

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland (VkB.I.)

INHALTSVERZEICHNIS

63. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. August 2009

Heft 16

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkB.I. 2009	Seite
Grundsatzabteilung			
139	28. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 7/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID; - Anforderungen an die Kennzeichnung in Sondervorschrift 188 für in Ausrüstungen eingebaute Knopfzellen	478
140	28. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M210 Abschnitt 1.5.1 RID; - Anforderungen an die Kennzeichnung in Sondervorschrift 188 für in Ausrüstungen eingebaute Knopfzellen	478
Straßenbau, Straßenverkehr			
141	23. 07. 2009	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/2009 Sachgebiet 16.2: Bauvertragsrecht und Verdingungswesen; Vergabe- und Vertragsunterlagen 16.4: -; Abwicklung von Verträgen	479
142	24. 07. 2009	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2009 Sachgebiet 16.2: Bauvertragsrecht und Verdingungswesen; Vergabe- und Vertragsunterlagen 20.0: Datenverarbeitungsangelegenheiten; Allgemeines	484
143	03. 08. 2009	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/2009 Sachgebiet 06.1: Straßenbaustoffe; Anforderungen, Eigenschaften	487

Nr.	Datum	VkB.I. 2009	Seite
144	04. 08. 2009	Bekanntmachung der Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung	487
Wasserstraßen, Schifffahrt			
145	28. 07. 2009	Mobiler Seefunkdienst und Mobiler Seefunkdienst über Satelliten; neue Fragenkataloge zum Erwerb des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (LRC) und des Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (SRC) sowie für die Anpassungsprüfung zum SRC für Inhaber nicht allgemein anerkannter ausländischer Funkbetriebszeugnisse (Anpassungsprüfung SRC)	492
146	06. 08. 2009	III. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen	517

Aufgebote

146a	31. 08. 2009	Aufbietungen verlorener Fahrzeugbriefe.	521 (1-24)
146b	31. 08. 2009	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	522
---------------------------	-----

AMTLICHER TEIL

Grundsatzabteilung

**Nr. 139 Gegenzeichnung der Multilateralen
Sondereinbarung RID 7/2009
gemäß Abschnitt 1.5.1 RID;
- Anforderungen an die Kenn-
zeichnung in Sondervorschrift 188
für in Ausrüstungen eingebaute
Knopfzellen**

Bonn, den 28. Juli 2009
A 33 / 3642.60/200907

Die von Großbritannien vorgeschlagene Multilaterale Sondereinbarung RID 7/2009 wurde von Deutschland am 28.07.2009 gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Sondereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Sondereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse http://www.otif.org/html/d/rid_accords_multilateraux.php abgerufen werden.

Der Text der Sondereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Multilateral Special Agreement RID 7/2009

Under paragraph 1.5.1 of RID concerning the marking requirements in SP 188 for button cells installed in equipment

- (1) By derogation from the provisions of Special Provision 188 part (f), packages containing button cells installed in equipment (including circuit boards) will be exempt from the marking provisions of Special Provision 188 part (f).
- (2) The consignor shall enter in the transport document: "Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of RID (RID 7/2009)."
- (3) This agreement shall apply to transport on the territories of the COTIF Member States which have signed this agreement up to 31 December 2010, unless it is revoked before that date by at least one of the signatories, in which case it shall remain applicable only for transport on the territories of the COTIF Member States which have signed but not revoked this agreement, up to that date.

Multilaterale Sondereinbarung RID 7/2009

Gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID betreffend die Anforderungen an die Kennzeichnung in Sondervorschrift 188 für in Ausrüstungen eingebaute Knopfzellen

- (1) Abweichend von den Bestimmungen der Sondervorschrift 188 Buchstabe f) sind Versandstücke mit in Ausrüstungen eingebauten Knopfzellen (einschließlich Leiterplatten) von den Kennzeichnungsvorschriften der Sondervorschrift 188 Buchstabe f) ausgenommen.
- (2) Der Absender muss im Beförderungspapier vermerken:
„Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID (RID 7/2009)“.
- (3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2010 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem der Unterzeichner widerrufen wird. In diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBli. 2009 S. 478)

**Nr. 140 Gegenzeichnung der Multilateralen
Vereinbarung M210 gemäß
Abschnitt 1.5.1 ADR;
- Anforderungen an die Kenn-
zeichnung in Sondervorschrift 188
für in Ausrüstungen eingebaute
Knopfzellen**

Bonn, den 28. Juli 2009
A 33 / 3642.40/210

Die von Großbritannien vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M210 wurde am 28.07.2009 von Deutschland gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Vereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm> abgerufen werden.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Multilateral Agreement M210

Under paragraph 1.5.1 of Annex A of ADR,
concerning the marking requirements in SP 188
for button cells installed in equipment

- (1) By derogation from the provisions of Special Provision 188 part (f), packages containing button cells installed in equipment (including circuit boards) will be exempt from the marking provisions of Special Provision 188 part (f).
- (2) The consignor shall enter in the transport document:
"Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of ADR (M210)."
- (3) This agreement shall apply to transport on the territories of the Contracting Parties to ADR which have signed this agreement up to 31 December 2010, unless it is revoked before that date by at least one of the signatories, in which case it shall remain applicable only for transport on the territories of the Contracting Parties to ADR which have signed but not revoked this agreement, up to that date.

Multilaterale Vereinbarung M210

Gemäß Abschnitt 1.5.1 der Anlage A des ADR
betreffend die Anforderungen an die Kennzeichnung
in Sondervorschrift 188 für in Ausrüstungen
eingebaute Knopfzellen

- (1) Abweichend von den Bestimmungen der Sondervorschrift 188 Buchstabe f) sind Versandstücke mit in Ausrüstungen eingebauten Knopfzellen (einschließlich Leiterplatten) von den Kennzeichnungsvorschriften der Sondervorschrift 188 Buchstabe f) ausgenommen.
- (2) Der Absender muss im Beförderungspapier vermerken:
„Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des ADR (M210)“.
- (3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2010 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem der Unterzeichner widerrufen wird. In diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkB1. 2009 S. 478)

Straßenbau, Straßenverkehr

Nr. 141 **Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 11/2009
Sachgebiet 16.2: Bauvertragsrecht
und Verdingungs-
wesen;
Vergabe- und Ver-
tragsunterlagen
16.4: -; Abwicklung von
Verträgen**

S 12/7134.2/005-1069223
Bonn, 23. Juli 2009

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Gesetz zur Modernisierung des Vergabe-
rechts;
Fortschreibung des Handbuchs für die Ver-
gabe und Ausführung von Bauleistungen im
Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB);
Fortschreibung des Handbuchs für die Ver-
gabe und Ausführung von Lieferungen und
Leistungen im Straßen- und Brückenbau
(HVA L-StB)**

Bezug: Meine Allgemeinen Rundschreiben
Straßenbau (ARS)

1. Nr. 29/2006 vom 30.10.2006
– S 12/7132.3/020/564237 –
2. Nr. 8/2007 vom 31.05.2007
– S 12/7135.2/010-674459 –
3. Nr. 11/2007 vom 08.11.2007
– S 12/7135.2/010-759778 –
4. Nr. 2/2009 vom 24.03.2009
– S 12/7134.2/010-1007179 –

I. Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts

(1) Das „Gesetz zur Modernisierung des Vergabe-
rechts“ mit dem das „Gesetz gegen Wettbewerbs-
beschränkungen (GWB)“ sowie die „Vergabeverordnung
(VgV)“ geändert wurden, wurde am 23.04.2009 im BGBl. I
2009, S. 790 ff, veröffentlicht und trat am 24.04.2009 in
Kraft. Die Änderungen sind bei allen neuen EG-Vergabe-
verfahren ab dem 24.04.2009 zu beachten.

EG-Vergabeverfahren, die vor dem 24.04.2009 begonnen
haben, einschließlich der sich an diese anschließenden
Nachprüfungsverfahren, sind nach den hierfür geltenden

Vorschriften zu beenden (§ 131 Abs. 8 GWB n. F.). Ein Vergabeverfahren beginnt im Sinne dieser Übergangsregelung mit dem Tag der Absendung der EG-Bekanntmachung an das Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften oder der Aufforderung zu Verhandlungen ohne öffentliche Vergabebekanntmachung.

(2) Das Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts steht im Internet unter <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Wirtschaftspolitik/oeffentliche-auftraege.html> (s. Downloads) zur Verfügung.

Die Begründungen zum Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts wurden in der BT-DS 16/10117 vom 13.08.2008 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/101/1610117.pdf>) sowie in der BT-DS 16/11428 vom 17.12.2008 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/114/1611428.pdf>) veröffentlicht.

(3) Wesentliche Änderungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB):

§ 97 Abs. 3 GWB (Allgemeine Grundsätze)

Die Mittelstandsklausel wurde durch die Änderung in ihrer Wirkung verstärkt, in dem eine Losvergabe stattzufinden hat. Nur in begründeten Ausnahmefällen kann davon abgewichen werden, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern.

Verzichtet der öffentliche Auftraggeber auf eine losweise Vergabe, so hat er aktenkundig zu begründen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Wird ein Unternehmen mit der Durchführung einer öffentlichen Aufgabe betraut, hat der Auftraggeber das Unternehmen zu verpflichten, entsprechend zu verfahren.

§ 97 Abs. 4 GWB (Allgemeine Grundsätze)

Zum Wettbewerb um öffentliche Aufträge sind alle Unternehmen zugelassen, welche das nötige Fachwissen, die erforderliche wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit haben sowie zuverlässig sind. Zur Zuverlässigkeit gehört auch, dass die Unternehmen gesetzes-treu sind.

Über die Fachkunde, Leistungsfähigkeit und generelle Zuverlässigkeit inhaltlich hinausgehende Anforderungen können an Unternehmen nur gestellt werden, wenn dies durch Bundes- oder Landesgesetz ausdrücklich so geregelt ist.

Mit der Neufassung des **Abs. 4** wird an dieser Rechtslage festgehalten, aber zusätzlich eine weitere Kategorie von Anforderungen aufgenommen, die an die Ausführung des Auftrages geknüpft sind und zugleich konkrete Verhaltensanweisungen an das ausführende Unternehmen für die Ausführung des Auftrages darstellen.

Diese zusätzlichen Anforderungen an Auftragnehmer für die Ausführung des Auftrages stellen somit Leistungsanforderungen dar und sind daher Gegenstand der Leistungsbeschreibung. Sie müssen allen Wettbewerbern zu Beginn des Vergabeverfahrens bekannt gegeben werden. In der Leistungsbeschreibung kann der öffentliche Auftraggeber durch Spezifizierung des Auftragsgegenstandes beispielsweise Innovations- oder Umweltschutzaspekte berücksichtigen. Durch die Beschreibung der Leistung als „Strom aus erneuerbaren Energiequellen“ oder „Recyclingpapier“ können dem Auftragnehmer auch

mittelbar bestimmte Produktionsverfahren bei der Ausführung des Auftrages vorgegeben werden.

§ 97 Abs. 4a GWB (Allgemeine Grundsätze)

Nach dieser Vorschrift können Auftraggeber Präqualifikationssysteme einrichten oder zulassen, mit denen die Eignung von Unternehmen nachgewiesen werden kann.

Damit erhält das bereits im Baubereich eingeführte bundeseinheitliche Präqualifikationsverzeichnis des Vereins für die Präqualifikation von Bauunternehmen e.V. eine gesetzliche Basis.

§ 98 Nr. 4, 5 und 6 GWB (Auftraggeber)

§ 98 definiert die öffentlichen Auftraggeber. Die Änderungen sind Anpassungen an das EG-Vergaberecht.

Die **Nr. 4** erfasst die Auftraggeber, die im Sektorenbereich auf der Grundlage von besonderen und ausschließlichen Rechten tätig sind und die öffentliche Unternehmen in diesem Bereich sind.

In der bisherigen **Nr. 5** sowie in Artikel 8 der RL 2004/18/EG wird die Anwendung der Vergaberegeln auf zu mehr als 50 % mit öffentlichen Mitteln geförderte Bauvorhaben geregelt. Diese Regelung ist zukünftig auch bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts anzuwenden.

Die Änderung in **Nr. 6** ist in Verbindung mit § 99 Abs. (6) GWB zu sehen. Die Definition einer Baukonzession wurde in § 99 Abs. (6) GWB aufgenommen.

§ 99 Abs. 1, 3, 4, 6 und 8 GWB (Öffentliche Aufträge)

In **Abs. 1** erfolgt eine Klarstellung zu öffentlichen Aufträgen sowie eine Ergänzung um Baukonzessionen.

Abs. 3 erhält eine Klarstellung des Bauauftragsbegriffs.

Die Regelungen in **Abs. 4** dienen der Klarstellung des Dienstleistungsbegriffs in § 99 Abs. 1 GWB.

Zur Klarstellung wurde die Definition der Baukonzession in § 98 Nr. 6 GWB gestrichen und in **Abs. 6** neu aufgenommen.

Der neue **Abs. 8** setzt den Artikel 9 der Richtlinie 2004/17/EG um, damit bei Aufträgen, die der Durchführung mehrerer Tätigkeiten dienen, eine Abgrenzung hinsichtlich der anzuwendenden Vergabebestimmungen erfolgen kann.

§ 100 Abs. 2 GWB (Anwendungsbereich)

Die Änderungen betreffen Anpassungen an die Liberalisierung im Telekommunikationsbereich und Klarstellungen sowie die Übernahme der Ausnahmenvorschriften für die Bereiche der Trinkwasser- und Energieversorgung sowie des Verkehrs, die bislang in der VgV geregelt waren.

§ 101 Abs. 4, 6 und 7 GWB (Arten der Vergabe)

Abs. 4 stellt klar, dass Sektorenauftraggeber den wettbewerblichen Dialog nicht anzuwenden brauchen.

Abs. 6 definiert zwei neue Vergabeverfahren: die elektronische Auktion und das dynamische elektronische Verfahren.

In **Abs. 7** bleibt es beim Vorrang des offenen Verfahrens. Nur Sektorenauftraggeber wird die freie Wahl des Vergabeverfahrens gestattet.

§ 101a GWB (Informations- und Wartepflicht)**Zu Abs. 1**

Bislang regelte der § 13 VgV die Pflicht des öffentlichen Auftraggebers, die Bieter, deren Angebote nicht berücksichtigt werden sollen, über diese Absicht zu informieren und den Vertrag erst zu schließen, wenn die Informationen erteilt wurden und eine Frist von 14 Tagen vergangen ist. Tat der Auftraggeber dies nicht, war der Vertrag nichtig. Die Regelung des § 13 VgV wird mit etwas abweichendem Wortlaut in den Abs. 1 übernommen.

Bieter gelten als betroffen, wenn sie noch nicht endgültig ausgeschlossen wurden. Ein Ausschluss ist endgültig, wenn er dem betroffenen Bieter mitgeteilt wurde und entweder in einem Nachprüfungsverfahren als rechtmäßig anerkannt wurde oder keinem Nachprüfungsverfahren mehr unterzogen werden kann.

Bewerber gelten dann als betroffen, wenn der öffentliche Auftraggeber ihnen keine Information über die Ablehnung ihrer Bewerbung zur Verfügung gestellt hat, bevor die Mitteilung der Zuschlagsentscheidung an die betroffenen Bieter ergangen ist.

Die Wartefrist wird nunmehr gesetzlich geregelt und hinsichtlich der Dauer an die Vorgaben der EG-Rechtsmittel-Richtlinie angepasst. Dabei wird die Informations- und Wartefrist auf 15 Kalendertage festgelegt. Wird die Information per Fax oder auf elektronischem Weg versendet, verkürzt sich die Informations- und Wartefrist auf 10 Kalendertage.

Die Information über die Nichtberücksichtigung eines Angebotes muss dem Unternehmen, das ein erfolgloses Angebot vorgelegt hat, hinreichend deutlich machen, aus welchem Grund sein Angebot nicht zu berücksichtigen war und welches Unternehmen den Zuschlag erhalten soll. Die Begründung hat auch die Komplexität des Auftrages und den daraus resultierenden Aufwand für die Angebotserstellung zu berücksichtigen. Ein bloßer Hinweis darauf, dass das Angebot nicht das wirtschaftlichste gewesen sei, genügt der Informationspflicht nicht.

Zu Abs. 2

Die Regelung soll Flexibilität für besonders dringliche Vergabeverfahren schaffen. Für die Vergabeverfahren, bei denen besonders dringliche Gründe außerhalb der Einflussphäre des öffentlichen Auftraggebers, wie z. B. Flutkatastrophen, ein Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung rechtfertigen, wird klargestellt, dass der öffentliche Auftraggeber dann nicht zu einer vorherigen Information verpflichtet ist.

§ 101 b GWB (Unwirksamkeit)

Abs. 1 regelt, dass die Verletzung der Informationspflicht gemäß § 101a GWB und der Fall, bei dem der öffentliche Auftraggeber unter Verletzung der Vergaberegeln den Auftrag direkt an ein Unternehmen vergibt, zur schwebenden Unwirksamkeit des Vertrages führen. Die bisherige Rechtsfolge der Nichtigkeit in § 13 VgV wurde nicht übernommen. Es erscheint sachgerechter, den Vertrag unter eine aufschiebende oder auflösende Bedingung zu stellen.

Ein Vertrag ist von Anfang an wirksam, wenn die Frist nach **Abs. 2** abgelaufen und die Unwirksamkeit nicht in einem

Nachprüfungsverfahren geltend gemacht wurde. Abs. 2 führt eine Frist zur Geltendmachung der Unwirksamkeit ein. Nach Ablauf der Frist besteht Rechtssicherheit bei dem geschlossenen Vertrag. Die Geltendmachung kann nur durch Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens durch einen Antragsbefugten vor der Vergabekammer erfolgen.

Hat der öffentliche Auftraggeber die Auftragsvergabe im Amtsblatt der EU bekannt gemacht, verkürzt sich die Frist zur Feststellung der Unwirksamkeit des Vertrages auf 30 Kalendertage nach Veröffentlichung dieser Bekanntmachung über die Auftragsvergabe.

§ 103 GWB (Vergabeprüfstellen)

Die Regelungen zur Nachprüfung durch Vergabeprüfstellen wurden aufgehoben.

§ 104 GWB (Vergabekammer)

Wird klarer gefasst.

§ 106 Abs. 2 GWB (Einrichtung, Organisation)

Durch die Aufhebung des § 106 Abs. 2 Satz 2 a. F. werden auch für die Vergabekammern der Länder die Anforderungen, die an die Besetzung der Vergabekammer des Bundes gestellt werden, einheitlich vorgegeben.

§ 106a GWB (Abgrenzung der Zuständigkeit der Vergabekammern)

§ 106a regelt die Zuständigkeit der Vergabekammer des Bundes. Diese Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 18 VgV. Um die künftige Vergabeverordnung nicht mit Regelungen zu den Nachprüfungsverfahren zu überfrachten, wird die Zuständigkeitsregelung für Bund und Länder in das GWB übernommen und gleichzeitig klarer strukturiert.

§ 107 Abs. 3 GWB (Einleitung, Antrag)

Die Zulässigkeitsvoraussetzungen für einen Nachprüfungsantrag werden präzisiert. Auch erkennbare Verstöße in den Vergabeunterlagen, z. B. in der Leistungsbeschreibung, sollen unverzüglich, spätestens bis zum Ablauf der Angebotsfrist gerügt werden. Außerdem ist ein Nachprüfungsantrag unzulässig, wenn mehr als 15 Kalendertage nach Eingang der Mitteilung des Auftraggebers einer Rüge nicht abhelfen zu wollen vergangen sind.

§ 110 GWB (Untersuchungsgrundsatz)

Die Pflicht zur Erforschung des Sachverhaltes von Amts wegen bedeutet, dass die Kammer alle Tatsachen aufzuklären hat, die für ihre Entscheidung objektiv erforderlich sind. Die Vergabekammer bestimmt dabei nach pflichtgemäßem Ermessen die Art und den Umfang der Ermittlungen. **Abs. 1** Satz 2 konkretisiert, inwieweit die Vergabekammer dabei über das Vorbringen der Beteiligten hinaus verpflichtet ist, Nachforschungen anzustellen.

In **Abs. 2** Satz 2 zeigt der Gesetzgeber die Möglichkeit des Antraggegners auf, die Vergabekammer vorsorglich vor Anhängigkeit des Verfahrens über die tatsächlichen und rechtlichen Aspekte für eine Widerlegung des Antrags in Kenntnis zu setzen. Diesen Schriftsatz (Schutzschrift) berücksichtigt die Vergabekammer bei der Ent-

scheidung über die Zustellung des Antrags. So kann der öffentliche Auftraggeber seine Argumente für die offensichtliche Unzulässigkeit oder Unbegründetheit des Antrags vorsorglich bei der Vergabekammer hinterlegen.

§ 113 Abs. 1 GWB (Beschleunigung)

Die neu eingeführte Zweiwochenfrist für die Verlängerung der Entscheidungsfrist dient der Beschleunigung.

§ 114 Abs. 2 und 3 GWB (Entscheidung der Vergabekammer)

Durch die Einfügung des Wortes „wirksam“ im **Abs. 2** wird die Rechtsfolge der Unwirksamkeit nach § 101b GWB auch auf den Zuschlag erstreckt.

Die Praxis der Vergabekammern hat gezeigt, dass vereinzelt öffentliche Auftraggeber die Anordnungen der Vergabekammern schlicht ignorieren. Eine effektive Durchsetzung von Anordnungen der Vergabekammern setzt voraus, dass geeignete Zwangsmittel zur Verfügung stehen.

Auf kartellbehördliche Verfügungen, die ebenso wie das öffentliche Auftragswesen Sachverhalte von erheblicher Bedeutung betreffen, waren die niedrigen Zwangsgelder des allgemeinen Verwaltungsvollstreckungsrechts nicht ausreichend. So entschied der Gesetzgeber, Zwangsgelder in einer Spanne von 1.000 bis 10 Mio. Euro im **Abs. 3** zuzulassen.

§ 115 GWB (Aussetzung des Vergabeverfahrens)

Die Änderung in **Abs. 1** ermöglicht eine Vereinfachung des Nachprüfungsverfahrens. Der neu gefasste **Abs. 2** ermöglicht es dem öffentlichen Auftraggeber zur Beschleunigung des Verfahrens bei der Vergabekammer einen Antrag auf Vorabgestattung des Zuschlags zu stellen. Die vorgeschlagene Änderung soll dieses zugunsten der im öffentlichen Interesse liegenden Auftragsvergabe verbessern. Es wurde auch dem Unternehmen, das nach der gemäß § 101a GWB bekannt gemachten Absicht des öffentlichen Auftraggebers den Zuschlag erhalten soll, ein entsprechendes Antragsrecht eingeräumt.

Mit der Ergänzung in **Abs. 3** wird klargestellt, dass weitere vorläufige Maßnahmen nach dieser Vorschrift mit den Mitteln der Verwaltungsvollstreckung durchgesetzt werden können. Ebenso wie in Bezug auf § 114 Abs. 3 GWB ist es auch hier sachgerecht, den Zwangsgeldrahmen des § 86a GWB zu übernehmen.

§ 115a GWB (Ausschluss vom abweichenden Landesrecht)

Soweit der Unterabschnitt II. Verfahren vor der Vergabekammer (§§ 107 – 115 GWB) Regelungen zum Verwaltungsverfahren enthält, darf hiervon durch Landesrecht nicht abgewichen werden.

§ 118 Abs. 2 GWB (Wirkung)

Die Änderung dient der Verfahrensbeschleunigung vor den Beschwerdegerichten.

§ 120 Abs. 2 GWB (Verfahrensvorschriften)

Mit der Verweisung auf den § 78 GWB wird ermöglicht, auch die notwendigen Kosten einem Beteiligten nach Billigkeit aufzuerlegen.

§ 121 Abs. 1 GWB (Vorabentscheidung über den Zuschlag)

Das Antragsrecht des erfolgreichen Bieters, das nach § 115 Abs. (2) GWB für das Verfahren vor der Vergabekammer eingeräumt wird, soll auch in dem Beschwerdeverfahren der Verfahrensbeschleunigung dienen.

