

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1961	Seite
Personalnachrichten			
88	2. 3. 1961	Verlust eines Dienstausweises	110
89	3. 3. 1961	Verlust eines Dienstausweises	110
90	7. 3. 1961	Verlust eines Dienstausweises	110

Allgemeine Angelegenheiten

91	22. 3. 1961	Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expresgut . .	110
----	-------------	--	-----

Straßenverkehr

92	18. 3. 1961	Verordnung über Abmessungen und Gewichte der Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterverkehr	129
93	21. 3. 1961	Anwendung des § 56 Abs. 1 StVZO	132
94	21. 3. 1961	§ 54 StVZO — Fahrtrichtungsanzeiger; hier: Blinkleuchten an land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen	133
95	24. 3. 1961	Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung	133
96	15. 2. 1961	Gemeinsame Richtlinien des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und des Bundesministers für Verkehr zur Nachbarschaftshilfe (§ 80 Abs. 2 Güterkraftverkehrsgesetz)	134
97	1. 3. 1961	Verzeichnis der länglichrunden Kennzeichen	134
98	13. 3. 1961	§ 34 Abs. 4 StVZO — Angabe der Achslasten usw. außen am Fahrzeug —	135

Binnenschifffahrt

99	2. 3. 1961	Verordnung Nr. 6/61 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 28. Februar 1961 (FC Nr. 4/61 Frachtenausschuß Bremen)	136
100	9. 3. 1961	Verordnung Nr. 7/61 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 7. März 1961 (FA Nr. 4/61 Frachtenausschuß für den Rhein) — FD Nr. 4/61 Frachtenausschuß Hamburg)	138
101	23. 2. 1961	Verordnung über die Sicherheitsanforderungen an Schubverbände im Elbstromgebiet	139
102	24. 2. 1961	Aufbietung verlorengegangener Elbschifferzeugnisse	140
103	28. 2. 1961	Bekanntmachung für die Schifffahrt auf der Weser über das Anlegen und Festmachen von Schiffen oberhalb der Bremer Weserschleuse	140
104	2. 3. 1961	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	140
105	10. 3. 1961	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über besondere Regeln in der Nähe der deutsch-französisch-schweizerischen Grenze	140
106	10. 3. 1961	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Fahrt zu Berg durch die Binger-Loch-Strecke	141
107	13. 3. 1961	Bekanntmachung für die Schifffahrt über die Aufhebung einer schifffahrtspolizeilichen Anordnung	141

Nr.	Dat.	VkB1 1961	Seite
Seeverkehr			
108	7. 3. 1961	Verordnung über eine Erweiterung der Verbotszonen für das Ablassen von Öl vor der kanadischen Atlantikküste	141

Luftfahrt

109	24. 2. 1961	Bekanntmachung über die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften vom 26. Januar 1961	141
110	3. 3. 1961	Gesetz zu dem Abkommen vom 12. August 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Island über den Luftverkehr	142

Straßenbau

111	1. 2. 1961	Allgemeiner Runderlaß, Straßenbau Nr. 1/1961, Sachgebiet 5, Brückenbau	142
112	7. 2. 1961	Widmung, Abstufung und Einziehung im Zuge der Bundesstraße Nr. 49, Abschnitt Trier—Koblenz; hier: Ortsumgehung Wittlich	143
113	17. 2. 1961	Aufstufung von Gemeindestraßen der Ortsdurchfahrt Husum im Zuge der Bundesstraße Nr. 5	143
114	17. 2. 1961	Widmung, Abstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 206, Abschnitt Lübeck—Bad Segeberg bei Strukdorf	143
115	28. 2. 1961	Widmung, Aufstufung, Abstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 15 in den Gemeinden Eibach, Hofkirchen und Taufkirchen, Landkreis Erding, Regierungsbezirk Oberbayern	144
116	1. 3. 1961	Aufstufung der Koblenzer Straße als zweiter Anschlußarm der Bundesstraße Nr. 275 an die Bundesstraße Nr. 260 in Bad Schwalbach, Untertaunuskreis, Reg.-Bez. Wiesbaden	144

