

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr. Dat. VkB1 1967 Seite

Eisenbahnwesen

1 7. 12. 1966 Eisenbahn-Tiefadewagen 2

Straßenverkehr

2 15. 12. 1966 Verordnung TSM Nr. 1/66 über den
Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen 7

3 21. 12. 1966 Bekanntmachung zur Verordnung TSF
Nr. 13/66 11

4 28. 12. 1966 Bekanntmachung zur Verordnung TSF
Nr. 14/66 12

5 16. 12. 1966 Neufassung der Richtlinien für die
Gestaltung und Ausrüstung der Führerhäuser
von Kraftwagen, Zugmaschinen und Arbeits-
maschinen 12

6 16. 12. 1966 Richtlinien über die Beschaffenheit
und Anbringung der äußeren Fahrzeugteile . . 14

Binnenschifffahrt

7 16. 12. 1966 II. Nachtrag zum Tarif für die Schiff-
fahrtabgaben auf den Bundeswasserstraßen Main
und Regnitz vom 8. September 1965 14

8 16. 12. 1966 XVI. Nachtrag zum Tarif für die
Schiffahrtabgaben auf dem kanalisierten Neckar
vom 29. Juni 1935 14

9 28. 12. 1966 Zusammenstellung der am 1. Dezem-
ber 1966 gültigen Verordnungen, Anordnungen
und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffs-
Untersuchungsordnung und der Binnenschiff-
fahrtstraßen-Ordnung 14

10 7. 11. 1966 Beschluß des Frachtausschusses für
den Hafen Hamburg 19

11 7. 12. 1966 Änderung der Tarifordnung für den
Hafen Aschaffenburg vom 1. Mai 1965 19

12 13. 12. 1966 III. Nachtrag zu den Ausführungs-
bestimmungen zu den Tarifen für die Bundes-
wasserstraßen zwischen Rhein und Elbe vom
4. Juni 1964 20

13 13. 12. 1966 Hafenabgaben für die Wassenum-
schlagsanlagen in Würzburg 20

Seeverkehr

14 6. 12. 1966 Verordnung zur Änderung von Lots-
tarifordnungen 20

15 16. 12. 1966 Gebührenordnung des Bundesamtes
für Schiffsvermessung 21

Nr. Dat. VkB1 1967 Seite

16 16. 12. 1966 Schifffahrtpolizeiliche Anordnung für
die Schifffahrt auf der Weser über Vorfahrt der
Wegerechtschiffe und über Signale und Fahr-
regeln beim Einlaufen der Wegerechtschiffe in
den Vorhafen der Nordschleuse in Bremerhaven 22

Luftfahrt

17 20. 12. 1966 Genehmigung des Sonderlandeplatzes
Jesenwang, Lkrs. Fürstentfeldbruck 23

Straßenbau

18 6. 12. 1966 Richtlinien für die Entwurfsgestaltung
im Straßenbau (RE) 23

Wasserstraßen

19 16. 12. 1966 Bekanntmachung über die Zulässig-
keit der Enteignung für Zwecke der Bundes-
wasserstraßen 24

Aufgebote

19a 14. 1. 1967 Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-
(Anhänger-)briefe

19b 14. 1. 1967 Aufbietung verlorener Führerscheine

19c 14. 1. 1967 Aufbietung von verlorenen Kraftfahr-
zeug-(Anhänger-)scheiden und Bescheinigungen
über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für
zulassungsfreie Fahrzeuge 40a—40xx

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:

Übersicht 25
Auslese 27

Bücherschau:

Neuerscheinungen 32
Buchbesprechung 32

Rechtsprechung 36

21. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn, den 14. Januar 1967

Heft 1

AMTLICHER TEIL

Eisenbahnwesen

Nr. 1 Eisenbahn-Tiefladewagen

Bonn, den 7. Dezember 1966
E 3 — Vkg 22 — 3122 Vm 66

1. Zweck der Tiefladewagen:

Für den Transport von Gütern mit außergewöhnlichen Abmessungen oder hohen Gewichten (z. B. Transformatoren, Maschinen, Brücken, Stahlkonstruktionen u. a.) halten die Eisenbahnen Tiefladewagen zur Verfügung. Diese Güterwagen können je nach Bauart Nutzlasten bis über 300 t aufnehmen. Entsprechend der Verschiedenheit der Güter wurden Tiefladewagen mit unterschiedlichen Lastgrenzen, Ladelängen, Ladebreiten und Ladehöhen entwickelt. Der Industrie wird es somit ermöglicht, größere Fertigstücke auf dem Schienenweg an den Bestim-

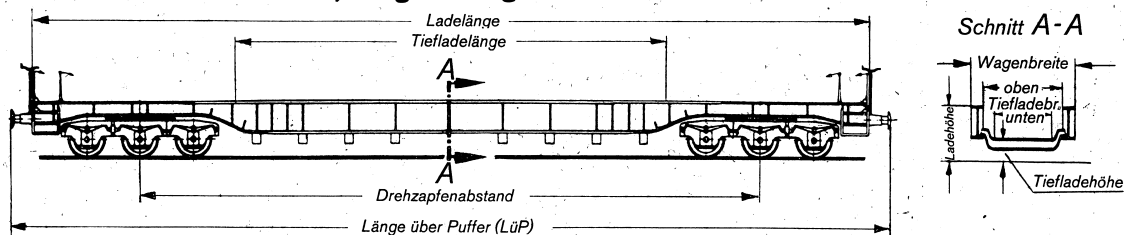
mungsort zu bringen, die sonst nur in Teilstücken befördert werden könnten. Die Tiefladewagen der Deutschen Bundesbahn und die als Privatgüterwagen in den Wagenpark der Deutschen Bundesbahn eingestellten Tiefladewagen sind in einem besonderen Verzeichnis zusammengefaßt. In diesem Verzeichnis befindet sich für jede Wagenbauart ein besonderes Skizzenblatt, das alle für die Verladung erforderlichen Maßangaben enthält. Interessenten können das Verzeichnis bei den Eisenbahnstellen einsehen oder direkt beim Bundesbahn-Zentralamt in Minden (Westf) beziehen.

2. Bauarten:

Es gibt Tiefladewagen mit zwei bis zwanzig Achsen.

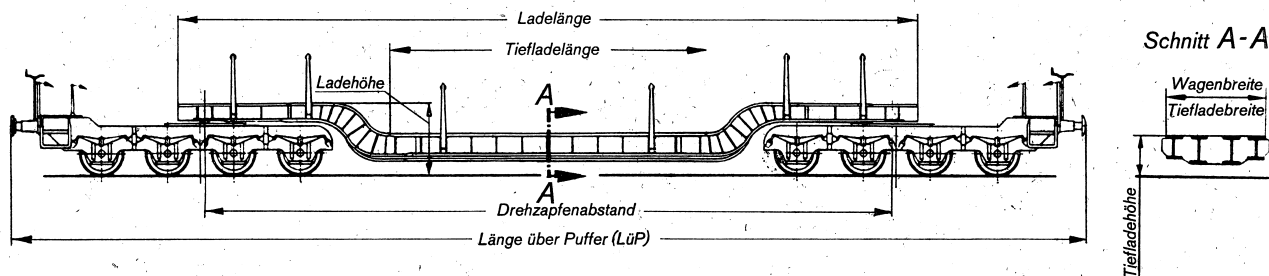
Man unterscheidet die Wagen in erster Linie nach der Form der Ladebrücke, wie in nachstehenden Skizzen angegeben.

a) Wagen mit gerader Ladebrücke



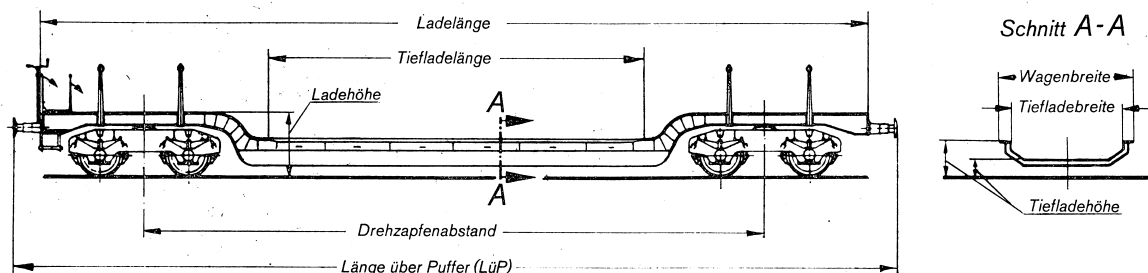
Sie eignen sich besonders für die Beförderung von Gütern, die zwischen den Langträgern der Ladebrücke durchgeladen werden können. Die Last wird von Querträgern aufgenommen, die auf den Untergurten der Langträger ruhen. Man unterscheidet feste Querträger, lose, in sogenannten „Taschen“ gelagerte Querträger und verschiebbare Querträger, die ebenso wie die losen Querträger ganz herausgenommen werden können. Es ist aber auch zulässig, die Langträger der Ladebrücke zu belasten.

b) Wagen mit gekröpfter Ladebrücke



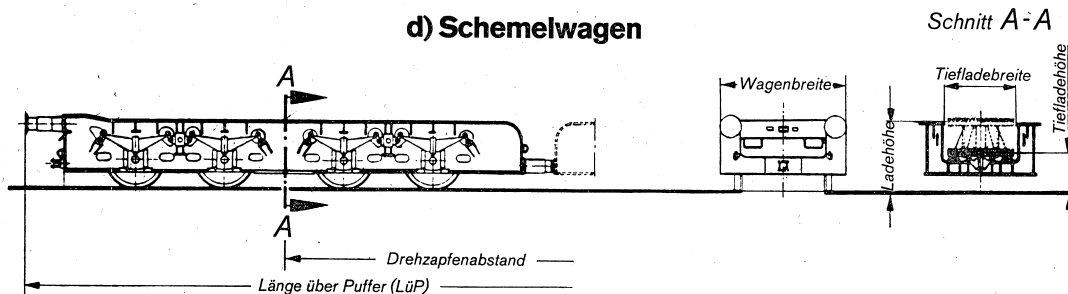
Bei diesen Wagen entspricht die Tiefladebreite der Wagenbreite. Selbstverständlich kann das Gut auch — mit oder ohne Belastung des Tiefladeteiles — auf den höher liegenden Enden der Ladebrücke gelagert werden.

c) Wagen mit wannenförmiger Ladebrücke



Diese Ladebrücken haben keine ebene Ladefläche wie die gekröpften Brücken. Das Gut (z. B. Behälter, Kessel usw.) kann hier auch nicht wie bei einer geraden Brücke frei durchgeladen werden, da ein Wannengeblech die Ladebrücke nach unten vollständig abschließt. Zur Aufnahme der Last sind innerhalb des Wannenteiles Querträger fest eingeschweißt. Das Gut kann sich auch auf die Langträger abstützen, wobei für Teile der Ladung, die zwischen den Langträgern liegen, der Raum bis zu den Querträgern oder der Raum zwischen diesen bis zum Wannengeblech genutzt werden kann.

d) Schemelwagen



sind Fahrzeuge ohne eine Ladebrücke, die bei der Beladung durch das Gut zu einer Einheit verbunden werden. Für die Beförderung mit Schemelwagen sind daher nur solche Güter geeignet, die selbsttragend sind und die während der Fahrt auftretende Beanspruchungen sicher aufnehmen und übertragen können. Hierbei kann die Ladung zwischen den beiden Schemelwagen das zulässige Lademaß voll in Anspruch nehmen. Die Bauartbezeichnung der Tiefladewagen geht im einzelnen aus anl. „Verzeichnis der Tiefladewagen“ hervor (Seiten 4—6).

3. Auswahl der Wagen für die Beladung:

Die Wahl eines geeigneten Wagens richtet sich zunächst nach dem Gewicht der Ladung. Bei den Wagen mit ausreichender Lastgrenze muß nach den Abmessungen — Länge, Breite und Höhe — des Gutes geprüft werden, ob zweckmäßig Wagen mit gerader, gekröpfter oder wannenförmiger Ladebrücke oder Schemelwagen zu verwenden sind. Ladehöhe und Ladebreite dürfen das zulässige Lademaß im allgemeinen nicht überschreiten. Bei Überschreitung des Lademaßes muß geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen die Sendung befördert werden kann (Lü-Sendungen). Gegebenenfalls kann die Ladung in Längsrichtung auch über das Wagende hinausragen, wobei jedoch Schutzwagen beigestellt werden müssen. Einige der Ladebrücken können von den Schienendrehgestellen auf Straßenfahrzeuge umgesetzt werden (siehe Tabelle Spalte „Besonderheiten“).

Mit diesen Brücken sind kombinierte Schienen-Straßen-Transporte oder aber auch reine Straßen-transporte durchführbar.

4. Tiefladewagen mit Sondereinrichtungen für die Beförderung von Sendungen mit Überschreitung der zulässigen Breiten- und Höhenmaße (Lü-Sendungen):

Unter bestimmten Sicherheitsmaßnahmen können auch Sendungen mit Lademaßüberschreitung zur Beförderung auf Tiefladewagen zugelassen werden. Bei einigen in den letzten Jahren neu gebauten Fahrzeugen (siehe Tabelle) läßt sich die Ladebrücke mit Hilfe einer entsprechenden Vorrichtung seitlich verschieben. Engpässe lassen sich hierdurch leichter passieren. Je nach der Wagenbauart kann die Ladebrücke im äußersten Fall um 90, 200, 300 oder 400 mm nach jeder Seite hin aus der Mittellage bewegt werden. Die Verschiebeeinrichtungen werden von Hand, durch Elektromotor oder elektrohydraulisch bewegt, wobei die notwendige Energie für den Antriebsmotor aus Batterien entnommen wird. Eine Be-

sonderheit der beiden Tiefladewagen SSt 412 sei noch erwähnt. Hier können die Langträger der Ladebrücke mit einer normalen äußeren Breite von 2500 mm für die Aufnahme sperriger Ladegüter mittels einer Ratsche auf eine äußere Breite von 3600 mm gebracht werden. Außerdem kann die Ladebrücke durch die Beilage von Zwischenstücken um 50, 100 bzw. 150 mm höher gelegt werden. Dadurch lassen sich Überschreitungen des Lademaßes durch Teile der Ladung, die nach unten durchragen, vermeiden.

Sollte einmal der vielseitige Tieflade-Wagenpark keine Möglichkeit für die Beförderung einer Sendung bieten, so bleibt zu überlegen, ob durch eine vom Versender selbst angefertigte oder beschaffte Tragkonstruktion ein Ausweg gefunden werden kann. Für selbsttragende Stücke kann eine Tragkonstruktion verhältnismäßig einfach in Form von Tragschnäbeln ausgeführt werden. Die Drehgestelle der Tiefladewagen können dem Verlager für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden.

5. Bestellen von Tiefladewagen:

Tiefladewagen sind bei der Versandgüterabfertigung zu bestellen. Hierbei sind der Tag der beabsichtigten Beladung, die Anzahl der Wagen, die Art und das Gewicht der Sendung, der Empfangsbahnhof, bei Sendungen nach dem Ausland auch das Empfangsland, die Beförderungsart (Fracht- oder Eilgut) und alle für die Beförderung der Sendung wesentlichen Punkte anzugeben. Außerdem ist eine Verlaadeskizze mit Angabe der Länge, Breite und Höhe des Ladegutes sowie der Lage des Schwerpunktes, gegebenenfalls eine Standsicherheitsberechnung (bei Tiefladewagen mit Seitenverschiebbarkeit stets erforderlich) beizufügen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Friedrich