§ 124 Abs. 2 GWB (Bindungswirkung und Vorlagepflicht)

Diese Änderung ermöglicht es dem BGH, sich bei der Entscheidung auf die vorgelegte Divergenzfrage zu beschränken.

§ 127 GWB (Ermächtigungen)

Keine direkte Relevanz für die Dienststellen der Straßenbauverwaltung.

§ 128 GWB (Kosten des Verfahrens vor der Vergabekammer)

Die Erhöhung der Gebühren (Verdoppelung der Höchstgebührensätze) in **Abs. 2** trägt dem Umstand Rechnung, dass derzeit eine Deckung der Kosten des Nachprüfungsverfahrens durch die für die Amtshandlungen der Vergabekammer erzielten Gebühren und Auslagen gerade in Fällen von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung nicht erzielt wird.

Nach **Abs. 3** hat der unterliegende Beteiligte die Kosten zu tragen. Mit der Änderung wird möglich, auch z. B. das „Verschulden“ einer Antragstellung bei der Kostenfestsetzung zu berücksichtigen und die Kosten aufzuteilen.

Bislang sah das Gesetz für den Fall der Rücknahme eine Erstattung von Auslagen, die der öffentliche Auftraggeber im Nachprüfungsverfahren gehabt hat, nicht vor. In **Abs. 4** wird nunmehr der Antragsteller bei der Rücknahme ihres Nachprüfungsantrags verpflichtet, die zweckentsprechenden Aufwendungen des Antraggegners zu tragen.

§ 129 GWB (Korrekturmechanismus der Kommission)

Die bisherige Regelung in § 129 (Kosten der Vergabepflichtstelle) wurde gestrichen. Es wird dafür der Korrekturmechanismus der Europäischen Kommission aus § 21 VgV übernommen.

§ 129a GWB (Unterrichtungspflichten der Nachprüfungsinstanzen)

Keine Relevanz für die Dienststellen der Straßenbauverwaltung.

§ 129b GWB (Regelungen für Auftraggeber nach dem Bundesberggesetz)

Keine Relevanzen für die Dienststellen der Straßenbauverwaltung.

§ 131 Abs. 8 GWB (Übergangsbestimmungen)

Es wurde ein neuer **Abs. 8** mit einer Übergangsregelung für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes (24.04.2009) bereits begonnener Vergabe- oder Nachprüfungsverfahren aufgenommen.

(4) Änderungen der Vergabeverordnung (VgV):

Aufgehoben werden:

- § 6 Abs. 1 Satz 2 (Definition Baukonzession),
- § 8 Tätigkeit im Sektorenbereich,

- § 9 Ausnahmen im Sektorenbereich,
- § 10 Freistellung verbundener Unternehmen,
- § 11 Auftraggeber nach dem Bergbaugesetz,
- § 13 Informationspflicht,
- § 18 Zuständigkeit der Vergabekammer,
- § 19 Beschleunigungsverfahren,
- § 20 Schlichtungsverfahren,
- § 21 Korrekturmechanismus der Kommission,
- § 22 Statistik.

Hierdurch wird die Vergabeverordnung im Wesentlichen eine reine „Schanierverordnung“ zur Einbeziehung der Vergabe-/Verdingungsordnungen (VOB/A, VOL/A, VOF).

II. Fortschreibung des HVA B-StB

(1) Das mit ARS Nr. 2/2009 (siehe Bezug 4.) bekannt gegebene „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB)“, Ausgabe März 2009, musste wegen des „Gesetzes zur Modernisierung des Vergaberechts“ insbesondere der §§ 101a und 101b GWB in Teilen fortgeschrieben werden.

Weiterhin erfolgt eine Berichtigung. Aktuell ist das HVA B-StB, Ausgabe März 2009/Fassung Juli 2009, auf der anliegenden CD-ROM (**Anlage 1**).

(2) Folgende Änderungen wurden gegenüber dem HVA B-StB, Ausgabe März 2009, vorgenommen.

1. Fortschreibung des Ausgabestandes auf dem Deckblatt

Das HVA B-StB erhält die Ausgabe: März 2009/Fassung: Juli 2009.

2. Fortschreibung des Abschnitts 1.2 Angebotsschreiben

Änderung des Verweises Bieterinformation im Richtlinienentext Nr. (4).

Die Seite 1 erhält den Stand: 07/09.

3. Fortschreibung des Abschnitts 2.0 Allgemeines

Der Richtlinienentext in Nr. (9), 2. Absatz, 5. Absatz 1. Spiegelstrich und 7. Absatz 6. Spiegelstrich, wird an die neuen Regelungen des GWB angepasst.

Der Richtlinienentext in Nr. (2) wird wegen der alle zwei Jahre fälligen Anpassung der EG-Schwellenwerte allgemeiner gefasst.

Der Abschnitt erhält den Stand: 07/09.

4. Fortschreibung des Abschnitts 2.2 Behandlung der Bewertungen

Der Richtlinienentext in den Nrn. (12) bis (15) ist wegen § 101a GWB fortgeschrieben worden. Dies gilt auch für das Muster 2.2-1.

Neu ist das Muster 2.2-2 wegen des neuen Vordrucks HVA B-StB-Bewerberinformation Teilnahmewettbewerb. Der Abschnitt erhält den Stand: 07/09.

5. Fortschreibung des Abschnitts 2.4 Prüfung und Wertung der Angebote

Änderung des Verweises Bieterinformation im Richtlinienentext Nr. (53).

Die Seite 9 erhält den Stand: 07/09.

6. Fortschreibung des Abschnitts 2.5 Abschluss des Vergabeverfahrens

Der Richtlinienentext in den Nrn. (7) und (8) wird an § 101a und § 101b GWB angepasst.

Entsprechend sind die Muster 2.5 – 3.1, 2.5 – 3.2 und 2.5 – 3.3 fortgeschrieben worden.

Der Abschnitt erhält den Stand: 07/09.

7. Fortschreibung des Teils 4 Vordrucke

Das Inhaltsverzeichnis – Seite 2 Vordrucke für den Teil 2 Vergabeverfahren wird wegen der neuen Vordrucke fortgeschrieben.

Berichtigung des Vordrucks HVA B-StB-Angebots-schreiben.

In Nr. 6, 8. Spiegelstrich wird ergänzt bzw. „Verzeichnis der Leistungen anderer Unternehmer“.....

Im Vordruck HVA B-StB-Vergabevermerk wird Punkt 11.1 wegen § 101a GWB fortgeschrieben.

Neu ist der Vordruck HVA B-StB-Bewerberinformation Teilnahmewettbewerb.

Fortgeschrieben sind folgende Vordrucke:

- HVA B-StB-Information gemäß § 101a GWB I,
- HVA B-StB-Information gemäß § 101a GWB II,
- HVA B-StB-Information gemäß § 101a GWB III.

Das Inhaltsverzeichnis für den Teil 2 sowie die o. g. Vordrucke erhalten den Stand: 07/09.

8. Fortschreibung des Teils 5 Anhang

Die bisherigen Ausgaben von GWB, 4. Teil, und VgV werden durch die aktuellen Fassungen ersetzt.

Diese erhalten den Stand: 07/09.

Die vorab beschriebenen Fortschreibungen sind als Worddatei auf der CD-ROM (**Anlage 1**) beigelegt.

III. Fortschreibung des HVA L-StB

(1) Das mit ARS Nr. 8/2007 und ARS Nr. 11/2007 bekannt gegebene „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Lieferungen und Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA L-StB)“, Ausgabe: März 2007/Fassung: Oktober 2007, musste wegen des „Gesetzes zur Modernisierung des Vergaberechts“ insbesondere der §§ 101a und 101b GWB fortgeschrieben werden.

Aktuell ist das HVA L-StB, Ausgabe: März 2007/Fassung: Juli 2009, auf der anliegenden CD-ROM (**Anlage 1**).

(2) Folgende Änderungen wurden gegenüber dem HVA L-StB, Ausgabe März 2007/Fassung: Oktober 2007, vorgenommen:

1. Fortschreibung des Ausgabestandes auf dem Deckblatt

Das HVA L-StB erhält die Ausgabe: März 2007/Fassung: Juli 2009.

2. Fortschreibung des Abschnitts 1.2 Angebotsschreiben

Änderung des Verweises Bieterinformation im Richtlinienentext Nr. (4).

Die Seite 1 erhält den Stand: 07/09.

3. Fortschreibung des Abschnitts 2.0 Allgemeines

Der Richtlinienentext in Nr. (9), 2. Absatz, 5. Absatz 1. Spiegelstrich und 7. Absatz 6. Spiegelstrich, wird an die neuen Regelungen des GWB angepasst.

Der Richtlinienentwurf in Nr. (2) wird wegen der alle zwei Jahre fälligen Anpassung der EG-Schwellenwerte allgemein gefasst.

Der Abschnitt erhält den Stand: 07/09.

4. Fortschreibung des Abschnitts 2.2 Behandlung der Bewerbungen

Der Richtlinienentwurf in den Nrn. (12) bis (15) ist wegen § 101a GWB fortgeschrieben worden.

Dies gilt auch für das Muster 2.2-1.

Neu ist das Muster 2.2-2 wegen des neuen Vordrucks HVA L-StB-Bewerberinformation Teilnahmewettbewerb.

Der Abschnitt erhält den Stand: 07/09.

5. Fortschreibung des Abschnitts 2.4 Prüfung und Wertung der Angebote

Änderung des Verweises Bieterinformation im Richtlinienentwurf Nr. (52).

Die Seite 8 erhält den Stand: 07/09.

6. Fortschreibung des Abschnitts 2.5 Abschluss des Vergabeverfahrens

Der Richtlinienentwurf in den Nrn. (7) und (8) wird an § 101a und § 101b GWB angepasst.

Entsprechend sind die Muster 2.5 – 3.1, 2.5 – 3.2 fortgeschrieben worden.

Der Abschnitt erhält den Stand: 07/09.

7. Fortschreibung des Teils 4 Vordrucke

Das Inhaltsverzeichnis – Seite 2 Vordrucke für den Teil 2 Vergabeverfahren wird wegen der neuen Vordrucke fortgeschrieben.

Neu ist der Vordruck HVA L-StB-Bewerberinformation Teilnahmewettbewerb.

Fortgeschrieben sind folgende Vordrucke:

- HVA L-StB-Information gemäß § 101a GWB I,
- HVA L-StB-Information gemäß § 101a GWB II.

Das Inhaltsverzeichnis für die Teile 1 und 2 sowie die o. g. Vordrucke erhalten den Stand: 07/09.

8. Fortschreibung des Teils 5 Anhang

Die bisherigen Ausgaben von GWB, 4. Teil und VgV werden durch die aktuellen Fassungen ersetzt.

Diese erhalten den Stand: 07/09.

Die vorab beschriebenen Fortschreibungen sind als Worddatei auf der CD-ROM (**Anlage 1**) beigelegt.

(2) Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die aktuellen Fassungen des HVA B-StB und HVA L-StB auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

Ich würde es begrüßen, wenn Sie den kommunalen Bauverwaltungen eine entsprechende Anwendung empfehlen würden.

(3) Die Richtlinienentwürfe des aktuellen HVA B-StB und des HVA L-StB werden als pdf-Datei, die Vordrucke als Word-Datei auf der Homepage des BMVBS veröffentlicht. Die Dateien können unter <http://www.bmvbs.bund.de> → Verkehr → Straße → Straßenbau → Vergabehandbücher → HVA B-StB bzw. HVA L-StB, eingesehen und heruntergeladen werden.

(4) Mein im Bezug genanntes ARS Nr. 29/2006 (**Bezug 1.**) hebe ich auf.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

(VkBl. 2009 S. 479)

IV. Fortschreibung des HVA F-StB

Die Bekanntgabe der Fortschreibung des „Handbuchs für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB)“ wegen des „Gesetzes zur Modernisierung des Vergaberechts“ und der Novellierung der „Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI)“ erfolgt in Kürze mit einem gesonderten ARS.

V. Allgemeines

(1) Die unter II. und III. genannten aktuellen Fassungen des HVA B-StB und HVA L-StB (**Anlage 1**) bitte ich ab sofort im Bereich der Bundesfernstraßen anzuwenden.

Von Ihrem Einführungserlass bitte ich mir eine Kopie zu übersenden.

Nr. 142 **Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 12/2009
Sachgebiet 16.2: Bauvertragsrecht
und Verdingungswesen;
Vergabe- und Vertragsunterlagen
20.0: Datenverarbeitungsangelegenheiten; Allgemeines**

S 12/7134.30/021-1054337
Bonn, 24. Juli 2009

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Bauabrechnung mittels DV-Anlagen;
- Fortschreibung der Sammlung REB,
Stand: Juli 2009**Bezug: Meine Allgemeinen Rundschreiben
Straßenbau (ARS)1. Nr. 01/1989 vom 10.02.1989
– S 12/70.16.01/1 Va 89 –2. Nr. 17/1997 vom 17.04.1997
– S 12/70.16.01/2 F 97 –

Mein Rundschreiben vom

3. 30.03.2009 – S 12/7134.30/021-1013670 –

Anlage: Inhaltsverzeichnis der Sammlung REB,
Stand: Juli 2009**I.**

(1) Eine Projektgruppe der Bund-/Länder-Dienstbesprechung „IT-Koordinierung im Straßenwesen“ hat die „Sammlung der Regelungen für die elektronische Bauabrechnung (Sammlung REB), Stand: April 1997“ überarbeitet. Die neue „Sammlung REB“, Stand: Juli 2009, wird hiermit bekannt gegeben. Sie ist in allen geeigneten Fällen der Abrechnung von Bauverträgen im Bereich der Bundesfernstraßen zugrunde zu legen.

(2) Fortgeschrieben wurden die „Allgemeinen Bedingungen für die Anwendung der REB-Verfahrensbeschreibungen (REB Allg.), Ausgabe 2009“ und die REB-Verfahrensbeschreibung 23.003 „Allgemeine Mengenberechnung, Ausgabe 2009“. Diese Regelwerke wurden mit den Verbänden der Bauwirtschaft und dem Bundesverband Bau-Software e.V. (BVBS) abgestimmt. Zum vorliegenden Arbeitsergebnis wurde Ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt (siehe Bezug 3.).

(3) Das REB-Prüfprogramm für die REB-VB 23.003, Ausgabe 2009, wird durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ab November 2009 zur Verfügung gestellt. Ich werde es mit gesondertem Rundschreiben für die Bundesfernstraßen einführen. Nach Auskunft des BVBS wird die neue REB-VB 23.003 zu diesem Zeitpunkt auch in den Erstberechnungsprogrammen umgesetzt sein.

II.

(1) In der Sammlung REB, Stand: Juli 2009, sind folgende fünf REB-VB nicht mehr enthalten (vgl. Anlage 3):

- 20.203 - Auswertung von Tachymeteraufnahmen,
- 20.303 - Terrestrische Querprofilaufnahme,
- 25.003 - Gewichtsberechnung von Bewehrungsstahl,
- 27.003 - Massen und Böschungsflächen von Grabenaushub,
- 29.004 - Berechnung von Kanaloberflächen lüftungstechnischer Anlagen.

Bei der Vereinbarung der „Sammlung REB“, Stand: Juli 2009, in den Besonderen Vertragsbedingungen (BVB) werden diese Verfahrensbeschreibungen damit nicht mehr Vertragsbestandteil. Wird eine Anwendung weiterhin gewünscht, müssen sie einzelvertraglich in den BVB vereinbart werden.

(2) Diesem Allgemeinen Rundschreiben ist ein neues „Inhaltsverzeichnis der Sammlung REB, Stand: Juli 2009“ beigelegt (siehe Anlage 3). Es ersetzt das „Inhaltsverzeichnis, Stand: April 1997“.

(3) Alle Verfahrensbeschreibungen der „Sammlung REB, Stand: Juli 2009“ sind als pdf-Datei auf der Internetseite der BASt veröffentlicht. Die Dateien können unter www.bast.de/Publikationen/Downloads/Berichte/IT-Projekte/REB-VB eingesehen und heruntergeladen werden.

(4) Von Ihrem Einführungserlass bitte ich mir eine Kopie zu übersenden. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, diese Regelungen auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

(5) Die im Bezug genannten ARS

– Nr. 1/1989 (Bezug 1.),

– Nr. 17/1997 (Bezug 2.),

hebe ich auf.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

Sammlung der Regelungen für die elektronische Bauabrechnung (Sammlung REB)

Inhalt:

Stand: Juli 2009

REB-Verfahrensbeschreibungen

REB-Allg. Allgemeine Bedingungen für die Anwendung der REB-Verfahrensbeschreibungen

REB-VB 20 REB-Verfahrensbeschreibungen, Abschnitt 20:
Messwertaufbereitungen

20.003 Querprofilbestimmung durch Interpolation

20.073 Bestimmung von Begrenzungslinien in Querprofilen

20.103 Auswertung von Nivellements

20.214 Auswertung elektrooptischer Tachymeteraufnahmen

20.314 Auswertung elektrooptischer Querprofilaufnahmen

REB-VB 21 REB-Verfahrensbeschreibungen, Abschnitt 21:
Erdmassenberechnungen aus Querprofilen

21.003 Massenberechnung aus Querprofilen (Elling)

21.013 Massenberechnung zwischen Begrenzungslinien

21.033 Oberflächenberechnung aus Querprofilen

REB-VB 22 REB-Verfahrensbeschreibungen, Abschnitt 22:
Besondere Erdmassenberechnungen

22.013 Massen und Oberflächen aus Prismen

REB-VB 23 REB-Verfahrensbeschreibungen, Abschnitt 23:
Allgemeine Abrechnungsverfahren

23.003 Allgemeine Mengenberechnung

**Nr. 143 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 13/2009
Sachgebiet 06.1: Straßenbaustoffe;
Anforderungen,
Eigenschaften**

Bonn, 03. August 2009
S 27/7182.8/3/1034002

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

**Betreff: Technische Lieferbedingungen für Asphalt-
granulat, Ausgabe 2009 (TL AG-StB 09)**

(VkBli. 2009 S. 487)

Bezug: Mein Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau (ARS) Nr.

1. 21/2001 vom 08. Juni 2001
– S 26/38.57.10-23/26 Va 2001
(TL AG-StB 01, Ausgabe 2001)

Mein Rundschreiben Straßenbau

2. vom 17. Januar 2001
– S 26/38.57.23/31 F 00
(Merkblatt für die Verwertung von Asphalt-
granulat (M VAG), Ausgabe 2000)

Die „Technischen Lieferbedingungen für Asphaltgranulat“, Ausgabe 2001 (TL AG-StB 01) wurden in Folge der Übernahme der Europäischen Normen in das nationale Regelwerk für den Straßenbau in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Abstimmung mit mir und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder überarbeitet und liegen nun als „Technische Lieferbedingungen für Asphaltgranulat“, Ausgabe 2009 (TL AG-StB 09) vor.

Gegenüber den TL AG-StB 01 und TL AG-StB 06 wurde mit der Ausgabe 2009 eine Anpassung an die TL Gestein-StB 04 und TL SoB-StB 04 jeweils in der Ausgabe 2004/Fassung 2007 sowie an die TL Asphalt-StB 07 und die TL Beton-StB 07 vorgenommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um redaktionelle Änderungen im Hinblick auf die anzuwendenden Prüfnormen, Prüfbedingungen und Prüfvorschriften.

Meine im Bezug genannten Schreiben (Bezug 1. und 2.) hebe ich auf.

Ich gebe die TL AG-StB 09 hiermit bekannt und bitte, sie für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Zu meiner Information erbitte ich einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die TL AG-StB 09 auch für Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen. Gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.06.1998 über ein Informa-

tionsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (AbL. EG Nr. L 204 S. 37), geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.07.1998 (AbL. EG Nr. L 217 S. 18), wurde das Notifizierungsverfahren für die TL AG-StB 09 unter der Nr. 2008/535/D durchgeführt.

Die TL AG-StB 09 sind bei dem FGSV Verlag GmbH, Wesselingener Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

**Nr. 144 Bekanntmachung der Verordnung
über die Teilnahme elektronischer
Mobilitätshilfen am Verkehr und
zur Änderung der Fahrerlaubnis-
Verordnung und der Fahrzeug-
Zulassungsverordnung**

Bonn, den 04. August 2009
S 35/7362.2/1

Nachstehend gebe ich die Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 16. Juli 2009 einschließlich ihrer Begründung bekannt. Die Verordnung wurde im Bundesgesetzblatt Teil I, S. 2097 verkündet und ist am 25. Juli 2009 in Kraft getreten.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

**Verordnung
über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen
am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Ver-
ordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

Vom 16. Juli 2009

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verordnet

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis e, g bis r, u, w und x, Nummer 2 Buchstabe b und f, Nummer 3 Buchstabe c und i sowie Nummer 4a, 5a, 15 und 17 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 03. Februar 2009 (BGBl. I S. 150), sowie
- auf Grund des § 7 Nummer 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), § 7 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2833), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfenverordnung – MobHV)

§ 1

Anwendungsbereich, Grundsatz der Verwendung

- (1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:
 1. zweispuriges Kraftfahrzeug mit zwei parallel angeordneten Rädern mit integrierter elektronischer Balance-, Antriebs-, Lenk- und Verzögerungstechnik,
 2. eine Gesamtbreite von nicht mehr als 0,7 m,
 3. eine Plattform als Standfläche für einen Fahrer,
 4. eine lenkerähnliche Haltestange, über die der Fahrer durch Schwerpunktverlagerung die Beschleunigung oder Abbremsung sowie die Lenkung beeinflusst,
 5. entspricht den Anforderungen der Richtlinie 72/245/EWG des Rates vom 20. Juni 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über von Fahrzeugen verursachte Funkstörungen (elektromagnetische Verträglichkeit) (ABl. L 152 vom 6.7.1972, S. 15), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
 6. eine Anzeige für den Energievorrat.
- (2) Fahrzeuge im Sinne des Absatzes 1 (Mobilitätshilfen) sind Kraftfahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung. Sie dürfen nur nach Maßgabe der folgenden Vorschriften auf öffentlichen Straßen verwendet werden.

§ 2

Anforderungen an das Inbetriebsetzen

- (1) Eine Mobilitätshilfe darf auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie
 1. einem genehmigten Typ entspricht sowie
 2. ein gültiges Versicherungskennzeichen nach § 26 in Verbindung mit § 27 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führt.

Abweichend von Satz 1 Nummer 1 darf eine Mobilitätshilfe auch in Betrieb gesetzt werden, wenn für sie eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist.

(2) Es richtet sich die Erteilung

1. der Typgenehmigung im Falle des Absatzes 1 Nummer 1 nach den Anforderungen des § 20 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
2. der Einzelgenehmigung im Falle des Absatzes 1 Satz 2 nach den Anforderungen des § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Die Erteilung der in Satz 1 bezeichneten Genehmigungen setzt voraus, dass die Anforderungen des § 1 Absatz 1 und der §§ 4 bis 6 erfüllt sind.

- (3) § 4 Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gilt für den Führer und den Halter einer Mobilitätshilfe entsprechend.

§ 3

Berechtigung zum Führen

Für das Führen einer Mobilitätshilfe gilt die Fahrerlaubnis-Verordnung in der jeweils geltenden Fassung mit der Maßgabe, dass für das Führen einer Mobilitätshilfe mindestens die Berechtigung zum Führen eines Mofas nachzuweisen ist.

§ 4

Anforderung an die Verzögerungseinrichtung

Eine Mobilitätshilfe darf nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie mit einer dem in § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 beschriebenen Fortbewegungskonzept entsprechenden Verzögerungseinrichtung ausgerüstet ist, die

1. das Fahrzeug bis zum Stillstand abbremsen kann und
2. mindestens einen Verzögerungswert von 3,5 m/s² erreicht.

§ 5

Anforderung an die lichttechnischen Einrichtungen

- (1) Eine Mobilitätshilfe darf nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie mit folgenden lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet ist, die den Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 5. Juli 1973 (VkBl. S. 558), die zuletzt am 21. Juni 2006 (VkBl. S. 645) geändert worden sind, in der jeweils geltenden Fassung entsprechen müssen:

1. nach vorne wirkendem Scheinwerfer für weißes Licht (TA 23),
2. nach vorne wirkendem weißem Rückstrahler (TA 18),
3. an der Rückseite mit einer Schlussleuchte für rotes Licht (TA 14b),
4. an der Rückseite mit einem roten Rückstrahler (TA 18),
5. mit gelben Rückstrahlern nach beiden Seiten wirkend (TA 18).