Personalnachrichten

117	Stellenausschreibung	144
-----	--------------------------------	-----

Aufgebote

117a	30. 3. 1961	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
117b	30. 3. 1961	Aufbietung von abhanden gekommenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und von Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
117c	30. 3. 1961	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	156a—156jj

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:

Übersicht	145
Auslese	148

Bücherschau:

Neuerscheinungen	150
Buchbesprechungen	151

Rechtsprechung	153
--------------------------	-----

15. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. März 1961

Heft 6

AMTLICHER TEIL

Personalnachrichten

Nr. 88 Verlust eines Dienstausweises

Bonn, den 2. März 1961
— Z 6 Ogo — 63 Wd —

Folgender von dem Wetteramt München ausgestellter Dienstausweis ist verlorengegangen:

Ausweisnummer: 161 MS; Farbe: gelb;
gültig bis 31. Juli 1959;

Inhaber: Angestellter Klaus Kerber,
geboren am 28. November 1940.

Ich bitte, mir mitzuteilen, wenn etwas über den Verbleib des Ausweises, insbesondere über seine mißbräuchliche Benutzung, bekannt wird.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

(VkB1. 1961 S. 110)

Nr. 89 Verlust eines Dienstausweises

Bonn, den 3. März 1961
— Z 6 Ogo — 9 H —

Folgender von dem Wasserstraßen-Maschinenamt Minden ausgestellter Dienstausweis ist verlorengegangen:

Ausweisnummer: 38; Farbe: gelb;
gültig bis 31. März 1961;

Inhaber: Schweißer Heinrich Brandhorst,
geboren am 10. Juni 1906.

Ich bitte, mir mitzuteilen, wenn etwas über den Verbleib des Ausweises, insbesondere über seine mißbräuchliche Benutzung, bekannt wird.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

(VkB1. 1961 S. 110)

Nr. 90 Verlust eines Dienstausweises

Bonn, den 7. März 1961
— Z 6 Ogo — 11 H —

Folgender von dem Wasserstraßen-Maschinenamt Minden ausgestellter Dienstausweis ist verlorengegangen:

Ausweisnummer: 330; Farbe: gelb;
gültig bis 30. September 1958;

Inhaber: Lehrling Peter Ebbrecht,
geboren am 19. November 1942.

Ich bitte, mir mitzuteilen, wenn etwas über den Verbleib des Ausweises, insbesondere über seine mißbräuchliche Benutzung, bekannt wird.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

(VkB1. 1961 S. 110)

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 91 Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expresgut

Bonn, den 22. März 1961
A 5 — Vmt 354/3 — 4182 Wi

Nachstehend wird der Wortlaut der Verordnung PR Nr. 1/61 vom 14. März 1961 bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 57 vom 22. März 1961 verkündet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Ter-Nedden

Verordnung PR Nr. 1/61
über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr
von Stückgut, Wagenladungen und Expresgut

Vom 14. März 1961

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes S. 27)/ 3. Februar 1949 (Gesetzblatt der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes S. 14)/ 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7)/ 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274)/ 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681)/ 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) und 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der sich aus § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) ergebenden Fassung wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr verordnet:

§ 1

(1) Für die in Ausübung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes im Rahmen der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung ausgeführten Rollfuhrleistungen im örtlichen Bestellbezirk des Versand- und Bestimmungsbahnhofs dürfen höchstens Rollgebühren nach Maßgabe der Anlagen 1 und 2 gefordert werden.

(2) Erfordert die Durchführung der Rollfuhr infolge von Verkehrserschwerungen von längerer Dauer, die auf behördlichen Maßnahmen beruhen, Leistungen, die das übliche Maß erheblich übersteigen, so kann die Preisbildungsstelle für die Dauer der Erschwerung und den von ihr betroffenen Bezirk einen angemessenen Erschwerniszuschlag zu den in der Anlage 1 aufgeführten Rollgebühren, höchstens jedoch bis zu 20 vom Hundert dieser Gebühren, zulassen.