Bauartbezeichnung	neu	Skizzen-Nr.	Be-stand Stück	Achszahl	Größtes Ladegewicht ¹	Lastgrenzen			Ladeflänge	Wagenbreite	Ladehöhe	Drehzapfenabstand oder Achsstand	Länge über Puffer (LüP)	Eigen-gewicht	RIV-fähig		Besonderheiten
						A	B1 B2	C2 C3									
St 101	309		5	2	16,0	16,0	16,0	16,0	11000	2180	1170	9000	12300	14300	ja	ja	
St 111	309 a		10	2	21,0	16,5	20,5	21,0	11000	2500	1320	9000	12240	15300	ja	ja	2 verschiebbare Querträger
St 112	35		1	2	21,0	21,0	21,0	21,0	10000	3150	1211	7000	11300	10700	ja	ja	Mittlerer Querträger abnehmbar, 1)
St 113	35 a		16	2	21,0	20,5	21,0	21,0	10000	3150	1211	7000	11240	11100	ja	ja	Mittlere Querträger verschiebbare und abnehmbar, 1)
Sst 202	54		11	4	31,5	31,5	31,5	31,5	18800	2500	1500	13500	20040	30160	ja	ja	2 versetzbare Querträger, 2) 360°
Sst 203	310		11	4	33,0	33,0	33,0	33,0	16400	2850	1385	12200	17700	20300	nein	2) 360°	
Sst 206	28		2	4	36,0	36,0	36,0	36,0	19200	2842	1328	14400	20500	27100	ja	ja	2) 360°, 4)
Sst 207	28 a		6	4	36,0	36,0	36,0	36,0	19700	2960	1380	14400	21000 (20940)	24900	ja	ja	2 Querträger verschiebbare, 2) 360°, 4)
Sst 211	36		13	4	40,0	34,5	40,0	40,0	18600	3000	1410	13960	19900	29200	ja	ja	2) 360°, 3) 6)
Sst 212	36		13	4	40,0	32,5	40,0	40,0	18600	3000	1410	13960	19900	31200	ja	ja	Ladebrücke um ± 200 mm seitenverschiebbare und stufenlos einstellbar, 2) 360°, 3), 6)
Sst 213	41		1	4	50,0	33,5	41,5	49,5	21400	2950	1525	16100	22700	30200	ja	ja	4 Querträger abnehmbar und nicht verschiebbare, 2) 360°
Sst 214	42		10	4	50,0	33,0	41,0	49,0	18300	2500	1450	13000	19540	30850	ja	ja	2) 360°
Sst 221	39		8	4	50,0	36,0	44,0	50,0	18100	2500	1493	12800	19400	27740	ja	ja	2) 360°, 4)
Sst 222	25		1	4	50,0	34,5	42,5	50,0	18350	3000	1510	13800	20400	29500	ja	ja	mit Ladegerät, 2) 360°
Sst 224	32 d		3	4	53,0	34,5	42,5	50,5	19100	3000	1510	13800	20404	29110	ja	ja	Ladegerüst mit Querträger verschiebbare 2) 180°, 4)
Sst 225	32 c		2	4	53,0	35,0	43,0	51,0	19100	3000	1510	13800	20404	28800	ja	ja	4 Querträger abnehmbar, nicht verschiebbare, 2) 360°, 4)
Sst 226	32 b		2	4	53,0	36,0	44,0	52,0	19100	3000	1510	13800	20400	27900	ja	ja	Taschen zum Einlegen von Querträgern, 2) 360°
Sst 227	32 a		57	4	53,0	36,5	44,5	52,5	19100	3000	1510	13800	20404	27500	ja	ja	6 Querträger abnehmbar und zum Teil verschiebbare, 2) 180°
Sst 228	32		2	4	55,0	37,0	45,0	53,0	19300	3000	1510	13800	20600	27000	ja	ja	4 Querträger abnehmbar, nicht verschiebbare, 2) 360°
Sst 229	57		12	4	55,0	37,5	45,5	53,5	17300	2850	1500	11800	18540	26200	ja	ja	2 Querträger abnehmbar und verschiebbare, 2) 360°
Sst 311	48		2	6	50,0		45,5	53,5	21600	2390	1640	21000	28180	43400	ja	ja	2) 135°, 5)

Bauartbezeichnung		Be- stand Stück	Ach- zahl	Größtes Lade- gewicht t	Lastgrenzen			Lade- länge mm	Wagen- breite mm	Ladehöhe mm	Dreh- zapfenab- stand oder Achstand mm	Länge über Puffer mm	Eigen- gewicht kg	RIV- fähig ja nein	Besonderheiten
alt Skizzen- Nr.	neu				A	B1	B2								
										mm üb. SO					
SSi 317	22a	3	6	55,0				18800 6860	2500 2500	1580 940	12800	20100	39300	ja	2) 360°, 6), (Wagen ist mit Blech abgedeckt)
SSi 318	314	1	6	56,0				17000 6500	3050 2550-1760	1470 550	11000	18300	32850	ja	Querträger abnehmbar und verschiebbar 2) 360°
SSi 320	58	3	6	60,0				16600 10200	1850 1250	1615 300	16000	22140	30000	ja	Ladegerüste für Blechtafeln abnehmbar, 2) 90°
SSi 321	56	2	6	60,0				20000 18600	2400 1800	850 760	12000	21240	26400	nein	Schienenfahrzeug-Transportwagen, Puffer aus- schwenkbar, 6)
SSi 322	11	1	6	63,0				8600 2800	2900 2120 (2300)	1600 735	8000	14000	29200	ja	2 Querträger verschiebbar, 2) 90
SSi 324	46	3	6	63,0				21800 15760	2700 1890-1482	1775 648	21000	28060	36940	ja	2) 120°, 5)
SSi 332	37	2	6	80,0				21800 9000	2160 1160	1543 850-708	15900	23100	41300	nein	2) 360° 4)
SSi 333	49	17	6	80,0				21800 9000	2500 2500	1510 800	15900	23040	40400	ja	2) 360°
SSi 341	38	8	6	80,0				23200 12000	2906 2206-1620	1500 600	17300	24504	39280	ja	6 Querträger verschiebbar, 2) 180°
SSi 342	304	1	6	80,0				17700 5250	2850 2850	1553 1150	11800	19000	37820	ja	2) 180°
SSi 401	27	1	8	60,0				15500 8000	2100 2100	1760 785	15500	23100	60010	ja	2) 120°, 5), 6), (Wagen mit Blech abgedeckt)
SSi 402	52	1	8	60,0				12220 6060	2530 2530	1645 760	13400	22120	43000	ja	Hydraulischer Heber zum Heben der Ladebrücke, 2) 130°, 5)
SSi 412	53	2	8	85,0				6000	2500-3600 1900-3000	1000	13670	22390	47280 50530	ja	Hydr. Heber zum Heben der Ladebrücke, Ladebr. um ± 300 mm seitl. verschiebbar u. stufenl. einstellbar, 2) 130°, 5)
SSi 414	15	6	8	95,0				15640 7200	2270 2270	1620 790	15100	23824	50400	ja	2) 135°, 5)
SSi 421	47	2	8	100,0				12900 4000	2170 2170	1585 900	12300	21014	44420	ja	2) 135°, 5)
SSi 422	202	2	8	100,0				19600 12050	2834 2134-1400	1775 625	19000	27714	46200	ja	2 Querträger abnehmbar, 2) 135°, 5)
SSi 423	51	3	8	103,0				22650 15000	2860 2260-1600 1040-555	1665 1665	18750	2490	60000	ja	3) 6)
SSi 424	51	4	8	103,0				22650 15000	2860 2260-1600 1040-555	1665 1665	18750	29490	60000	ja	Ladebrücke um ± 90 mm seitlich verschiebbar und stufenlos einstellbar, 3) 6)
SSi 425	34a	4	8	110,0				16040 7200	2170 2170	1585 900	15500	24224	51350	ja	2) 135°, 4) 5)
SSi 431	30	3	8	110,0				19600 12000	2834 2134-1392	1770 620	19000	27724	47500	ja	2 Wagen mit abnehmbaren Ladegerüsten 2) 135°, 5)
SSi 432	30a	2	8	110,0				19600 12050	2834 2134-1400	1775 625	19000	27714	48300	ja	4 Querträger und Ladegerüste abnehmbar, 2) 135°, 5)

Bauartbezeichnung alt neu	Skizzen- Nr.	Be- stand Stück	Achs- zahl	Größtes Lade- gewicht t	Lastgrenzen			Lade- länge mm	Wagen- breite mm	Ladehöhe Tiefde- höhe mm	Dreh- zapfenab- stand oder Achstand mm	Länge über Puffer mm	Eigen- gewicht kg	RIV- fähig ja nein	Besonderheiten
					A	B1 B2	C2 C3								
SSt 434	302	2	8	115,0				11 640 3 200	2 270 2 270	1 620 790	11 100	19 824	45 000	ja	2) 135°, 5)
SSt 441	33	2	8	120,0				— —	2 030 1 230	1 200 700	—	—	35 000	ja	Schemelwagen mit besonderen Einrichtungen
SSt 442	301	3	8	120,0				12 540—22 540 5 380—15 380	3 050 2 450—1 690	1 700 590	12 000	20 724	38 300	ja	Mittlerer Querträger abnehmbar, 2) 135°, 5)
SSt 443	313	2	8	120,0				13 600 7 000	3 130 2 630—1 960	1 650 600	10 000	20 800	42 000	ja	4 Querträger abnehmbar und verschiebbar
SSt 444	55	3	8	120,0				14 800 7 000	2 680 2 000	2 000 600	13 600	22 250	46 900	ja	Ladebreite um ± 300 mm seitlich verschiebbar und stufenlos einstellbar, 2) 130°, 4), 5)
SSt 511	16	1	10	110,0				17 680 7 200	2 090 2 090	1 660 950	16 960	27 000	63 470	ja	2) 135°, 5)
SSt 531	312	1	10	130,0				15 200 7 000	3 120 2 620—1 960	1 665 615	10 000	24 000	50 000	ja	4 Querträger abnehmbar und verschiebbar
SSt 533	50	1	10	135,0				17 720 7 200	2 400 2 400	1 555 935	17 000	26 980	63 000	ja	2) 135°, 5)
SSt 534	50a	3	10	135,0				18 220 7 200	2 400 2 400	1 715 850	17 000	26 980	63 000	ja	Ladebreite um ± 300 mm seitlich verschiebbar und festlegbar bei 100, 200, 300 mm Verschiebung, 2) 120, 5)
SSt 541	17	1	10	140,0				19 420 10 800	2 820 2 120—1 392	1 950 620	18 700	28 740	55 500	ja	6 Querträger abnehmbar, 2) 135°, 5)
SSt 542	311	1	10	140,0				21 400 12 200	2 750 1 975	2 075 485	20 700	30 890	64 910	nein	Wagen hat abnehmbare Ladegeräte 2) 135°, 5)
SSt 543	251	1	10	150,0				— —	2 430 1 600	— —	—	—	38 270	ja	Schemelwagen, 2) 135°
SSt 601	40	2	12	140,0				20 740 10 000	2 780 2 080—1 340	2 365 2 000—630	20 200	32 374	73 900	nein	6 Querträger abnehmbar, 2) 135°, 5)
SSt 602	165	2	12	140,0				22 800 12 000	2 690 1 990—1 250	2 343 2 000—620	22 200	34 374	73 900	nein	4 Querträger abnehmbar, 2) 135°, 5)
SSt 604	303	1	12	157,5				17 050 5 200	2 108 2 108	2 020 1 300	16 150	27 850	75 200	ja	2) 135°, 5)
SSt 605	43	1	12	156,5				8 500	2 700	2 455	19 100	31 440	83 100	ja	Ladebrücke um ± 400 mm seitlich verschiebbar und festlegbar bei 100, 200, 300 u. 400 mm, 2) 95°
SSt 611	45	1	14	200,0				21 700 8 000	2 730 2 730	2 100 1 500	20 980	34 000	79 300	nein	2) 135°, 5)
SSt 612	44	1	14	200,0				13 200 9 000 10 000 12 500	2 760	2 750	20 180	33 200	74 600	nein	2) 135°, 5)
SSt 631	60	1	20	318,5				— —	1 538 1 538	2 153 —	kurzgekuppelt 15 300	31 800	81 150	ja	zahnachsiges Drehgestellpaar, Lasten auf DB-Straßenschwerlastfahrzeuge umsetzbar

(VkBf 1967 S. 2)

Erklärungen zu Spalte „Besonderheiten“ 1) = Wagen kann auf DB-Straßenroller befördert werden 2) = Drehbarkeit der Drehgestelle 3) = Ladebrücke wannenförmig 4) = Rungen abnehmbar 5) = Ladebrücke auf DB-Straßenschwerlastfahrzeuge umsetzbar 6) = Durchladung nicht möglich

Straßenverkehr

Nr. 2 Verordnung TSM Nr. 1/66 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen

Bonn, den 15. Dezember 1966
StV 3 — 6441 Va/66 IV

Nachstehend wird der Wortlaut der Verordnung TSM Nr. 1/66 vom 9. Dezember 1966 bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 232 vom 13. Dezember 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

Verordnung TSM Nr. 1/66 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen Vom 9. Dezember 1966

Auf Grund des § 20 a Abs. 6 und des § 84 Abs. 2 Satz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) in der Fassung des Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1157) wird verordnet:

Artikel 1

Der der Verordnung TS Nr. 4/61 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Juli 1961 (Bundesanzeiger Nr. 145 vom 1. August 1961) als Anlage beigefügte Tarif in der Fassung der Verordnung TSM Nr. 1/65 vom 25. Mai 1965 (Bundesanzeiger Nr. 99 vom 29. Mai 1965) wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Für jede Sendung ist vor Beginn der Beförderung ein Frachtbrief auszustellen. Als eine Sendung gelten die Güter, die auf Grund eines Vertrages für einen Auftraggeber von einem Versandort an einen Empfänger nach einem Bestimmungsort bei einer Fahrt befördert und an dem Bestimmungsort entladen werden. Der Frachtbrief ist vom Auftraggeber und vom Unternehmer zu unterzeichnen.“

2. § 2 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Name und Anschrift des Auftraggebers,
3. Name und Anschrift des Unternehmers,
4. Tag der Übernahme des Gutes zur Beförderung,
5. Versandort und Beladestelle, Bestimmungsort und Entladestelle sowie die für die Berechnung des Beförderungsentgelts zugrunde zu legenden Eisenbahntarifbahnhöfe und die Tarifentfernung,
6. Name und Anschrift des Empfängers,
7. tarifmäßige Bezeichnung der Art des Gutes,
8. bei Umzugsgut und sonstigen Möbeln den nach Beladung festgestellten benötigten Laderaum in Möbelwagenmeter, bei neuen Handelsmöbeln den Rauminhalt der beförderten Frachtstücke in Kubikmeter,
9. die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Beförderungsentgelt, Entgelte für Nebenleistungen, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung anfallen),
10. den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme,
11. die Kosten, die der Auftraggeber übernimmt,
12. im grenzüberschreitenden Verkehr die Grenzübergangsstellen und das Bruttogewicht der Sendung,
13. Nebenabreden und Vereinbarungen über Nebenleistungen,
14. amtliches Kennzeichen, Standort, Bezeichnung und Nummer der Genehmigung sowie Laderaum in Möbelwagenmeter für das Kraftfahrzeug und den Anhänger.“

3. § 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Be- und Entladen obliegt dem Unternehmer. Das Be- und Entladen neuer Handelsmöbel umfaßt nicht das Heranbringen zum Fahrzeug und das Fortschaffen vom Fahrzeug.“

4. In § 14 Nr. 1 Buchstabe a wird die Zahl „5“ in „6“ geändert.

5. In § 14 Nr. 1 Buchstabe b wird die Zahl „0,70“ in „0,85“ geändert.

6. In § 14 Nr. 4 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt: „Durch Tarifvertrag geregelte Spesen dürfen daneben berechnet werden.“

7. In § 14 Nr. 5 Buchstabe a wird die Zahl „0,75“ in „0,85“ geändert.

8. In § 14 Nr. 5 Buchstabe b wird die Zahl „0,10“ in „0,15“ geändert.

9. § 14 Nr. 6 erhält folgende Fassung:

„6. Im übrigen finden die Vorschriften des § 16 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5, 6, 9 und Abs. 2 Anwendung, und zwar mit der Maßgabe, daß die Entgelte Höchstentgelte sind.“

10. Nach § 14 Nr. 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. Bei der Beförderung neuer Handelsmöbel kann abweichend von den Vorschriften der Nummern 1 bis 5 die Berechnung des Entgelts nach den Vorschriften der §§ 15 und 15 b vereinbart werden; das nach den Tabellen errechnete Entgelt ist abweichend von § 15 b Abs. 1 Höchstentgelt.“

11. § 15 erhält folgende Fassung:

„§ 15

Allgemeine Vorschriften

für die Beförderung im Fernverkehr

(1) Das Entgelt ist für jede Sendung nach dem benötigten Laderaum und der Tarifentfernung auf Grund der diesem Tarif beigefügten Tabellen zu berechnen.

(2) Wird bei einer Beförderung der gestellte Laderaum nicht voll benötigt, kann vereinbart werden, daß abweichend von Absatz 1 für die Berechnung des Entgelts ein größerer als der benötigte Laderaum, höchstens der gestellte Laderaum zugrunde gelegt wird.

(3) Als Tarifentfernung gilt die im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (DEGT) Teil II Heft B veröffentlichte Eisenbahntarifentfernung zwischen dem Eisenbahntarifbahnhof des Versandortes und dem Eisenbahntarifbahnhof des Bestimmungsortes. Eisenbahntarifbahnhöfe sind die im DEGT Teil II Heft D (Bahnhofstarif) Anhang enthaltenen Bahnhöfe. Die für den Eisenbahnverkehr vorgeschriebenen Beschränkungen bleiben unberücksichtigt. Bei Orten mit mehreren Eisenbahntarifbahnhöfen ist der in dem diesem Tarif beigefügten Verzeichnis bestimmte Bahnhof zugrunde zu legen. Für Orte ohne Eisenbahntarifbahnhof ist der in der Luftlinie nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof maßgebend.

(4) Im Verkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet ist die Tarifentfernung zwischen dem Versand- oder Bestimmungsort im übrigen Bundesgebiet und dem zugelassenen Zonenübergang zu berechnen, über den sich die kürzeste Gesamtentfernung ergibt. Es sind anzustoßen für den Zonenübergang

Büchen	233 km
Helmstedt	184 km
Gerstungen	355 km
Gutenfürst	309 km

Hat der Auftraggeber einen bestimmten zugelassenen Zonenübergang vorgeschrieben, so ist dieser der Entfernungsermittlung zugrunde zu legen.

(5) Im grenzüberschreitenden Verkehr ist für die Ermittlung der Tarifentfernung im Bundesgebiet der dem benutzten Grenzübergang in der Luftlinie nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof zugrunde zu legen.