Die lichttechnischen Werte sind in allen Betriebszuständen zu erfüllen, insbesondere ist eine Blendwirkung des Gegenverkehrs durch den vorderen Scheinwerfer auszuschließen.

- (2) Die Einrichtungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 3 können mit einer Lichtmaschine, über das Bordnetz der

Mobilitätshilfe oder ausschließlich über Batterie- oder Akku-Versorgung betrieben werden, wenn dem Fahrzeugführer deren Ladezustand ständig angezeigt wird.

§ 6

Anforderung an die Schalleinrichtung

Eine Mobilitätshilfe darf nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie mit einer Glocke ausgerüstet ist.

§ 7

Zulässige Verkehrsflächen, Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr

- (1) Wer elektronische Mobilitätshilfen im Verkehr führt, unterliegt den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung.
- (2) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.
- (3) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind, und auf Wegen gefahren werden.
- (4) Abweichend von Absatz 1 darf mit elektronischen Mobilitätshilfen von dem Gebot, auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen möglichst weit rechts zu fahren, nicht abgewichen werden. Wer elektronische Mobilitätshilfen führt, muss einzeln hintereinander fahren, darf sich nicht an Fahrzeuge anhängen und nicht freihändig fahren. In Fahrradstraßen darf auch nebeneinander gefahren werden. Ist ein Verbot für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250) angezeigt, dürfen elektronische Mobilitätshilfen geschoben werden. Soweit keine Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sind, sind Richtungsänderungen durch Handzeichen anzuzeigen.
- (5) Wer eine Mobilitätshilfe auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen führt, muss seine Geschwindigkeit anpassen. Fußgänger haben Vorrang, sie dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Radfahrern ist das Überholen zu ermöglichen. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit elektronischen Mobilitätshilfen.
- (6) Abweichend von den Absätzen 1 bis 3 können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für das Fahren mit elektronischen Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.

§ 8

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1, § 4, § 5 oder § 6 eine elektronische Mobilitätshilfe in Betrieb setzt,
2. entgegen § 3 eine Mobilitätshilfe führt, ohne mindestens die Berechtigung zum Führen eines Mofas nachgewiesen zu haben, oder
3. einer Vorschrift des § 7 Absatz 2 oder Absatz 3 über zulässige Verkehrsflächen oder des § 7 Absatz 4 Satz

1, 2 oder Satz 5 über Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr zuwiderhandelt.

Artikel 2

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Dem § 3 Absatz 2 Nummer 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988), die zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) geändert worden ist, wird folgender Buchstabe g angehängt:

„g) Elektronische Mobilitätshilfe“

Artikel 3

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In § 4 Absatz 1 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. März 2009 (BGBl. I S. 734) geändert worden ist, wird nach der Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. Mobilitätshilfen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Mobilitätshilfenverordnung,“.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 16. Juli 2009

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
W. Tiefensee

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Regelungsinhalt

Um den immer dichter werdenden Individualverkehr in Ballungsgebieten wirksam zu bewältigen, wurden von der Industrie Fahrzeuge entwickelt, die sich durch geringen Verkehrsflächenbedarf beim Fahren und Parken sowie durch eine besondere Umweltfreundlichkeit auf Grund eines Elektroantriebes auszeichnen. Da diese neuen Fahrzeuge durch Gewichtsverlagerungen gelenkt werden, wird auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit der Teilnahme am Verkehr ermöglicht, die sie auf Grund ihrer Mobilitätseinschränkung mit dem Fahrrad oder zu Fuß nur schwer erreichen könnten. Ziel dieser Verordnung ist es, die rechtlichen Grundlagen für die Teilnahme dieser neuen Fahrzeugkategorie (im Folgenden elektronische Mobilitätshilfe genannt) zu schaffen.

Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand
Keine.
2. Vollzugaufwand
Sollten die Hersteller elektronischer Mobilitätshilfen bei der deutschen Typgenehmigungsbehörde (Kraft-

fahrt-Bundesamt – KBA) eine nationale Typgenehmigung beantragen, so entstünden dem Kraftfahrt-Bundesamt Aufwand für die Bearbeitung dieser Anträge. Dieser kann jedoch ohne Pauschalierung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel gedeckt werden. Zudem wäre durch Gebühr nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr eine Kostenneutralität sichergestellt.

Den Straßenverkehrsbehörden können Kosten entstehen durch die Aufstellung von Zusatzzeichen zur Gestattung der Nutzung der Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen und verkehrsberuhigten Bereichen. Die Aufstellung eines Verkehrszeichens kostet ca. 200,-- €. Kosten entstehen den Nutzern elektronischer Mobilitätshilfen durch das Erfordernis einer Mofaprüfbescheinigung. Diese sind allerdings so gering, dass messbare Effekte auf das allgemeine Preis- insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht induziert werden.

Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Festigung tradierter Rollen.

Bürokratiekosten

Es entstehen Informationspflichten hinsichtlich der Erlangung der Typgenehmigung beim Kraftfahrt-Bundesamt für die elektronischen Mobilitätshilfen.

Die vorzulegenden Unterlagen (technische Beschreibung) liegen allerdings bereits vor. Es bedarf jedoch zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit seitens KBA eines Gutachtens durch einen technischen Dienst. Die Kosten des Gutachtens sind, da es sich um Fahrzeuge eigener Art handelt und Erfahrungen insoweit nicht bestehen, derzeit nicht abschätzbar.

II. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

1.) Zu § 1

Absatz 1

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in 2005 mit der elektronischen Mobilitätshilfe einen Pilotversuch im Saarland initiiert, der vom Fachgebiet Mobilität & Verkehr (**imove**) der Technischen Universität Kaiserslautern ausgewertet wurde (Förderkennzeichen FE 82.0288/2005). Bezüglich der technischen Fahrzeugausstattung beurteilte die **imove** die Inbetriebnahme vertretbar, wenn bestimmte Anforderungen erfüllt werden, die in Absatz 1 Nr. 1, Nrn. 3 bis 6 festgelegt sind. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit wurde auf Grund der Versuchsergebnisse und der Einsatzbedingungen auf 20 km/h festgelegt.

Absatz 2

Mobilitätshilfen werden aufgrund der Verordnung als Kraftfahrzeuge mit den für diese geltenden Vorschriften eingestuft.

2.) Zu § 2

In § 2 werden die Voraussetzungen für die Teilnahme der in § 1 beschriebenen elektronischen Mobilitätshilfen als

nicht zulassungspflichtige Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr geregelt. Dass diese Fahrzeuge mit einer nationalen Typgenehmigung einem genehmigten Typ entsprechen müssen oder einer Einzelgenehmigung bedürfen, wird durch Satz 1 festgelegt. Darüber hinaus verpflichtet Satz 1 zur Führung von Versicherungskennzeichen. Die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Einzelgenehmigung ist nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Der Halter darf nach § 4 Abs. 6 Fahrzeug-Zulassungsverordnung die Inbetriebnahme des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen nicht anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug dem genehmigten Typ nicht entspricht oder eine Einzelgenehmigung nicht erteilt ist oder ein Versicherungskennzeichen nicht führt.

3.) Zu § 3

Gefährdungen der Verkehrssicherheit können bei Nutzung von elektronischen Mobilitätshilfen nicht ausgeschlossen werden, weil sich Einwirkungen auf das Fahrzeug oder den Fahrer im Hinblick auf die Steuerung, die Beschleunigungs- und Verzögerungscharakteristik und das Gewicht des Fahrzeuges anders auswirken als etwa bei Fahrrädern oder Inlinern. Während der Mofaausbildung bzw. während der Ausbildung zum Erwerb einer Fahrerlaubnis lernt der Bewerber rücksichtsvolles und verkehrsgerechtes Verhalten im Straßenverkehr, so dass mit dem Mindestanforderungsniveau des Nachweises der Berechtigung zum Führen eines Mofas das Mobilitätsbedürfnis von Nutzern elektronischer Mobilitätshilfen mit den Belangen der Verkehrssicherheit in Einklang gebracht werden kann. Die Berechtigung zum Führen eines Mofas kann durch die Vorlage einer Mofa-Prüfbescheinigung, einer Fahrerlaubnis nach § 4 Fahrerlaubnis-Verordnung oder einer zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigenden ausländischen Erlaubnis nachgewiesen werden. Damit wird zugleich ein Mindestalter von 15 Jahren festgelegt, um Selbstgefährdungen oder Gefährdungen Dritter durch zu junge und im Straßenverkehr unerfahrene Nutzer auszuschließen.

4.) Zu § 4

Da sich die realistisch erreichbare Bremsleistung des Fahrzeugs nur in Abhängigkeit vom Fahrer ermitteln lässt, ist die verbindliche Vorgabe einer Mindestverzögerung von 3,5 m/s² geboten.

Die Ausrüstung mit dieser Verzögerungseinrichtung ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Mobilitätshilfe.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 ist in § 4 die Angabe „Nummer 1 bis 3“ durch die Angabe „Nummer 1 bis 4“ zu ersetzen.

Begründung:

Die in § 1 Absatz 1 Nummer 4 genannte „lenkerähnliche Haltestange, über die der Fahrer durch Schwerpunktverlagerung die Beschleunigung oder Abbremsung sowie die Lenkung beeinflusst“, gehört danach ebenso wesentlich zum Fortbewegungskonzept wie die in den Nummern 1 bis 3 genannten Vorrichtungen.

5.) Zu § 5

Da dem Fahrzeug die Benutzung von innerörtlichen Fahr-

bahnen erlaubt sein soll, erscheinen die Anforderungen an Scheinwerfer, Schlussleuchte, Rückstrahler und Seitenreflektoren analog der Fahrradausrüstung nach § 67 Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung geboten, aber auch ausreichend. Ebenso ist die Stromversorgung über die Antriebsakkus oder eine Lichtmaschine ausreichend; bei leerem Akku ist Fahrbetrieb nicht mehr möglich bzw. kann das Fahrzeug nur geschoben oder gezogen werden. Die Veränderlichkeit des Ausleuchtungsbereichs des Scheinwerfers durch die Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Abbremsen ist vertretbar, da vor allem das „Gesehenwerden“ des Fahrzeugs durch andere Verkehrsteilnehmer entscheidend ist.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 ist §5 Absatz 2 wie folgt zu fassen:

„Die Einrichtungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 3 können mit einer Lichtmaschine, über das Bordnetz der Mobilitätshilfe oder ausschließlich über Batterie- oder Akku-Versorgung betrieben werden, wenn dem Fahrzeugführer deren Ladezustand ständig angezeigt wird.“

Begründung:

Je nach Konstruktion der elektronischen Mobilitätshilfe ist der Anbau einer Lichtmaschine aufwändig sowie kostenintensiv oder scheidet eine Stromversorgung über die Lichtmaschine technisch aus, da die elektronische Mobilitätshilfe mit einem geschlossenen System arbeitet (Anmerkung: wie die Mobilitätshilfe des Herstellers Segway). Zudem versorgt die Lichtmaschine die Beleuchtungseinrichtungen nicht mit Strom, wenn mit dem Fahrzeug im Straßenverkehr gewartet wird. Es ist daher notwendig, den Betrieb der Beleuchtungseinrichtungen auch mit Hilfe von (externen) Akkumulatoren zuzulassen. Die Sonderstellung gegenüber Fahrrädern erscheint vertretbar. Neue Entwicklungen der Lichttechnik erreichen bei Scheinwerfern und Schlussleuchten mit Batterie- oder Akku-Versorgung die gleichen technischen Anforderungen wie solche, die von einer Lichtmaschine versorgt werden.

6.) Zu § 6

Wegen des nahezu geräuschlosen Fahrverhaltens ist das Fahrzeug analog den Mofas und Fahrrädern mit einer Glocke für notwendige Gefahrensignale auszurüsten. Radlaufglocken und andere Einrichtungen für Schallzeichen sind hingegen nicht zulässig.

7.) Zu § 7

Die Vorschrift regelt die Verhaltensanforderungen für die Teilnahme am Straßenverkehr. Da elektronische Mobilitätshilfen Kraftfahrzeuge sind, kommen grundsätzlich die für Kraftfahrzeuge geltenden Verhaltensvorschriften der StVO zur Anwendung. Folgerichtig sind innerorts grundsätzlich Fahrbahnen und verkehrsberuhigte Bereiche zu benutzen. Sollen die Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen zugelassen werden, bedarf dies entweder der Ausnahmegenehmigung oder der Zusatzbeschilderung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, wobei das Zusatzzeichen noch erstellt werden muss. Eine solche Beschilderung kann im Einzelfall zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses zum Beispiel bei hohen Differenzgeschwindigkeiten (auf der Fahrbahn in der Regel über 50 km/h), hohem Verkehrsaufkommen, auf Vorfahrtstraßen mit Zeichen 306

oder bei hohem Lkw-Anteil auf der Fahrbahn geboten sein. Auf anderen Verkehrsflächen hat sich die elektronische Mobilitätshilfe unterzuordnen. Außerorts gebieten es ebenfalls die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss, die Fahrbahnen des klassifizierten Straßennetzes von Mobilitätshilfen freizuhalten.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 ist § 7 wie folgt zu fassen:

§ 7

Zulässige Verkehrsflächen, Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr

- (1) Wer elektronische Mobilitätshilfen im Verkehr führt, unterliegt den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung.
- (2) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegesurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.
- (3) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegesurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind, und auf Wegen gefahren werden.
- (4) Abweichend von Absatz 1 darf mit elektronischen Mobilitätshilfen von dem Gebot, auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen möglichst weit rechts zu fahren, nicht abgewichen werden. Wer elektronische Mobilitätshilfen führt, muss einzeln hintereinander fahren, darf sich nicht an Fahrzeuge anhängen und nicht freihändig fahren. In Fahrradstraßen darf auch nebeneinander gefahren werden. Ist ein Verbot für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250) angezeigt, dürfen elektronische Mobilitätshilfen geschoben werden. Soweit keine Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sind, sind Richtungsänderungen durch Handzeichen anzuzeigen.
- (5) Wer eine Mobilitätshilfe auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen führt, muss seine Geschwindigkeit anpassen. Fußgänger haben Vorrang, sie dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Radfahrern ist das Überholen zu ermöglichen. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit elektronischen Mobilitätshilfen.
- (6) Abweichend von den Absätzen 1 bis 3 können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für das Fahren mit elektronischen Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.

Begründung:

In seiner Bewertung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahr 2005 initiierten Versuchs mit der elektronischen Mobilitätshilfe des Herstellers Segway im Saarland kommt das Fachgebiet Mobilität & Verkehr (imove) der Technischen Universität Kaiserslautern u. a. zu dem Ergebnis, dass sich die Mobilitätshilfe „am Besten für den Einsatz auf Radverkehrsflächen und in Fußgängerbereichen eignet“. Die Mobilitätshilfe weise ein sehr geringes Konfliktpotential auf, das im Bereich oder unter dem von Fahrrädern oder Inlineskatern liege. Auf Fahr-

radverkehrsflächen sei das Konfliktpotential als etwa gleichwertig mit den Fahrrädern einzuordnen. Die Unfallforschung der Versicherer stellt nach einer Bewertung der Sicherheitseigenschaften der elektronischen Mobilitätshilfe des Herstellers Segway im November 2008 fest, dass die Mobilitätshilfe vorrangig auf dem Radweg benutzt werden sollte. Deshalb sieht der Änderungsantrag vor, elektronische Mobilitätshilfen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwegen nutzen zu dürfen.

Nach der vorliegenden Verordnung dürfen die elektronischen Mobilitätshilfen grundsätzlich nur auf Fahrbahnen gefahren werden und abweichend davon innerhalb geschlossener Ortschaften auf anderen Verkehrsflächen, wenn diese mit einem Zusatzzeichen eröffnet sind. Eine solche Regelung würde bei den Straßenverkehrsbehörden, die den Forschungsergebnissen folgen wollten, einen hohen Verwaltungsaufwand und erhebliche Kosten bedingen. Alle erlaubten Flächen mit Zusatzzeichen zu versehen, würde auch der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zuwiderlaufen, mit der einer bestehenden übermäßigen Beschilderung im Straßenverkehr entgegengewirkt werden soll.

Die vorliegende Verordnung beschränkt außerhalb geschlossener Ortschaften die Nutzung von Mobilitätshilfen auf Radwegen auf solche, die entlang von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) liegen; ansonsten sind Fahrbahnen zu benutzen, soweit sie nicht solche des überörtlichen Verkehrs sind. In erster Linie sollten den Führern elektronischer Mobilitätshilfen außerorts die Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege zu Verfügung stehen.

In ländlichen Regionen sowie in Städten und Gemeinden, die aus mehreren Stadt- bzw. Gemeindeteilen bestehen, und aus touristischen Gründen besteht ein besonderes Bedürfnis, mit elektronischen Mobilitätshilfen auch auf Fahrbahnen von Gemeindestraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen im Sinne der Landesstraßengesetze, wie z. B. Feldwirtschaftswege, fahren zu dürfen, zumal wenn keine Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege vorhanden sind. Es sind keine Gründe erkennbar, Mobilitätshilfen von der Nutzung dieser Verkehrsflächen auszuschließen, zumal nach § 2 Absatz 4 StVO außerhalb geschlossener Ortschaften auf Radwegen auch mit Mofas gefahren werden darf.

Über die Bestimmung der zugelassenen Verkehrsflächen in den Absätzen 1 bis 3 hinaus soll es den Straßenverkehrsbehörden möglich sein, im Einzelfall auch die Nutzung anderer Verkehrsflächen zu erlauben. Damit würden z. B. Stadtführungen auch in Fußgängerzonen ermöglicht und behinderte Menschen könnten die Mobilitätshilfe zwischen ihrer Wohnung und den generell zugelassenen Verkehrsflächen durchgängig nutzen.

8.) Zu § 8

Es handelt sich um die Festlegung von Verstößen gegen die für elektronische Mobilitätshilfen vorgegebenen Voraussetzungen bzw. Verhaltensanforderungen für die bzw. bei Teilnahme im Straßenverkehr und damit um die Normierung von Ordnungswidrigkeitentatbeständen, soweit sie nicht bereits Gegenstand anderer Vorschriften (z. B. § 49 StVO) sind. Von der Festlegung von neuen

Bußgeldregelsätzen in der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung wird vor dem Hintergrund des geringen Verbreitungsgrades dieser Kraftfahrzeuge abgesehen. Die für den Verwaltungsvollzug zuständigen Länder sind gehalten, entsprechende Regelungen zur Gewährleistung einer gewissen einheitlichen Ahndung in eigener Zuständigkeit zu treffen.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 § 8 Nummer 3 sind nach den Wörtern „Vorschrift des“ die Wörter „§ 7 Absatz 2 oder Absatz 3 über zulässige Verkehrsflächen oder des“ einzufügen und die Angabe „§ 7 Absatz 1 Satz 2 bis 4 oder Satz 6“ durch die Angabe „§ 7 Absatz 4 Satz 1, 2 oder Satz 5“ zu ersetzen.

Begründung:

Folgeänderung der Änderung des § 7

Zu Artikel 2

Die Vorschrift stellt klar, dass die Mobilitätshilfe keiner Zulassung nach Fahrzeug-Zulassungsverordnung bedarf.

Zu Artikel 3

Es wird klargestellt, dass das Führen der Mobilitätshilfe keiner Fahrerlaubnis bedarf.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

(VkBl. 2009 S. 487)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 145 Mobiler Seefunkdienst und Mobiler Seefunkdienst über Satelliten; neue Fragenkataloge zum Erwerb des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (LRC) und des Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (SRC) sowie für die Anpassungsprüfung zum SRC für Inhaber nicht allgemein anerkannter ausländischer Funkbetriebszeugnisse (Anpassungsprüfung SRC)

Ab 1. Januar 2011 gelten folgende Neuregelungen für den Erwerb der Funkbetriebszeugnisse SRC und LRC:

1. Der bisherige Fragenkatalog I für das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (SRC) wird durch den neuen Fragenkatalog I ersetzt.
2. Der bisherige Fragenkatalog II für das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (LRC) wird durch den neuen Fragenkatalog II ersetzt.

Ebenfalls wird nachfolgend der Fragenkatalog III für die Anpassungsprüfung zum SRC für Inhaber nicht allgemein anerkannter ausländischer Funkbetriebszeugnisse (Anpassungsprüfung SRC) bekannt gemacht. Die Inkraftsetzung dieses Fragenkataloges erfolgt durch eine Rechtsverordnung.

Bonn, den 28.07.2009
WS23/62332.3/3

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Alexander Schwarz

**Fragenkatalog I
für das Beschränkt Gültige
Funkbetriebszeugnis (SRC)**

Mobiler Seefunkdienst

I	Mobiler Seefunkdienst und Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)	Fragen 1–23
II	Funkeinrichtungen und Seefunkstellen	Fragen 24–52
III	Digitaler Selektivruf (DSC)	Fragen 53–68
IV	UKW (VHF) – Sprechfunk	Fragen 69–84
V	Betriebsverfahren und Rangfolgen	Fragen 85–115
VI	Nautische und Meteorologische Warnnachrichten (NAVTEX)	Fragen 116–124
VII	Suche und Rettung (SAR), Seenotfunkbake (EPIRB) und Radartransponder (SART)	Fragen 125–180

Richtig ist immer die Antwort 1.

I Mobiler Seefunkdienst und Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

- 1. „Mobiler Seefunkdienst“ ist mobiler Funkdienst ...**
 1. zwischen Küstenfunkstellen und Seefunkstellen bzw. zwischen Seefunkstellen untereinander
 2. zwischen tragbaren Funkstellen an Bord eines Seefahrzeuges
 3. ausschließlich zwischen Seefunkstellen
 4. zwischen Funkstellen, für die keine Frequenzzuteilungsurkunde notwendig ist
- 2. Welche Funktion hat das „GMDSS“ (Global Maritime Distress and Safety System)?**
 1. Hilfe in Seenotfällen und Sicherung der Schifffahrt durch schnelle und genaue Alarmierung im Seenotfall
 2. Koordinierung der Alarmierung von Seefunkstellen im Seenotfall

3. Positionsbestimmung des Havaristen durch geostationäre Satelliten
4. Störungsfreier Funkverkehr im Seenotfall

3. Zu welchem Zweck wurde das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) eingeführt?

1. Schnelle und genaue Alarmierung in Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfällen
2. Schnelle Alarmierung nur in Notfällen
3. Schnelle und genaue Alarmierung in Not- und Dringlichkeitsfällen
4. Schnelle und genaue Alarmierung in Not- und Sicherheitsfällen

4. Welche Aufgaben hat die Internationale Fernmeldeunion (International Telecommunication Union [ITU])?

1. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) legt die grundlegenden Regelungen für die internationale Telekommunikation fest
2. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) legt für alle Nationen der UN, die weltweit Seeschifffahrt betreiben, die Mindeststandards hinsichtlich der Funkausrüstung von Seeschiffen fest
3. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) führt als internationale Verkehrsbehörde weltweit die Überwachung des Funkverkehrs durch
4. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) rechnet die Gebühren von weltweiten Seefunkgesprächen ab

5. Was regelt die Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk, engl. Radio Regulations [RR])?

1. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt u. a. die Zuweisung von Frequenzbereichen an die Funkdienste und die Betriebsverfahren im Seefunkdienst
2. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt die Ausrüstung von Seeschiffen bezüglich der Funkeinrichtung
3. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt den freien Funkverkehr zwischen den Seeschiffen betreibenden Nationen
4. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt die Benutzung von Radaranlagen auf Seeschiffen auf See und in Häfen

6. Welche Publikationen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) enthalten speziell für die Sportschifffahrt Informationen zum Seefunk?