§ 2

Die Rollgebühr bemißt sich nach dem wirklichen Gewicht, bei sperrigen Gütern nach dem doppelten wirklichen Gewicht der Sendung. Als sperrig gelten:

- a) die im Verzeichnis der sperrigen Stückgüter des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, aufgeführten Stückgüter;
- b) die im Verzeichnis der sperrigen Expresgüter in der Anlage 1 des Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expresguttarifs, Teil I, aufgeführten Expresgüter.

§ 3

Wer vorsätzlich oder fahrlässig höhere als nach dieser Verordnung zulässige Rollgebühren fordert, begeht eine Zuwiderhandlung, die nach den Straf- und Bußgeldvorschriften des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 geahndet wird.

§ 4

Auf Leistungen des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes in den Fernbestellbezirken sind Preisvorschriften nicht mehr anzuwenden.

§ 5

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Verordnung PR Nr. 24/51 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expresgut vom 10. April 1951 (Bundesanzeiger Nr. 70 vom 12. April 1951), zuletzt geändert durch die Verordnung PR Nr. 2/58 vom 1. März 1958 (Bundesanzeiger Nr. 44 vom 5. März 1958) außer Kraft.

Bonn, den 14. März 1961
I A 6 — 3151/60

Der Bundesminister
für Wirtschaft
Ludwig Erhard

I. Rollgebühren für Eil- und Frachtgut

Anlage 1 zur Verordnung PR Nr. 1/61

a) Stückgut und Wagenladungen bis 5 000 kg wirkliches Gewicht (in DM)

für Sendungen bis kg	in Ortsklasse						
	1	2	3	4	5	6	7
100	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
200	1,60	1,90	2,30	2,70	3,10	3,50	3,90
300	2,40	2,80	3,40	4,00	4,60	5,20	5,80
400	3,20	3,70	4,50	5,30	6,10	6,90	7,70
500	4,00	4,50	5,50	6,50	7,50	8,50	9,50
600	4,50	5,10	6,20	7,40	8,60	9,80	11,00
700	5,00	5,70	6,90	8,30	9,70	11,10	12,50
800	5,50	6,30	7,60	9,20	10,80	12,40	14,00
900	6,00	6,90	8,30	10,10	11,90	13,70	15,50
1 000	6,50	7,50	9,00	11,00	13,00	15,00	17,00
1 250	7,75	8,75	10,50	12,50	14,50	16,50	18,50
1 500	9,00	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00
2 000	11,00	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00
2 500	13,00	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00
3 000	15,00	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00
4 000	17,00	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00
5 000	19,00	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00	30,00

b) Wagenladungen ab 5 000 kg (je angefangene 500 kg des wirklichen Gewichts in DM)

für Sendungen von	in Ortsklasse						
	1	2	3	4	5	6	7
5 t an	1,90	2,00	2,20	2,40	2,60	2,80	3,00
10 t an	1,80	1,90	2,00	2,20	2,40	2,60	2,80
15 t an	1,70	1,80	1,90	2,00	2,20	2,40	2,60

Für Sendungen zwischen 5 und 10 t wird das Rollgeld so lange nach dem Satz für 5 t berechnet, bis sich für 10 t nach dem 10-t-Satz ein niedrigeres Rollgeld ergibt. Das gilt sinngemäß auch für Sendungen zwischen 10 und 15 t.