(6) Überträgt ein Unternehmer des Möbelfernverkehrs einem anderen Unternehmer des Möbelfernverkehrs (Zweitunternehmer) die Durchführung des Vertrages, so darf zwischen diesen ein Abzug von dem Entgelt für die Beförderung bis zu 25 v. H. vereinbart werden. Führt der Zweitunternehmer den Vertrag nur teilweise durch, so wird das Entgelt hierfür anteilig nach dem Entgelt für die Gesamtdurchführung berechnet; Satz 1 gilt entsprechend.“

12. Nach § 15 werden die folgenden §§ 15 a und 15 b eingefügt:

„§ 15 a

Vorschriften für die Beförderung
von Umzugsgut und sonstigen Möbeln,
ausgenommen neue Handelsmöbel, im
Fernverkehr

(1) Für die Berechnung des Entgelts findet die Tabelle I Anwendung. Das Entgelt kann durch Vereinbarung im Frachtbrief oder in einer Anlage zu diesem

um bis zu 10 v. H. ermäßigt oder erhöht werden; die Vereinbarung ist nach Vorlage der für die Tarifüberwachung erforderlichen Unterlagen (§ 58 GüKG) nicht mehr zulässig. Das Entgelt wird auf volle Deutsche Mark aufgerundet.

(2) Beträgt der benötigte Laderaum mehr als 12 Möbelwagenmeter, so ist für jeden darüber hinausgehenden Möbelwagenmeter der in der letzten Spalte der Tabelle enthaltene Satz zu berechnen.

(3) Als ein Möbelwagenmeter im Sinne dieses Tarifs gilt der Laderaum von 5 Kubikmeter Rauminhalt.

(4) Das Entgelt ist gestaffelt von einem halben zu einem halben Möbelwagenmeter zu berechnen. Angefangene halbe Möbelwagenmeter sind aufzurunden. Das Entgelt für einen halben Möbelwagenmeter beträgt die Hälfte des Unterschieds zwischen dem Entgelt für den nächst niedrigeren und dem Entgelt für den nächst höheren vollen Möbelwagenmeter.

(5) Übernimmt der Auftraggeber das Beladen, so ermäßigt sich das Entgelt um 9 Deutsche Mark je Möbelwagenmeter; das gleiche gilt für das Entladen.

§ 15 b

Vorschriften für die Beförderung neuer Handelsmöbel im Fernverkehr

(1) Für die Berechnung des Entgelts finden die Tabellen II A, II B und II C Anwendung. Das nach Tabelle II A errechnete Entgelt ist Festentgelt, soweit nichts anderes bestimmt ist. Das nach den Tabellen II B und II C errechnete Entgelt kann durch Vereinbarung im Frachtbrief oder in einer Anlage zu diesem um bis zu 10 v. H. ermäßigt oder erhöht werden; die Vereinbarung ist nach Vorlage der für die Tarifüberwachung erforderlichen Unterlagen (§ 58 GüKG) nicht mehr zulässig. Das Entgelt wird auf volle 10 Pfennig aufgerundet.

(2) Als benötigter Laderaum gilt der Rauminhalt der beförderten Frachtstücke. Der Rauminhalt ist bei Anwendung der Tabelle II A auf zehntel Kubikmeter, bei Anwendung der Tabelle II B auf halbe Kubikmeter und bei Anwendung der Tabelle II C auf volle Kubikmeter aufzurunden.

(3) Übernimmt der Auftraggeber das Beladen und wird das Entgelt nach den Tabellen II B und II C errechnet, so kann vereinbart werden, daß das Entgelt um bis zu 1,50 Deutsche Mark je Kubikmeter ermäßigt wird; das gleiche gilt für das Entladen.

(4) Werden auf Grund eines Vertrages bei einer Fahrt mehrere Sendungen von insgesamt mindestens 30 Kubikmeter von einem Versandort nach mehreren Bestimmungsorten oder von mehreren Versandorten nach einem Bestimmungsort befördert, und ist das Entgelt jeder Sendung nach Tabelle II A zu berechnen, kann vereinbart werden, daß diese Entgelte um bis zu 8 v. H. ermäßigt werden; die Vereinbarung ist nach Vorlage der für die Tarifüberwachung erforderlichen Unterlagen (§ 58 GüKG) nicht mehr zulässig.

(5) Das Entgelt ist statt nach dem wirklichen nach einem höheren Rauminhalt zu berechnen, wenn sich dadurch ein niedrigeres Entgelt ergibt."

13. § 16 erhält folgende Fassung:

„§ 16

Nebenleistungen

(1) Bei Beförderungen von Umzugsgut und sonstigen Möbeln, ausgenommen neue Handelsmöbel, gelten folgende Vorschriften:

1. Für das Ein- und Auspacken ist neben dem Tariflohn ein Zuschlag in Höhe des Anderthalbfachen des Tariflohns je Packer und je angefangene Stunde der Arbeitszeit zu berechnen. Durch Tarifvertrag geregelte Spesen und notwendige Fahrgelder sind daneben zu berechnen. Als Arbeitszeit gilt auch die Fahrzeit von der Be- zur Entladestelle. Zugangs- und Abgangszeiten gelten als Arbeitszeit, wenn dies besonders vereinbart worden ist.

2. Für das Bereitstellen von Packmaterial sind für jede Sendung zu berechnen:

je Kiste	4,50 Deutsche Mark
je Karton	2,50 Deutsche Mark
je Kleiderkiste	6,50 Deutsche Mark
je Kleiderkarton	3,50 Deutsche Mark
je Bücherreff	3,00 Deutsche Mark
je Sack	1,00 Deutsche Mark

3. Für die Beförderung der folgenden Güter sind besonders zu berechnen:

je Klavier	24 Deutsche Mark
je Flügel	30 Deutsche Mark
je Klavier mit Einbauten	55 Deutsche Mark
je Flügel mit Einbauten	70 Deutsche Mark
je Konzertflügel	70 Deutsche Mark

je Geldschrank, eiserner Schrank oder anderer unteilbarer Gegenstand im Gewicht ab 250 kg je angefangene weitere 100 kg

15 Deutsche Mark

4. Die Entgelte nach Nummer 1 Satz 1, Nummer 2 und 3 können durch Vereinbarung im Frachtbrief oder in einer Anlage zu diesem um bis zu 10 v. H. ermäßigt oder erhöht werden; die Vereinbarung ist nach Vorlage der für die Tarifüberwachung erforderlichen Unterlagen (§ 58 GüKG) nicht mehr zulässig.

5. Metergeld und Packerzulage sind nach dem Tarifvertrag zu berechnen. Soweit dieser hierfür nichts vorsieht, können Metergeld und Packerzulage in ortsüblicher Höhe vereinbart werden.

6. Für die Mitnahme von umziehenden Personen ist der Fahrpreis 2. Klasse zu berechnen, der bei Benutzung der Eisenbahn zu zahlen wäre.

7. Wird bei Beförderung im Fernverkehr die Be- und Entladung über mehr als 5 Geschosse durchgeführt, so kann für jedes weitere Geschoß und je Möbelwagenmeter ein Zuschlag bis zu 3 Deutsche Mark vereinbart werden.

8. Im Verkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet kann für die Abfertigung an den Zonenübergängen ein Zuschlag bis zu 12 Deutsche Mark je Möbelwagenmeter vereinbart werden.

9. Bei Beförderung aus dem oder in das Zolllausland kann für die Gestellung beim Zoll ein Zuschlag bis zu 10 Deutsche Mark je Möbelwagenmeter vereinbart werden.

(2) Bei Beförderung von neuen Handelsmöbeln gelten unter entsprechender Anwendung von § 15 b Abs. 2 Satz 2 folgende Vorschriften:

1. Im Verkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet kann für die Abfertigung an den Zonenübergängen ein Zuschlag bis zu 2,40 Deutsche Mark je Kubikmeter vereinbart werden.

2. Bei Beförderung aus dem oder in das Zolllausland kann für die Gestellung beim Zoll ein Zuschlag bis zu 2 Deutsche Mark je Kubikmeter vereinbart werden."

14. Das dem Tarif beigefügte Frachtbriefmuster wird aufgehoben.

15. Die dem Tarif beigefügte Tabelle der Entgelte für die Beförderung einschließlich Be- und Entladen im Möbelfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wird durch die beigefügten neuen Tabellen I (Entgelte für die Beförderung von Umzugsgut und sonstigen Möbeln, ausgenommen neue Handelsmöbel, einschließlich Be- und Entladen im Möbelfernverkehr), II A (Entgelte für die Beförderung neuer Handelsmöbel im Möbelfernverkehr bei einem Sendungsumfang von 0,2 cbm bis 8 cbm), II B (Entgelte für die Beförderung neuer Handelsmöbel im Möbelfernverkehr bei einem Sendungsumfang von über 8 cbm bis 30 cbm) und II C (Entgelte für die Beförderung neuer Handelsmöbel im Möbelfernverkehr bei einem Sendungsumfang von über 30 cbm) ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft.

(2) Für die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung abgeschlossenen Beförderungsverträge bleiben die bis zum 31. Dezember 1966 geltenden Tarifvorschriften auch nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung maßgebend.

Bonn, den 9. Dezember 1966

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann

TABELLE I
Entgelte (Deutsche Mark)

für die Beförderung von UMZUGSGUT und SONSTIGEN MOBELN,
ausgenommen neue Handelsmöbel, einschließlich Be- und Entladen im Möbelfernverkehr

Möbelwagenmeter													
Tarif- entfernung													jeder weitere Möbel- wagen- meter
km	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1— 10	64,—	128,—	187,—	251,—	312,—	374,—	431,—	483,—	535,—	587,—	646,—	704,—	59,—
11— 20	70,—	138,—	202,—	270,—	335,—	401,—	462,—	519,—	570,—	622,—	684,—	746,—	62,—
21— 30	76,—	148,—	217,—	289,—	358,—	428,—	493,—	555,—	605,—	627,—	690,—	752,—	63,—
31— 40	82,—	158,—	232,—	308,—	381,—	455,—	524,—	591,—	640,—	692,—	761,—	830,—	69,—
41— 50	87,—	168,—	247,—	327,—	404,—	482,—	555,—	626,—	675,—	727,—	800,—	872,—	73,—
51— 60	92,—	178,—	262,—	346,—	427,—	509,—	586,—	661,—	710,—	762,—	838,—	914,—	76,—
61— 70	97,—	187,—	277,—	365,—	449,—	536,—	617,—	696,—	745,—	797,—	877,—	956,—	80,—
71— 80	102,—	196,—	292,—	384,—	471,—	563,—	648,—	731,—	780,—	832,—	915,—	998,—	83,—
81— 90	107,—	205,—	307,—	403,—	493,—	590,—	679,—	766,—	815,—	866,—	953,—	1039,—	87,—
91— 100	112,—	214,—	322,—	422,—	515,—	617,—	710,—	801,—	849,—	900,—	990,—	1080,—	90,—
101— 110	117,—	223,—	337,—	440,—	537,—	644,—	741,—	836,—	883,—	934,—	1027,—	1120,—	93,—
111— 120	122,—	232,—	352,—	458,—	559,—	671,—	772,—	871,—	917,—	968,—	1065,—	1162,—	97,—
121— 130	127,—	241,—	366,—	476,—	581,—	698,—	803,—	906,—	951,—	1002,—	1102,—	1202,—	100,—
131— 140	132,—	250,—	380,—	494,—	603,—	724,—	834,—	941,—	985,—	1036,—	1140,—	1243,—	104,—
141— 150	137,—	259,—	394,—	512,—	625,—	750,—	864,—	976,—	1019,—	1070,—	1177,—	1284,—	107,—
151— 160	140,—	265,—	401,—	521,—	636,—	763,—	879,—	993,—	1043,—	1100,—	1210,—	1320,—	110,—
161— 170	143,—	271,—	408,—	530,—	647,—	776,—	894,—	1009,—	1067,—	1129,—	1242,—	1355,—	113,—
171— 180	146,—	277,—	415,—	539,—	658,—	789,—	909,—	1025,—	1090,—	1158,—	1274,—	1390,—	116,—
181— 190	149,—	283,—	422,—	548,—	669,—	802,—	924,—	1041,—	1113,—	1187,—	1306,—	1424,—	119,—
191— 200	152,—	289,—	429,—	557,—	680,—	815,—	938,—	1057,—	1136,—	1216,—	1338,—	1459,—	122,—
201— 210	155,—	295,—	436,—	566,—	691,—	828,—	952,—	1073,—	1159,—	1245,—	1370,—	1494,—	125,—
211— 220	157,—	301,—	443,—	575,—	701,—	841,—	966,—	1089,—	1182,—	1274,—	1401,—	1529,—	127,—
221— 230	159,—	307,—	450,—	584,—	711,—	853,—	980,—	1105,—	1205,—	1303,—	1433,—	1564,—	130,—
231— 240	161,—	313,—	457,—	593,—	721,—	865,—	994,—	1121,—	1228,—	1332,—	1465,—	1598,—	133,—
241— 250	163,—	318,—	463,—	601,—	731,—	877,—	1008,—	1137,—	1251,—	1361,—	1497,—	1633,—	136,—
251— 260	165,—	322,—	468,—	607,—	738,—	885,—	1018,—	1153,—	1263,—	1374,—	1511,—	1649,—	137,—
261— 270	167,—	326,—	473,—	613,—	745,—	893,—	1028,—	1169,—	1275,—	1387,—	1526,—	1664,—	139,—
271— 280	169,—	329,—	478,—	619,—	752,—	901,—	1038,—	1185,—	1287,—	1400,—	1540,—	1680,—	140,—
281— 290	171,—	332,—	483,—	625,—	759,—	909,—	1048,—	1201,—	1299,—	1413,—	1554,—	1696,—	141,—
291— 300	173,—	335,—	488,—	631,—	766,—	917,—	1058,—	1217,—	1311,—	1426,—	1569,—	1711,—	143,—
301— 310	175,—	338,—	493,—	637,—	773,—	924,—	1068,—	1233,—	1323,—	1439,—	1583,—	1727,—	144,—
311— 320	177,—	341,—	498,—	643,—	780,—	931,—	1078,—	1249,—	1335,—	1451,—	1596,—	1741,—	145,—
321— 330	178,—	344,—	502,—	649,—	787,—	938,—	1088,—	1265,—	1346,—	1463,—	1609,—	1756,—	146,—
331— 340	179,—	347,—	506,—	655,—	794,—	945,—	1097,—	1281,—	1357,—	1475,—	1623,—	1770,—	148,—
341— 350	180,—	350,—	510,—	661,—	800,—	952,—	1106,—	1296,—	1368,—	1487,—	1636,—	1784,—	149,—
351— 375	184,—	357,—	520,—	674,—	816,—	971,—	1127,—	1318,—	1394,—	1514,—	1665,—	1817,—	151,—
376— 400	188,—	364,—	530,—	687,—	832,—	990,—	1148,—	1340,—	1420,—	1541,—	1695,—	1849,—	154,—
401— 425	192,—	371,—	540,—	700,—	848,—	1009,—	1169,—	1362,—	1446,—	1568,—	1725,—	1882,—	157,—
426— 450	196,—	378,—	550,—	713,—	864,—	1028,—	1190,—	1384,—	1472,—	1595,—	1755,—	1914,—	160,—
451— 475	200,—	385,—	560,—	726,—	880,—	1047,—	1211,—	1406,—	1498,—	1622,—	1784,—	1946,—	162,—
476— 500	204,—	392,—	570,—	739,—	895,—	1066,—	1232,—	1428,—	1524,—	1649,—	1814,—	1979,—	165,—
501— 525	208,—	399,—	580,—	752,—	910,—	1085,—	1253,—	1450,—	1549,—	1676,—	1844,—	2011,—	168,—
526— 550	212,—	406,—	590,—	765,—	925,—	1104,—	1274,—	1472,—	1574,—	1703,—	1873,—	2044,—	170,—
551— 575	216,—	413,—	600,—	778,—	940,—	1123,—	1295,—	1493,—	1599,—	1730,—	1903,—	2076,—	173,—
576— 600	220,—	420,—	610,—	791,—	955,—	1142,—	1316,—	1514,—	1624,—	1757,—	1933,—	2108,—	176,—
601— 625	224,—	427,—	620,—	804,—	970,—	1162,—	1337,—	1535,—	1649,—	1784,—	1962,—	2141,—	178,—
626— 650	228,—	434,—	630,—	817,—	985,—	1180,—	1358,—	1556,—	1674,—	1811,—	1992,—	2173,—	181,—
651— 675	232,—	441,—	640,—	830,—	1000,—	1199,—	1379,—	1577,—	1699,—	1838,—	2022,—	2206,—	184,—
676— 700	236,—	448,—	650,—	843,—	1015,—	1218,—	1400,—	1598,—	1724,—	1865,—	2052,—	2238,—	187,—
701— 725	240,—	455,—	660,—	856,—	1030,—	1237,—	1421,—	1619,—	1749,—	1892,—	2081,—	2270,—	189,—
726— 750	244,—	462,—	670,—	869,—	1045,—	1256,—	1442,—	1640,—	1774,—	1919,—	2111,—	2303,—	192,—
751— 775	248,—	469,—	680,—	882,—	1060,—	1275,—	1463,—	1661,—	1799,—	1946,—	2141,—	2335,—	195,—
776— 800	252,—	476,—	690,—	895,—	1075,—	1294,—	1484,—	1682,—	1824,—	1973,—	2170,—	2368,—	197,—
801— 825	256,—	483,—	700,—	907,—	1090,—	1313,—	1505,—	1703,—	1849,—	2000,—	2200,—	2400,—	200,—
826— 850	260,—	490,—	710,—	919,—	1105,—	1331,—	1526,—	1724,—	1874,—	2027,—	2230,—	2432,—	203,—