1. Jachtfunkdienst „Nord- und Ostsee“ sowie „Mittelmeer“
2. Nautisches Jahrbuch
3. Nachrichten für Seefahrer
4. Handbuch für Suche und Rettung

7. Was ist eine „Küstenfunkstelle“?

1. Ortsfeste Funkstelle des mobilen Seefunkdienstes

2. Funkstelle an Bord eines Schiffes im Küstenbereich, über die wichtige Informationen für die Seeschifffahrt verbreitet werden
 3. Funkstelle des Rundfunkdienstes zur Übermittlung von Wetternachrichten für die Schifffahrt
 4. Funkstelle an Bord eines Schiffes für den Empfang von Funkgesprächen aus dem Mobilfunknetz
- 8. Was bedeutet „öffentlicher Funkverkehr“?**
1. Funkverkehr, der der Allgemeinheit zum Austausch von Nachrichten dient
 2. Funkverkehr, der im Gegensatz zum Nichtöffentlichen Funkverkehr unverschlüsselt abgewickelt wird
 3. Funkverkehr, der von jeder Seefunkstelle abgehört werden muss
 4. Funkverkehr, der nicht dem Fernmeldegeheimnis und dem Abhörverbot unterliegt
- 9. Für die Teilnahme am öffentlichen Funkverkehr ist – im Gegensatz zur Teilnahme am Nicht-öffentlichen Funkverkehr – zusätzlich erforderlich ...**
1. Vertrag mit einer Abrechnungsgesellschaft
 2. Besitz eines Seefunkzeugnisses
 3. Zulassung des Funkgeräts
 4. Besitz einer Frequenzuteilungsurkunde
- 10. Wodurch erfährt eine Seefunkstelle von einer Küstenfunkstelle, dass dort Nachrichten für sie vorliegen?**
1. Individuelle Benachrichtigung oder Abhören von Sammelanrufen
 2. Individuelle Benachrichtigung durch die Abrechnungsgesellschaft
 3. Individuelle Benachrichtigung mittels SMS oder E-Mail
 4. Öffentliche Benachrichtigung mittels NAVTEX
- 11. Was sind die Abrechnungsgrundlagen für ein Seefunkgespräch über eine deutsche Küstenfunkstelle?**
1. Gesprächsdauer und Preis der Verrechnungseinheiten
 2. Gesprächsdauer und Entfernung zur Küstenfunkstelle
 3. Gesprächsdauer und Frequenznutzungsgebühren
 4. Gesprächsdauer und Dringlichkeit des Gesprächs
- 12. Was ist eine „Sea-Area“ im GMDSS?**
1. Festgelegtes Seegebiet
 2. International festgelegtes Seewarnggebiet
 3. Im NAVTEX bestimmtes Seegebiet
 4. Weltweites Raster zum schnellen Auffinden von verunglückten Fahrzeugen
- 13. Welche Bezeichnungen tragen die Seegebiete, in denen für Schiffe eine bestimmte Funkausrüstung international vorgeschrieben ist?**
1. A1, A2, A3, A4
 2. A, B, C, D
 3. NAVAREAS
 4. Küstengewässer, küstennahe Seegewässer, Hohe See
- 14. Eine Yacht befindet sich in einem Seegebiet, das von der Sprechfunkreichweite einer UKW-Küstenfunkstelle abgedeckt wird, die ununterbrochen für DSC-Alarmierungen zur Verfügung steht. In welchem Seegebiet befindet sich das Fahrzeug?**
1. Seegebiet A1
 2. Seegebiet A2
 3. Seegebiet A3
 4. Seegebiet A4
- 15. Welches sind die satellitengestützten Alarmierungssysteme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)?**
1. COSPAS-SARSAT, Inmarsat
 2. Eutelsat, Globalstar
 3. EPIRB, AIS
 4. DSC, COSPAS-SARSAT
- 16. Was wird als „MSI“ bezeichnet?**
1. Nachricht, die die Sicherheit der Seeschifffahrt betrifft
 2. Rufnummer im Seefunkdienst (Maritime Mobile Service Identity)
 3. Mittlere Signalstärke des modulierten Eingangssignals
 4. Landeskennung einer Seefunkstelle
- 17. Welche Aussendung wird als „WX“ bezeichnet?**
1. Wetterbericht
 2. Nautische Warnnachricht
 3. Aussendung, die zurückgenommen wurde
 4. Funktelexaussendung im GMDSS
- 18. Welche Aussendung wird als „NX“ bezeichnet?**
1. Nautische Warnnachricht
 2. Wetterbericht
 3. Aussendung, die zurückgenommen wurde
 4. Funktelexaussendung im GMDSS
- 19. Was versteht man unter „AIS“?**
1. Automatisches Schiffsidentifizierungs- und Überwachungssystem, das statische und dynamische Schiffsdaten auf UKW überträgt
 2. Automatische Aussendung der Kennung eines Seeschiffes jede Minute bzw. beim Loslassen der Sprechtafel
 3. Allgemeines Informationssystem für die Seeschifffahrt
 4. Identifizierung eines Schiffes mit Hilfe von Radarpeilungen und deren Weitergabe an die Schifffahrt zur Kollisionsverhütung

20. Was bedeutet „ETA“?

1. Voraussichtliche Ankunftszeit
2. Voraussichtliche Abfahrtszeit
3. Voraussichtliche Gesamtfahrzeit
4. Voraussichtliche Restfahrzeit

21. Wonach richten sich die Zeitangaben im Seefunkdienst?

1. Koordinierte Weltzeit (Universal Time Co-ordinated [UTC])
2. Bordzeit, berichtigt nach Sommer- oder Winterzeit
3. Greenwich-Zeit (Greenwich Mean Time [GMT])
4. Ortszeit, bezogen auf den Standort des Schiffes (Local Time [LT])

22. Welche Bedeutung hat die Zeitangabe „LT“ (Local Time)?

1. Ortszeit, bezogen auf den Standort des Schiffes
2. Zeitzone entsprechend der geografischen Länge des Schiffsortes
3. Zeit, die bei Funkaussendungen in einem bestimmten Seegebiet zu verwenden ist
4. Zeit, die automatisch durch ein an die Funkanlage angeschlossenes GPS-Gerät übermittelt wird

23. Wie bezeichnet man ein funkärztliches Beratungsgespräch?

1. Medico-Gespräch
2. Emergency-Gespräch
3. Medical-Transport-Gespräch
4. Erste-Hilfe-Gespräch

II Funkeinrichtungen und Seefunkstellen**24. Was ist eine „Seefunkstelle“?**

1. Funkstelle des mobilen Seefunkdienstes an Bord eines nicht dauernd verankerten Seefahrzeuges
2. Typgeprüfte Funkstelle, die kein ATIS-Signal aussendet
3. Seefunkgerät samt Antenne, das im UKW- bzw. Grenz- und Kurzwellenbereich betrieben wird
4. Funkstelle, die am GMDSS teilnehmen darf

25. Welches Funkzeugnis ist auf einem mit einer Seefunkanlage ausgerüsteten Sportfahrzeug unter deutscher Flagge für den Schiffsführer vorgeschrieben?

1. Ein Funkzeugnis, das zum Bedienen der eingebauten Anlage berechtigt, z. B. SRC oder LRC
2. Ein SRC bis zur Grenze der Hoheitsgewässer, darüber hinaus ein LRC
3. Keines, es genügt, wenn eine Person an Bord ist, die die Funkanlage bedienen darf
4. Für die Bedienung einer Grenz-/Kurzwellenanlage ist das LRC vorgeschrieben, für die Bedienung einer UKW-Anlage zusätzlich das SRC

26. Welche Funkanlagen darf der Inhaber eines Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (Short Range Certificate [SRC]) bedienen?

1. UKW-Funkanlagen im Seefunkdienst auf nicht funkausrüstungspflichtigen Fahrzeugen und auf Traditionsschiffen
2. UKW-Funkanlagen für See- und Luftfunkstellen
3. UKW-Funkanlagen auf Sportbooten im Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk
4. UKW-Funkanlagen auf funkausrüstungspflichtigen und nicht funkausrüstungspflichtigen Seeschiffen

27. Welche Sportboote müssen mit einer UKW-Seefunkanlage ausgerüstet sein?

1. Gewerbsmäßig genutzte Sportboote mit einer Länge über alles von 12 m und mehr
2. Sportboote mit einer Länge über alles von 12 m und mehr
3. Sportboote mit einer Antriebsmaschine von 3,68 kW und mehr
4. Gewerbsmäßig genutzte Sportboote mit einer Antriebsmaschine von 3,68 kW und mehr

28. Welche rechtlichen Voraussetzungen sind für den Betrieb einer Seefunkstelle auf einem Sportfahrzeug und einem Traditionsschiff zu erfüllen?

1. Frequenzzuteilung, für den Seefunkdienst zugelassene oder in Verkehr gebrachte Funkgeräte, ausreichendes Seefunkzeugnis des Fahrzeugführers
2. Frequenzzuteilung, ausreichendes Seefunkzeugnis und Sportbootführerschein des Fahrzeugführers
3. Frequenzzuteilung, ausreichendes Seefunkzeugnis einer Person an Bord
4. Frequenzzuteilung, für den Seefunkdienst zugelassene oder in Verkehr gebrachte Funkgeräte, Sportbootführerschein

29. Welche Urkunde und welcher Befähigungsnachweis müssen bei der Überprüfung einer Seefunkstelle auf einem Sportfahrzeug dem Prüfbeamten auf Verlangen vorgelegt werden?

1. Frequenzzuteilungsurkunde und Seefunkzeugnis des Fahrzeugführers
2. Frequenzzuteilungsurkunde und Sportbootführerschein des Fahrzeugführers
3. Seefunkzeugnis eines Besatzungsmitgliedes und Internationaler Bootsschein (IBS)
4. Seefunkzeugnis des Fahrzeugführers und Eigentumsnachweis

30. Die Urkunde über die Frequenzzuteilung zum Betreiben einer Seefunkstelle wird in Deutschland ausgestellt durch ...

1. die Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Hamburg
2. die Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Mülheim an der Ruhr

3. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Rostock
 4. das Wasser- und Schifffahrtsamt, Hamburg
- 31. Welche Urkunde für die Seefunkstelle muss auf einem Sportfahrzeug mitgeführt werden?**
1. Frequenzzuteilungsurkunde (im Original)
 2. Frequenzzuteilungsurkunde (in Kopie)
 3. Gerätezulassungsurkunde (im Original)
 4. Gerätezulassungsurkunde (in Kopie)
- 32. Was und zu welchem Zweck muss ein Schiffseigner bei Änderung des Schiffsnamens in Bezug auf seine Seefunkstelle veranlassen?**
1. Namensänderung der Bundesnetzagentur schriftlich mitteilen zwecks Änderung seiner Frequenzzuteilungsurkunde
 2. Namensänderung dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie schriftlich mitteilen zwecks Änderung der Gerätezulassungsurkunde
 3. Namensänderung dem Wasser- und Schifffahrtsamt, Hamburg schriftlich mitteilen zwecks Änderung des Kennzeichenausweises
 4. Namensänderung der Zentralen Verwaltungsstelle schriftlich mitteilen zwecks Änderung des Kennzeichenausweises
- 33. Was muss ein Schiffseigner beim Austausch der UKW-Sprechfunkanlage gegen eine UKW-GMDSS-Funkanlage veranlassen?**
1. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an die Bundesnetzagentur
 2. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
 3. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an das Amtsgericht
 4. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an die Zentrale Verwaltungsstelle
- 34. Was ist beim Kauf eines UKW-Sprechfunkgeräts für den Seefunkdienst oder eines UKW-GMDSS-Funkgeräts zu beachten?**
1. Das Funkgerät muss für den Seefunkdienst zugelassen oder in Verkehr gebracht worden sein
 2. Das Funkgerät muss funktionsfähig und TÜV-geprüft sein
 3. Das Funkgerät muss eine NAVTEX-Schnittstelle aufweisen oder Wetterberichte empfangen können
 4. Das Funkgerät muss von der See-BG für Sportboote zugelassen sein
- 35. Wer stellt in Deutschland Funksicherheitszeugnisse für Sportboote aus, die gewerbsmäßig genutzt werden?**
1. See-Berufsgenossenschaft (See-BG)
 2. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
 3. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)
 4. Bundesnetzagentur (BNetzA)
- 36. Ein Sportboot von 12 Meter Länge und mehr benötigt ein Funksicherheitszeugnis ...**
1. bei gewerbsmäßiger Nutzung
 2. bei Regattateilnahme
 3. bei Auslandsfahrten und in internationalen Gewässern
 4. in jedem Fall
- 37. Welche Sendeleistungen lassen sich bei einer fest installierten UKW-Seefunkanlage schalten?**
1. 1 Watt oder maximal 25 Watt
 2. 25 Watt oder maximal 50 Watt
 3. 0,1 Watt oder maximal 2,5 Watt
 4. 1 Watt oder maximal 12 Watt
- 38. Welche Behörde erteilt in Deutschland sechsstellige Rufzeichen für Seefunkstellen?**
1. Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Hamburg
 2. Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Mülheim an der Ruhr
 3. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg
 4. Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA), Hamburg
- 39. Welche Behörden in Deutschland sind berechtigt, die Funktionsfähigkeit von Seefunkstellen zu überprüfen?**
1. Bundesnetzagentur (BNetzA) und Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
 2. Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
 3. Wasserschutzpolizeibehörden der Küstenländer
 4. Hafenbehörden in den Seehäfen
- 40. Welche Behörde teilt einer in das Seeschiffsregister eingetragenen Yacht das mindestens vierstellige Unterscheidungssignal zu?**
1. Seeschiffsregister des zuständigen Amtsgerichts
 2. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)
 3. Bundesnetzagentur (BNetzA)
 4. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- 41. Welche Art von Funkstelle hat z. B. das Rufzeichen „DDTW“?**
1. Seefunkstelle an Bord eines deutschen Schiffes, eingetragen in einem Seeschiffsregister
 2. Küstenfunkstelle des Schiffsmeldedienstes (SMD)
 3. Funkstelle des Nichtöffentlichen Funkdienstes
 4. Funkstelle an Bord eines SAR-Hubschraubers
- 42. Das Abhörverbot und das Fernmeldegeheimnis sind geregelt ...**
1. im Telekommunikationsgesetz (TKG)
 2. in der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk)/in den Radio Regulations (RR)
 3. in der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)
 4. im Gesetz über Funkanlagen und Telekommunikationseinrichtungen (FTEG)

- 43. Wer ist beim Betrieb einer Seefunkstelle auf einem Sportboot zur Wahrung des Fernmeldegeheimnisses und des Abhörverbots verpflichtet?**
1. Alle Personen, die eine Seefunkstelle beaufsichtigen, bedienen oder Kenntnis über öffentlichen Nachrichtenaustausch erlangt haben
 2. Alle Personen, die ständig an Bord sind
 3. Alle Personen, die das Funkgerät bedienen können
 4. Alle Personen, die vom Schiffsführer ausdrücklich dazu verpflichtet worden sind
- 44. Welche Nachrichten dürfen uneingeschränkt aufgenommen und verbreitet werden?**
1. Aussendungen, die „An alle Funkstellen“ gerichtet sind
 2. Aussendungen, die von allgemeinem Interesse sind
 3. Aussendungen im öffentlichen Seefunkdienst
 4. Aussendungen im Seefunkdienst dürfen uneingeschränkt aufgenommen und verbreitet werden
- 45. Wenn ein Funkgerät ordnungsgemäß in Verkehr gebracht worden ist, trägt es ...**
1. das CE-Zeichen
 2. eine Seriennummer
 3. das GS-Prüfzeichen
 4. das VDE-Prüfzeichen
- 46. Zur Teilnahme am Binnenschiffahrtfunk muss eine Seefunkstelle ...**
1. mit einer umschaltbaren „Kombi-Anlage für Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk“ oder einer zusätzlichen Sprechfunkanlage für den Binnenschiffahrtfunk ausgerüstet werden
 2. mit einer weiteren Seefunkanlage ausgerüstet werden
 3. nicht geändert werden
 4. mit der MMSI auch eine ATIS-Kennung aussenden
- 47. Das Seefunkgerät nimmt bei Empfang einen Strom von 0,5 Ampere auf. Wie lange kann das Funkgerät im Empfangsbetrieb an einer Batterie ohne Nachladen betrieben werden, wenn die Kapazität 60 Amperestunden beträgt?**
1. 120 Stunden
 2. 30 Stunden
 3. 60 Stunden
 4. 90 Stunden
- 48. Welche Auswirkung auf die Betriebsdauer einer Batterie hat der Sendebetrieb einer Seefunkanlage im Vergleich zum Empfangsbetrieb?**
1. Betriebsdauer wird verkürzt
 2. Betriebsdauer wird halbiert
 3. Betriebsdauer wird verlängert
 4. Betriebsdauer bleibt gleich
- 49. Wie hoch ist die mittlere Stromaufnahme einer UKW-Seefunkanlage im Empfangsbetrieb?**
1. Je nach Anlage zwischen 0,3 A und 1 A
 2. Je nach Anlage zwischen 0,1 A und 0,2 A
 3. Je nach Anlage zwischen 1 A und 2 A
 4. Je nach Anlage zwischen 2 A und 3 A
- 50. Wie hoch ist die mittlere Stromaufnahme einer UKW-Seefunkanlage im Sendebetrieb bei 25 Watt Sendeleistung?**
1. Zwischen 4 und 8 Ampere
 2. Zwischen 1 und 2 Ampere
 3. Zwischen 2 und 3 Ampere
 4. Zwischen 10 und 12 Ampere
- 51. Wozu dient am UKW-Gerät die Rauschsperr (Squelch)?**
1. Der Lautsprecher des Empfängers wird nur ab einem Mindest-Empfangssignalpegel aktiviert
 2. Das Rauschen kann stufenlos auf einen angenehmen Wert eingestellt werden
 3. Die Rauschsperr verbessert die Wiedergabe von schwachen Empfangssignalen
 4. Der Lautsprecher des Empfängers wird nur beim Empfang von Notsignalen aktiviert
- 52. Welche Eigenschaften des „GPS“ sind für eine GMDSS-Funkanlage von besonderer Bedeutung?**
1. Mit Hilfe von GPS kann die genaue Position des Fahrzeugs bestimmt und übermittelt werden. Ebenso kann die genaue Zeit bestimmt werden
 2. Mit Hilfe von GPS ist ein weltweiter Funkverkehr über Satellit zwischen Schiffen untereinander bzw. mit Küstenfunkstellen möglich
 3. Mit Hilfe von GPS besteht die Möglichkeit der Kommunikation über Inmarsat bzw. COSPAS-SARSAT
 4. Mit Hilfe von GPS erfolgt die Kommunikation mit der Rettungsleitstelle über Satellit
- ### III Digitaler Selektivruf (DSC)
- 53. Was bedeutet „DSC“ im mobilen Seefunkdienst?**
1. Digitaler Selektivruf
 2. Funküberwachung auf zwei Funkkanälen (Dual Watch)
 3. Gegensprechen auf zwei Frequenzen im Gegensatz zu Wechselsprechen auf einer Frequenz
 4. Digitales System für die Telekommunikation an Bord
- 54. Was ist ein „Digitaler Selektivruf“?**
1. Digitale Aussendung, die bei der gerufenen Funkstelle ein optisches und/oder akustisches Signal auslöst
 2. Aussendung eines digitalen Anrufs auf Kanal 16
 3. Funkaussendung an eine ausgewählte Funkstelle
 4. Funkverkehr im GMDSS auf den dafür vorgesehenen Kanälen

- 55. Welches technische Verfahren im GMDSS ermöglicht einer Seefunkstelle die Verkehrsaufnahme in den Richtungen Schiff-Küstenfunkstelle und Schiff-Schiff?**
1. DSC
 2. NAVTEX
 3. COSPAS-SARSAT
 4. SMS
- 56. Welcher Unterschied besteht in der Reichweite bei analoger (Sprechfunk) und bei digitaler Übertragung (DSC) im UKW-Seefunkbereich?**
1. Bei digitaler Übertragung deutlich größere Reichweite im Vergleich zur analogen Übertragung
 2. Bei digitaler Übertragung besteht kein Unterschied im Vergleich zur analogen Übertragung
 3. Bei digitaler Übertragung vierfache Reichweite im Vergleich zur analogen Übertragung
 4. Bei digitaler Übertragung kürzere Reichweite im Vergleich zur analogen Übertragung
- 57. Welcher UKW-Kanal wird im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) für die digitale Ankündigung einer Dringlichkeitsmeldung benutzt?**
1. Kanal 70
 2. Kanal 16
 3. Kanal 10
 4. Kanal 06
- 58. Auf welchem UKW-Kanal erfolgt die Alarmierung mittels DSC?**
1. Kanal 70
 2. Kanal 16
 3. Kanal 06
 4. Kanal 10
- 59. Wie wird eine mit DSC-Einrichtungen ausgerüstete Seefunkstelle gekennzeichnet?**
1. Schiffsname, Rufzeichen, Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (MMSI)
 2. Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (MMSI), Schiffsname
 3. Schiffsname, Heimathafen, Rufzeichen
 4. Registriernummer des Schiffszertifikates, Rufzeichen
- 60. Der mit einem DSC-Gerät aufgenommene Notalarm wird ...**
1. automatisch gespeichert
 2. manuell gespeichert
 3. gespeichert, wenn im Speicher noch genügend Platz ist
 4. nicht gespeichert, sondern ausgedruckt
- 61. Was wird als „Maritime Mobile Service Identity (MMSI)“ bezeichnet?**
1. Rufnummer im Seefunkdienst
 2. Maritimes Informationssystem
 3. Landeskenntung einer Seefunkstelle (z. B. 211)
 4. Aussendung, die die Sicherheit der Schifffahrt betrifft
- 62. Wie lauten die Maritime Identification Digits (MID) für die Bundesrepublik Deutschland?**
1. 211 und 218
 2. 211 und 219
 3. 218 und 224
 4. 218 und 226
- 63. Welche Urkunde enthält die eigene Seefunkstellen-Rufnummer (MMSI)?**
1. Frequenzuteilungsurkunde
 2. Gerätezulassungsurkunde
 3. Internationaler Bootsschein
 4. Schiffszertifikat
- 64. Wie setzt sich die Seefunkstellen-Rufnummer (MMSI) zusammen?**
1. Neun Ziffern, wobei die ersten drei Ziffern die Seefunkkennzahl (MID) enthalten
 2. Drei Buchstaben und sechs Ziffern
 3. Sieben Ziffern, wobei die ersten beiden Ziffern Nullen sein müssen
 4. Neun Ziffern, wobei die erste Ziffer eine Null ist
- 65. Wie setzt sich die Küstenfunkstellen-Rufnummer (MMSI) zusammen?**
1. Neun Ziffern, die ersten beiden Ziffern Nullen, die nächsten drei Ziffern enthalten die Seefunkkennzahl (MID)
 2. Neun Ziffern, die ersten drei Ziffern enthalten die Seefunkkennzahl (MID)
 3. Geografischer Ortsname der Küstenfunkstelle, gefolgt von drei Ziffern, die die Seefunkkennzahl (MID) bilden
 4. Internationale Telefon-Vorwahlnummer des Landes, in dem sich die Küstenfunkstelle befindet, gefolgt von fünf besonders festgelegten Ziffern
- 66. Welche Art von Funkstelle des Seefunkdienstes kennzeichnet die Ziffernfolge 002111240?**
1. Deutsche Küstenfunkstelle
 2. Deutsche Seefunkstelle
 3. Deutsches SAR-Fahrzeug
 4. Deutsche EPIRB
- 67. Woran ist die Nationalität der Seefunkstelle in der MMSI erkennbar?**
1. Seefunkkennzahl (MID)
 2. Länderkennung, bestehend aus drei Buchstaben
 3. Letzte drei Ziffern der MMSI
 4. Mittlere drei Ziffern der MMSI
- 68. Durch die Verbindung mit welchem Gerät ist gewährleistet, dass bei einem DSC-Notalarm die aktuelle Position automatisch mit ausgesendet wird?**