II. Rollgebühren für Expressgut (in DM)

für Sendungen bis kg	in Ortsklasse					
	A	B	C	D	E	F
10	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00
25	0,75	0,90	1,05	1,20	1,35	1,50
50	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
75	1,25	1,50	1,75	2,00	2,25	2,50
100	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
150	1,90	2,20	2,50	2,80	3,20	3,50
200	2,20	2,60	2,90	3,20	3,60	4,00

für Sendungen im Gewicht von mehr als 200 kg darf Rollgeld erhoben werden nach dem

Ortsklassentarif für
Stückgut (I)

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

Einstufung der Bestellbezirke in Ortsklassen

Anlage 2 zur VO PR Nr. 1/61

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expres- gut		Stückgut u Wagenl	Expres- gut
A					
Aachen	5	—	Asendorf	2	B
Aachen Hbf	—	C	Asperg	2	B
Aachen Nord	4	C	Attendorn	1	A
Aachen-Rothe Erde	5	C	Au (Sieg)	2	B
Aachen West	5	C	Aub-Baldersheim	1	—
Aalen	3	B	Aubing	3	B
Achern	2	A	Auerbach (Oberpf)	1	A
Achim	1	A	Augsburg Hbf	5	D
Adelsheim Nord	1	A	Augsburg-Hochzoll	—	B
Adelsheim Ost	1	A	Augsburg-Oberhausen	4	C
Adenau	2	A	Augsburg Ring	5	D
Aglasterhausen	1	A	Augustenthal (Kr Altena)	2	B
Ahaus	2	A	Augustfehn	1	A
Ahlen (Westf)	2	B	Aulendorf	2	A
Ahlhorn	1	A	Aurich	2	A
Ahrensböck	2	A	Aurich West	2	A
Ahrensburg	2	B	B		
Ahrweiler	1	A	Babenhausen (Hess)	2	A
Aichach	2	A	Bacharach	1	—
Albersdorf	2	A	Backnang	2	B
Algermissen	1	A	Bad Aibling	2	A
Allendorf (Kr Marburg)	2	A	Bad Berneck (Fichtelgeb)	1	A
Allersberg	1	A	Bad Bramstedt	1	B
Alpirsbach	—	A	Bad Driburg (Westf)	2	—
Alsdorf (Kr Aachen)	3	B	Bad Dürkheim	2	A
Alsfeld (Oberhess)	2	A	Bad Dürrheim	1	A
Altdorf (b Nürnberg)	1	A	Bad Ems	2	B
Altena Kr AlIE	2	B	Bad Friedrichshall-Jagstfeld	1	A
Altena Steinerne Brücke	2	B	Bad Friedrichshall-Kochendorf	1	A
Altena (Westf)	3	B	Bad Gandersheim	1	A
Altenau (Oberharz)	2	A	Bad Godesberg	4	C
Altenberge	1	A	Bad Grund	2	B
Altenbruch	1	A	Bad Harzburg	3	B
Altenhundem	1	—	Bad Hersfeld	3	B
Altenkirchen (Westerw)	1	A	Bad Hönningen	1	A
Altensteig	2	A	Bad Homburg	3	B
Althengstett	2	A	Bad Kissingen	2	B
Altleiningen	1	A	Bad Kreuznach	—	B
Altötting	2	A	Bad Kreuznach Gbf	3	—
Altshausen	2	A	Bad Krozingen	1	A
Alzey	1	A	Bad Lauterberg	2	A
Amberg	3	C	Bad Liebenzell	2	A
Amern	2	A	Bad Lippspringe	2	A
Amorbach	1	A	Bad Mergentheim	2	B
Ampfing	1	A	Bad Münder (Deister)	1	—
Andernach	3	B	Bad Münder Stadt	1	—
Ankum	1	A	Bad Münster am Stein	1	A
Anrath	2	B	Bad Nauheim	2	A
Ansbach	3	B	Bad Nenndorf	1	A
Anspach (Taunus)	1	A	Bad Nenndorf Nord	1	A
Arnsberg (Westf)	2	B	Bad Neuenahr	1	A
Arnstein (Unterfr)	1	A	Bad Neustadt (Saale)	1	A
Arolsen	2	B	Bad Oeynhausen	2	A
Arrach	1	A	Bad Oeynhausen (Süd)	2	A
Arzberg (Oberfr)	1	A	Bad Oldesloe	3	B
Aschaffenburg Hbf	4	C	Bad Pyrmont	2	B
Aschaffenburg Süd	3	B	Bad Rappenu	1	A
Ascheberg (Westf)	1	A	Bad Rehburg	1	A
Aschendorf	1	A	Bad Reichenhall	3	B
			Bad Sachsa	2	A