Möbelwagenmeter

Tarif- entfernung														jeder weitere Möbel- wagen- meter
km	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
851— 875	263,—	497,—	720,—	931,—	1120,—	1349,—	1547,—	1745,—	1899,—	2054,—	2259,—	2465,—	205,—	
876— 900	266,—	504,—	730,—	943,—	1135,—	1367,—	1568,—	1766,—	1924,—	2081,—	2289,—	2497,—	208,—	
901— 925	269,—	511,—	740,—	955,—	1150,—	1385,—	1588,—	1787,—	1949,—	2107,—	2318,—	2528,—	211,—	
926— 950	272,—	518,—	750,—	967,—	1165,—	1403,—	1608,—	1808,—	1974,—	2133,—	2346,—	2560,—	213,—	
951— 975	275,—	525,—	760,—	979,—	1180,—	1421,—	1628,—	1829,—	1999,—	2159,—	2375,—	2591,—	216,—	
976—1000	278,—	531,—	770,—	991,—	1195,—	1439,—	1648,—	1850,—	2024,—	2185,—	2404,—	2622,—	219,—	
1001—1050	284,—	544,—	788,—	1014,—	1222,—	1471,—	1684,—	1891,—	2068,—	2232,—	2455,—	2678,—	223,—	
1051—1100	290,—	556,—	806,—	1037,—	1249,—	1503,—	1720,—	1932,—	2112,—	2279,—	2507,—	2735,—	228,—	
1101—1150	296,—	568,—	824,—	1060,—	1276,—	1535,—	1756,—	1972,—	2156,—	2326,—	2559,—	2791,—	233,—	
1151—1200	302,—	580,—	842,—	1082,—	1303,—	1567,—	1792,—	2012,—	2199,—	2373,—	2610,—	2848,—	237,—	
1201—1250	308,—	592,—	860,—	1104,—	1330,—	1599,—	1828,—	2052,—	2242,—	2420,—	2662,—	2904,—	242,—	
1251—1300	314,—	604,—	877,—	1126,—	1365,—	1631,—	1864,—	2092,—	2285,—	2466,—	2713,—	2959,—	247,—	
1301—1350	320,—	616,—	894,—	1148,—	1382,—	1663,—	1900,—	2132,—	2328,—	2512,—	2763,—	3014,—	251,—	
1351—1400	326,—	628,—	911,—	1170,—	1408,—	1694,—	1936,—	2172,—	2371,—	2558,—	2814,—	3070,—	256,—	
1401—1450	332,—	640,—	928,—	1192,—	1434,—	1725,—	1972,—	2212,—	2414,—	2604,—	2864,—	3124,—	260,—	
1451—1500	338,—	652,—	945,—	1214,—	1460,—	1756,—	2008,—	2252,—	2457,—	2650,—	2915,—	3180,—	265,—	

TABELLE IIA
Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung NEUER HANDELSMOBEL im Möbelfernverkehr
bei einem Sendungsumfang von 0,2 cbm bis 8 cbm

Tarif- entfernung km	Kubikmeter bis									Kubikmeter von						
	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1-2	2,1-3	3,1-4	4,1-5	5,1-6	6,1-7	7,1-8
1— 50	6,90	7,30	7,80	8,20	8,90	9,60	10,30	11,—	11,70	1,09	1,08	1,07	1,06	1,05	1,04	1,03
51— 75	7,30	8,—	8,70	9,40	10,20	11,10	12,10	13,—	14,—	1,39	1,38	1,37	1,36	1,35	1,34	1,33
76— 100	7,60	8,50	9,30	10,20	11,20	12,30	13,30	14,50	15,50	1,49	1,48	1,47	1,46	1,45	1,44	1,43
101— 125	7,90	9,—	9,90	10,90	12,20	13,30	14,50	15,90	17,—	1,69	1,68	1,67	1,66	1,65	1,64	1,63
126— 150	8,20	9,40	10,50	11,60	13,—	14,30	15,70	17,10	18,40	1,79	1,78	1,77	1,76	1,75	1,74	1,73
151— 175	8,50	9,80	11,10	12,30	13,80	15,30	16,90	18,30	19,80	1,89	1,88	1,87	1,86	1,85	1,84	1,83
176— 200	8,80	10,20	11,60	13,—	14,60	16,20	17,90	19,50	21,20	2,09	2,08	2,07	2,06	2,05	2,04	2,03
201— 225	9,10	10,50	12,10	13,60	15,40	17,10	18,90	20,70	22,60	2,19	2,18	2,17	2,16	2,15	2,14	2,13
226— 250	9,30	10,90	12,60	14,20	16,10	18,—	19,90	21,80	23,70	2,29	2,28	2,27	2,26	2,24	2,22	2,20
251— 275	9,40	11,10	12,90	14,50	16,50	18,40	20,40	22,40	24,30	2,34	2,33	2,32	2,31	2,30	2,28	2,26
276— 300	9,50	11,30	13,10	14,80	16,80	18,80	20,90	22,90	24,90	2,39	2,38	2,37	2,36	2,35	2,33	2,31
301— 325	9,60	11,50	13,30	15,10	17,20	19,20	21,30	23,40	25,50	2,49	2,47	2,46	2,44	2,43	2,40	2,38
326— 350	9,70	11,60	13,50	15,40	17,50	19,60	21,70	23,80	26,—	2,58	2,56	2,54	2,52	2,50	2,47	2,44
351— 375	9,90	11,80	13,70	15,70	17,90	20,—	22,20	24,40	26,60	2,64	2,62	2,60	2,58	2,56	2,53	2,50
376— 400	10,—	12,—	13,90	15,90	18,20	20,40	22,70	24,90	27,20	2,69	2,68	2,66	2,64	2,62	2,59	2,56
401— 425	10,10	12,20	14,10	16,20	18,50	20,80	23,10	25,40	27,60	2,74	2,73	2,71	2,69	2,67	2,64	2,61
426— 450	10,20	12,30	14,30	16,40	18,80	21,10	23,40	25,80	28,10	2,79	2,77	2,75	2,73	2,71	2,68	2,65
451— 475	10,30	12,50	14,50	16,70	19,10	21,50	23,80	26,30	28,60	2,84	2,83	2,81	2,79	2,77	2,74	2,71
476— 500	10,40	12,60	14,70	16,90	19,40	21,80	24,20	26,70	29,10	2,89	2,88	2,86	2,84	2,82	2,79	2,76
501— 550	10,60	12,90	15,10	17,40	20,—	22,50	25,—	27,60	30,10	2,99	2,98	2,96	2,94	2,92	2,89	2,86
551— 600	10,80	13,20	15,50	17,90	20,60	23,20	25,80	28,50	31,10	3,09	3,08	3,06	3,04	3,02	2,99	2,96
601— 650	11,—	13,50	15,90	18,40	21,30	23,90	26,60	29,40	32,10	3,19	3,18	3,16	3,14	3,12	3,09	3,06
651— 700	11,20	13,80	16,30	18,90	21,80	24,60	27,40	30,30	33,10	3,29	3,27	3,25	3,23	3,21	3,18	3,15
701— 750	11,40	14,10	16,70	19,40	22,40	25,30	28,20	31,20	34,10	3,39	3,38	3,36	3,34	3,32	3,29	3,26
751— 800	11,60	14,30	17,10	19,90	22,90	25,90	29,—	32,—	35,—	3,49	3,48	3,46	3,44	3,42	3,39	3,36
801— 850	11,70	14,60	17,50	20,30	23,40	26,60	29,70	32,80	35,90	3,52	3,49	3,47	3,46	3,45	3,44	3,43
851— 900	11,90	14,90	17,80	20,80	24,—	27,20	30,40	33,60	36,80	3,59	3,58	3,57	3,56	3,55	3,54	3,53
901— 950	12,10	15,10	18,20	21,20	24,50	27,80	31,40	34,40	37,70	3,69	3,68	3,67	3,66	3,65	3,64	3,63
951—1000	12,30	15,40	18,50	21,60	25,—	28,40	31,80	35,20	38,50	3,79	3,78	3,77	3,76	3,75	3,74	3,72

TABELLE IIB
Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung NEUER HANDELSMOBEL im
Möbelfernverkehr bei einem Sendungsumfang
von über 8 cbm bis 30 cbm

Tarif- entfernung km	je 0,5 Kubikmeter
1 — 50	4,90
51 — 75	6,40
76 — 100	7,10
101 — 125	7,90
126 — 150	8,60
151 — 175	9,10
176 — 200	9,80
201 — 225	10,50
226 — 250	10,80
251 — 275	11,10
276 — 300	11,40
301 — 325	11,60
326 — 350	11,90
351 — 375	12,20
376 — 400	12,50
401 — 425	12,70
426 — 450	13,—
451 — 475	13,20
476 — 500	13,50
501 — 550	14,—
551 — 600	14,50
601 — 650	15,—
651 — 700	15,50
701 — 750	16,—
751 — 800	16,50
801 — 850	17,—
851 — 900	17,50
901 — 950	18,—
951 — 1000	18,40

TABELLE IIC
Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung NEUER HANDELSMOBEL im
Möbelfernverkehr bei einem Sendungsumfang
von über 30 cbm

Tarif- entfernung km	je 1,0 Kubikmeter
1 — 50	9,—
51 — 75	12,20
76 — 100	14,—
101 — 125	15,60
126 — 150	17,—
151 — 175	18,20
176 — 200	19,20
201 — 225	20,—
226 — 250	20,60
251 — 275	21,20
276 — 300	21,60
301 — 325	22,—
326 — 350	22,40
351 — 375	23,—
376 — 400	23,60
401 — 425	24,—
426 — 450	24,40
451 — 475	24,80
476 — 500	25,20

Tarif- entfernung km	je 1,0 Kubikmeter
501 — 550	25,90
551 — 600	26,60
601 — 650	27,30
651 — 700	28,—
701 — 750	28,60
751 — 800	29,20
801 — 850	29,80
851 — 900	30,30
901 — 950	30,80
951 — 1000	31,30

(VkB1 1967 S. 7)

Nr. 3 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 13/66

Bonn, den 21. Dezember 1966
StV 3 — 6417 Va 66 II

Durch die Verordnung TSF Nr. 13/66 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 20. Dezember 1966 (Bundesanzeiger Nr. 240 vom 23. Dezember 1966) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 13/66 geändert worden. Der Nachtrag ist zu beziehen von dem Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., Frankfurt a. M.-Hausen, Breitenbachstraße 1.

Inhalt der Änderung:

- Aufhebung folgender Ausnahmetarife:
 - 1 S 6 (Holzzellstoff usw.)
 - 16 B 11 (Mostobst)
 - 18 S 1 (Bier)
 - 21 S 1 (Baumwolle, roh)
 - 21 S 5 (Baumwollabfälle und Linters)
 - F 8 B 37 (Eisen und Stahl)
 - F 18 S 1 (Apfelsinen usw.)
 - F 24 S 5 (Bestimmte See-Einfuhrgüter)
- Einführung folgender Ausnahmetarife:
 - 002 (Baumwolle)
 - 061 (Apfelsinen usw.)
 - 063 (Baumwolle, roh)
 - 160 (Bier)
 - 209 (Paraffingatsch)
 - 309 (Chinaclay und Kaolin)
 - 507 (Eisen und Stahl)
 - 760 (Holzzellstoff usw.)
 - 961 (Baumwollabfälle und Linters)
 - 963 (Bestimmte See-Einfuhrgüter)
- Änderung und Neuausgabe folgender Ausnahmetarife:
 - 504 (Weißblech, Feinstblech)
 - 762 (Papier, Pappe usw.)
- Erweiterung des Ausnahmetarifs 705 (Mittellagen aus Holz zu Sperrholzplatten).
- Einführung des Ausnahmetarifs 505 (Eisen und Stahl) durch Umbenennung und Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs F 8 B 14 (Eisen und Stahl).
- Verlängerung der Geltungsdauer folgender Ausnahmetarife:
 - 062 (Reis)
 - 064 (Schafwolle)
 - 066 (Häute und Felle)
 - 460 (Porzellanwaren usw.)
 - 461 (Glas)
 - 561 (Bestimmte Metalle usw.)
 - 601 (Düngemittel)
 - 602 (Soda, kalzinierte)

- 604 (Kautschuk, Latex, synthetisch)
- 605 (Styrol)
- 606 (Kalziumlegierungen)
- 607 (Rohmethanol)
- 608 (Kohlenstoffkörper, unbearbeitet usw.)
- 609 (Natriumtripolyphosphat usw.)
- 761 (Papier, Pappe usw.)
- 960 (Garne, Gewebe usw.)
- 962 (Linkrusta usw.)

7. Änderung von fünf Beträgen in der Frachtentafel für Stückgut.

Bonn, den 21. Dezember 1966

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1967 S. 11)

Nr. 4 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 14/66

Bonn, den 28. Dezember 1966
StV 3 — 6449 Va 66 II

Durch die Verordnung TSF Nr. 14/66 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Dezember 1966 (Bundesanzeiger Nr. 244 vom 30. Dezember 1966) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 14/66 geändert worden. Der Nachtrag ist zu beziehen von dem Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., Frankfurt a. M.-Hausen, Breitenbachstraße 1.

Inhalt der Änderung:

1. Einführung des Ausnahmetarifs 001 (Getreide),
2. Einführung des Ausnahmetarifs 512 (Eisen und Stahl),
3. Änderung des Ausnahmetarifs 560 (Eisen und Stahl).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
P u k a l l

(VkB1 1967 S. 12)

Nr. 5 Neufassung der Richtlinien für die Gestaltung und Ausrüstung der Führerhäuser von Kraftwagen, Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen

Bonn, den 16. Dezember 1966
StV 7 — 8138 U/66 II

Die Führerhaus-Richtlinien vom 22. Januar 1964 — StV 7 — 8026 0/63 II, Verkehrsblatt 1964 Heft 3 S. 40, sind neu gefaßt worden. Die neue Fassung der Richtlinien wird nachstehend bekanntgegeben.

Richtlinien

für die Gestaltung und Ausrüstung der Führerhäuser von Kraftwagen, Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen (Führerhaus-Richtlinien) Vom 16. Dezember 1966

Allgemeines

(1) Führerhaus und Betätigungsraum müssen so gestaltet und ausgerüstet sein, daß die für das Führen des Fahrzeugs aufzuwendende Arbeit möglichst gering ist und vorzeitige Ermüdung und Körperschäden vermieden werden.

Der Betätigungsraum eines Kraftfahrzeugs ist der Raum, den der Führer zur einwandfreien Lenkung und zur bequemen Betätigung der vorhandenen Einrichtungen benötigt.

(2) Das Führerhaus muß so stabil und so am Fahrzeug befestigt sein, daß die Insassen vor der Gefahr von Verletzungen weitgehend geschützt sind.

(3) Im Rahmen seiner Gesamtkonzeption soll das Fahrzeug so gestaltet sein, daß bei Unfällen möglichst viel Formänderungsarbeit außerhalb des Insassenraums aufgenommen werden kann.

(4) Der Innenraum muß so beschaffen sein, daß auch bei Unfällen die Gefahr oder das Ausmaß von Verletzungen für die Insassen möglichst gering ist. Fahrzeug- und

Zubehörteile, gegen die die Insassen prallen könnten, dürfen keine gefährlichen Kanten, Spitzen oder Vorsprünge haben und müssen insbesondere vor den Vordersitzen so beschaffen und angeordnet sein, daß Knieverletzungen nicht zu erwarten sind. Haltegriffe müssen elastisch sein.

Führersitz

(5) ¹⁾ Die Breite des Betätigungsraums muß — etwa in Ellenbogenhöhe gemessen — mindestens 600 mm betragen. Fahrzeug- und Zubehörteile, die die Hände des Führers beim Lenken behindern könnten, müssen mindestens 100 mm vom Lenkradkranz entfernt sein.

(6) ²⁾ Der Führersitz muß als Einzelsitz ausgebildet sein.

(7) Der Führersitz muß sich nach vorn und hinten ausreichend verstellen lassen.

(8) ³⁾ Der Führersitz muß sich in seiner Höhe unabhängig von der Längseinstellung ausreichend verstellen lassen.

(9) Die Sitzfläche soll folgende Abmessungen haben:

Tiefe: etwa 400 mm

Breite: mindestens 450 mm

Eine leichte Neigung der Sitzfläche nach hinten kann günstig sein.

(10) Der Sitz muß ausreichend gefedert, gepolstert und gedämpft sein. Eine besondere Einrichtung für die Dämpfung ist nicht erforderlich, wenn der angestrebte Zweck auf andere Weise erreicht wird.

(11) ⁴⁾ Die Rückenlehne muß in einer Höhe von etwa 150 mm über der Sitzfläche vorgewölbt und im unteren Bereich in der waagerechten Ebene nach innen gewölbt sein. Sie muß ausreichend gepolstert sein. Im Bereich von der Lotrechten nach hinten muß die Rückenlehne in der mittleren Fahrstellung des Sitzes um mindestens 10° stufenlos oder in Stufen von höchstens 4° verstellbar sein. Die Rückenlehne muß auch während der Fahrt leicht verstellbar sein. Die Drehachse der Rückenlehne muß horizontal und senkrecht zur Sitzlängsachse liegen.

(12) ⁵⁾ Der lichte Abstand zwischen Sitzfläche und Dach muß mindestens 920 mm betragen (s. Anlage) und ist bei höchster Sitzstellung (Absatz 8) zu messen. Anzustreben ist ein Abstand von 1100 mm.