1. GPS-Empfänger
2. NAVTEX-Empfänger
3. Radargerät
4. UKW-Wachempfänger

IV UKW (VHF)–Sprechfunk

- 69. Wie wird der Frequenzbereich von 30 bis 300 MHz bezeichnet?**
1. Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 2. Langwelle (LW/LF)
 3. Mittelwelle (MW/MF)
 4. Kurzwelle (KW/HF)
- 70. Welches Funkzeugnis muss der Führer eines Sportfahrzeugs oder Traditionsschiffes, das mit einer UKW-Seefunkstelle ausgerüstet ist, mindestens besitzen, um am GMDSS teilnehmen zu dürfen?**
1. Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate)
 2. Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst
 3. UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiff-fahrtfunk
 4. Allgemeines Betriebszeugnis für Funker (General Operator's Certificate)
- 71. An welchem Funkdienst darf der Inhaber eines Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (SRC) teilnehmen?**
1. Mobiler Seefunkdienst auf Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 2. Mobiler Seefunkdienst auf Ultrakurzwelle (UKW/VHF) einschließlich Satellitenfunk
 3. Mobiler Seefunkdienst auf Kurzwelle (KW/HF) und Grenzwelle (GW/MF), außer Satellitenfunk
 4. Mobiler Seefunkdienst auf Ultrakurzwelle (UKW/VHF) einschließlich Grenzwelle/Kurzwelle
- 72. Was kennzeichnet die Betriebsart „Duplex“?**
1. Gegensprechen auf zwei Frequenzen
 2. Wechselsprechen auf einer Frequenz
 3. Gegensprechen auf einer Frequenz
 4. Wechselsprechen auf zwei Frequenzen
- 73. Was kennzeichnet die Betriebsart „Simplex“?**
1. Wechselsprechen auf einer Frequenz
 2. Gegensprechen auf einer Frequenz
 3. Wechselsprechen auf zwei Frequenzen
 4. Gegensprechen auf zwei Frequenzen
- 74. Welche Betriebsart wird als „Semi-Duplex“ bezeichnet?**
1. Wechselsprechen auf zwei Frequenzen
 2. Gegensprechen auf zwei Frequenzen
 3. Gegensprechen auf einer Frequenz
 4. Wechselsprechen auf einer Frequenz
- 75. Welche UKW-Kanäle sind international ausschließlich für den Funkverkehr zwischen Seefunkstellen vorgesehen?**
1. Kanäle 06, 08, 72 und 77
 2. Kanäle 15 und 17
 3. Kanäle 16, 69, 70 und 82
 4. Kanäle 16 und 18, ersatzweise 70
- 76. Für welchen Funkverkehr dürfen die UKW-Kanäle 75 und 76 benutzt werden?**
1. Funkverkehr, der ausschließlich die Navigation betrifft
 2. Funkverkehr, der ausschließlich See-Land-Verbindungen betrifft
 3. Funkverkehr unter Behördenfahrzeugen
 4. Funkverkehr, der ausschließlich Land-See-Verbindungen betrifft
- 77. Atmosphärische Störungen des Funkverkehrs sind ...**
1. im Seefunkverkehr im VHF-Bereich kein Problem
 2. im Seefunkverkehr im VHF-Bereich ein großes Problem
 3. gleichzeitig im VHF-Bereich und beim NAVTEX-Empfang vorhanden
 4. im VHF-Bereich nur bei Verwendung von nicht vertikal angebrachten Antennen vorhanden
- 78. Wie breiten sich Ultrakurzwellen (UKW/VHF) aus?**
1. Geradlinig und quasioptisch
 2. Abhängig von der Wetterlage
 3. Der Erdkrümmung folgend bis weit hinter den Horizont
 4. In der Ionosphäre reflektiert
- 79. Wie werden die internationalen Kanäle im UKW-Seefunkbereich bezeichnet?**
1. Kanal 1 bis 28 und 60 bis 88
 2. Kanal 1 bis 20 und 68 bis 88
 3. Kanal 1 bis 28 und 60 bis 87
 4. Kanal 1 bis 28 und 68 bis 88
- 80. Wovon hängt die Reichweite einer UKW-Funkanlage hauptsächlich ab?**
1. Antennenhöhe
 2. Bordnetzspannung
 3. Tageszeit
 4. Wetter
- 81. Wie sollen UKW-Antennen ausgerichtet werden?**
1. Vertikal
 2. Horizontal
 3. Radial
 4. Diagonal
- 82. Wodurch kann die Abstrahlung der Sendeenergie einer UKW-Anlage auf einem Schiff wesentlich beeinträchtigt werden?**

1. Metallische Gegenstände in der Nähe der Antenne
2. Schräglage des Schiffs
3. Metallische Gegenstände in der Nähe des Antennenkabels
4. Wetter

83. Was hat keinen Einfluss auf die Reichweite eines UKW-Handsprechfunkgerätes?

1. Schlechtes Wetter
2. Niedrige Antennenhöhe
3. Geringer Ladezustand des Akkus
4. Geringe Sendeleistung

84. Ist das Senden auf UKW in ausländischen Häfen gestattet?

1. Abhängig von entsprechenden Vorschriften des Landes
2. Es ist immer gestattet
3. Nur am Tage, in der Nacht herrscht Funkstille
4. Außer in Notfällen ist es überall verboten

V Betriebsverfahren und Rangfolgen

85. Wie ist die Rangfolge der Aussendungen im Seefunkdienst festgelegt?

1. Not, Dringlichkeit, Sicherheit, Routine
2. Not, Sicherheit, Dringlichkeit, Routine
3. Routine, Sicherheit, Dringlichkeit, Not
4. Routine, Dringlichkeit, Sicherheit, Not

86. Welche Vorkommnisse im Seefunkdienst sollen im Schiffstagebuch dokumentiert werden?

1. Der Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr sowie wichtige Vorkommnisse, die den Seefunkdienst betreffen
2. Der Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr sowie der Routineverkehr zwischen Seefunkstellen und Küstenfunkstellen
3. Der gesamte DSC-Verkehr sowie wichtige Vorkommnisse, die den Seefunkdienst betreffen
4. Der GMDSS-Verkehr zwischen Seefunkstellen sowie Fehlalarme und andere wichtige Vorkommnisse, die den Seefunkdienst betreffen

87. Welchem Funkverkehr ist der Nachrichtenaustausch zwischen Küstenfunkstellen des Revier- und Hafenfunkdienstes und Seefunkstellen zuzuordnen?

1. Nichtöffentlicher Funkverkehr
2. On Board Traffic
3. Port Radio
4. Öffentlicher Funkverkehr

88. Wozu dient der Revier- und Hafenfunkdienst?

1. Übermittlung von Nachrichten, die ausschließlich das Führen, die Fahrt und die Sicherheit von Schiffen auf dem Revier, innerhalb oder in der Nähe von Häfen betreffen
2. Zuweisung von Liegeplätzen innerhalb oder in der Nähe von Häfen

3. Verbreitung von Wetterberichten auf dem Revier, innerhalb oder in der Nähe von Häfen
4. Nachrichtenaustausch innerhalb oder in der Nähe von Häfen über das öffentliche Netz

89. Welcher Funkdienst gehört neben dem Revier- und Hafenfunkdienst ebenfalls zum Sicherheitsfunkdienst innerhalb des mobilen Seefunkdienstes?

1. Schiffslenkungsfunkdienst
2. Lotsenfunk
3. Schleusenfunk
4. Binnenschiffahrtfunk

90. Wer bestimmt bei einer Verbindung zwischen See- und Küstenfunkstelle den für die weitere Verkehrsabwicklung zu benutzenden Arbeitskanal?

1. Küstenfunkstelle
2. Seefunkstelle
3. On-Scene Co-ordinator (OSC)
4. Rufende Funkstelle

91. Wie ist eine Küstenfunkstelle des Revier- und Hafenfunkdienstes gekennzeichnet?

1. Geografischer Name des Ortes, dem die Art des Dienstes und das Wort Radio folgen
2. Wort Radio, dem die Art des Dienstes und der geografische Name des Ortes folgen
3. Geografischer Name des Ortes, dem das Wort Radio und die Art des Dienstes folgen
4. Radio, dem der geografische Name des Ortes und die Art des Dienstes folgen

92. Welche Funkstelle wird mit dem Rufnamen „Warnemünde Traffic“ gerufen?

1. Küstenfunkstelle des Revierfunkdienstes in Warnemünde
2. Wasserschutzpolizei Warnemünde
3. Seefunkstelle der DGzRS-Station Warnemünde
4. Funkstelle des Hafenmeisters der Marina in Warnemünde

93. Was zeigt das Dringlichkeitszeichen an?

1. Die rufende Funkstelle hat eine sehr dringende Meldung auszusenden, welche die Sicherheit einer mobilen Einheit oder einer Person betrifft
2. Die rufende Funkstelle hat eine Meldung auszusenden, dass ein Schiff von einer ernsten und unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt
3. Die rufende Funkstelle hat eine eilige Meldung auszusenden, die eine nautische Warnnachricht zum Inhalt hat
4. Die rufende Funkstelle hat eine wichtige Meldung auszusenden, welche den Empfang einer Seenotfunkbake (EPIRB) bestätigt

94. Wie lautet das Dringlichkeitszeichen im Sprechfunk?

1. PAN PAN
2. SECURITE

3. MAYDAY
 4. URGENCY
- 95. Was wird im Sprechfunk durch das Zeichen PAN PAN angekündigt?**
1. Dringlichkeitsmeldung
 2. Notmeldung
 3. Sicherheitsmeldung
 4. Routinemeldung
- 96. Wie ist im GMDSS zu verfahren, wenn eine dringende Meldung im UKW-Bereich auszusenden ist, welche die Sicherheit einer Person betrifft?**
1. Ankündigung per Digitalen Selektivruf (DSC) auf Kanal 70 und Aussendung der Dringlichkeitsmeldung im Sprechfunk auf Kanal 16
 2. Ankündigung und Aussendung der Dringlichkeitsmeldung im Sprechfunk auf Kanal 16
 3. Ankündigung im Sprechfunk auf Kanal 16 und Aussendung der Dringlichkeitsmeldung auf einem Schiff-Schiff-Kanal
 4. Ankündigung per Digitalem Selektivruf (DSC) auf Kanal 70 und Aussendung der Dringlichkeitsmeldung auf einem Schiff-Schiff-Kanal
- 97. Was bedeutet im DSC-Controller die Anzeige „URGENCY“?**
1. Die nachfolgende Meldung ist dringend und betrifft die Sicherheit einer mobilen Einheit oder einer Person
 2. Die nachfolgende Meldung ist eine Notmeldung und die Seefunkstelle erbittet sofortige Hilfe
 3. Die nachfolgende Meldung ist dringend und die Seefunkstelle erbittet nautische Beratung
 4. Die nachfolgende Meldung ist eine Wetterwarnung und betrifft die Sicherheit der Schifffahrt
- 98. An wen dürfen Dringlichkeitsmeldungen im Seefunkdienst grundsätzlich gerichtet werden?**
1. An alle Funkstellen oder an eine bestimmte Funkstelle
 2. An alle Funkstellen im Seegebiet A1 oder an eine bestimmte Funkstelle im Seegebiet A1
 3. An alle Küstenfunkstellen oder an alle Funkstellen im Seegebiet A1
 4. An alle Küstenfunkstellen oder die Seenotleitung (MRCC)
- 99. Wie ist zu verfahren, wenn eine an alle Funkstellen ausgesendete Dringlichkeitsmeldung erledigt ist?**
1. Dringlichkeitsmeldung muss durch eine Meldung an alle Funkstellen aufgehoben werden
 2. Dringlichkeitsmeldung muss bei dem Fall „Mann über Bord“ durch eine Meldung an alle Funkstellen aufgehoben werden
 3. Dringlichkeitsmeldung muss durch eine Meldung an die nächste Küstenfunkstelle aufgehoben werden
 4. Dringlichkeitsmeldung muss durch die Meldung SILENCE FINI aufgehoben werden
- 100. Wie lautet das Sicherheitszeichen im Seefunkdienst?**
1. SECURITE
 2. URGENCY
 3. PAN PAN
 4. MAYDAY
- 101. Welche Meldung wird mit SECURITE eingeleitet?**
1. Sicherheitsmeldung
 2. Notmeldung
 3. Dringlichkeitsmeldung
 4. Routinemeldung
- 102. Welchen Inhalt kann eine Sicherheitsmeldung haben?**
1. Wichtige nautische Warnnachricht oder eine wichtige Wetterwarnung
 2. Wichtige nautische Warnnachricht oder die Weiterleitung eines Notalarms
 3. Aufhebung eines Fehlalarms oder eine wichtige Wetterwarnung
 4. Aufhebung einer Dringlichkeitsmeldung oder ein Medico-Gespräch
- 103. Welche UKW-Kanäle benutzen Sportfahrzeuge für den Funkverkehr untereinander vorzugsweise in den deutschen Hoheitsgewässern?**
1. Kanäle 69 oder 72
 2. Kanäle 69 oder 70
 3. Kanäle 10 oder 13
 4. Kanäle 06 oder 16
- 104. Für welche Verkehrsabwicklungen werden UKW-Handsprechfunkgeräte vorzugsweise verwendet?**
1. Funkverkehr an Bord, Funkverkehr Schiff–Überlebensfahrzeug
 2. Funkverkehr Schiff–Schiff, Funkverkehr Schiff–SAR-Hubschrauber)
 3. Funkverkehr an Bord, Funkverkehr Schiff–Hafen
 4. Funkverkehr mit Küstenfunkstellen, Funkverkehr Schiff–Überlebensfahrzeug
- 105. Was ist bei Testsendungen im Sprech-Seefunkdienst zu beachten?**
1. Die Aussendungen dürfen 10 Sekunden nicht überschreiten, müssen mit dem Wort „Test“ und mit einer Kennung des Schiffes ausgestrahlt werden
 2. Die Aussendungen dürfen 20 Sekunden nicht überschreiten und müssen mit einer Kennung des Schiffes ausgestrahlt werden
 3. Die Aussendungen dürfen nur einmal nach Einbau des Gerätes ohne Antenne erfolgen und müssen mit dem Wort „Test“ gekennzeichnet werden
 4. Die Aussendungen dürfen nur außerhalb der Hoheitsgewässer erfolgen

106. Welche Betriebsart wird für den Schiff-Schiff-Verkehr auf UKW im Sprechfunkverfahren verwendet?

1. Wechselsprechen auf einer Frequenz
2. Gegensprechen auf einer Frequenz
3. Wechselsprechen auf zwei Frequenzen
4. Gegensprechen auf zwei Frequenzen

107. Der UKW-Kanal 70 dient ausschließlich dem Zweck der Aussendung ...

1. des Digitalen Selektivrufs
2. von Peilzeichen
3. von Positionsmeldungen
4. von Küstenfunkstellen

108. Welchen Zwecken dient der UKW-Kanal 16 (156,8 MHz) im Seefunkdienst?

1. Notverkehr, Dringlichkeitsmeldung, Sicherheitsmeldung, Anrufkanal
2. Notverkehr, Sicherheitsmeldung, Routineverkehr, Anrufkanal
3. Aussendung des digitalen Selektivrufs
4. Funkverkehr zwischen Fischereifahrzeugen

109. Auf welchem UKW-Kanal muss ein Sportfahrzeug empfangsbereit sein, wenn es sich auf See befindet und mit einer GMDSS-Seefunkanlage ausgerüstet ist?

1. Kanal 70
2. Kanal 16
3. Kanal 69
4. Kanal 72

110. Auf welchem UKW-Kanal sollte ein Sportfahrzeug in der Regel empfangsbereit sein, wenn es sich auf See befindet und nur mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet ist?

1. Kanal 16
2. Kanal 70
3. Kanal 69
4. Kanal 06

111. Welcher UKW-Kanal ist vorzugsweise für den Schiff-Schiff-Verkehr und für koordinierte Such- und Rettungseinsätze (SAR) vorgesehen?

1. Kanal 06
2. Kanal 10
3. Kanal 16
4. Kanal 72

112. Welchen Zwecken dienen der Anrufkanal und ein Arbeitskanal?

1. Anrufkanal zur Verbindungsaufnahme, Arbeitskanal zur Abwicklung des weiteren Funkverkehrs
2. Anrufkanal zur Verbindungsaufnahme, Arbeitskanal nur zur Abwicklung von Notfällen
3. Anrufkanal zur Verbindungsaufnahme, Arbeitskanal zur Abwicklung von Reiseplanungen

4. Anrufkanal zur Verbindungsaufnahme mit Teilnehmern an Land, Arbeitskanal zur Zuweisung des Schleusenranges

113. Auf welchem Kanal ist eine Küstenfunkstelle zu rufen, die sowohl auf dem Kanal 70 als auch auf Kanal 16 sowie auf einem veröffentlichten Arbeitskanal empfangsbereit ist?

1. Kanal 70 oder Arbeitskanal
2. Kanal 16 oder Kanal 70
3. Kanal 70 oder Kanal 72
4. Kanal 16 oder Arbeitskanal

114. Auf welchem Kanal wird eine Küstenfunkstelle ohne DSC im Routineverkehr gerufen?

1. Arbeitskanal
2. Kanal 16
3. Ankündigung auf Kanal 16, dann Wechsel zum Arbeitskanal
4. Kanal 70

115. Was ist vor dem Anruf auf einem Arbeitskanal zu beachten?

1. Der laufende Funkverkehr darf nicht gestört werden
2. Die geringste Sendeleistung muss eingestellt werden
3. Die Küstenfunkstelle muss den Arbeitskanal freigeben
4. Der laufende Funkverkehr muss aufgefordert werden, den Funkverkehr zu beenden

VI Nautische und Meteorologische Warnnachrichten (NAVTEX)**116. Was bedeutet „NAVTEX“?**

1. Nautische Warnnachrichten im Funktelexverfahren
2. Navigationssystem, das Vorgaben im Funktelexverfahren erhält
3. MW-Empfänger an Bord eines Seeschiffes zur Aufzeichnung von Wetterberichten
4. Satellitengestütztes Navigationssystem für den Seenotfall

117. Wie heißt der Dienst, in dem Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI) über terrestrische Frequenzen verbreitet werden?

1. NAVTEX
2. SafetyNET
3. AIS
4. AMVER

118. Welchen Dienst bieten der Deutsche Wetterdienst (DWD) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf den Frequenzen 518 kHz und 490 kHz gemeinsam an?

1. NAVTEX
2. SafetyNET
3. TELEX
4. AMVER

119. Bis zu welcher Entfernung vom Standort des Senders können Sicherheitsmeldungen für die Seeschifffahrt im NAVTEX-Dienst empfangen werden?

1. Ca. 600 sm
2. Ca. 30 sm
3. Ca. 1000 sm
4. Ca. 1500 sm

120. Worauf muss beim Einstellen eines NAVTEX-Empfängers geachtet werden?

1. Einstellen der jeweiligen NAVTEX-Sender und Auswählen der Art der benötigten Meldungen
2. Auswählen der gewünschten NAVTEX-Sender und Eingeben der MMSI-Rufnummer
3. Eingeben der eigenen Position und Auswählen der Art der benötigten Meldungen
4. Auswählen der Sprache, in der die Nachricht empfangen werden soll, und Unterdrücken nicht benötigter Meldungen

121. Welche Informationen können bei der Programmierung eines NAVTEX-Empfängers nicht unterdrückt werden?

1. Navigationswarnungen, Meteorologische Warnungen und SAR-Meldungen
2. Navigationswarnungen, Wettervorhersagen und SAR-Meldungen
3. Sat-Nav-Warnungen, Meteorologische Warnungen und Navigationswarnungen
4. Meteorologische Warnungen, Revierinformationen und SAR-Meldungen

122. In welcher Sprache werden Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI) im NAVTEX-Dienst auf 490 kHz verbreitet?

1. Landessprache der Funkstelle
2. Englisch
3. Niederländisch
4. Französisch

123. In welchen Zeitabständen werden die regelmäßigen NAVTEX-Informationen vom deutschen NAVTEX-Sender ausgesendet?

1. 4 Stunden
2. 1 Stunde
3. 12 Stunden
4. 24 Stunden

124. Was bezeichnet „NAVAREA“?

1. International festgelegtes Vorhersage- und Seegebiet
2. Internationales Seegebiet, das nicht befahren werden darf
3. Internationales Seegebiet, das in vier Gruppen eingeteilt ist (A1 bis A4)
4. Internationales Seegebiet, das von Seeschiffen befahren werden darf

VII Suche und Rettung (SAR), Seenotfunkbake (EPIRB) und Radartransponder (SART)**125. Was bezeichnet „SAR“?**

1. Suche und Rettung
2. Seenotfunkbake
3. Sanitätsdienst
4. Radar-Transponder

126. Welche Aufgabe hat ein „RCC“ im Seenotfall?

1. Koordinierung der im Seenotfall zur Verfügung stehenden Kräfte und Abwicklung des Notverkehrs
2. Stationierung von Seenotrettungskreuzern rund um die Uhr
3. Alarmierung von SAR-Fahrzeugen im Seenotfall über Satellit
4. Erteilung von Ratschlägen an den Havaristen

127. Welche Aufgabe hat ein „MRCC“ im Seenotfall?

1. Koordinierung der im Seenotfall zur Verfügung stehenden Kräfte
2. Bereithaltung von Rettungsfahrzeugen im Seenotfall
3. Erarbeitung von Richtlinien für das Verhalten im Seenotfall
4. Erteilung von Ratschlägen an den Havaristen

128. Was ist „On-Scene Communication“?

1. Funkverkehr vor Ort im Seenotfall
2. Funkverkehr in Reichweite einer Küstenfunkstelle für UKW
3. Funkverkehr im Hafenfunk (Port Radio)
4. Funkverkehr von Behördenfahrzeugen

129. Welche Aufgabe hat der „On-Scene Co-ordinator“ (OSC) im SAR-Fall?

1. Leitung der Such- und Rettungsmaßnahmen vor Ort
2. Kooperation mit der nächstgelegenen Küstenfunkstelle des Revierfunkdienstes
3. Festlegung der DSC-Kanäle zur Verständigung der SAR-Einheiten
4. Verbreitung wichtiger SAR-Meldungen rund um die Uhr

130. Was bedeutet „Funkverkehr vor Ort“?

1. Funkverkehr zwischen dem Schiff in Not und den Fahrzeugen, die Hilfe leisten sowie dem Schiff in Not und dem Fahrzeug, das die Suche und Rettung koordiniert
2. Funkverkehr zwischen dem Fahrzeug, das die Suche und Rettung koordiniert, und der Küstenfunkstelle
3. Funkverkehr zwischen der Küstenfunkstelle und dem On-Scene Co-ordinator
4. Funkverkehr zwischen dem Schiff in Not und in der Nähe befindlichen Luftfunkstellen