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expres- gut		Stückgut u Wagenl	Expres- gut
Bad Salzschlirf	1	A	Bergkamen	2	B
Bad Salzuflen	2	A	Bergneustadt	2	A
Bad St Peter-Ording	2	A	Bergzabern	1	A
Bad St Peter Süd	2	A	Berleburg	2	B
Bad Sassendorf	2	B	Berne	1	A
Bad Schwalbach	2	A	Bernhausen	2	A
Bad Schwartau	2	B	Bernkastel-Kues	1	A
Bad Segeberg	2	A	Bersenbrück	1	A
Bad Soden (Taunus)	2	A	Besigheim	2	A
Bad Sooden-Allendorf	2	A	Bessenich	1	-
Bad Steben	1	A	Bestwig	1	A
Bad Tölz	3	B	Betzdorf (Sieg)	2	A
Bad Vilbel	2	B	Beuel	3	C
Bad Waldsee	1	A	Bevensen	2	A
Bad Wildungen	2	B	Beverungen	1	A
Bad Wimpfen	2	A	Bexbach	1	A
Bad Wörishofen	2	B	Biberach (Riß)	2	B
Bad Wurzach	1	A	Biblis	1	A
Bad Zwischenahn	1	A	Bickenbach (Bergstr)	1	A
Badbergen	1	A	Biebesheim	1	A
Baden-Baden	3	B	Biedenkopf	2	B
Baden-Oos	2	A	Bielefeld Hbf	5	C
Bärnau (Oberpf)	1	A	Bielefeld Ost Gbf	5	-
Baiersbronn	2	A	Bietigheim (Württ)	2	B
Balingen (Württ)	2	B	Billerbeck	1	A
Bamberg	4	C	Bilshausen	1	-
Bammental	1	A	Bingen (Rhein)	2	B
Bargstedt	1	A	Bingerbrück	1	A
Bargteheide	1	A	Birkenfeld/Nahe	2	A
Barmstedt	1	B	Birkenfeld (Württ)	2	A
Barnstorf (Han)	1	A	Bischofsheim (Rhön)	1	-
Barntrup	1	A	Bisingen	1	A
Barsinghausen	1	A	Bissendorf	1	A
Barßel	1	A	Bitburg	2	B
Bassum	1	A	Blankenheim (Eifel)	2	B
Baumberg (über Langenfeld Rheinl)	1	A	Blankenstein (Ruhr)	3	B
Baumholder	2	A	Blaubeuren	2	A
Bayreuth Hbf	4	C	Blaufelden	1	A
Bayreuth-St Georgen	2	-	Bleckede	1	A
Bayrischzell	1	A	Bleialf	1	A
Bebra	2	A	Blieskastel-Stadt	2	A
Bechhofen	1	A	Blomberg	1	A
Beckingen (Saar)	1	A	Bocholt	2	B
Beckum	2	B	Bochum-Dahlhausen	2	B
Bedburg (Erft)	3	B	Bochum Hbf	-	C
Bederkesa	1	A	Bochum-Langendreer	3	C
Beilngries	1	A	Bochum Nord	5	C
Bell (Hunsrück)	1	A	Bochum-Riemke	3	C
Bellheim	1	A	Bochum-Weitmar	3	-
Bendorf (Rhein)	2	A	Bockenem	1	A
Bendorf-Sayn	2	A	Bockhorn	1	A
Bensberg	2	-	Bockum-Hövel	2	B
Bensheim	2	B	Bodelshausen	1	A
Bensheim-Auerbach	2	B	Bodenfelde	1	A
Bentheim	2	A	Bodenheim	-	A
Berching	1	A	Bodenwerder-Kemnade	1	A
Berchtesgaden Hbf	4	C	Bodenwerder-Linse	1	A
Bergen (b Celle)	1	A	Böblingen	3	B
Berghausen (Baden)	1	A	Böhl-Iggelheim	1	A
Bergheim (Erft)	2	A	Bösingfeld	1	A
Bergheim (Westf)	1	A	Boll	1	A
Bergisch Gladbach	2	B	Bondorf (b Herrenberg)	1	A