Liegeplätze

(13) Empfehlung für die Gestaltung von Liegeplätzen:

1. Abmessungen: Breite über alles mindestens: 600 mm
Länge etwa: 1900 mm
Lichte Höhe über der Liegefläche etwa: 550 mm

2. Schutz gegen das Herausfallen aus der Liege

3. Ausreichende Belüftung.

Betätigungsteile

(14) Die zur Führung des Fahrzeugs vorhandenen Einrichtungen müssen sich bequem und ohne wesentliche Änderung der Körperhaltung betätigen lassen.

(15) Alle Betätigungsteile müssen so beschaffen und angebracht sein, daß der Führer nicht gefährdet und während der Fahrt nicht behindert wird. Bei ihrer normalen Betätigung müssen Verletzungen ausgeschlossen sein.

(16) Die Mitte des Lenkrades soll etwa in der Körpersymmetrieebene (max. Abweichung 50 mm), die waagerechte Achse des Lenkrades etwa senkrecht dazu liegen (max. Abweichung 7°).

(17) Das Lenkrad muß griffig sein. Es muß so weit von der Rückenlehne entfernt sein und eine solche Winkelstellung haben, daß das Hinsetzen nicht erschwert wird und die Arme und Hände beim Fahren eine günstige Arbeitslage haben.

(18) Der Griff der Handbremse muß so angeordnet sein, daß eine günstige Kraftausübung über den gesamten Betätigungsweg möglich ist.

(19) Bei den Fußbetätigungsteilen soll der Winkel zwischen der Tretkrafttrichtung (Verbindungsline zwischen Hüftgelenk und Fußaufstandsfläche) und der Senkrechten so bemessen sein, daß sie möglichst leicht betätigt werden können.

(20) ⁶⁾ Bei der Anordnung von Kupplungs-, Brems- und Fahrpedal ist DIN 73 001 zu berücksichtigen. Die Entfer-

nungen von Mitte Bremspedal und Mitte Kupplungspedal bis zu der — zwischen beiden liegenden — Körpersymmetrieebene (Führersitz-Mittelachse) sollen 180 mm nicht überschreiten; die Summe beider Entfernungen darf jedoch nicht mehr als 320 mm betragen. Brems- und Fahrpedal sind so anzuordnen, daß eine gleichzeitige Betätigung mit einem Fuß unter normalen Bedingungen nicht zu erwarten ist.

(21) Die Pedalfächen müssen so ausgeführt sein, daß der Fuß während der Betätigung nicht abrutscht. Die Pedalfächen für Kupplung und Bremse sollen etwa senkrecht zur Tretkrafttrichtung stehen.

(22) Das Fahrpedal soll so angeordnet sein, daß dem Führer eine bequeme Fußhaltung möglich ist. Beim Betätigen muß die Ferse des Fußes abgestützt werden können.

(23) Für die Ruhestellung des linken Fußes in entspannter Haltung muß ausreichend Raum vorhanden sein.

Betätigungskräfte

(24) Die Betätigungskraft für das Kupplungspedal soll 35 kg nicht überschreiten.

(25) Die Sperre der Handbremse soll sich ohne großen Kraftaufwand lösen lassen. Wenn Griffe oder Klinken verwendet werden, mit denen die Sperre gelöst wird, sollen sie so angeordnet sein, daß eine unbeabsichtigte Betätigung nicht zu erwarten ist.

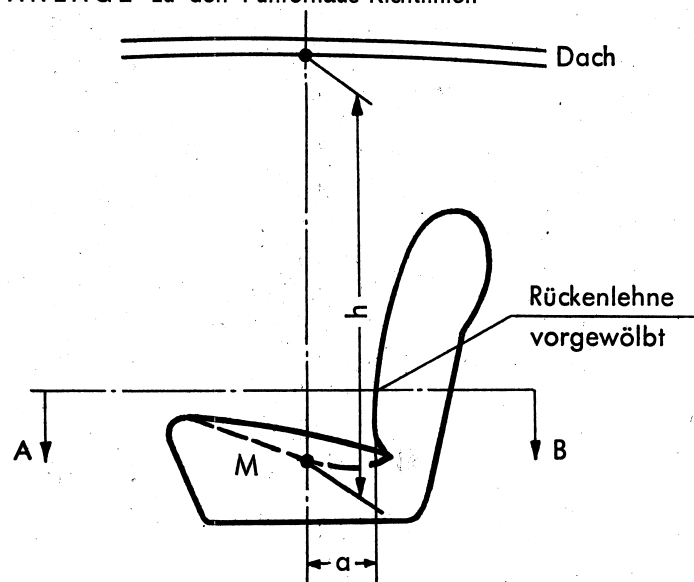
(26) Für die Betätigungskraft der Bremsen gelten die Richtlinien für die Bremsprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern.

Ein- und Ausstiege

(27) Die Ein- und Ausstiege müssen sich gefahrlos und bequem benutzen lassen. Radnaben und Radfelgen sind als Trittstufen unzulässig.

(28) Trittstufen — bei mehreren Trittstufen die untere — dürfen nicht höher als 650 mm über der Fahrbahn liegen. Anzustreben ist eine Höhe von nicht mehr als 500 mm. Die Trittstufen müssen gleitsicher sein.

ANLAGE zu den Führerhaus-Richtlinien



Der Meßpunkt M befindet sich in der Mitte des Sitzes im Abstand $a = 130$ mm vor der Vorderkante der Rückenlehne. Die Höhe $h = 1100$ mm (920 mm) wird senkrecht gemessen. Das Höhenmaß h bezieht sich auf den belasteten Sitz mit einem Fahrergewicht von 75 kg.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1967 S. 12)

Türen und Fenster

(29) Betätigungseinrichtungen für Türen und Fenster müssen so beschaffen und angebracht sein, daß der Führer nicht gefährdet und während der Fahrt nicht behindert wird.

(30) Der Öffnungswinkel der Tür muß so groß sein, daß gefahrloses Ein- und Aussteigen möglich ist.

Fenster, die der Belüftung dienen, müssen leicht verstellbar sein.

Geräusche und mechanische Schwingungen

(31) ⁴⁾ Die auf den Führer einwirkenden Geräusche und mechanische Schwingungen im Führerhaus oder Führerraum dürfen das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen.

Fahrzeuge ohne festes Führerhaus

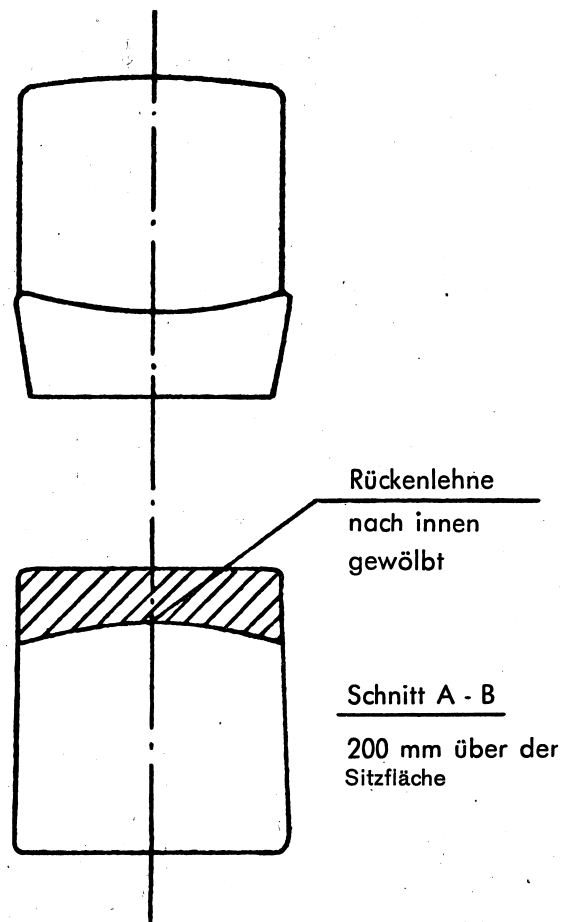
(32) Diese Richtlinien gelten sinngemäß auch für Kraftwagen, Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen ohne festes Führerhaus.

Batterien

(33) Batterien dürfen nur dort untergebracht werden, wo eine ausreichende Belüftung gewährleistet wird, und zwar so, daß Kurzschluß durch unbeabsichtigte Berührung mit leitenden Teilen nicht zu erwarten ist.

Ausnahmen

- ¹⁾ Absatz 5 gilt nur für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t.
- ²⁾ Die Absätze 6, 8 und 12 gelten vorläufig nur für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.
- ³⁾ Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und bei Zugmaschinen der Land- und Forstwirtschaft kann von den Absätzen 11 und 20 abgewichen werden, wenn die Forderung des Absatzes 1 erfüllt ist.
- ⁴⁾ Hierzu werden z. Z. geeignete Prüfverfahren ausgearbeitet.



Nr. 6 Richtlinien über die Beschaffenheit und Anbringung der äußeren Fahrzeugteile

Bonn, den 16. Dezember 1966
— StV 7 — 8131 U/66 —

Die Richtlinien über die Beschaffenheit und Anbringung der äußeren Fahrzeugteile vom 24. September 1963 — StV 7 — 8132 F/63 — (Verkehrsblatt 1963 Heft 19 Seite 478) werden wie folgt geändert:

In Absatz 2 Nr. 6 der Richtlinien erhalten die Sätze 2 und 3 folgende Fassung:

„Die offene Seite von Türgriffen soll grundsätzlich nach hinten gerichtet sein. Ist sie nicht nach hinten gerichtet, so darf der Griff parallel zur Türebene drehbar, jedoch nicht abklappbar sein; die Griffenden müssen nach der Tür zu abgebogen und in einer Griffmulde versenkt sein.“

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1967 S. 14)

Binnenschifffahrt

Nr. 7 II. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den Bundeswasserstraßen Main und Regnitz vom 8. September 1965 *)

Bonn, den 16. Dezember 1966
B 255/2073 Vmb/66

1. In Teil B — Befahrungsabgaben — Abschnitt II Tarifstelle 19 (Fahrgastschiffe) wird der zweite Absatz

„Für Fahrgastschiffe im fahrplanmäßigen Verkehr werden nachstehende Ermäßigungen gewährt:

Bei Entrichtung der Schifffahrtsabgaben

für mindestens 30 km in einer Fahrtrichtung 20 %,

für mindestens 50 km in einer Fahrtrichtung 35 % „gestrichen.

2. Dieser Nachtrag tritt am 16. Januar 1967 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

(VkB1 1967 S. 14)

Nr. 8 XVI. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Neckar vom 29. Juni 1935 **)

Bonn, den 16. Dezember 1966
B 256/2074 Vmb/66

1. In der Tarifstelle II Buchstabe a) wird der zweite Absatz

„Für Fahrgastschiffe im fahrplanmäßigen Verkehr werden nachstehende Ermäßigungen gewährt:

bei Entrichtung der Schifffahrtsabgaben

für mindestens 30 km in einer Fahrtrichtung 20 %,

für mindestens 50 km in einer Fahrtrichtung 35 % „gestrichen.

2. Dieser Nachtrag tritt am 16. Januar 1967 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

(VkB1 1967 S. 14)

Nr. 9 Zusammenstellung der am 1. Dezember 1966 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung

Bonn, den 28. Dezember 1966
B 415/4234 M/66

Die nachstehende Zusammenstellung wird hiermit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

*) Der Tarif kann von der Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15—17, bezogen werden (vgl. Verkehrsblatt 1965 S. 527).

**) Veröffentlicht im Reichsverkehrsblatt A 1935 S. 151

Zusammenstellung

Vorbemerkung

In die Zusammenstellung sind nicht aufgenommen die Anordnungen und Bekanntmachungen, die nur örtliche Bedeutung haben.

Soweit zu den einzelnen Verordnungen, Anordnungen oder Bekanntmachungen keine Frist vermerkt ist, handelt es sich um Bestimmungen, die ohne zeitliche Begrenzung erlassen wurden.

Die Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen, die nur das Rheinstromgebiet (Main, Neckar, Mosel, Lahn, Schifffahrtsweg Rhein—Kleve) betreffen, sind nach dem Stand vom 31. Januar 1966 im Mitteilungsblatt an die Rheinschifffahrt Nr. 11 vom 26. 3. 1966 zusammengestellt.

A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

B. Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung

I. Westdeutsche Kanäle

II. Weser

III. Elbe

IV. Elbe-Lübeck-Kanal

Gliederung

A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

1. Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Kiel, Hamburg, Bremen, Aurich, Münster und Hannover vom 16./20./22./28. Februar 1965 über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge (Verkehrsblatt S. 506)

§ 1

Die Anordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hannover, Münster, Aurich, Bremen, Hamburg und Kiel. Sie gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich auf den im Bereich des Hamburger Hafens liegenden Teilen der Bundeswasserstraße Elbe verwendet werden.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO kann für Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge Art und Umfang der Mindestbemanning, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchUO festsetzen.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzungen betreffend Bemanning, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für den Verband, dessen Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge im geschlossenen Verband die Schiffsicherheit gefährdet.

Gültig bis zum 15. Oktober 1967.

2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Bremen, Aurich, Münster und Hannover vom 31. März 1965 über die Ausnahmegewilligung zum Fahren mit Minderbemanning (Verkehrsblatt S. 264)

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Kiel, Hamburg, Bremen, Aurich, Münster und Hannover.

§ 2

Abweichend von § 76 Abs. 1 Satz 1 BSchUO kann die Untersuchungsbehörde die Mindestbemanning eines Fahrzeugs auf Antrag durch schriftliche Ausnahmegewilligung für einen Zeitraum bis zu zwei Monaten um eine Person herabsetzen, wenn es dem Schiffsführer trotz nachgewiesener Bemühungen nicht möglich ist, die Bemanning zu vervollständigen.

Gültig bis zum 31. Mai 1967.

3. Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektionen Stuttgart, Würzburg, Mainz, Duisburg und Münster vom 15. Juli 1966 über die Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen (Verkehrsblatt S. 410)
Auf Fahrzeugen, die im Wechselverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Neckar, dem Main, der Lahn, dem Schiffsahrtsweg Rhein-Kleve, der Ruhrwasserstraße, dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanalstrecke zwischen Henrichenburg und Datteln andererseits fahren, ist das gemäß Artikel 43 Rheinschiffsahrt-Untersuchungsordnung vorgeschriebene Fahrtenbuch auch für die Fahrt auf diesen Bundeswasserstraßen zu führen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Wechselverkehr zwischen dem Neckar und dem Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen und zwischen dem Main und dem Hafengebiet Mainz-Wiesbaden.

Gültig bis zum 31. Juli 1968.

B. Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffsahrtstraßen-Ordnung

I. Westdeutsche Kanäle

1. Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Bremen vom 19. April 1961 über die Schleusen- und Brückenbetriebszeiten am Küstenkanal in Oldenburg

1. Betriebszeiten der Schleuse Oldenburg

a) An Werktagen:

in den Monaten März bis Okt.
von 6.00 bis 20.00 Uhr
in den Monaten Nov. u. Febr.
von 6.30 bis 18.00 Uhr
in den Monaten Dez. u. Jan.
von 7.00 bis 17.30 Uhr

b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen, soweit im Abschnitt 1 d) nicht anders bestimmt ist:

von 9.00 bis 12.00 Uhr

c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen)

von 7.00 bis 14.00 Uhr

d) am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag

Betriebsruhe.

2. Die Betriebszeiten der Hubbrücken in Oldenburg (Amalien- und Cäcilienbrücke) beginnen eine Stunde vor und enden eine Stunde nach der jeweiligen täglichen Betriebszeit der Schleuse Oldenburg.

2. Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektionen Münster und Hannover vom 24./25. Juli 1961 über die Regelung der Fahrzeit auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektionen Münster und Hannover

Auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektionen Münster und Hannover ist die Fahrt ohne besondere Erlaubnis in der Zeit von 5.00 Uhr bis 21.00 Uhr

gestattet, sofern nicht § 19 — WK — Nr. 1 Satz 2 BSchSO eine längere Fahrzeit erlaubt.

3. Anordnung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Bremen Nr. 2 H vom 2. Juni 1962 über die Fahrt auf dem Küstenkanal östlich des Seitenkanals Gleesen-Papenburg (Bundesanzeiger Nr. 112 vom 15. Juni 1962, Verkehrsblatt S. 309)

§ 1

Allgemeine Vorschriften für den Verkehr

- Auf dem Küstenkanal östlich des Seitenkanals Gleesen-Papenburg (km 64,15) ist die Verwendung von Schiebe- und Ziehbooten und das Fortbewegen durch Hilfsmotoren mit Seitenschraubenantrieb — ausgenommen bei Kleinfahrzeugen — verboten.
- Selbstfahrer dürfen nicht ohne Auftrag des Bundeschleppbetriebes schleppen.

§ 2

Begrenzung der Breiten und Tauchtiefen

Für das Befahren des Küstenkanals östlich des Seitenkanals Gleesen-Papenburg (km 64,15) gelten die nachstehenden Einschränkungen.