- 131. Wer darf das Aussenden einer Notmeldung im Seefunkdienst veranlassen?**
1. Fahrzeugführer
 2. Crewmitglied
 3. Rudergänger
 4. Rettungsleitstelle
- 132. Auf welchem UKW-Kanal müssen alle mit DSC ausgerüsteten seegehenden Schiffe im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS empfangsbereit sein?**
1. Kanal 70
 2. Kanal 16
 3. Kanal 06
 4. Kanal 10
- 133. Wie lautet das Notzeichen im Sprechfunk?**
1. MAYDAY
 2. PAN PAN
 3. DISTRESS
 4. SOS
- 134. Womit wird der Notverkehr im Sprechfunk eingeleitet?**
1. MAYDAY
 2. Schiffsname
 3. DISTRESS
 4. SOS
- 135. Wann liegt ein Seenotfall vor, der das Aussenden des Notzeichens im Sprechfunk rechtfertigt?**
1. Wenn ein Schiff oder eine Person von einer ernsten und unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt
 2. Wenn ein Schiff manövrierunfähig ist und Hilfe benötigt
 3. Wenn eine nautische Warnnachricht vorliegt, die unbedingt beachtet werden muss
 4. Wenn ein medizinischer Notfall vorliegt, der unmittelbare funktärztliche Beratung erfordert
- 136. Welche Priorität der Alarmierung ist zu wählen, wenn sich eine Person in Lebensgefahr befindet und Hilfe benötigt?**
1. Notfall
 2. Dringlichkeit
 3. Sicherheit
 4. Routine
- 137. Welche Frequenzen dürfen neben den Notfrequenzen für die Aussendung einer Notmeldung im Seefunkdienst benutzt werden?**
1. Jede andere verfügbare und geeignete Frequenz
 2. UKW Kanal 06 (internationaler Verkehr)
 3. Keine andere Frequenz
 4. Nur Schiff-Schiff-Frequenzen
- 138. Auf welchem UKW-Kanal findet der Notverkehr vorzugsweise statt?**
1. Kanal 16
 2. Kanal 70
 3. Kanal 69
 4. Kanal 06
- 139. Welche Meldungen dürfen im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) auf UKW-Kanal 16 (156,8 MHz) übermittelt werden?**
1. Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen
 2. Dringlichkeitsmeldungen und Meldungen im öffentlichen Funkverkehr
 3. Sicherheits-, Dringlichkeitsmeldungen und Nicht-öffentlicher Funkverkehr
 4. Notmeldungen und Routinemeldungen
- 140. Wann und warum wird die Einleitung eines Notverkehrs wiederholt?**
1. Wenn die aussendende Seefunkstelle keine Antwort auf ihren DSC-Alarm oder ihre Notmeldung erhalten hat oder wenn sie es aus anderen Gründen für notwendig hält
 2. Wenn der DSC-Notalarm nur von einer Küstenfunkstelle bestätigt worden ist
 3. Die Einleitung des Notverkehrs darf nicht wiederholt werden, um Fehlalarme zu vermeiden
 4. Die Einleitung des Notverkehrs wird nach 6 Minuten wiederholt, wenn keine Bestätigung erfolgt ist
- 141. An wen soll eine Seefunkstelle den Notalarm für ein anderes in Not befindliches Schiff richten?**
1. Grundsätzlich an die nächstgelegene Küstenfunkstelle oder sonst an alle Funkstellen
 2. Grundsätzlich an alle Seefunkstellen in der Nähe
 3. Grundsätzlich an das Maritime Lagezentrum beim Havariekommando
 4. Grundsätzlich an ein Local User Terminal oder sonst an alle Seefunkstellen
- 142. Welche Voraussetzung muss eine Seefunkstelle erfüllen, die den Empfang eines DSC-Notalarms auf UKW im Sprechfunkverfahren bestätigt?**
1. Sie muss Hilfe leisten können
 2. Eine sichere Funkverbindung muss möglich sein
 3. Sie muss die Seefunkstelle in Not spätestens nach einer Stunde erreichen können
 4. Notalarme werden in jedem Fall bestätigt
- 143. Wann darf eine Seefunkstelle, wenn sie Hilfe leisten kann, den Empfang eines DSC-Notalarms auf UKW im Sprechfunkverfahren bestätigen?**
1. Nach Bestätigung durch eine Küstenfunkstelle oder einer angemessenen Wartefrist
 2. Sofort nach Empfang des DSC-Notalarms
 3. Nach einer Wartefrist von 3 Minuten
 4. DSC-Notalarme dürfen grundsätzlich nur von Küstenfunkstellen bestätigt werden

- 144. Auf welchem UKW-Kanal und in welchem Verfahren bestätigt eine Seefunkstelle den auf Kanal 70 empfangenen Notalarm?**
1. Kanal 16, Sprechfunkverfahren
 2. Kanal 70, DSC
 3. Arbeitskanal, Sprechfunkverfahren
 4. Kanal 16, DSC
- 145. Wann wird im Seefunkdienst die Aufforderung SILENCE MAYDAY ausgesendet?**
1. Wenn die Funkstelle in Not oder die Funkstelle, die den Notverkehr leitet, störende Funkstellen zur Einhaltung der Funkstille auffordert
 2. Wenn die Situation des Schiffes in Not besonders kritisch ist
 3. Wenn die Funkstelle in Not oder die Funkstelle, die den Notverkehr leitet, die Beendigung des Notverkehrs ankündigen will
 4. Wenn eine Funkstelle sich besondere Aufmerksamkeit für die Verbreitung einer Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldung erbittet
- 146. Wer fordert in einem Seenotfall eine störende Funkstelle mit den Wörtern SILENCE MAYDAY zur Einhaltung der Funkstille auf?**
1. Die Funkstelle in Not oder die Funkstelle, die den Notverkehr leitet
 2. Die Funkstelle in Not oder eine Hilfe leistende Luftfunkstelle
 3. Der On-Scene Co-ordinator (OSC) oder das Rescue Co-ordination Centre (RCC)
 4. Die Funkstelle, die der störenden Funkstelle nächstgelegene ist
- 147. Welche Aufgaben übernimmt die Seenotleitung (Maritime Rescue Co-ordination Centre [MRCC]) nach Eingang eines Notalarms?**
1. Koordinierung und Information über die SAR-Maßnahmen
 2. Leitung des Notverkehrs auf Kanal 70
 3. Bestimmung des On-Scene Co-ordinators (OSC)
 4. Überwachung Kanäle 16 und 70 sowie Dokumentation der SAR-Maßnahmen
- 148. Auf welchen UKW-Kanälen ist Bremen Rescue Radio empfangsbereit?**
1. Kanal 16 (Sprechfunk), Kanal 70 (DSC)
 2. Kanal 10 (Sprechfunk), Kanal 70 (DSC)
 3. Kanal 16 (Sprechfunk), Kanal 10 (DSC)
 4. Kanal 06 (Sprechfunk), Kanal 70 (DSC)
- 149. Nach welchem Betriebsverfahren wird der Funkverkehr in Notfällen zwischen Seefunkstellen und SAR-Hubschraubern abgewickelt?**
1. Betriebsverfahren des mobilen Seefunkdienstes
 2. Betriebsverfahren des mobilen Flugfunkdienstes
 3. Betriebsverfahren des Navigationsfunkdienstes
 4. Betriebsverfahren des Revierfunkdienstes
- 150. Welche Veröffentlichung enthält die international entwickelten Redewendungen für Notfälle?**
1. Handbuch für Suche und Rettung
 2. Jachtfunkdienst
 3. Nachrichten für Seefahrer
 4. Mitteilungen für Seefunkstellen
- 151. In welchem Frequenzbereich kann mit SAR-Einheiten Seefunkverkehr abgewickelt werden?**
1. UKW-Bereich
 2. UHF-Bereich
 3. MW-Bereich
 4. VLF-Bereich
- 152. Im Funkverkehr zwischen Seefunkstellen und SAR-Hubschraubern gilt das Betriebsverfahren ...**
1. des Seefunkdienstes
 2. des Flugfunkdienstes
 3. der Rettungsdienste
 4. des Binnenschiffahrtsfunks
- 153. Auf welchen UKW-Kanälen dürfen zu Sicherheitszwecken Seefunkstellen mit SAR-Hubschraubern Funkverkehr abwickeln?**
1. Kanal 16, Kanal 06
 2. Kanal 16, Kanal 10
 3. Kanal 06, Kanal 10
 4. Kanal 70, Kanal 16
- 154. Wodurch werden in der Regel bei einer Rettungsaktion mit SAR Hubschraubern die Kanäle 16 und 06 überwacht?**
1. Zweikanal-Überwachung (Dual Watch)
 2. Zwei unabhängige Seefunkgeräte
 3. Regelmäßiges manuelles Umschalten
 4. Bedarfsweises manuelles Umschalten
- 155. Welchen UKW-Kanal soll ein Schiff in Not bis zur Ankunft eines SAR-Hubschraubers abhören?**
1. Kanal 16
 2. Kanal 06
 3. Kanal 10
 4. Kanal 70
- 156. Wie ist zu verfahren, wenn während eines Notverkehrs auf Kanal 16 die Ankündigung einer Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldung „An alle Funkstellen“ vorgenommen werden soll?**
1. Ankündigung mittels Digitalen Selektivrufs (DSC) auf Kanal 70, Ankündigung während einer Pause im Notverkehr auf Kanal 16, Aussendung der Meldung auf einem Arbeitskanal
 2. Ankündigung auf Kanal 06, Information an die Küstenfunkstelle/RCC über den Inhalt der Meldung auf einem Arbeitskanal
 3. Ankündigung mittels Digitalen Selektivrufs (DSC) auf Kanal 70, Information „An alle Funkstellen“ über den Inhalt der Meldung auf Kanal 16

4. Ankündigung auf Kanal 16 während einer Pause im Notverkehr, Aussendung auf einem Schiff-Schiff-Kanal
- 157. Was ist zu tun, wenn irrtümlich von einer See-funkstelle ein Notalarm auf Kanal 70 ausgelöst worden ist?**
- a. Gerät umgehend zurücksetzen
 - b. Wenn möglich, den Fehlalarm per DSC zurücknehmen
 - c. Mit Meldung auf Kanal 16 „An alle Funkstellen“ den Fehlalarm zurücknehmen
2. a. Gerät ausschalten, um weitere Sendungen zu verhindern
- b. Eintragung der irrtümlichen Aussendung im Schiffstagebuch
- c. Zuständiges MRCC telefonisch informieren
3. a. Ankündigung der Rücknahme des Notalarms mit DSC
- b. Mit Meldung auf Kanal 16 „An alle Funkstellen“ den Fehlalarm zurücknehmen
- c. Schiffsführer informieren
4. a. Gerät umgehend zurücksetzen
- b. Ankündigung der Rücknahme des Notalarms mit DSC
- c. Mit Meldung auf Kanal 13 „An alle Funkstellen“ den Fehlalarm zurücknehmen
- 158. Womit können im Notfall nach dem Verlassen des havarierten Schiffes keine Such- und Rettungsarbeiten ausgelöst bzw. erleichtert werden?**
1. UKW-Empfänger
 2. Transponder für Suche und Rettung (SART)
 3. Seenotfunkbake (EPIRB)
 4. Handsprechfunkgeräte
- 159. Welche Komponenten des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS) werden für die Aussendung von Signalen zur Ortsbestimmung eingesetzt?**
1. SART, EPIRB
 2. NAVTEX, EGC
 3. DSC, EPIRB
 4. NAVTEX, SART
- 160. Wo soll eine Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) an Bord eines Sportbootes installiert werden?**
1. Im äußeren Decksbereich
 2. In der Backskiste
 3. In mindestens 1 m Entfernung von Metallteilen
 4. Geschützt unter Deck
- 161. Wann darf eine Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) für eine Aussendung aktiviert werden?**
1. Nur im Notfall
 2. Zu Testzwecken
 3. Im Notfall und zu Testzwecken
 4. Beim Herannahen von Rettungsfahrzeugen
- 162. Wie kann eine Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) im Notfall aktiviert werden?**
1. Manuell oder automatisch
 2. Nur manuell
 3. Nur automatisch
 4. Durch das COSPAS-SARSAT-System
- 163. Wodurch wird eine EPIRB im Seenotfall automatisch aktiviert?**
1. Wasserdruckauslöser
 2. Rüttelkontakt
 3. GPS-Signale
 4. Radar-Signale
- 164. Welche Informationen enthält die Aussendung einer Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB)?**
1. a. Notsignal
 - b. Identifikationsmerkmal
 - c. Position mittels GPS, wenn vorhanden
2. a. Notsignal
- b. Schiffstyp
- c. Art des Notfalls
3. a. Position mittels GPS, wenn vorhanden
- b. Identifikationsmerkmal
- c. Zielhafen
4. a. Art des Notfalls
- b. Position mittels GPS, wenn vorhanden
- c. Rufzeichen
- 165. Wie lange dauert es in den Seegebieten A1 bis A3, bis der Alarm einer COSPAS-SARSAT-Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) bei der zuständigen Seenotleitung (MRCC) aufläuft?**
1. Wenige Minuten
 2. Bis zu 30 Minuten
 3. Bis zu 2 Stunden
 4. Bis zu 4 Stunden
- 166. Wie lange kann es unter ungünstigen Bedingungen von der Aktivierung einer COSPAS-SARSAT-Satelliten-Seenotfunkbake ohne GPS bis zum Empfang der Position im MRCC dauern?**
1. Bis zu 4 Stunden
 2. Bis zu 8 Stunden
 3. Bis zu 12 Stunden
 4. Bis zu einem Tag
- 167. Warum dauert es unter ungünstigen Bedingungen von der Aktivierung einer COSPAS-SARSAT-Satelliten-Seenotfunkbake ohne GPS bis zum Empfang der Position im MRCC bis zu vier Stunden?**
1. Es müssen Überflüge der umlaufenden COSPAS-SARSAT-Satelliten (LEOSAR) abgewartet werden
 2. Die niedrige Datenrate im Uplink ermöglicht keine hohe Übertragungsgeschwindigkeit
 3. Hoher Seegang behindert die Funkwellenausbreitung zum geostationären COSPAS-SARSAT-Satelliten (GEOSAR)

4. Schlechte Wetterverhältnisse behindern die Übertragung der Daten vom COSPAS-SARSAT-Satelliten zur Bodenstation (LUT)
- 168. Wie groß ist die maximale Abweichung der ermittelten von der tatsächlichen Position einer COSPAS-SARSAT-Seenotfunkbake (EPIRB) ohne GPS?**
1. 2 sm
 2. 10 sm
 3. 100 sm
 4. 150 sm
- 169. Zu welchem Zweck benutzen Satelliten-Seenotfunkbaken (EPIRB) die Frequenzen 121,5 MHz und 406 MHz?**
1. 121,5 MHz zur Zielfahrt (Homing), 406 MHz zur Alarmierung und Positionsbestimmung
 2. 121,5 MHz zur Zielfahrt (Homing), 406 MHz zur Kommunikation
 3. 121,5 MHz zur Identifikation, 406 MHz zur Zielfahrt (Homing)
 4. 121,5 MHz zur Kommunikation, 406 MHz zur Alarmierung und Positionsbestimmung
- 170. Welche Informationen müssen an einer Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) erkennbar sein?**
1. a. Schiffsname/Rufzeichen/MMSI oder anderes Identifikationsmerkmal
b. Seriennummer
c. Haltbarkeitsdatum der Batterie
d. Haltbarkeitsdatum des Wasserdruckauslösers
 2. a. Herstellerfirma
b. Haltbarkeitsdatum des Wasserdruckauslösers
c. Zulassungsdatum der EPIRB
d. Kurzanleitung
 3. a. Herstellerfirma
b. Schiffsname/Rufzeichen/MMSI oder anderes Identifikationsmerkmal
c. Prüfdatum
d. Sendefrequenz
 4. a. Kurzanleitung
b. Zulassungsdatum der EPIRB
c. Schiffsname/Rufzeichen/MMSI oder anderes Identifikationsmerkmal
d. Haltbarkeitsdatum der Batterie
- 171. Was ist zu tun, bevor die Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) für Wartungszwecke aus ihrer Halterung entfernt werden soll?**
1. Sicherstellen, dass kein Fehlalarm ausgelöst wird
 2. Sicherung lösen
 3. MRCC informieren
 4. Keine besonderen Vorkehrungen treffen
- 172. Welche Prüfungen sind an einer Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) durchzuführen?**
1. Haltbarkeitsdatum der Batterie, Haltbarkeitsdatum des Wasserdruckauslösers, Funktion entsprechend den Herstellerangaben
 2. Haltbarkeitsdatum der Batterie, Haltbarkeitsdatum des Wasserdruckauslösers, Befestigung am Schiffskörper
 3. Funktion entsprechend den Herstellerangaben, Haltbarkeitsdatum der Batterie, Festigkeit der Sicherheitsleine
 4. Haltbarkeitsdatum des Wasserdruckauslösers, Lesbarkeit der Beschriftung, Kontakte der Batterien
- 173. Wie erscheint die Aussendung eines Transponders für Suche und Rettung (SART) auf einem Radarbildschirm?**
1. Als Linie von mindestens zwölf Zeichen
 2. Die Aussendung eines Transponders ist auf dem Radarschirm nicht sichtbar
 3. Als lange aus einem Zeichen bestehende Linie
 4. Als Linie von mindestens drei Zeichen
- 174. Welches Navigationsgerät empfängt das Signal eines aktivierten Transponders für Suche und Rettung (SART)?**
1. Radargerät
 2. GPS-Empfänger
 3. DSC-Controller
 4. NAVTEX-Gerät
- 175. Welche Vorteile hat eine UKW-Seefunkanlage gegenüber einem Mobiltelefon in einer Notsituation?**
1. Allgemeine und sichere Alarmierungsmöglichkeit
 2. Hohe und gleichbleibende Sprachqualität
 3. Wahrung des Fernmeldegeheimnisses und des Abhörverbots
 4. Digitale und sichere Sprachübertragung
- 176. Welchen Vorteil hat eine UKW-Seefunkanlage gegenüber einem Mobiltelefon, wenn in einer Notsituation andere Fahrzeuge in Sicht sind und um Hilfe gebeten werden sollen?**
1. Erreichbarkeit aller in Funkreichweite befindlichen Seefunkstellen
 2. Erreichbarkeit aller Seefunkstellen im Seegebiet A1
 3. Erreichbarkeit aller Rettungsfahrzeuge in Küstennähe
 4. Erreichbarkeit aller Seefunkstellen in den Seegebieten A1 und A2
- 177. Warum ist ein Mobiltelefon gegenüber einer UKW-Seefunkanlage keine Alternative, wenn in einer Notsituation die Such- und Rettungsmaßnahmen anderen Fahrzeugen bekannt gemacht werden müssen?**
1. Telefongespräche können von weiteren Fahrzeugen nicht mitgehört werden, wichtige Informationen zur Hilfeleistung und Rettung sind nicht für alle Beteiligten verfügbar

2. Telefongespräche können von weiteren Fahrzeugen nicht bestätigt werden, der Seenotleitung (MRCC) fehlen daher wichtige Informationen
3. Telefongespräche können von Küstenfunkstellen nicht bestätigt werden, wichtige Informationen fehlen daher für die Koordination vor Ort
4. Telefongespräche können vom On-Scene-Coordinator (OSC) nicht mitgehört werden, wichtige Informationen sind nur bei der Seenotleitung (MRCC) vorhanden

178. Mit welcher Meldung werden die Funkstellen davon unterrichtet, dass der Notverkehr beendet ist?

1. Meldung, die mit SILENCE FINI abschließt
2. Meldung, die mit SILENCE MAYDAY abschließt
3. Meldung, die mit OVER AND OUT abschließt
4. Meldung, die mit MASTER abschließt

179. Welche Funktion hat ein Transponder für Suche und Rettung (Search and Rescue Radar Transponder [SART])?

1. Aussendung von Ortungsfunksignalen, die im Seenotfall das Auffinden des verunglückten Fahrzeuges mittels Radar erleichtern sollen
2. Automatische Aussendung der Notposition über UKW an Küsten- bzw. Schiffsfunkstellen
3. Automatische Übermittlung der Position des in Not befindlichen Fahrzeuges über die COSPAS-SARSAT-Satelliten
4. Reflexion von Radarstrahlen und Erzeugung eines deutlichen Echos auf Radarbildschirmen

180. Welche Funktion hat eine Satelliten-Seenotfunkbake (Emergency Position Indicating Radio Beacon [EPIRB])?

1. Alarmierung und Kennzeichnung der Notposition
2. Kommunikation im VHF-Band zwischen Überlebensfahrzeug und SAR- Fahrzeugen bzw. dem MRCC
3. Aussendung einer Notmeldung auf den Notfrequenzen der Luftfahrt (121,5 MHz bzw. 243 MHz), die von den Luftfahrzeugen bestätigt wird
4. Ermöglichen der Ortung mittels Radar und Erleichterung des Auffindens des Havaristen

**IV GW (MF)/KW (HF)–
Sprechfunk und
Funkwellenausbreitung**

Fragen 25–40

**V Betriebsverfahren
VI Inmarsat**

**Fragen 41–50
Fragen 51–76**

Richtig ist immer die Antwort 1.

I Mobiler Seefunkdienst, Mobiler Seefunkdienst über Satelliten und Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

1. Welche Funkstelle wird im mobilen Seefunkdienst über Satelliten als „Mobile Earth Station“ (MES) bezeichnet?

1. Schiffs-Erdfunkstelle
2. Land-Erdfunkstelle
3. Küstenfunkstelle
4. Rettungsleitstelle

2. Was ist eine „Schiffs-Erdfunkstelle“?

1. Mobile Erdfunkstelle des mobilen Seefunkdienstes über Satelliten an Bord eines Schiffes
2. Mobile Empfangsanlage für Satellitenrundfunk an Bord eines Schiffes
3. Mobile Funkstelle an Bord eines Schiffes ausschließlich für die Kommunikation mit Funkstellen an Land über Satelliten
4. Mobile Funkstelle des COSPAS-SARSAT-Systems an Bord eines Schiffes

3. Was ist eine „Land-Erdfunkstelle“ (LES)?

1. Ortsfeste Funkstelle des mobilen Seefunkdienstes über Satelliten
2. Küstenfunkstelle für den öffentlichen Nachrichtenaustausch auf Grenzwelle
3. Funkstelle des Revier- und Hafenfunkdienstes auf UKW
4. Mobile Funkstelle des Navigationsfunkdienstes über Satelliten

4. Was bedeutet „azimuth angle“?

1. Winkel zwischen Meridian und Satellit vom Schiff aus gesehen
2. Winkel zwischen Kurs des Schiffes und Satellit
3. Winkel aus Seitenpeilung des Satelliten vom Schiff aus
4. Winkel zwischen Horizont und Satellit

5. Was bedeutet „elevation angle“?

1. Winkel zwischen Horizont und Satellit vom Schiff aus gesehen
2. Winkel zwischen Horizont und Satellit vom Satellit aus gesehen
3. Winkel zwischen Antenne und Satellit vom Schiff aus gesehen
4. Winkel zwischen Antenne und Satellit vom Satellit aus gesehen

**Fragenkatalog II
für das Allgemeine
Funktionszeugnis (LRC)**

**Mobiler Seefunkdienst
und Mobiler Seefunkdienst
über Satelliten**

**I Mobiler Seefunkdienst,
Mobiler Seefunkdienst über
Satelliten und Weltweites
Seenot- und Sicherheits-
funksystem (GMDSS)**

Fragen 1–14

**II Funkeinrichtungen und
Seefunkstellen**

Fragen 15–18

III Digitaler Selektivruf (DSC)

Fragen 19–24

6. Welche Erdteile gehören nach den Festlegungen der Internationalen Fernmeldeunion (International Telecommunication Union [ITU]) zur Region 1?

1. Europa und Afrika
2. Europa und Asien
3. Nord- und Südamerika
4. Australien und Ozeanien

7. Wie wird das Seegebiet innerhalb der Überdeckung eines geostationären Satelliten des Inmarsat-Systems bezeichnet, der ununterbrochen für Alarmierungen zur Verfügung steht?

1. A3
2. A1
3. A2
4. A4

8. Welchen geografischen Bereich umfasst das Seegebiet A4 im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)?

1. Gewässer nördlich von ca. 70 Grad Nord und südlich von ca. 70 Grad Süd
2. Gewässer südlich von ca. 70 Grad Nord und nördlich von ca. 70 Grad Süd
3. Gewässer westlich und östlich vom Nullmeridian bis 70° Länge
4. Gewässer 10° nördlich und 10° südlich vom Äquator

9. Welches Alarmierungssystem ist für das Seegebiet A4 nicht geeignet?

1. Inmarsat-System
2. COSPAS-SARSAT
3. Kurzwellen-DSC
4. Grenzwellen-DSC

10. Wie heißt das Positionsmeldesystem für Such- und Rettungszwecke?

1. AMVER
2. SafetyNet
3. COSPAS-SARSAT
4. Radar

11. Welchen Frequenzbereich benutzt AIS?

1. Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
2. Grenzwellen (GW/MF)
3. Kurzwelle (KW/HF)
4. Langwelle (LW/LF)

12. Welches ist die Frequenz für NAVTEX-Aussendungen im Kurzwellenbereich?

1. 4209,5 kHz
2. 8125 kHz
3. 6312 kHz
4. 12577 kHz

13. Womit kann im Seenotfall ein Alarm über Satelliten ausgelöst werden?

1. Schiffs-Erdfunkstelle (Maritime Mobile Earth Station [MES]), Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB)

2. UKW-DSC-Anlage, Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB)
3. Schiffs-Erdfunkstelle (Maritime Mobile Earth Station [MES]), Erweiterter Gruppenanruf (EGC)
4. Tragbares Funkgerät für Überlebensfahrzeuge, KW-Sender

14. Welches Satelliten-System benutzt für die Seenotalarmierung auch polumlaufende Satelliten?

1. COSPAS-SARSAT
2. Inmarsat
3. GEOSAR
4. AMVER

II Funkeinrichtungen und Seefunkstellen

15. Welches Funkzeugnis ist mindestens erforderlich, um mit einer Seefunkstelle auf einem Sportfahrzeug am Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) im Seegebiet A3 teilnehmen zu können?