[illegible]

[illegible]

Bahnhof	Ortsklasse Stückgut u Wagenl	Expres- gut	Bahnhof	Ortsklasse Stückgut u Wagenl	Expres- gut
Eisenberg (Pfalz)	1	A	Essen-Katernberg Süd	-	C
Eiserfeld (Sieg)	1	A	Essen-Kray Nord	3	C
Eislingen (Fils)	2	B	Essen-Kray Süd	3	C
Eiterfeld	1	A	Essen-Kupferdreh	3	C
Eitorf	1	-	Essen Nord	6	E
Eller (Mosel)	1	A	Essen Ost	4	-
Ellingen (Bay)	1	A	Essen-Rellinghausen	3	C
Ellwangen	2	A	Essen-Rüttenscheid	4	D
Elmshorn	3	B	Essen-Segeroth	4	-
Elsdorf (Kr Bremervörde)	1	A	Essen Stadtwald	-	C
Elsdorf (Rheinl) Ost	1	A	Essen-Steele	3	C
Elsdorf (Rheinl) West	1	A	Essen-Werden	3	C
Elsfleth	1	A	Essen West	4	D
Eltville	1	A	Essen (Oldb)	1	A
Elz (Kr Limburg, Lahn)	1	A	Esslingen (b Aalen)	2	A
Elzach	1	A	Eßlingen (Neckar)	4	C
Elze (Han)	2	B	Ettenheim	1	A
Embkem	1	-	Ettlingen West	2	A
Emden	2	B	Ettlingen Stadt	2	A
Emmelshausen	1	A	Euskirchen	3	C
Emmendingen	2	B	Eutin	3	B
Emmerich	2	B	Eutingen (Baden)	1	A
Emsdetten	2	B	Eversberg	2	B
Endersbach	1	A	Eystrup	1	A
Endingen (Baden)	1	A			
Engelskirchen	1	A			
Engen	1	A			
Engers	1	-			
Enkenbach	1	A	F		
Ennepetal-Altenvoerde	2	B	Fahrenkrug	1	A
Ennepetal-Milspe	2	B	Fallersleben	1	A
Ens Dorf (Saar)	1	A	Fallingbostel	1	A
Epe (Westf)	1	A	Faurndau Nord	1	A
Eppelborn	1	A	Fehl-Ritzhausen	1	A
Eppingen	1	A	Fellbach	3	B
Eppstein	2	A	Ferndorf (Kr Siegen)	2	-
Erbach (Odenw)	2	A	Feucht	1	A
Erding	2	A	Feuchtwangen	1	A
Erfde	1	A	Finnentrop	1	-
Ergolsbach	1	A	Fischbach (b Nürnberg)	1	A
Erkelenz	3	B	Fischbach-Camphausen	1	A
Erkrath	2	B	Fischbach-Weierbach	1	A
Erlangen	4	C	Fischbachau	1	A
Ertingen	1	A	Flacht	1	A
Eschborn	2	B	Flammersfeld	1	A
Eschede	1	A	Flensburg	4	B
Eschershausen	1	A	Flintbek	1	A
Eschege	3	B	Flörsheim (Main)	1	A
Eschweiler Hbf	3	C	Flonheim	1	A
Eschweiler Tal	3	C	Forchheim (Oberfr)	2	B
Eschweiler über Feld	1	-	Framersheim	1	A
Esens (Ostfriesl)	1	A	Frankenberg (Eder)	2	A
Esens (Ostfriesl) West	1	A	Frankenthal Hbf	3	B
Espelkamp	2	A	Frankfurt-Bonames	3	B
Essen-Altenessen	4	D	Frankfurt-Eschersheim	-	B
Essen-Bergeborbeck	3	C	Frankfurt-Griesheim	3	B
Essen-Borbeck	3	C	Frankfurt-Höchst	4	C
Essen-Dellwig	-	C	Frankfurt (Main) Hbf.	6	E
Essen Hbf	6	E	Frankfurt-Mainkur	2	B
Essen-Karnap	3	B	Frankfurt-Niederrad	2	B
Essen-Katernberg Nord	-	C	Frankfurt (Main) Ost	5	D
			Frankfurt-Rödelheim	3	B
			Frankfurt-Schwanheim	2	B