1. In den Engstrecken

zwischen km 2,5 (Oberer Vorhafen Schleuse Oldenburg) und km 5,23 (Liegestelle 1, Hundsmühlen) sowie zwischen km 38,56 (Liegestelle G, Sedelsberg) und km 64,15 (Seitenkanal Gleesen-Papenburg) — sog. preußische Strecke — dürfen innerhalb der nach § 19 -WK- Nr. 1 BSchSO zugelassenen Tagesfahrt verkehren

a) unbeschränkt

Schiffe mit folgenden Breiten (ohne Scheuerleisten) und Tauchtiefen (Schiffe der Größen-Gruppe I):

	bis 5,60 m	2,20 m	
bei 5,61 bis 6,10 m		2,10 m	
bei 6,11 bis 6,60 m		2,00 m	
bei 6,61 bis 6,80 m		1,90 m	
bei 6,81 bis 7,00 m		1,80 m	
bei 7,01 bis 7,20 m		1,70 m	
bei 7,21 bis 7,40 m		1,60 m	
bei 7,41 bis 7,60 m	Breite	1,50 m	Tauch-
bei 7,61 bis 7,80 m	mit	1,40 m	tiefe
bei 7,81 bis 8,00 m	höchstens	1,30 m	
bei 8,01 bis 8,20 m		1,20 m	
bei 8,21 bis 8,40 m		1,10 m	
bei 8,41 bis 8,60 m		1,00 m	
bei 8,61 bis 8,80 m		0,90 m	
bei 8,81 bis 9,00 m		0,80 m	
bei 9,01 bis 9,20 m		0,70 m	

- b) unter den in den §§ 3 und 4 genannten Beschränkungen Schiffe, deren Breiten und Tauchtiefen die unter Buchstabe a) aufgeführten Abmessungen überschreiten (Schiffe der Größen-Gruppe II), jedoch

bei 8,25 m	Breite	2,20 m	
bei 8,26 bis 8,70 m	mit	2,10 m	Tauch-
bei 8,71 bis 9,20 m	höchstens	2,00 m	tiefe

Schiffe dieser Gruppe haben die Flagge „N“ des Internationalen Signalbuches mindestens 4 m über der Ebene der Einsenkungsmarken zu zeigen.

In Schleppzügen mit mindestens einem Anhang dieser Gruppe hat auch der Schlepper die Flagge „N“ zu zeigen.

2. In den ausgebauten Strecken

zwischen km 5,23 (Liegestelle 1, Hundsmühlen) und km 28,45 (Kampe) sowie zwischen km 29,5 (Kampe) und km 38,56 (Liegestelle G, Sedelsberg) dürfen Schiffe der Größen-Gruppe I und II unbeschränkt verkehren.

§ 3

Vorschriften für das Begegnen in den Engstrecken

- In der Engstrecke bei Oldenburg (km 2,5 bis km 5,23) dürfen sich Schiffe der Größen-Gruppe II untereinander überhaupt nicht und in der Engstrecke zwischen Sedelsberg und Seitenkanal Gleesen-Papenburg (km 38,56 bis km 64,15) nur an den dreischiffig ausgebauten, zum Ausweichen bestimmten Liegestellen 8 und 9 (Südseite) sowie H, J und K (Nordseite) begegnen.

Beim Begegnen in den Ausweichliegestellen ist rechts zu fahren.

- Die Durchfahrt durch die Engstrecken bei Oldenburg und zwischen Sedelsberg und Seitenkanal Gleesen-Papenburg wird für Schiffe der Größen-Ordnung II durch nachstehende Signale geregelt. Es bedeuten

- eine rechteckige Tafel mit rotem Rand und der Darstellung der Flagge „N“ des Internationalen Signalbuches:

Schiffe der Größen-Gruppe II müssen anhalten,

- b) eine rechteckige grüne Tafel mit senkrechtem weißen Mittelstreifen:
die Fahrt ist frei.

Die Tafeln werden an den Enden der beiden Engstrecken sowie an den Liegestellen K, J, H, 9 und 8 gezeigt.

3. Müssen Schiffe in den Liegestellen warten, so haben die auf der mit Dalben ausgerüsteten Liege-seite ankommenden Schiffe an den Dalben und die auf der anderen Seite ankommenden Schiffe am Ufer hintereinander festzumachen.

§ 4

Weitere Vorschriften für die Fahrt in den Engstrecken

Die Engstrecken sind ohne Aufenthalt mit besonderer Vorsicht zu durchfahren. Das Überholen in den Engstrecken ist für Schiffe der Größengruppe II untereinander verboten.

§ 5

Fahrwasserbezeichnung bei Flachwasserstrecken

Die flachen Unterwasserböschungen am Südufer des Kanals zwischen km 26,2 (westlich Ahrendorf) und km 41,0 (Sperrtor Sedelsberg) sind durch rote Bojen gegen das Fahrwasser abgegrenzt. Ebenso sind einige durch Versandung verflachte kleine Kanalfächen (Wendebecken u. a.) bezeichnet.

§ 6

Ausnahmen

1. Die Einschränkungen der §§ 3 und 4 gelten nicht für Leerschlepper sowie Fahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Wasserschutzpolizei.
2. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Oldenburg kann in Einzelfällen Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 1 bis 4 zulassen, nötigenfalls unter besonderen Auflagen und unter Befristung auf einen bestimmten Zeitraum oder eine einzelne Reise.
4. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster für die Fahrt auf dem Küstenkanal westlich des Seitenkanals Gleesen-Papenburg vom 5. Juni 1962 (Bundesanzeiger Nr. 112 vom 15. Juni 1962, Verkehrsblatt S. 310) in der Fassung der schifffahrtspolizeilichen Anordnung vom 16. Juli 1963 (Bundesanzeiger Nr. 138 vom 30. Juli 1963, Verkehrsblatt S. 350)

§ 1

Allgemeine Vorschriften für den Verkehr

1. Auf dem Küstenkanal westlich des Seitenkanals Gleesen — Papenburg (km 64,15) ist die Verwendung von Schiebe- und Ziehbooten und das Fortbewegen durch Hilfsmotoren mit Seitenschraubenantrieb — ausgenommen bei Kleinfahrzeugen — verboten.
2. Selbstfahrer dürfen nicht ohne Auftrag des Bundeschleppbetriebes schleppen.

§ 2

Begrenzung der Breiten und Tauchtiefen

Für das Befahren des Küstenkanals westlich des Seitenkanals Gleesen — Papenburg gelten die nachstehenden Einschränkungen. Innerhalb der mit Bekanntmachung für die Schifffahrt vom 24./25. Juli 1961 *) festgesetzten Fahrzeit dürfen verkehren:

- a) unbeschränkt
Schiffe mit folgenden Breiten (ohne Scheuerleisten) und Tauchtiefen (Schiffe der Größengruppe I)
- | | |
|--|-------------------|
| bis 5,60 m Breite mit höchstens | 2,20 m Tauchtiefe |
| 5,61 m bis 6,10 m Breite mit höchstens | 2,10 m Tauchtiefe |
| 6,11 m bis 8,25 m Breite mit höchstens | 2,00 m Tauchtiefe |
- b) unter den in §§ 3 und 4 genannten Beschränkungen Schiffe, deren Breiten und Tauchtiefen die unter Buchstabe a) aufgeführten Abmessungen überschreiten (Schiffe der Größengruppe II),

- jedoch bis 8,25 m Breite mit höchstens
2,20 m Tauchtiefe,
bei 8,26 bis 8,70 m Breite mit höchstens
2,10 m Tauchtiefe,
bei 8,71 bis 9,20 m Breite mit höchstens
2,00 m Tauchtiefe.

Schiffe dieser Gruppe haben die Flagge „N“ des Internationalen Signalbuches mindestens 4 m über der Ebene der Einsenkungsmarken zu zeigen.

An Schleppzügen, die einen oder mehrere Anhänge der Gruppe II enthalten, hat auch der Schlepper die Flagge „N“ zu zeigen.

§ 3

Durchfahrtregelung der Fahrzeuge der Größengruppe II

Die Durchfahrt durch die Strecke zwischen der Schleuse Dörpen und der Ems wird für Schiffe der Größengruppe II durch nachstehende Signale geregelt. Es bedeuten:

- a) eine rechteckige Tafel mit rotem Rand und der Darstellung der Flagge „N“ des Internationalen Signalbuches:
Schiffe der Größengruppe II müssen anhalten,
- b) eine rechteckige grüne Tafel mit senkrechtem weißen Mittelstreifen:
die Fahrt ist frei.

Die Tafeln werden

- für die Fahrt in Richtung Oldenburg bei km 69,0,
für die Fahrt zur Ems bei km 65,2
gezeigt.

§ 4

Weitere Vorschriften für die Fahrt

1. Die Strecke zwischen der Schleuse Dörpen und der Ems ist ohne Aufenthalt mit besonderer Vorsicht zu durchfahren. Das Überholen in dieser Strecke ist für Schiffe der Größengruppe II untereinander verboten.
2. An Sonn- und Feiertagen dürfen Schiffe der Größengruppe II diese Strecke nicht befahren.

§ 5

Ausnahmen

1. Die Einschränkungen der §§ 3 und 4 gelten nicht für Leerschlepper sowie Fahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Wasserschutzpolizei.
2. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen kann in Einzelfällen Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 1 bis 4 zulassen, nötigenfalls unter besonderen Auflagen und unter Befristung auf einen bestimmten Zeitraum oder eine einzelne Reise.
5. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 6. Januar 1964 über die Fahrzeit auf dem Küstenkanal
Auf dem Küstenkanal zwischen km 1,9 (Schleuse Oldenburg) und km 41,0 (Sedelsberg) ist die Fahrt ohne schriftliche Erlaubnis der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde in der Zeit von
5.00 — 21.00 Uhr
gestattet, sofern nicht § 19 — WK — Nr. 1 Satz 2 und 4 BSchSO eine längere Fahrt erlaubt.
6. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 30. November 1964 über die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit in den alten Fahrten bei Olfen und Hiltrup (Verkehrsblatt S. 602)
Abweichend von § 18 — WK — BSchSO wird die Fahrgeschwindigkeit auf dem Dortmund-Ems-Kanal in den alten Fahrten bei Olfen (km 21,32 bis km 30,23) und bei Hiltrup (km 59,50 bis km 61,80) für Fahrzeuge mit einer Tauchtiefe von mehr als 2,30 m auf höchstens 5 km/st festgesetzt.

Darüber hinaus wird die Fahrgeschwindigkeit auf dem Dortmund-Ems-Kanal für die Einfahrt in die alte Fahrt

- *) siehe unter Abschn. B I Nr. 2 aufgeführte Bekanntmachung

Olfen von km 30,6 bis km 29,0 und für die Ausfahrt von km 23,45 bis km 21,45 für Fahrzeuge mit einer Tauchtiefe von mehr als 2,00 m auf höchstens 4 km/st festgesetzt.

Gültig bis zum **31. Dezember 1967**.

7. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Hannover vom 13. Juli 1965 über die Schleusenbetriebszeiten auf den westdeutschen Kanälen (Verkehrsblatt S. 432)

Auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Hannover wird ab 15. August 1965 die Schleusenbetriebszeit wie folgt festgesetzt:

werktags von 5.00 bis 21.00 Uhr,

abweichend davon an den Schleusen des Südstiegs in Minden

montags bis freitags von 7.30 bis 16.00 Uhr,

samstags von 8.00 bis 12.00 Uhr.

8. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 15. Juli 1965 über die Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein (Bundesanzeiger Nr. 138 vom 28. Juli 1965, Verkehrsblatt S. 431)

§ 1

Im Durchgangsverkehr zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein dürfen nur noch nachstehende Fahrzeuge den Rhein-Herne-Kanal benutzen:

1. Schleppschiffe vom und zum Rhein,
2. Motorgüterschiffe bis zu 500 t Tragfähigkeit vom und zum Rhein,
3. alle Fahrzeuge im Verkehr mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Alle anderen Fahrzeuge müssen im Durchgangsverkehr den Wesel-Datteln-Kanal benutzen.

§ 2

Im Rahmen von Verkehrslenkungsmaßnahmen kann in Einzelfällen eine andere Regelung getroffen werden.

Gültig bis zum **31. Juli 1967**.

9. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster, Hannover und Bremen vom 15. Dezember 1965 über den Verkehr von Fahrzeugen, die untereinander durch Gelenkkupplungen verbunden sind (Verkehrsblatt 1966 S. 53)

§ 1

Auf den westdeutschen Kanälen (§ 1 — WK — BSchSO) und auf der Weser (§ 1 — We — BSchSO) gelten für Verbände von Fahrzeugen, die untereinander durch Gelenkkupplungen verbunden sind — Koppelverbände, Motorgelenkschiffe —, die Bestimmungen der BSchSO über Selbstfahrer, sofern sich aus § 2 nichts anderes ergibt.

§ 2

Ein in Fahrt befindlicher Verband von Fahrzeugen, die untereinander durch Gelenkkupplungen verbunden sind, muß führen:

1. bei Tag:

vorn einen gut sichtbaren gelben Kegel mit einer Höhe von mindestens 80 cm und einem Durchmesser der Grundfläche von mindestens 65 cm;
2. bei Nacht:
 - a) als Topplichter

vorn 3 weiße Lichter. Diese Lichter müssen in der Form eines gleichseitigen Dreiecks mit waagerechter Grundlinie in einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Verbandes angeordnet sein. Das oberste Licht soll in Höhe der Seitenlichter, die beiden anderen sollen ungefähr 1,10 m unter dem ersten und mit einem gegenseitigen Abstand von etwa 1,25 m gesetzt werden. Diese Lichter müssen im übrigen den Vorschriften des § 28 Buchstabe a BSchSO entsprechen;
 - b) als Seitenlichter

die Lichter nach § 28 Buchstabe b BSchSO auf dem achteren Teil;

- c) als Hecklicht

das Licht nach § 28 Buchstabe c BSchSO.

Liegt der Verband still, so muß er abweichend von § 72 BSchSO bei Nacht auf der Fahrwasserseite 2 weiße gewöhnliche Lichter setzen. Diese Lichter müssen so angebracht sein, daß die Überlänge der Fahrzeuge erkennbar ist.

Gültig bis zum **31. Januar 1968**.

10. Bekanntmachung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Oldenburg vom 15. April 1966 über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethfehnkanal

Wegen des geringen Schiffsverkehrs auf dem Elisabethfehnkanal werden die an ihm gelegenen Schleusen und Brücken nur noch **werktags**

von 7.30 bis 16.30 Uhr

und auch nur nach Voranmeldung bedient. Die Voranmeldung mit Angabe der ungefähren Ankunftszeit hat am vorangehenden Werktag bis spätestens 16.00 Uhr beim Aufsichtsbezirk in Edewechterdamm (Post-ruf: Edewecht 0 44 05 / 437) zu erfolgen.

Anträge nimmt auch entgegen das Personal der Schleuse in Oldenburg oder Dörpen, des Leda-Sperrwerks bei Leer, ferner für Fahrzeuge, deren Fahrt auf dem Elisabethfehnkanal beginnt, der Wärter der Schleuse Osterhausen.

11. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 8. August 1966 über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird (Verkehrsblatt S. 459)

§ 1

Zur Fahrt auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster bedürfen Fahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen benutzt werden oder von denen aus Kleinhandel betrieben wird, einer besonderen Zulassung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster.

§ 2

Anträge auf Zulassung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine und Meppen zu richten.

§ 3

Die Zulassung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

§ 4

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden nach Artikel 3 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) *) bestraft

Gültig bis zum **14. September 1968**.

12. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 2. November 1966 über den Verkehr von Motorsportbooten auf den westdeutschen Kanälen (Verkehrsblatt S. 572)

§ 1

Auf den Wasserstraßen

Rhein-Herne-Kanal,
Verbindungskanal zwischen Rhein-Herne-Kanal und Ruhrwasserstraße,
Wesel-Datteln-Kanal,
Datteln-Hamm-Kanal,
Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Papenburg

ist der Verkehr von Motorsportbooten einschließlich Fahrzeugen mit Außenbordmotor und von Amphibienfahrzeugen nicht gestattet. In begründeten Fällen kön-

*) jetzt V. O. z. Einf. der BSchSO 1966 v. 11. 10. 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333)

nen Ausnahmen zugelassen werden, insbesondere für einzelne Wanderfahrten.

§ 2

Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schiffsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine oder Meppen zu richten. Die Anträge sind zu begründen.

§ 3

Die Ausnahmegenehmigung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

§ 4

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden nach Artikel 3 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333) bestraft.

II. Weser

1. Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsdirektion Bremen vom 11. Mai 1965 über die Schleusenbetriebszeit der Bremer Weserschleuse

a) an Werktagen:

In den Monaten März bis Oktober
von 6.00 bis 20.00 Uhr
In den Monaten November und Februar
von 6.30 bis 18.00 Uhr
In den Monaten Dezember und Januar
von 7.00 bis 17.30 Uhr

b) an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, soweit unter d) nichts anderes bestimmt ist:

In den Monaten Mai bis September
von 9.00 bis 14.00 Uhr
und von 17.30 bis 19.30 Uhr
In den Monaten Oktober bis April
von 9.00 bis 12.00 Uhr

c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen)

von 7.00 bis 14.00 Uhr

d) am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie Betriebsruhe 1. und 2. Weihnachtsfeiertag

2. Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsdirektion Hannover vom 8. Juli 1965 über die Schleusenbetriebszeiten im Stromgebiet der Weser (Verkehrsblatt S. 432)

Die Schleusenbetriebszeit im Stromgebiet der Weser im Bereich der Wasser- und Schiffsdirektion Hannover wird wie folgt festgesetzt:

a) an Werktagen:

An der Weser, Aller und an der kanalisiert Fulda unterhalb Kassel
März bis Oktober von 6.00 bis 20.00 Uhr
Februar und November von 6.30 bis 18.00 Uhr
Januar und Dezember von 7.00 bis 17.30 Uhr

b) an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen:

An der Weser von 9.00 bis 12.00 Uhr, jedoch mit folgenden Ausnahmen:
am Ostersonntag, Pfingstsonntag,
an den Weihnachtsfeiertagen, Betriebsruhe
am 1. Mai und am Neujahrstage
am 24. Dezember (Heiliger Abend)
und am 31. Dezember (Silvester)
von 7.00 bis 14.00 Uhr

An der kanalisiert Fulda unterhalb Kassel und an der Aller:

Geschleust wird nach Bedarf. Der Antrag ist spätestens am letzten Werktag vor dem Sonn- oder Feiertage bei der Schleuse zu stellen. Beim Durchfahren mehrerer hintereinander liegender Schleusen genügt ein Antrag an die Eingangsschleuse.