1. Allgemeines Funkbetriebszeugnis (Long Range Certificate [LRC])
2. Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate [SRC])
3. Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker (Restricted Operator's Certificate [ROC])
4. Amateurfunkzeugnis (Klasse A)

16. Welche Funkdienste dürfen von dem Inhaber eines Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (LRC) ausgeübt werden?

1. Mobiler Seefunkdienst und mobiler Seefunkdienst über Satelliten
2. Mobiler Seefunkdienst und mobiler Flugfunkdienst
3. Mobiler Seefunkdienst und Amateurfunkdienst
4. Mobiler Seefunkdienst und Navigationsfunkdienst

17. Welche Funkanlagen dürfen von dem Inhaber eines LRC bedient werden?

1. Seefunkanlagen im UKW-, Grenz- und Kurzwellenbereich und über Satellit auf Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen
2. Funkanlagen im See- und Binnenfunk auf Sportfahrzeugen
3. Funkanlagen im UKW-Bereich und über Satellit (z. B. Inmarsat oder COSPAS-SARSAT) auf Sportfahrzeugen
4. Funkanlagen auf nicht funkausrüstungspflichtigen Fahrzeugen mit Ausnahme von UKW

18. Welches Funkzeugnis muss der Führer eines Sportfahrzeugs oder Traditionsschiffes, das mit einer Kurzwellen/Grenzwellen-DSC-Funkanlage ausgerüstet ist, mindestens besitzen?

1. Allgemeines Funkbetriebszeugnis (Long Range Certificate [LRC])
2. Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate [SRC])

3. UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiff-fahrtfunk (UBI)
4. Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker (Restricted Operator's Certificate [ROC])

III Digitaler Selektivruf (DSC)

19. Welche Grenzwellenfrequenz (GW/MF) wird national und international zum Routineanruf zwischen Schiffen per Digitalen Selektivruf (DSC) benutzt?
 1. 2177 kHz
 2. 2189,5 kHz
 3. 2187,5 kHz
 4. 2182 kHz
20. Welche Grenzwellenfrequenz (GW/MF) benutzt eine Küstenfunkstelle zur Beantwortung eines Routineanrufs per Digitalen Selektivruf (DSC)?
 1. 2177,0 kHz
 2. 2182,0 kHz
 3. 2614,0 kHz
 4. 2189,5 kHz
21. Welche Grenzwellenfrequenz (GW/MF) wird für einen Routineanruf (international) an eine fremde Küstenfunkstelle per Digitalen Selektivruf (DSC) benutzt?
 1. 2189,5 kHz
 2. 2177,0 kHz
 3. 2182,0 kHz
 4. 2187,5 kHz
22. Welche Frequenzbereiche werden für die Alarmierung mittels Digitalen Selektivrufs (DSC) im Kurzwellen-Bereich (KW/HF) benutzt?
 1. Frequenzbereiche 4, 6, 8, 12 und 16 MHz
 2. Frequenzbereiche 1, 2, 8, 12 und 16 MHz
 3. Frequenzbereiche 3, 4, 20, und 30 MHz
 4. Frequenzbereiche 4, 6, 8, 40 und 60 MHz
23. Welche Frequenz und welches Verfahren benutzt eine Seefunkstelle zur Bestätigung eines auf 2187,5 kHz empfangenen Notalarms?
 1. 2182,0 kHz im Sprechfunkverfahren
 2. 2187,5 kHz im Sprechfunkverfahren
 3. 2614,0 kHz im Sprechfunkverfahren
 4. 3161,0 kHz im Sprechfunkverfahren
24. Wodurch wird im Kurzwellenbereich (KW/HF) die Empfangsbereitschaft für Aussendungen in Not- und Sicherheitsfällen technisch gewährleistet?
 1. Eingeschalteter Wachempfänger im Scan-Betrieb
 2. Eingeschalteter Wachempfänger im Dual-Watch-Betrieb
 3. Eingeschalteter Wachempfänger im 6-MHz-Kurzwellenband
 4. Eingeschalteter Wachempfänger im 8-MHz-Kurzwellenband

IV GW (MF)/KW (HF)–Sprechfunk und Funkwellenausbreitung

25. Welche Frequenzen umfasst der Grenzwellenbereich (GW/MF)?
 1. 1605 bis 4000 kHz
 2. 4000 bis 27500 kHz
 3. 156 bis 174 MHz
 4. 1705 bis 4100 kHz
26. Wie wird die Sendeart „Einseitenband mit unterdrücktem Träger“ bezeichnet?
 1. SSB oder J3E
 2. SSB oder R3E
 3. SSB oder H3E
 4. SSB oder A3E
27. Welcher Frequenz- bzw. Wellenbereich ist ausreichend, um am Tage eine Mindestreichweite von 150 Seemeilen zu erzielen?
 1. Grenzwelle (GW/MF)
 2. Kurzwelle (KW/HF)
 3. Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 4. Langwelle (LW/LF)
28. In welchen Frequenz- bzw. Wellenbereichen spielt die Bodenwelle die entscheidende Rolle bei der Ausbreitung?
 1. Langwelle (LW/LF) und tagsüber Mittel- und Grenzwelle (MW/MF, GW/MF)
 2. Kurzwelle (KW/HF) und tagsüber Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 3. Ultrakurzwelle (UKW/VHF) und tagsüber Kurzwelle (KW/HF)
 4. Grenzwelle (GW/MF) und tagsüber Langwelle (LW/LF)
29. In welchen terrestrischen Frequenz- bzw. Wellenbereichen sollte ein Schiff – für das Seegebiet A2 ausgerüstet – in einer Entfernung von ca. 150 Seemeilen von der Küste einen Notalarm auslösen, um eine Küstenfunkstelle sowie die in der Nähe befindlichen Seefunkstellen zu erreichen?
 1. Grenzwelle (GW/MF) und Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 2. Kurzwelle (KW/HF) und Langwelle (LW/LF)
 3. Kurzwelle (KW/HF) und Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 4. Grenzwelle (GW/MF) und Langwelle (LW/LF)
30. Welchen Einfluss können Gewitter auf den Empfang von NAVTEX-Aussendungen auf Mittelwelle haben?
 1. Störungen bis zur vollständigen Unlesbarkeit
 2. Unverändert hohe Übertragungsqualität
 3. Überreichweiten
 4. Entstehung „Toter Zonen“
31. Welcher Frequenz- bzw. Wellenbereich wird für den Weitverkehr im terrestrischen Seefunkdienst benutzt?

1. Kurzwelle (KW/HF)
 2. Grenzwelle (GW/MF)
 3. Langwelle (LW/LF)
 4. Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
- 32. Welche Frequenzen umfasst der allgemeine Kurzwellenbereich (KW/HF)?**
1. 3 bis 30 MHz
 2. 30 bis 300 MHz
 3. 30 bis 300 kHz
 4. Unter 30 kHz
- 33. In welchem Frequenz- bzw. Wellenbereich spielt die Raumwelle die entscheidende Rolle bei der Ausbreitung?**
1. Kurzwelle (KW/HF)
 2. Langwelle (LW/LF)
 3. Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 4. Grenzwelle (GW/MF)
- 34. In welchem Frequenz- bzw. Wellenbereich tritt die „Tote Zone“ besonders auf?**
1. Kurzwelle (KW/HF)
 2. Langwelle (LW/LF)
 3. Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 4. Grenzwelle (GW/MF)
- 35. Um die Mittagszeit wird zur Überbrückung einer bestimmten Entfernung eine Frequenz im 16-MHz-Bereich benutzt. Welcher Frequenzbereich sollte für die Überbrückung derselben Entfernung gegen Mitternacht vorzugsweise gewählt werden?**
1. Niedrigerer Frequenzbereich
 2. Gleicher Frequenzbereich
 3. Höherer Frequenzbereich
 4. UKW-Frequenzbereich
- 36. Welche Aussage trifft für den Kurzwellen-Funkverkehr zu?**
1. Die Ausbreitungseigenschaften der Kurzwellen unterliegen tageszeitlichen, jahreszeitlichen und durch die Sonnenaktivität bedingten Schwankungen; Funkverbindungen lassen sich nicht mit Sicherheit vorausplanen
 2. Im Kurzwellenbereich sind jederzeit weltweite Funkverbindungen zwischen beliebig wählbaren Standorten möglich
 3. Bei Internet und E-Mail über Kurzwelle lässt sich die übliche DSL-Geschwindigkeit erreichen
 4. Bei klarer Sicht und geringer Bewölkung ist die Verständigung im Kurzwellenbereich besonders gut
- 37. Welche Eigenschaften sollte eine Schiffsantenne für die Überbrückung von großen Entfernungen über Kurzwellen besitzen und warum?**
1. Die Antenne sollte die Sendeenergie möglichst flach abstrahlen, um mit wenigen Sprüngen (hops) den Empfangsort zu erreichen
 2. Die Antenne sollte gut isoliert sein, damit man sich beim Senden nicht verbrennen kann
 3. Die Antenne sollte möglichst lang sein, um eine große Wirkungsfläche zu haben und eine hohe Anzahl von Sprüngen (hops) zu ermöglichen
 4. Die Antenne sollte die Sendeenergie möglichst steil abstrahlen, um Personen an Bord nicht zu gefährden
- 38. Eine Yacht ist im Mittelmeer von Rom nach Neapel unterwegs. Die Crew möchte tagsüber über Kiel Radio eine E-Mail versenden. Welcher Frequenzbereich ist dafür meistens geeignet?**
1. Kurzwelle bei 8 MHz
 2. Grenzwelle
 3. Kurzwelle bei 4 MHz
 4. VHF
- 39. Eine Yacht ist in der Irischen See unterwegs. Der Schiffsführer möchte in den Abendstunden über Rogaland Radio ein Medico-Gespräch mit Cuxhaven anmelden. Welcher Frequenzbereich ist dafür meistens geeignet?**
1. Kurzwelle bei 6 MHz
 2. Grenzwelle
 3. Kurzwelle bei 16 MHz
 4. VHF
- 40. Eine Yacht steht 150 Seemeilen westlich Stavanger. Der Schiffsführer möchte Verbindung zu Rogaland Radio aufnehmen. Welcher Frequenzbereich ist dafür vorzugsweise geeignet?**
1. Grenzwelle
 2. Kurzwelle zwischen 4 MHz und 6 MHz
 3. Kurzwelle zwischen 10 MHz und 16 MHz
 4. VHF
- V Betriebsverfahren**
- 41. Wer bestimmt bei einer Verbindung zwischen See- und Küstenfunkstelle die zu benutzende Arbeitsfrequenz?**
1. Küstenfunkstelle
 2. Seefunkstelle
 3. Schiffsführer
 4. On-Scene Coordinator
- 42. Welches von der Internationalen Fernmeldeunion (International Telecommunication Union [ITU]) herausgegebene Verzeichnis enthält Angaben über Arbeitsfrequenzen von Küstenfunkstellen?**
1. Verzeichnis der Küstenfunkstellen (List of Coast Stations)
 2. Verzeichnis der Seefunkstellen (List of Ship Stations)
 3. Inmarsat-Handbuch
 4. Handbuch für den Seefunkdienst und den Seefunkdienst über Satelliten (Manual for Use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile-Satellite Services)

43. Welche Frequenzbereiche dürfen in deutschen Häfen benutzt werden?

1. Ultrakurzwellen (UKW/VHF), Ultrahohe Frequenzen (UHF) und der 1,6-GHz-Bereich (Inmarsat)
2. Ultrakurzwellen (UKW/VHF) und Grenzwellen (GW/MF)
3. Mittelwellen (MW/MF), Grenzwellen (GW/MF) und Kurzwellen (KW/HF)
4. Ultrakurzwellen (UKW/VHF) und Kurzwellen (KW/HF)

44. Was bedeutet die Angabe „ITU-Channel 1604“?

1. Kanal 04 im 16-MHz-Seefunkband
2. Kanal 16 im 4-MHz-Seefunkband
3. Kanal 1604 im Kurzwellenband
4. Kanal 16 und Kanal 04 im Ultrakurzwellenband

45. Welches ist die internationale Not- und Sicherheitsfrequenz für den Sprechfunkverkehr im Grenzwellenbereich (GW/MF)?

1. 2182,0 kHz
2. 2187,5 kHz
3. 2614,0 kHz
4. 3161,0 kHz

46. Welche Frequenz im Grenzwellenbereich (GW/MF) soll im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) nach Ankündigung per DSC für die Aussendung einer Dringlichkeitsmeldung „An alle Funkstellen“ grundsätzlich benutzt werden?

1. 2182,0 kHz
2. 2187,5 kHz
3. 2614,0 kHz
4. 3161,0 kHz

47. Wie ist zu verfahren, wenn während eines Notverkehrs auf 2182 kHz die Ankündigung und Aussendung einer Dringlichkeitsmeldung „An alle Funkstellen“ von einer Seefunkstelle vorgenommen werden soll?

1. Zuerst Ankündigung per Digitalen Selektivruf (DSC) auf 2187,5 kHz, dann Aussendung auf einer Schiff-Schiff-Frequenz
2. Zuerst die Funkstelle, die den Funkverkehr leitet, auf 2182 kHz um Erlaubnis fragen, dann Aussendung auf einer Schiff-Schiff-Frequenz
3. Zuerst Ankündigung auf 2182 kHz, dann Aussendung auf einer Schiff-Schiff-Frequenz
4. Zuerst Ankündigung per Digitalen Selektivruf (DSC), dann Aussendung auf 2182 kHz

48. Wie ist zu verfahren, wenn eine dringende Meldung im Grenzwellen-Bereich (GW/MF) auszusenden ist, welche die Sicherheit der Seeschifffahrt betrifft?

1. Zuerst Ankündigung per Digitalen Selektivruf (DSC) auf 2187,5 kHz, dann Aussendung der Sicherheitsmeldung per Sprechfunk auf einer GW-Schiff-Schiff-Arbeitsfrequenz

2. Zuerst Ankündigung auf 2182 kHz, dann Aussendung der Sicherheitsmeldung per Sprechfunk auf einer KW-Schiff-Schiff-Arbeitsfrequenz
3. Zuerst Ankündigung auf 2182 kHz, dann Aussendung der Sicherheitsmeldung per Sprechfunk auf 2182 kHz
4. Zuerst Ankündigung per Digitalen Selektivruf (DSC) auf 2187,5 kHz, dann Aussendung der Sicherheitsmeldung per Sprechfunk auf 2187,5 kHz

49. Auf welcher Frequenz wird im Kurzwellenbereich (KW/HF) der Notverkehr im Sprechfunkverfahren abgewickelt?

1. Notfrequenz für Sprechfunk des Kurzwellenbandes, in dem die Notalarmierung ausgesendet worden ist
2. Notfrequenz für Sprechfunk nach Maßgabe des Inmarsat-Handbuchs
3. Notfrequenz für Sprechfunk des Kurzwellenbandes 6 MHz
4. Notfrequenz für Sprechfunk des Kurzwellenbandes 8 MHz

50. Welche Sendeart wird bei Aussendungen des Sprech-Seefunkdienstes grundsätzlich im Grenz- und Kurzwellenbereich verwendet?

1. Einseitenband mit unterdrücktem Träger, SSB, J3E
2. Analoge Frequenzmodulation, FM, F3E
3. Einseitenband mit reduziertem Träger, (R3E)
4. Zweiseitenbandmodulation, AM, A3E

VI Inmarsat**51. Welche Veröffentlichung enthält Angaben über die Abdeckungsbereiche der Inmarsat-Satelliten?**

1. Inmarsat-Handbuch
2. Nachrichten für Seefahrer (NfS)
3. Mitteilungen für Seefunkstellen (MfS)
4. Jachtfunkdienst

52. Welche Veröffentlichung enthält Angaben über Land-Erdfunkstellen (LES)?

1. Inmarsat-Handbuch
2. Jachtfunkdienst
3. Nachrichten für Seefahrer
4. Verzeichnis der Küstenfunkstellen (List of Coast Stations)

53. Welche Aufgaben hat das Operation Control Centre (OCC)?

1. Freischaltung der Schiffs-Erdfunkstelle (MES)
2. Automatische Vergabe der Arbeitskanäle an Land-Erdfunkstellen (LES) und Schiffs-Erdfunkstellen (MES)
3. Abwicklung des Grenzwellen-Verkehrs per DSC
4. Abwicklung des Seefunkdienstes über Satellitennetze (SES)

- 54. Welche Aufgaben hat die Network Co-ordination Station (NCS)?**
1. Automatische Vergabe der Arbeitskanäle an Land-Erdfunkstellen (LES) und Schiffs-Erdfunkstellen (MES)
 2. Freischaltung der Land-Erdfunkstellen (LES) und Schiffs-Erdfunkstellen (MES)
 3. Abwicklung des Grenzwellen-Verkehrs per DSC
 4. Abwicklung des Seefunkdienstes über Satellitennetze (SES)
- 55. Wie sind die Satelliten des Inmarsat-Systems positioniert?**
1. Geostationär
 2. Polumlaufend
 3. Polumlaufend und geostationär
 4. Exzentrisch
- 56. Über welchem Breitengrad befinden sich die Satelliten des Inmarsat-Systems?**
1. 0 Grad
 2. 90 Grad N
 3. 70 Grad S
 4. 45 Grad S
- 57. Welches Seegebiet deckt der Satellit mit der Bezeichnung AOR-E im Inmarsat-System hauptsächlich ab?**
1. Atlantik
 2. Polarmeere
 3. Pazifischer Ozean
 4. Indischer Ozean
- 58. Welches Seegebiet deckt der Satellit mit der Bezeichnung IOR im Inmarsat-System hauptsächlich ab?**
1. Indischer Ozean
 2. Westlicher Atlantik
 3. Östlicher Atlantik
 4. Pazifischer Ozean
- 59. Welcher Satellit deckt das Seegebiet des Pazifischen Ozeans im Inmarsat-System hauptsächlich ab?**
1. POR
 2. AOR-E
 3. AOR-W
 4. IOR
- 60. Eine Yacht steht vor Hawaii. Der Schiffsführer möchte eine Verbindung nach Europa über Inmarsat herstellen. Welcher Satellit sollte vorzugsweise benutzt werden?**
1. Pacific Ocean Region (POR)
 2. Indian Ocean Region (IOR)
 3. Atlantic Ocean Region – East (AOR-E)
 4. Atlantic Ocean Region – West (AOR-W)
- 61. Eine Yacht ist vor den Malediven unterwegs. Der Schiffsführer möchte eine Verbindung nach Europa über Inmarsat herstellen. Welcher Satellit sollte vorzugsweise benutzt werden?**
1. Indian Ocean Region (IOR)
 2. Atlantic Ocean Region – East (AOR-E)
 3. Atlantic Ocean Region – West (AOR-W)
 4. Pacific Ocean Region (POR)
- 62. Wie wird das Seegebiet außerhalb der Abdeckung durch Inmarsat-Satelliten bezeichnet?**
1. Seegebiet A4
 2. Seegebiet A1
 3. Seegebiet A2
 4. Seegebiet A3
- 63. Wie wird das Seegebiet bezeichnet, das innerhalb der Sprechfunkreichweite einer Grenzwellen-Küstenfunkstelle liegt, die ununterbrochen für DSC-Alarmierungen zur Verfügung steht?**
1. Seegebiet A2
 2. Seegebiet A1
 3. Seegebiet A3
 4. Seegebiet A4
- 64. Zur Herstellung welcher Verbindungen werden im Inmarsat-System dreistellige Satelliten-Kennnummern benötigt?**
1. Schiff-Schiff und Land-Schiff.
 2. Schiff-Schiff.
 3. Land-Schiff und Schiff-Land.
 4. Schiff-Land.
- 65. Welches ist die erste Ziffer einer Inmarsat-C-Rufnummer?**
1. 4
 2. 3
 3. 2
 4. 1
- 66. Welchem Inmarsat-Dienst ist die Identifikationsnummer (ID) 421135910 zugeordnet?**
1. Inmarsat C
 2. Inmarsat Mini-M
 3. Inmarsat F
 4. Inmarsat Fleet
- 67. Welche Dienste bietet Inmarsat C?**
1. Telex, Datenübertragung und Telefax Richtung See-Land
 2. Telefonie, Datenübertragung und SMS
 3. Telefonie, Datenübertragung und ISDN
 4. Telex, Telefax Richtung See-Land und Telefonie
- 68. Mit welcher Aussendung kann die Funktionsfähigkeit der eigenen Inmarsat-C-Anlage überprüft werden?**
1. Nachricht von der eigenen an die eigene Anlage
 2. Nachricht an ein LUT

3. Nachricht an ein MRCC
4. Nachricht an ein anderes Schiff
- 69. Was ist bei dem Ausschalten einer Inmarsat C-Anlage zu beachten?**
 1. Vorheriges Ausloggen
 2. Vom Bordnetz trennen
 3. Zuerst auf „stand by“ schalten, dann vom Bordnetz trennen
 4. Der CES mitteilen, ab wann das Schiff nicht zu erreichen ist
- 70. Welches Verfahren wird für den Anruf von Land an bestimmte Schiffs-Erdfunkstellen benutzt?**
 1. Erweiterter Gruppenanruf (EGC)
 2. Digitaler Selektivruf (DSC)
 3. Tonruf (SSFC)
 4. Mehrfrequenzwahlverfahren (DTMF)
- 71. Welcher Dienst verwendet den Erweiterten Gruppenanruf (EGC)?**
 1. Informationsdienst über Satelliten
 2. Informationsdienst über NAVTEX
 3. Informationsdienst über UKW-Sprechfunk
 4. Informationsdienst über Grenzwelle
- 72. Welche Meldungen werden im mobilen Seefunkdienst über „Enhanced Group Call (EGC)“ ausgesendet?**
 1. Sicherheitsmeldungen für die Schifffahrt (MSI) oder Informationen an bestimmte Empfänger
 2. Nachrichten für Seefahrer oder Sammelanrufe
 3. Regelmäßige Wetterberichte oder nautische Warnnachrichten für bestimmte Seegebiete
 4. Küstenwetterberichte oder Dringlichkeitsmeldungen
- 73. Was ist für den Empfang eines Enhanced Group Call (EGC) erforderlich?**
 1. Satelliten-Empfänger
 2. NAVTEX-Empfänger
 3. UKW-Empfänger
 4. DSC-Wachempfänger
- 74. An wen wird ein über Inmarsat ausgelöster Notalarm umgehend geleitet?**
 1. Rettungsleitstelle (RCC) oder Seenotleitstelle (MRCC)
 2. Küsten-Erdfunkstelle (CES) oder On-Scene Coordinator (OSC)
 3. International Maritime Organization (IMO) oder Seenotleitstelle (MRCC)
 4. Rettungsleitstelle (RCC) oder Küsten-Erdfunkstelle (CES)
- 75. Welcher Dienst sendet Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI) auf Satellitenfrequenzen aus?**

1. SafetyNet
2. GALILEO
3. COSPAS-SARSAT
4. NAVTEX

- 76. Welche Informationen werden über das Internationale Sicherheitsnetz (SafetyNet) verbreitet?**
1. Informationen für die Sicherheit der Seeschifffahrt (Maritime Safety Information [MSI]).
 2. AMVER-Meldungen des weltweiten Positionsmeldesystems für Such- und Rettungszwecke
 3. Notmeldungen von COSPAS-SARSAT-Satelliten-Seenotfunkbaken (EPIRB)
 4. NAVTEX-Warnnachrichten und -Sicherheitsmeldungen

Fragenkatalog III
Anpassungsprüfung zum
SRC für Inhaber nicht
allgemein anerkannter
ausländischer
Funkbetriebszeugnisse

Mobiler Seefunkdienst

Richtig ist immer die Antwort 1.

- 1. Welche Publikationen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) enthalten speziell für die Sportschifffahrt Informationen zum Seefunk?**
 1. Jachtfunkdienst „Nord- und Ostsee“ sowie „Mittelmeer“
 2. Nautisches Jahrbuch
 3. Nachrichten für Seefahrer
 4. Handbuch für Suche und Rettung
- 2. Was bedeutet „öffentlicher Funkverkehr“?**
 1. Funkverkehr, der der Allgemeinheit zum Austausch von Nachrichten dient
 2. Funkverkehr, der im Gegensatz zum Nichtöffentlichen Funkverkehr unverschlüsselt abgewickelt wird
 3. Funkverkehr, der von jeder Seefunkstelle abgehört werden muss
 4. Funkverkehr, der nicht dem Fernmeldegeheimnis und dem Abhörverbot unterliegt
- 3. Für die Teilnahme am öffentlichen Funkverkehr ist – im Gegensatz zur Teilnahme am Nicht-öffentlichen Funkverkehr – zusätzlich erforderlich ...**
 1. Vertrag mit einer Abrechnungsgesellschaft
 2. Besitz eines Seefunkzeugnisses
 3. Zulassung des Funkgeräts
 4. Besitz einer Frequenzuteilungsurkunde

4. **Was sind die Abrechnungsgrundlagen für ein Seefunkgespräch über eine deutsche Küstenfunkstelle?**
1. Gesprächsdauer und Preis der Verrechnungseinheiten
 2. Gesprächsdauer und Entfernung zur Küstenfunkstelle
 3. Gesprächsdauer und Frequenznutzungsgebühren
 4. Gesprächsdauer und Dringlichkeit des Gesprächs
5. **Was bezeichnet „NAVAREA“?**
1. International festgelegtes Vorhersage- und Seewarngebiet
 2. Internationales Seegebiet, das nicht befahren werden darf
 3. Internationales Seegebiet, das in vier Gruppen eingeteilt ist (A1 bis A4)
 4. Internationales Seegebiet, das von Seeschiffen befahren werden darf
6. **Welche Aussendung wird als „WX“ bezeichnet?**
1. Wetterbericht
 2. Nautische Warnnachricht
 3. Aussendung, die zurückgenommen wurde
 4. Funktelexaussendung im GMDSS
7. **Welche Aussendung wird als „NX“ bezeichnet?**
1. Nautische Warnnachricht
 2. Wetterbericht
 3. Aussendung, die zurückgenommen wurde
 4. Funktelexaussendung im GMDSS
8. **Was versteht man unter „AIS“?**
1. Automatisches Schiffsidentifizierungs- und Überwachungssystem, das statische und dynamische Schiffsdaten auf UKW überträgt
 2. Automatische Aussendung der Kennung eines Seeschiffes jede Minute bzw. beim Loslassen der Sprechaste
 3. Allgemeines Informationssystem für die Seeschifffahrt
 4. Identifizierung eines Schiffes mit Hilfe von Radarpeilungen und deren Weitergabe an die Schifffahrt zur Kollisionsverhütung
9. **Was bedeutet „ETA“?**
1. Voraussichtliche Ankunftszeit
 2. Voraussichtliche Abfahrtszeit
 3. Voraussichtliche Gesamtfahrtszeit
 4. Voraussichtliche Restfahrtszeit
10. **Welche Bedeutung hat die Zeitangabe „LT“ (Local Time)?**
1. Ortszeit, bezogen auf den Standort des Schiffes
 2. Zeitzone entsprechend der geografischen Länge des Schiffsortes
 3. Zeit, die bei Funkaussendungen in einem bestimmten Seegebiet zu verwenden ist
 4. Zeit, die automatisch durch ein an die Funkanlage angeschlossenes GPS-Gerät übermittelt wird
11. **Welche Funkanlagen darf der Inhaber eines Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (Short Range Certificate [SRC]) bedienen?**
1. UKW-Funkanlagen im Seefunkdienst auf nicht funkausrüstungspflichtigen Fahrzeugen und auf Traditionsschiffen
 2. UKW-Funkanlagen für See- und Luftfunkstellen
 3. UKW-Funkanlagen auf Sportbooten im Seefunkdienst und Binnenschiffahrtsfunk
 4. UKW-Funkanlagen auf funkausrüstungspflichtigen und nicht funkausrüstungspflichtigen Seeschiffen
12. **Welches Funkzeugnis muss der Führer eines Sportfahrzeugs oder Traditionsschiffes, das mit einer UKW-Seefunkstelle ausgerüstet ist, mindestens besitzen, um am GMDSS teilnehmen zu dürfen?**
1. Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate)
 2. Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst
 3. UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtsfunk
 4. Allgemeines Betriebszeugnis für Funker (General Operator's Certificate)
13. **An welchem Funkdienst darf der Inhaber eines Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (SRC) teilnehmen?**
1. Mobiler Seefunkdienst auf Ultrakurzwelle (UKW/VHF)
 2. Mobiler Seefunkdienst auf Ultrakurzwelle (UKW/VHF) einschließlich Satellitenfunk
 3. Mobiler Seefunkdienst auf Kurzwelle (KW/HF) und Grenzwelle (GW/MF), außer Satellitenfunk
 4. Mobiler Seefunkdienst auf Ultrakurzwelle (UKW/VHF) einschließlich Grenzwelle/Kurzwelle
14. **Welches Funkzeugnis ist auf einem mit einer Seefunkanlage ausgerüsteten Sportfahrzeug unter deutscher Flagge für den Schiffsführer vorgeschrieben?**
1. Ein Funkzeugnis, das zum Bedienen der eingebauten Anlage berechtigt, z. B. SRC oder LRC
 2. Ein SRC bis zur Grenze der Hoheitsgewässer, darüber hinaus ein LRC
 3. Keines, es genügt, wenn eine Person an Bord ist, die die Funkanlage bedienen darf
 4. Für die Bedienung einer Grenz-/Kurzwellenanlage ist das LRC vorgeschrieben, für die Bedienung einer UKW-Anlage zusätzlich das SRC
15. **Welche Aufgabe hat ein „MRCC“ im Seenotfall?**
1. Koordinierung der im Seenotfall zur Verfügung stehenden Kräfte

2. Bereithaltung von Rettungsfahrzeugen im Seenotfall
 3. Erarbeitung von Richtlinien für das Verhalten im Seenotfall
 4. Erteilung von Ratschlägen an den Havaristen
- 16. Was ist eine „Sea-Area“ im GMDSS?**
1. Festgelegtes Seegebiet
 2. International festgelegtes Seewarnggebiet
 3. Im NAVTEX bestimmtes Seegebiet
 4. Weltweites Raster zum schnellen Auffinden von verunglückten Fahrzeugen
- 17. Das Abhörverbot und das Fernmeldegeheimnis sind geregelt ...**
1. im Telekommunikationsgesetz (TKG)
 2. in der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk)/in den Radio Regulations (RR)
 3. in der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)
 4. im Gesetz über Funkanlagen und Telekommunikationseinrichtungen (FTEG)
- 18. Wer ist beim Betrieb einer Seefunkstelle auf einem Sportboot zur Wahrung des Fernmeldegeheimnisses und des Abhörverbots verpflichtet?**
1. Alle Personen, die eine Seefunkstelle beaufsichtigen, bedienen oder Kenntnis über öffentlichen Nachrichtenaustausch erlangt haben
 2. Alle Personen, die ständig an Bord sind
 3. Alle Personen, die das Funkgerät bedienen können
 4. Alle Personen, die vom Schiffsführer ausdrücklich dazu verpflichtet worden sind
- 19. Welche Behörde erteilt in Deutschland sechsstellige Rufzeichen für Seefunkstellen?**
1. Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Hamburg
 2. Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Mülheim an der Ruhr
 3. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg
 4. Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA), Hamburg
- 20. Welche Behörden in Deutschland sind berechtigt, die Funktionsfähigkeit von Seefunkstellen zu überprüfen?**
1. Bundesnetzagentur (BNetzA) und Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
 2. Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
 3. Wasserschutzpolizeibehörden der Küstenländer
 4. Hafenbehörden in den Seehäfen
- 21. Welche Behörde teilt einer in das Seeschiffsregister eintragungsfähigen Yacht das mindestens vierstellige Unterscheidungssignal zu?**
1. Seeschiffsregister des zuständigen Amtsgerichts
 2. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)
 3. Bundesnetzagentur (BNetzA)
 4. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- 22. Welche Art von Funkstelle hat z. B. das Rufzeichen „DDTW“?**
1. Seefunkstelle an Bord eines deutschen Schiffes, eingetragen in einem Seeschiffsregister
 2. Küstenfunkstelle des Schiffsmeldedienstes (SMD)
 3. Funkstelle des Nichtöffentlichen Funkdienstes
 4. Funkstelle an Bord eines SAR-Hubschraubers
- 23. Welche Sportboote müssen mit einer UKW-See-funkanlage ausgerüstet sein?**
1. Gewerbsmäßig genutzte Sportboote mit einer Länge über alles von 12 m und mehr
 2. Sportboote mit einer Länge über alles von 12 m und mehr
 3. Sportboote mit einer Antriebsmaschine von 3,68 kW und mehr
 4. Gewerbsmäßig genutzte Sportboote mit einer Antriebsmaschine von 3,68 kW und mehr
- 24. Die Urkunde über die Frequenzzuteilung zum Betreiben einer Seefunkstelle wird in Deutschland ausgestellt durch ...**
1. die Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Hamburg
 2. die Bundesnetzagentur (BNetzA), Außenstelle Mülheim an der Ruhr
 3. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Rostock
 4. das Wasser- und Schifffahrtsamt, Hamburg
- 25. Was und zu welchem Zweck muss ein Schiffseigner bei Änderung des Schiffsnamens in Bezug auf seine Seefunkstelle veranlassen?**
1. Namensänderung der Bundesnetzagentur schriftlich mitteilen zwecks Änderung seiner Frequenzzuteilungsurkunde
 2. Namensänderung dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie schriftlich mitteilen zwecks Änderung der Gerätezulassungsurkunde
 3. Namensänderung dem Wasser- und Schifffahrtsamt, Hamburg schriftlich mitteilen zwecks Änderung des Kennzeichenausweises
 4. Namensänderung der Zentralen Verwaltungsstelle schriftlich mitteilen zwecks Änderung des Kennzeichenausweises
- 26. Was muss ein Schiffseigner beim Austausch der UKW-Sprechfunkanlage gegen eine UKW-GMDSS-Funkanlage veranlassen?**
1. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an die Bundesnetzagentur
 2. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
 3. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an das Amtsgericht
 4. Schriftliche Mitteilung über die Umrüstung an die Zentrale Verwaltungsstelle

27. Zur Teilnahme am Binnenschiffahrtfunk muss eine Seefunkstelle ...

1. mit einer umschaltbaren „Kombi-Anlage für Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk“ oder einer zusätzlichen Sprechfunkanlage für den Binnenschiffahrtfunk ausgerüstet werden
2. mit einer weiteren Seefunkanlage ausgerüstet werden
3. nicht geändert werden
4. mit der MMSI auch eine ATIS-Kennung aussenden

28. Wer stellt in Deutschland Funksicherheitszeugnisse für Sportboote aus, die gewerbsmäßig genutzt werden?

1. See-Berufsgenossenschaft (See-BG)
2. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
3. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)
4. Bundesnetzagentur (BNetzA)

29. Ein Sportboot von 12 Meter Länge und mehr benötigt ein Funksicherheitszeugnis ...

1. bei gewerbsmäßiger Nutzung
2. bei Regattateilnahme
3. bei Auslandsfahrten und in internationalen Gewässern
4. in jedem Fall

30. Wenn ein Funkgerät ordnungsgemäß in Verkehr gebracht worden ist, trägt es ...

1. das CE-Zeichen
2. eine Seriennummer
3. das GS-Prüfzeichen
4. das VDE-Prüfzeichen

31. Welche Veröffentlichung enthält die international entwickelten Redewendungen für Notfälle?

1. Handbuch für Suche und Rettung
2. Jachtfunkdienst
3. Nachrichten für Seefahrer
4. Mitteilungen für Seefunkstellen

32. Auf welchen UKW-Kanälen ist Bremen Rescue Radio empfangsbereit?

1. Kanal 16 (Sprechfunk), Kanal 70 (DSC)
2. Kanal 10 (Sprechfunk), Kanal 70 (DSC)
3. Kanal 16 (Sprechfunk), Kanal 10 (DSC)
4. Kanal 06 (Sprechfunk), Kanal 70 (DSC)

33. Nach welchem Betriebsverfahren wird der Funkverkehr in Notfällen zwischen Seefunkstellen und SAR-Hubschraubern abgewickelt?

1. Betriebsverfahren des mobilen Seefunkdienstes
2. Betriebsverfahren des mobilen Flugfunkdienstes
3. Betriebsverfahren des Navigationsfunkdienstes
4. Betriebsverfahren des Revierfunkdienstes

34. Was ist „On-Scene Communication“?

1. Funkverkehr vor Ort im Seenotfall
2. Funkverkehr in Reichweite einer Küstenfunkstelle für UKW
3. Funkverkehr im Hafenfunk (Port Radio)
4. Funkverkehr von Behördenfahrzeugen

35. Welchen Dienst bieten der Deutsche Wetterdienst (DWD) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf den Frequenzen 518 kHz und 490 kHz gemeinsam an?

1. NAVTEX
2. SafetyNET
3. TELEX
4. AMVER

36. In welchen Zeitabständen werden die regelmäßigen NAVTEX-Informationen vom deutschen NAVTEX-Sender ausgesendet?

1. 4 Stunden
2. 1 Stunde
3. 12 Stunden
4. 24 Stunden

37. Wie bezeichnet man ein funkärztliches Beratungsgespräch?

1. Medico-Gespräch
2. Emergency-Gespräch
3. Medical-Transport-Gespräch
4. Erste-Hilfe-Gespräch

(VkBl. 2009 S. 492)

Nr. 146 III. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen

Die Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen vom 17. Dezember 2001 (VkBl. 2002 S. 31), zuletzt geändert durch den II. Nachtrag vom 5. Dezember 2008 (VkBl. 2008 S. 675), werden wie folgt geändert:

§ 1

1. Im Inhaltsverzeichnis ist nach der Zeile „§ 3 Abfertigungsstellen“ die neue Zeile „§ 3a Sonderregelung für Abfertigungsstellen an Main und Main-Donau-Kanal“ einzufügen.

2. In Paragraph 3 Nummer 2 (Abfertigungsstellen) sind nach den Worten „soweit möglich“ die Worte „und in § 3a nicht anders geregelt“ einzufügen.

3. Nach Paragraph 3 (Abfertigungsstellen) ist folgender neuer Paragraph 3a einzufügen:

„§ 3 a
Sonderregelung für Abfertigungsstellen
an Main und Main-Donau-Kanal

1. Abweichend von § 3 Nr. 1 ist bei der Schleusenbetriebsstelle Kostheim eine zentrale Hebestelle eingerichtet
 - a) für alle Verkehre vom Rhein nach Häfen an Main, Main-Donau-Kanal und Donau sowie
 - b) für alle Verkehre von Häfen an Main, Main-Donau-Kanal und Donau, wenn sie mit der kompletten Ladung zum Rhein hinaus führen.
 2. Für Verkehre, die die Schleuse Kostheim nicht oder nur mit einem Teil der ursprünglichen Ladung passieren, ist die nächste Abfertigungsstelle in Fahrtrichtung zuständig.
 3. Bei Verkehren, die keine Abfertigungsstelle passieren, meldet sich der Schiffsführer über Funk bei der zuständigen Fernsteuerzentrale. Diese entscheidet im Einzelfall, in welcher Weise die Abgaben erhoben werden.“
4. In Paragraph 4 Nummer 2 (Zahlungsbedingungen) sind nach dem Wort „Abfertigungsstellen“ die Worte „und Fernsteuerzentralen“ einzufügen.
5. In Paragraph 5 (Abgabenerklärung) sind die Nummern 1 bis 3 wie folgt zu fassen:

„§ 5
Abgabenerklärung

1. Die Schiffsführer von beladenen Güterschiffen, von Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffen bei Personenbeförderung oder anderweitiger gewerblicher Nutzung, von schwimmenden Geräten und Anlagen sowie von Kleinfahrzeugen haben – soweit in den §§ 3a und 18a (Main, MDK) nicht anders geregelt – an der ersten Abfertigungsstelle, die sie im jeweiligen Geltungsbereich passieren, eine vollständig ausgefüllte und unterschriebene Abgabenerklärung in dreifacher Ausfertigung (Ausfertigung A, C und B) vorzulegen (siehe Anlagen, Muster 1). In die Abgabenerklärung sind die Fahrten einzutragen. Vorladegut ist als solches zu deklarieren (§ 16 Nr. 2).
Bei Teilpartien hat der Schiffsführer für jeden Abgabenschuldner, bei Schub- und Koppelverbänden für jedes Schiffsgefäß gesondert eine Abgabenerklärung vorzulegen.
2. Die Ausfertigungen A und C der Abgabenerklärung verbleiben bei der Abfertigungsstelle, die Ausfertigung B erhält der Schiffsführer.
Die Ausfertigung B der Abgabenerklärung gilt als Fahrtausweis. Bevor der Zielhafen erreicht oder die abgabepflichtige Wasserstraße verlassen wird, hat der Schiffsführer dies bei der zuletzt zu durchfahrenen Schleuse oder bei der für diese Schleuse zuständigen Fernsteuerzentrale über

Funk zu melden. Zu Kontrollzwecken ist dabei die Nummer der Abgabenerklärung mitzuteilen. In Stichproben ist die Abgabenerklärung B auf Verlangen – ggf. auch per Telefax – der Abfertigungsstelle vorzulegen.

Im Falle der Entrichtung der Schifffahrtsabgaben in bar gilt die Ausfertigung B als Quittung.

Sie ist ferner bei einer Abgabenrevision (§ 19) dem Beauftragten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf Verlangen zum Eintragen von Kontrollvermerken vorzulegen.

3. Bei einer Änderung des Fahrtzieles nach Aushändigung der Ausfertigung B der Abgabenerklärung hat der Schiffsführer, wenn die Fahrstrecke kürzer wird, dies an der zuletzt zu durchfahrenen Abfertigungsstelle zu melden.

Liegt das Fahrtziel weiter, hat er an der nächsten Abfertigungsstelle eine neue Abgabenerklärung vorzulegen. Sind die weiteren durchfahrenen Schleusen nicht besetzt, ist entsprechend § 3a Nr. 3 über Funk Kontakt mit der zuständigen Fernsteuerzentrale aufzunehmen.“

6. Paragraph 5 Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. Für Güterschiffe ohne Ladung sowie für Fahrgastschiffe ohne Fahrgäste, soweit sie nicht anderweitig gewerblich genutzt werden, ist bei Schleusungen innerhalb der Schleusenbetriebszeit keine Abgabenerklärung abzugeben. Gleiches gilt für Fahrgasttagesschiffe, für die eine Jahrespauschale gezahlt wurde.

Der Schiffsführer hat der zuletzt zu durchfahrenen Schleuse oder der für die zuletzt durchgefahrene Schleuse zuständigen Fernsteuerzentrale über Funk zu bestätigen, dass sich keine Ladung bzw. keine Fahrgäste an Bord befinden, oder dass die Fahrten durch Zahlung einer Jahrespauschale abgegolten sind. Diese Fahrten werden mit Fahrstrecke, Schiffsart und ggf. Tragfähigkeitstonnen statistisch erfasst.“

7. Paragraph 15 Nummer 2 (Erstattung und Nacherhebung) ist wie folgt zu fassen:

„2. Erstattungsanträge sind innerhalb einer Ausschlussfrist von sechs Monaten, gerechnet vom Tage der Ausstellung des Bescheids, unter Bezug auf die Nummer der Abgabenerklärung an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest zu richten. Den Anträgen sind folgende Belege beizufügen:

- a) sämtliche von der Abfertigungsstelle abgestempelte Ladepapiere,
- b) Ausfertigung B der Abgabenerklärung, wenn sie Kontrollvermerke einer Abfertigungsstelle enthält,
- c) Bescheinigung über eine Ladungsveränderung entsprechend Muster 2 oder
- d) Löschpapiere bei Änderung der ursprünglichen Strecken- oder Ladungsdeklaration.“

8. In Paragraph 18a Absatz 1 (Fahrgasttagesschiffe auf Main und MDK) sind nach dem Wort „Main-Donau-Kanal“ die Worte „– sofern sie keine Jahrespauschale gezahlt haben –“ einzufügen.

§ 2

Die Anlage zu § 3 Nr. 2 der Ausführungsbestimmungen ist durch die diesem Nachtrag beigefügte Fassung zu ersetzen.

Mainz, den 6. August 2009
S - 323.2 – SCHA / 37 I

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
In Vertretung
Stenglein

§ 3

Dieser Nachtrag tritt am 1. Oktober 2009 in Kraft.

Anlage zum III. TarfnachtragAnlage zu § 3 Nr. 2 der Ausführungsbestimmungen (Abfertigungsstellen):

Zuständigkeiten bei ferngesteuerten Schleusen

A. Main, Main-Donau-Kanal			
ferngesteuerte Schleuse	zuständige Fernsteuerzentrale ¹⁾	zuständige Abfertigungsstelle ²⁾	
		in Richtung Donau	in Richtung Rhein ³⁾
Mühlheim	Schleuse Offenbach	Krotzenburg	Kostheim / Offenbach
Rothenfels	Schleuse Harrbach	Harrbach	Kostheim / Lengfurt
Steinbach		Harrbach	Kostheim / Lengfurt
Himmelstadt		Würzburg	Kostheim / Harrbach
Erlabrunn	Schleuse Würzburg	Würzburg	Kostheim / Harrbach
Randersacker		Goßmannsdorf	Kostheim / Würzburg
Gerlachshausen	ABz Volkach	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Wipfeld	Bauarbeiten	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Garstadt		Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Schweinfurt	ABz Volkach	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Ottendorf	Außenbezirk Haßfurt	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Knetzgau		Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Limbach		Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Viereth		Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach

A. Main, Main-Donau-Kanal			
ferngesteuerte Schleuse	zuständige Fernsteuerzentrale	zuständige Abfertigungsstelle	
		in Richtung Donau	in Richtung Rhein
Bamberg	Bauarbeiten	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Strullendorf	Außenbezirk Neuses	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Forchheim		Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Hausen		Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Erlangen	Schleuse Kriegenbrunn	Kriegenbrunn	Kostheim / Dettelbach
Nürnberg		Hilpoltstein	Kostheim / Kriegenbrunn
Eibach		Hilpoltstein	Kostheim / Kriegenbrunn
Leerstetten	Schleuse Hilpoltstein	Hilpoltstein	Kostheim / Kriegenbrunn
Eckersmühlen		Hilpoltstein	Kostheim / Kriegenbrunn
Bachhausen		Dietfurt	Kostheim / Hilpoltstein
Berching	Schleuse Dietfurt	Dietfurt	Kostheim / Hilpoltstein
Riedenburg			Kostheim / Dietfurt
Kelheim			Kostheim / Dietfurt

B. Neckar			
ferngesteuerte Schleuse	zuständige Fernsteuerzentrale	zuständige Abfertigungsstelle	
		zu Berg	zu Tal
Hofen	Schleuse Obertürkheim	ggf. Weiterberechnungen in Obertürkheim über Funk anzeigen	Aldingen
Cannstatt			
Untertürkheim			
Esslingen			
Oberesslingen			
Deizisau			

C. Saar			
ferngesteuerte Schleuse	zuständige Fernsteuerzentrale	zuständige Abfertigungsstelle	
		zu Berg	zu Tal
Saarbrücken	Schleuse Rehlingen	ggf. Lisdorf über Funk	Lisdorf

- ¹⁾ Abgabenerhebung: Für Verkehre, die weder die Schleuse Kostheim (§ 3a Nr. 1) noch andere Abfertigungsstellen (§ 3a Nr. 2) passieren, meldet sich der Schiffsführer über Funk bei der zuständigen Fernsteuerzentrale. Diese trifft Regelungen im Einzelfall (§ 3a Nr. 3).
- ²⁾ Für Verkehre, die – mit kompletter Ladung – zum Rhein führen, ist die Schleuse Kostheim die zuständige zentrale Hebestelle.
- ³⁾ Für Verkehre, die Kostheim nicht oder nur mit einer Teilladung passieren, ist die erste Abfertigungsstelle in Fahrtrichtung zuständig.

(VkBl. 2009 S. 517)