3. Anordnung der Wasser- und Schiffsdirektion Hannover vom 16. September 1965 über die Höchstgeschwindigkeit von Motorbooten auf der Weser, ihren Quell- und Nebenflüssen und Wehrramen (Verkehrsblatt S. 507)

§ 1

Auf der Weser
von km 0,0 — 1,4 (Stadtgebiet Hann. Münd.),
von km 110,81 — 111,73 (Stadtgebiet Bodenwerder),
von km 130,4 — 135,65 (unterhalb des Ortes Ohr bis einschl. Stadtgebiet Hameln),
von km 202,5 — 207,0 (Stadtgebiet Minden-Weser),

auf der Fulda
von km 0,0 (bei Mecklar) bis km 108,78 (Hann. Münden),

auf der Werra
von km 10,39 (bei Heldra) bis km 89,0 (Hann. Münden),

auf der Leine
von km 22,3 (Abzweigung des Leineabstiegkanals oberhalb des Wehres Herrenhausen) bis km 112,15 (Einnüpfung in die Aller bei Schwarmstedt),

auf der Aller
von km 0,0 (Celle) bis km 117,1 (Einnüpfung in die Weser bei Verden),

auf den Wehrramen der Weser bei

Petershagen	von km 213,06 bis km 224,410
Schlüsselburg	von km 231,0 bis km 239,322
Landesbergen	von km 250,20 bis km 255,055
Drakenburg	von km 275,374 bis km 286,631
Dörverden	von km 308,011 bis km 314,573
Langwedel	von km 327,055 bis km 339,200

dürfen Kleinfahrzeuge mit eigener Triebkraft einschl. solcher mit Außenbordmotor (Motorboote) zu Berg nicht schneller als 12 km/st und zu Tal nicht schneller als 18 km/st fahren.

§ 2

(1) Auf den in § 1 nicht genannten Strecken der Weser zwischen Hann. Münden und km 354,19 (Landesgrenze Niedersachsen — Bremen) dürfen Motorboote nicht schneller als 35 km/st fahren.

(2) (gegenstandslos)

§ 3

(1) Auf der Leine von km 16,74 (unterhalb des Wehres Schneller Graben in Hannover) bis km 22,3 (Einnüpfung des Leineabstiegkanals oberhalb des Wehres Herrenhausen) — einschl. der vertieften Ihme (Leine-km 20,0 bis km 22,3) — dürfen Motorboote nicht schneller als 30 km/st und nur in der Zeit von einer halben Stunde vor Sonnenaufgang (Ortszeit) bis eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang fahren.

(2) Die Anordnung nach Absatz 1 ergeht für die vertiefte Ihme in Abweichung von § 18 Nr. 2 und § 19 Nr. 1 — WK — BSchSO.

§ 4

Unbeschadet der Vorschriften der §§ 4 und 54 BSchSO dürfen Motorboote auf Flußstrecken mit starkem Schiffsverkehr, vor Badeufern sowie in der Nähe von erkennbar ausgelegten Angel- und sonstigen Fischereifanggeräten nur mit einer solchen Geschwindigkeit gefahren werden, daß zwar die Steuerfähigkeit der Motorboote gewahrt bleibt, jedoch weder Personen noch Fahrzeuge und Geräte am und im Wasser durch Sog oder Wellenschlag gefährdet oder über Gebühr belästigt werden. Jedes behindernde oder belästigende Kreisen zwischen anderen Fahrzeugen oder in der Nähe von Personen und Fischereifanggeräten ist verboten.

Die Motorengeräusche sind durch geeignete Vorrichtungen soweit zu dämpfen, daß die in der Binnen-

schiffahrt vorgeschriebenen Schallsignale jederzeit von dem Bootsführer gehört werden können.

§ 5

Die Beschränkungen der §§ 1 bis 3 gelten nicht

1. für Behördenfahrzeuge, Fahrzeuge der Bundeswehr, der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft und des Technischen Hilfswerks, die durch Führen einer Dienstflagge oder durch Aufschriften als solche kenntlich gemacht sind;
2. auf den durch besondere Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover freigegebenen Wasserskistrecken für Motorboote, die Wasserskifahrer im Schlepp haben. Es sind die in der Bekanntmachung über die freigegebenen Wasserskistrecken im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 20. Mai 1964 (Verkehrsblatt S. 299) *) angeordneten Beschränkungen und Auflagen einzuhalten;
3. für Motorboote, die im Rahmen von Wassersportveranstaltungen gefahren werden, wenn diese Sportveranstaltungen von dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt als Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde im Einzelfall genehmigt worden sind;
4. für einzelne Motorboote, wenn sie zu Trainingszwecken gefahren werden und eine Ausnahmegenehmigung des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes haben. Das Wasser- und Schifffahrtsamt hat die Strecke und die Trainingszeiten in der Genehmigung anzugeben und kann auch sonstige Auflagen und Bedingungen mit der Genehmigung verbinden.

Gültig bis zum 31. Oktober 1967.

III. Elbe

1. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 11. Mai 1960 über den Verkehr durch die Schleuse Geesthacht
 - 1) Die Betriebszeit der Schleuse Geesthacht wird von 5.00 bis 22.00 Uhr festgesetzt.
 - 2) Bei Bedarf werden Schleusungen außerhalb der Betriebszeit nach vorheriger Anmeldung gemäß § 104 Nr. 2 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung (BSchSO) vom 19. 12. 1954 (BGBl. II S. 1135) **) ausgeführt.
 - 3) Anträge auf Vorschleusung gemäß § 103 Nr. 4 Buchst. c BSchSO sind während der Dienstzeit bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg, Abteilung Binnenschifffahrt, zu stellen.
2. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 29. November 1965 über die Tankschiffahrt auf der Elbe (Verkehrsblatt S. 677)

§ 1

(1) Den Tankschiffen im Verkehr auf der Binnenschifffahrtstraße Elbe werden folgende Häfen als Schutz- und Sicherheitshäfen zugewiesen:

1. Hafen Schnackenburg (ostwärtiger Teil des Hafens)
 2. Hafen Tiessau
 3. Hafen Bleckede (oberer Teil des Hafens)
 4. Hafen Lauenburg (unterer Vorhafen der Schleuse Lauenburg, Südufer).
- (2) Die Hafenaufsicht kann Liegeplätze anweisen.
- (3) Das Liegen von Tankschiffen in anderen Häfen ist nur im Notfalle und mit Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes erlaubt.

§ 2

Zwischen stillliegenden Tankschiffen und anderen Schiffen ist ein Mindestabstand von 30 m einzuhalten.

§ 3

Diese Anordnung gilt nicht für Tankschiffe, die mit K 3 beladen sind, und für gasfreie Tankschiffe mit Gasfreiheitszeugnis.

Gültig bis zum 31. Dezember 1967.

*) jetzt Bekanntmachung v. 1. 3. 1966 (VkB1 S. 138)

**) jetzt BSchSO 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1334)

IV. Elbe-Lübeck-Kanal

1. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 2. März 1964 über die Betriebszeit der Hubbrücke in Lübeck

Die Betriebszeit für die Hubbrücken in Lübeck wird ab 1. April 1964 wie folgt festgesetzt:

werktags von 6.00 bis 20.30 Uhr,
sonn- und feiertags von 7.00 bis 9.00 Uhr.

Am Neujahrstag, an beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen, am 1. Mai und 17. Juni bleiben die Brücken außer Betrieb.

Außerhalb der Betriebszeit werden die Hubbrücken nur nach vorheriger Anmeldung (Fernspr. Nr. 3 23 33), die während der Betriebszeit erfolgen muß, gegen Entrichtung einer Gebühr von DM 6,00 gehoben. Die Bekanntmachung Nr. 6/59 wird hierdurch aufgehoben.

2. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 19. Oktober 1966 über die Schleusenbetriebszeiten auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

1) Die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals werden ab 1. November 1966 bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

a) An Werktagen:

vom 1. April bis 30. September
von Montag bis Freitag von 6.00 bis 21.00 Uhr
am Sonnabend von 6.00 bis 19.00 Uhr
vom 1. Oktober bis 31. März
von Montag bis Freitag von 6.00 bis 20.00 Uhr
am Sonnabend von 6.00 bis 18.00 Uhr

b) An Sonn- und Feiertagen:

von 7.00 bis 13.00 Uhr

c) Am Neujahrs- und Karfreitag sowie am 1. Oster-, 1. Pfingst- und 1. Weihnachtstag, am 1. Mai und 17. Juni keine Betriebszeit.

2) Bei Bedarf werden Schleusungen außerhalb der Betriebszeit nach vorheriger Anmeldung gemäß § 104 Nr. 2 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung (BSchSO) ausgeführt.

3) Anträge auf Vorschleusungen gemäß § 103 Nr. 4 Buchstabe c BSchSO sind während der Dienstzeit beim Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck zu stellen.

4) Gleichzeitig tritt außer Kraft meine Bekanntmachung über die Schleusenbetriebszeiten an den Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals vom 12. Juni 1961 — 83.4 — B 704/61 —.

(VkB1 1967 S. 14)

Nr. 10 **Beschluß des Frachtausschusses für den Hafen Hamburg**

Hamburg, den 7. November 1966
— B 86.2 — 835/66 —

Der Frachtausschuß für den Hafen Hamburg hat durch seine Beschlüsse vom 11. Oktober 1966 das Tarifwerk über Entgelte der Hafenschiffahrt im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg geändert und ergänzt.

Die Aufsichtsbehörde hat die Beschlüsse bestätigt und im Amtlichen Anzeiger (Teil II des Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblattes) Nr. 210 vom 28. Oktober 1966 verkündet.

Der Wortlaut der Beschlüsse ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 50/51 vom 20. Dezember 1966 veröffentlicht worden *).

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1967 S. 19)

Nr. 11 **Änderung der Tarifordnung für den Hafen Aschaffenburg vom 1. Mai 1965**

Würzburg, den 7. Dezember 1966
H Nr. 5897/66

Am 1. Oktober 1966 ist der vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr genehmigte Tarifnach-

trag für den Hafen Aschaffenburg vom 27.9.1966 in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifnachtrages ist im FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 45 vom 12. November 1966 veröffentlicht worden.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
Renner

(VkB! 1967 S. 19)

Nr. 12 III. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe vom 4. Juni 1964 *)

Bonn, den 13. Dezember 1966
B 253/2271 M/66

1. Im § 3 erhält die Ziff. 2 folgende neue Fassung:

„Hebestellen bestehen:

- a) am Rhein-Herne-Kanal
Schleuse Duisburg-Meiderich,
Schleuse Oberhausen (nur für den Lokalverkehr),
Schleuse Essen-Dellwig (nur für den Lokalverkehr),
Schleuse Gelsenkirchen,
Schleuse Wanne-Eickel (nur für den Lokalverkehr),
Schleuse Herne-Ost;
- b) an der Ruhrwasserstraße
Ruhrschleuse Duisburg;
- c) am Wesel-Datteln-Kanal
Schleuse Friedrichsfeld,
Schleuse Datteln;
- d) am Datteln-Hamm-Kanal
Hafen Hamm,
Schleuse Hamm;
- e) am Dortmund-Ems-Kanal
Hebewerk Henrichsburg,
Schleuse Münster,
Schleuse Bergeshövede,
Schleuse Gleesen,
Schleuse Meppen-Teglingen,
Schleuse Herbrum;
- f) am Küstenkanal
Schleuse Dörpen,
Schleuse Oldenburg;
- g) am Mittellandkanal und seinen Zweigkanälen
Schleuse Hollage (Zweigkanal nach Osnabrück),
Minden (km 100,25 MLK),
Lohnde (km 149,12 MLK),
Schleuse Anderten,
Schleuse Bolzum (Zweigkanal nach Hildesheim),
Schleuse Ufingen (Zweigkanal nach Salzgitter),
Hafen Braunschweig,
Rühen (km 255,92 MLK);
- h) an der Mittelweser
Schleuse Petershagen,
Schleuse Langwedel,
Bremer Weserschleuse.“

2. Im § 11 erhält die Ziff. 2 folgende neue Fassung:

„Vorläufige Fahrtausweise werden ausgestellt:

- a) an der Ruhrschleuse Raffelberg der Ruhrwasserstraße,
- b) im Kanalgebiet zwischen Münster (Schleuse) und Rühen (km 258,7 MLK)
in den Häfen Dörenthe, Ibbenbüren, Zumwalde, Recke, Bad Essen und Lübbecke sowie an der Schleuse Hannover-Linden,
- c) in den Häfen Geeste und Erdölraffinerie Emsland des nördlichen Dortmund-Ems-Kanals im Wechselverkehr dieser Häfen,
- d) an den Schleusen Varloh, Hüntel und Hilter des nördlichen Dortmund-Ems-Kanals,
- e) an den Schleusen Minden (Nord- und Südbstieg) und an den Schleusen Schlüsselburg, Landesbergen, Drakenburg und Dörverden der kanalisierten Weser.“

*) Veröffentlicht im Verkehrsblatt 1964 S. 286

3. Im § 17 Ziff. 1 Buchstabe a) bis c) sowie Ziff. 2 ist in dem Klammerzusatz hinter „Duisburg-Ruhrort“ statt „km 0,00 RHK“ zu setzen „km 0,16 RHK“.

4. Der Nachtrag tritt

- a) zu Ziff. 1 und 2 am 1. 1. 1967,
- b) zu Ziff. 3 am 1. 12. 1966
in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

(VkB! 1967 S. 20)

Nr. 13 Hafenaufgaben für die Wasserumschlagsanlagen in Würzburg

Würzburg, den 13. Dezember 1966
H Nr. 6608/66 II

Am 1. März 1966 ist der vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr am 3. 10. 1966 genehmigte Tarifnachtrag für die Wasserumschlagsanlagen in Würzburg nach Verkündung im Amtsblatt der Stadt Würzburg Nr. 16 vom 10. 11. 1966 in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifnachtrages ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 49 vom 10. Dezember 1966 veröffentlicht worden *).

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
In Vertretung:
Ottenecker

(VkB! 1967 S. 20)

Seeverkehr

Nr. 14 Verordnung zur Änderung von Lotstarifordnungen

Hamburg, den 6. Dezember 1966
— See 2/01 — 164/66 III —

Nachstehend wird die Verordnung zur Änderung von Lotstarifordnungen bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 224 vom 1. Dezember 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

**Verordnung
zur Änderung von Lotstarifordnungen
Vom 29. November 1966**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) wird nach Anhörung der Küstenländer sowie der Bundeslotsenkammer verordnet:

Artikel 1

Die Lotstarifordnung für das Seelotsrevier Ems vom 20. März 1965 (Bundesanzeiger Nr. 57 vom 24. März 1965), geändert durch Verordnung vom 24. März 1966 (Bundesanzeiger Nr. 62 vom 30. März 1966), wird wie folgt geändert:

1. In § 9 Abs. 1 werden ersetzt

- a) in Nummer 1 die Beträge „53,—, 53,—, 0,050, 78,—, 0,045, 123,—, 0,041, 164,—, 0,037, 201,—, 0,035, 236,—, 0,034“ durch die Beträge „55,—, 55,—, 0,050, 80,—, 0,045, 125,—, 0,041, 166,—, 0,038, 204,—, 0,036, 240,—, 0,035“.

- b) in Nummer 2 die Beträge „40,—, 35,—, 35,—, 35,—, 26,—, 26,—“ durch die Beträge „40,—, 35,—, 35,—, 35,—, 28,—, 28,—“.

2. In § 17 Abs. 1 wird das Datum „1. Januar 1967“ durch das Datum „1. Juli 1967“ ersetzt.

*) Der FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preis von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

für die spätere Vermessung nach Regel I
der Internationalen Vorschriften für die

Schiffsvermessung sind die vollen Gebühren zu entrichten,

9. für die zusätzliche Vermessung als Wechelschiff (z. B. offener oder geschlossener Schutzdecker; Massengutschiff oder Tanker) nach den Internationalen Vorschriften für die Schiffsvermessung

je Registertonne	0,375 DM,
mindestens jedoch	90,— DM,
10. für die zusätzliche Vermessung nach den Vorschriften für Fahrten durch den Suez-Kanal oder den Panama-Kanal

je Registertonne	0,25 DM,
mindestens jedoch	150,— DM,
11. für die Vermessung ausländischer Schiffe, die unter Flaggen von Staaten fahren, die dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung nicht beigetreten sind,

je Registertonne	0,50 DM,
mindestens jedoch	120,— DM.

(2) Für andere als in Absatz 1 aufgeführte Amtshandlungen, insbesondere für

1. die Vermessung von Schiffen auf die höchstzulässige Personenzahl,
 2. die Vermessung von Verbrauchs- und Ladetanks,
 3. die Vermessung von Laderäumen und
 4. Projektberechnungen und Gutachten
- werden die Gebühren nach dem entstandenen Aufwand berechnet.

§ 4

Neben den Gebühren sind besondere Auslagen zu erstatten. Besondere Auslagen sind insbesondere:

1. Auslandsreise- und Auslandstransportkosten,
2. Auslandspost- und -fernsprechgebühren sowie Inlandsfernschreib- und -telegrammgebühren.

§ 5

(1) Schuldner der in §§ 3 und 4 genannten Gebühren und Auslagen ist,

1. wer die Vornahme der Amtshandlung beantragt hat,
2. wer die Vornahme der Amtshandlung sonst veranlaßt hat,
3. derjenige, in dessen Interesse die Amtshandlung vorgenommen worden ist,
4. wer die Zahlung durch Erklärung gegenüber dem Bundesamt für Schiffsvermessung übernommen hat und kraft Gesetzes haftet.

(2) Mehrere Schuldner nach Absatz 1 haften als Gesamtschuldner.

(3) Ist eine Amtshandlung des Bundesamtes für Schiffsvermessung durch den Schuldner veranlaßt worden und wird das Schiff am vereinbarten Liegeplatz nicht angetroffen oder wird der Beauftragte des Bundesamtes für Schiffsvermessung am Betreten des Schiffes oder einzelner Räume gehindert, so sind die entstehenden Selbstkosten zu entrichten.

§ 6

Die Gebühr wird mit ihrer Festsetzung fällig. Auslagen werden mit ihrer Entstehung fällig.

§ 7

(1) Bruchteile einer Deutschen Mark werden bei der Gebührenberechnung unter 0,50 Deutsche Mark nach unten abgerundet und ab 0,50 Deutsche Mark nach oben aufgerundet.

(2) Gebühren und Auslagen sind in deutscher Währung zu entrichten. Das Bundesamt für Schiffsvermessung kann Ausnahmen zulassen.

(3) Bei verspäteter Zahlung sind die Gebühren und Auslagen vom 30. Tage nach Fälligkeit an mit 2 vom Hundert über dem jeweiligen Diskontsatz der Deutschen Bundesbank, mindestens aber mit 6 vom Hundert zu verzinsen.

§ 8

Von der Zahlung der Gebühren nach § 3 Abs. 1 sind die Fahrzeuge der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger befreit.

§ 9

Die kostenpflichtige Amtshandlung kann von der Zahlung eines Vorschusses oder einer Sicherheitsleistung bis zur Höhe der voraussichtlich entstehenden Gebühren und Auslagen abhängig gemacht werden.

§ 10

Wird ein Antrag auf Vornahme einer Amtshandlung zurückgenommen, so sind die entstandenen Selbstkosten zu entrichten.

§ 11

Die Seeverordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 21 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und in Verbindung mit Artikel 5 Abs. 1 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung auch im Land Berlin.

§ 12

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft.

(2) Am gleichen Tage treten die Vorschriften des Kapitels III der Verordnung über die Schiffsvermessung außer Kraft.

Bonn, den 29. November 1966

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

(VkB1 1967 S. 21)

Nr. 16 **Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über Vorfahrt der Wegerechtschiffe und über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen der Wegerechtschiffe in den Vorhafen der Nordschleuse in Bremerhaven**

Hamburg, den 16. Dezember 1966
See 2/30 - 105/66 II

Nachstehend wird die schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über Vorfahrt der Wegerechtschiffe und über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen der Wegerechtschiffe in den Vorhafen der Nordschleuse in Bremerhaven bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 228 vom 7. Dezember 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über Vorfahrt der Wegerechtschiffe und über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen der Wegerechtschiffe in den Vorhafen der Nordschleuse in Bremerhaven

Vom 21. November 1966

Auf Grund des § 5 Abs. 3 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184) wird angeordnet:

§ 1

(1) Abweichend von § 38 Abs. 1 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung kann ein Wegerechtschiff, das wesenauwärts durch das Nebenfahrwasser „Alte Weser“ kommt, beim Queren des Fahrwassers Weser (Hoheweg-Rinne) die Vorfahrt für sich in Anspruch nehmen. Ein Wegerechtschiff, das die Vorfahrt für sich in Anspruch nehmen will, hat beim Einlaufen vom Nebenfahrwasser „Alte Weser“ in das Fahrwasser Weser (Hoheweg-Rinne) zusätzlich zu dem in § 14 Abs. 1 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung vorgeschriebenen Signal 1,50 m unter dem roten Licht ein weißes Licht und bei Tage 1,50 m unter dem Zylinder einen schwarzen Ball von mindestens 0,61 m Durchmesser zu führen. Das weiße Licht muß von solcher Beschaffenheit sein, daß es über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sicht-

bar ist. Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder bei ähnlichen die Sicht beeinträchtigenden Umständen muß das Fahrzeug außerdem mindestens alle zwei Minuten das Schallsignal „drei lang, zwei kurz, ein lang (— — — — —)“ geben.

(2) Die in Absatz 1 genannten Lichter und Signalkörper müssen an der Stelle gesetzt werden, an der sie am besten gesehen werden können.

(3) Die Absicht, nach Absatz 1 zu verfahren, ist rechtzeitig vor dem Einlaufen in das Fahrwasser Weser (Hohe-
weg-Rinne) durch Setzen bzw. Abgeben der genannten Signale anzuzeigen. Das weiße Licht und der schwarze Ball sind nach dem Einlaufen einzuziehen.

(4) Die übrige Schifffahrt hat einem Wegerechtschiff, das nach Absatz 1 verfährt, die ungehinderte Einfahrt in das Fahrwasser Weser (Hohe-
weg-Rinne) zu gewähren.

§ 2

(1) Abweichend von § 35 Abs. 1 und 4 der Seeschiff-
fahrtstraßen-Ordnung kann ein Wegerechtschiff, das in den Vorhafen der Nordschleuse in Bremerhaven einlaufen will, auf der Fahrtstrecke oberhalb der Wattinsel Brink-
amahof bis zur Einfahrt in den Vorhafen der Nord-
schleuse die linke Seite des Fahrwassers benutzen. Ein Fahrzeug, das hiervon Gebrauch macht, ist nach Übergang auf die linke Fahrwasserseite verpflichtet, auf dieser zu bleiben.

(2) Die Absicht, nach Absatz 1 zu verfahren, ist rechtzeitig vor dem Übergang auf die linke Fahrwasserseite wie in § 1 Abs. 1 bis 3 durch die dort genannten Signale anzuzeigen. Die Signale müssen bis zum Einlaufen in den Vorhafen der Nordschleuse geführt bzw. gegeben werden.

(3) Die entgegenkommende Schifffahrt muß einem Wegerechtschiff, das nach den Absätzen 1 und 2 verfährt, ausweichen und es Steuerbord an Steuerbord passieren.

§ 3

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden gemäß § 286 Nr. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung als Ordnungswidrigkeit geahndet.

§ 4

Diese Anordnung tritt am 15. Dezember 1966 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. Dezember 1968.

Bremen, den 21. November 1966
S 1/95.6416 Tgb. Nr. 12569/66

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schauburger

(VkB1 1967 S. 22)

Luftfahrt

Nr. 17 Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang, Lkrs. Fürstenfeldbruck

Bonn, den 20. Dezember 1966
L 4 — 421 — 1 — 2218 B/66

Die Regierung von Oberbayern hat Herrn Max Walch in Jesenwang, Kirchstr. 8, die Genehmigung erteilt, den nachfolgend beschriebenen Landeplatz anzulegen und zu betreiben:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Jesenwang
2. Lage: 1 km nordwestlich der Ortschaft Jesenwang, 10 km südwestlich des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck, 10 km nördlich des Ammersees
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 48° 10' 31" N
11° 07' 36" O
 - b) Höhe: 568 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) bis zu 3000 kg, deren Start- und Landestrecke nach Werkangabe nicht größer als 350 m ist;

- b) Hubschrauber mit einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) bis zu 5700 kg;
- c) Motorsegler;
- d) Segelflugzeuge.

5. Zweck:

Benutzung mit Luftfahrzeugen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter

6. Start- und Landebahn:

- a) Richtung: 075°/255° mißweisend
- b) Länge: 450 m
(derzeitiger Ausbauzustand: 400 m)
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

(VkB1 1967 S. 23)

Straßenbau

Nr. 18 Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE)

Bonn, den 6. Dezember 1966
StB 1 — Iser — 92 Vms 65

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/1966 Sachgebiet 2: Entwurfsgestaltung

An die obersten Straßenbaubehörden der Länder mit Nebenabdruck für die Regierungen oder Mittelbehörden, Straßenbauämter und Autobahnämter

nachrichtlich:

An den Herrn Bundesminister der Finanzen, die Verbindungsstelle Berlin des Bundesministers für Verkehr, den Herrn Präsidenten der Bundesanstalt für Straßenwesen und den Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes, die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände und die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

Betr.: Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE)

Bezug: Meine Schreiben vom 26. 6. 1951 — StB 5 — Iser — 260/824/51, vom 29. 3. 1965 — StB 1 — Iser — 65 Vms 65 und vom 7. 5. 1965 — StB 2/4 — Oe — 86 Vms 65

Anlg.: Ausfertigungen der „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau“ (RE)

„Die vorläufigen Richtlinien für einheitliche Entwurfsgestaltung im Landstraßenbau REE“, die 1936 erstmals veröffentlicht und 1951 für die Bundesfernstraßen eingeführt wurden, sind durch die technische Entwicklung im Straßenbau überholt. In enger Zusammenarbeit mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder wurden daher neue „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau“ (RE) aufgestellt. Ihre Ausarbeitung erfolgte mit dem Ziel, die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Straßenentwürfe neu festzulegen, die Entwurfsarbeit zu vereinfachen, ohne den Aussageumfang zu beeinträchtigen, und der Entwicklung der Straßenbautechnik Rechnung zu tragen. Um den Richtlinien einen weiten Anwendungsbereich zu sichern, sind sie so aufgebaut, daß damit auch die weitergehende Darstellung eines Planungsobjektes möglich ist, wenn es der Einzelfall verlangt. Die in den Richtlinien dargestellten Anlagen 1 bis 12 und 17 bis 22 sind als Mindestforderung anzusehen.

Die Richtlinien unterscheiden zwischen dem Vorentwurf, dem Bauentwurf und dem Brückenentwurf. Der Vorentwurf (§ 14 RHO) dient der grundsätzlichen Beurteilung der Planung. Er ist so rechtzeitig vorzulegen, daß das Bauvorhaben zweifelsfrei in den Haushalt aufge-

nommen werden kann. Zur generellen Klärung des Bauvorhabens kann der Aufstellung des Vorentwurfes eine Voruntersuchung vorausgehen, deren Form den jeweiligen Verhältnissen überlassen bleibt. Der Bauentwurf (§ 45 RHO) ist für die Bauausführung bestimmt. Der Brückentwurf entspricht dem Vorentwurf. Er wird in der Regel im Zusammenhang mit dem Bauentwurf aufgestellt, weil dazu genauere Einzelmaße bekannt sein müssen.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen führe ich hiermit die „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau“ (RE) ein und bitte, Ihre nachgeordneten Behörden anzuweisen, danach zu verfahren. Im Interesse einer einheitlichen Straßenbauplanung empfehle ich, die Richtlinien auch für die Planungen anzuwenden, die sich nach den Straßengesetzen der Länder ergeben.

Die Planungen von Bundesfernstraßen bitte ich mir künftig in der Form des Vorentwurfes vorzulegen. Der Lageplan und der Höhenplan des Vorentwurfes sollen für die Vorlage farbig angelegt werden. Bei Brückenplanungen, die im allgemeinen unabhängig vom zugehörigen Straßenentwurf behandelt werden, tritt an die Stelle des Vorentwurfes der Brückenentwurf. Ich behalte mir vor, in besonderen Fällen, bei denen eine ausreichende Beurteilung der geplanten Maßnahmen anhand dieser Unterlagen nicht möglich ist, meinen Sichtvermerk von der Vorlage von ergänzenden Anlagen des Bauentwurfes abhängig zu machen.

Für den BAB-Neubau werden abweichend von den Richtlinien der Kostenvoranschlag nach Ziff. 1. 03 und der Finanzierungsplan nach Ziff. 1. 04 durch Kostenanschläge ersetzt, die nach den vorläufigen Bestimmungen über die Aufstellung und Abwicklung von Kostenanschlägen für den Neubau der Bundesautobahnen (BAAK) — Fassung 1961 aufzustellen sind. Ferner sind in das Verzeichnis der Brücken und der anderen Kunstbauwerke (Anlage 15) nur Brückenbauwerke mit 2 m Lichtweite und mehr sowie andere Kunstbauwerke mit veranschlagten Einzelkosten über 50 000 DM einzutragen. Außerdem wird die Vorlage des Höhenplanes für die kreuzende Straße (nach Ziff. 1. 08) nur dann für erforderlich gehalten, wenn die Straßenbaumaßnahme die kreuzende Straße in ihrer Lage und Höhe wesentlich verändert.

Die mir vorzulegenden Entwürfe müssen auf allen Entwurfsunterlagen mit gleichem Datum den Prüfvermerk der Auftragsverwaltung enthalten. Dabei bitte ich, für Vermerke, Korrekturen und Prüfstempel auf den Anlagen des Vorentwurfes bei den unteren Straßenbaubehörden blau, bei den zuständigen Ministerien, den Mittelbehörden und den Landesämtern für Straßenbau rot zu verwenden. Meine Eintragung werde ich wie bisher in Grün vornehmen. Die Entwurfsanlagen sind von dem Planaufsteller und die Prüfvermerke von dem Prüfer verantwortlich zu unterzeichnen. Die Entwürfe sind mir jeweils in zweifacher Ausfertigung vorzulegen; eine Fertigung erhalten Sie mit meinem Sichtvermerk zurück. Im Schriftfeld einer Anlage ist dafür das linke untere Feld bestimmt.

Ergeben sich bei der Aufstellung des Bauentwurfes Abweichungen von dem mit dem „Gesehen“-Vermerk abgezeichneten Vorentwurf insbesondere hinsichtlich des Querschnittes, der Linienführung, der Gradienten, der Knotenpunkte, der konstruktiven Gestaltung von Bauwerken oder der veranschlagten Kosten, so ist mir unverzüglich ein Nachtrag zum Vorentwurf oder der Bauentwurf vorzulegen.

Entwürfe, die sich zur Zeit in der Bearbeitung befinden, können in der bisherigen Form vorgelegt werden. Ich bitte jedoch besorgt zu sein, daß spätestens ab 1. 7. 1967 nur noch Entwürfe zur Vorlage kommen, die den neuen Richtlinien entsprechen.

Sofern in meinen früheren Richtlinien, Runderlassen und Erlassen die „REE“ angeführt ist, ist dafür künftig

„RE“ zu setzen. Mein Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 4/65 vom 7. 5. 1965 — StB 2/4 — Oe — 86 Vms 65 — bleibt von der Einführung der „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau“ unberührt. Der Erlass vom 26. Juni 1951 — StB 5 — Iser — 260/824/51 — wird dagegen aufgehoben.

Dieses Rundschreiben wird im Verkehrsblatt veröffentlicht. Weitere Fertigungen der „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau“ (RE) können vom Kartographischen Institut und Verlag H. König, 6 Bergen-Enkheim, Max-Planck-Straße 6, zum Preis von 19,80 DM bezogen werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
E y m a n n

(VkB1 1967 S. 23)

Wasserstraßen

Nr. 19 Bekanntmachung über die Zulässigkeit der Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen

Bonn, den 16. Dezember 1966
W 10 — 2268 VA 66

Nachstehend wird die „Bekanntmachung über die Zulässigkeit der Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen“ vom 24. November 1966 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Bekanntmachung ist im Bundesgesetzblatt Teil II S. 1538 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Prietze

Bekanntmachung über die Zulässigkeit der Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen Vom 24. November 1966

Die Bundesregierung hat am 14. November 1966 folgenden Beschluß gefaßt, den ich hiermit bekanntmache:

„Auf Grund des Artikels 2 des Kapitels XVIII der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen auf dem Gebiete der Finanzen, der Wirtschaft und der Rechtspflege vom 18. März 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 109, 122) in Verbindung mit Artikel 129 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes wird für den

Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals im Rahmen der Gemeinschaftsplanung mit der Straßenbauverwaltung im Bereich des Rader Durchstiches

die Enteignung für zulässig erklärt.“

Bonn, den 24. November 1966

Der Bundesminister für Verkehr
S e e b o h m

(VkB1 1967 S. 24)

Berichtigung

Im Verkehrsblatt Heft 23/1966 ist in der Nr. 380 in § 1 Abs. IV Nr. 1 Satz 2 hinter dem Wort „müssen“ das Wort „außerdem“ einzufügen.

In der Nr. 391 ist in § 1 Abs. XII Nr. 2 Satz 2 das Wort „überschritten“ durch das Wort „überschreiten“ zu ersetzen.

Schriftleitung des Verkehrsblattes

Druckfehlerberichtigung

In der im Heft 24/1966 auf Seite 666 bekanntgegebenen Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 22. Dezember 1966 muß dieses beim Druck des Heftes in der 16. Zeile versehentlich nicht wiederholte Datum vom 22. Dezember 1966 dort nachgetragen werden.