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Frankfurt-Sindlingen	2	B	Geldern	2	B
Frankfurt (Main) Süd	5	D	Gelnhausen	2	B
Frankfurt (Main) West	—	C	Gelsenkirchen-Buer Nord	3	C
Frechen	3	—	Gelsenkirchen-Buer Süd	—	C
Fredeburg	1	A	Gelsenkirchen Hbf	5	D
Freiburg (Breisgau)	5	D	Gelsenkirchen-Horst Nord	2	—
Freiburg-Littenweiler	2	B	Gelsenkirchen-Horst Süd	—	B
Freiburg-Wiehre	4	C	Gelsenkirchen-Rotthausen	4	C
Freilassing	2	—	Gelsenkirchen-Schalke	3	C
Freinsheim	1	A	Gelsenkirchen-Wattenscheid	4	—
Freising	3	B	Gengenbach	2	A
Freren	1	A	Georgsmarienhütte	4	E
Freudenberg (Kr Siegen)	2	A	Germersheim	1	A
Freudenstadt Hbf	2	B	Gernsbach	1	A
Freudenstadt Stadt	2	B	Gernsheim	1	A
Freystadt (Oberpf)	1	A	Gerolstein	2	A
Freyung	1	A	Gersfeld (Rhön)	1	A
Friedberg (Hess)	2	B	Gescher	1	A
Friedensdorf (Lahn)	1	A	Geseke	2	A
Friedrichsdorf (Taunus)	1	A	Gettorf	1	A
Friedrichsfeld (Niederrhein)	2	B	Gevelsberg	—	B
Friedrichshafen	3	B	Gevelsberg-Haufe	3	B
Friedrichstadt	1	A	Gevelsberg Nord	3	B
Friedrichsthal (Saar)	3	B	Gevelsberg-Vogelsang	3	B
Frielendorf	1	A	Gevelsberg West	3	B
Friesenheim (Baden)	1	A	Gieboldehausen	1	—
Friesoythe	1	A	Giengen (Brenz)	2	A
Fritzlar	2	A	Gießen	4	C
Fröndenberg	1	—	Gifhorn Stadt	2	A
Frontenhausen-Marklkofen	1	A	Gildehaus	1	A
Fürstenau (Han)	1	A	Gildehaus Mitte	1	A
Fürstenfeldbruck	3	B	Gimbsheim	—	A
Fürstenhagen (Hess-Nass)	1	A	Girbelsrath	1	—
Fürstenhausen	2	A	Gittelde	1	—
Fürth (Bay) Hbf	4	C	Gladbach (Kr Düren)	1	—
Füssen	2	B	Gladbeck Ost	4	C
Fulda	3	C	Gladbeck West	4	C
Furth i Wald	2	B	Gladenbach	1	A
Furtwangen	2	B	Gleidorf	1	A
G			Glückstadt	2	A
			Goch	2	B
Gaggenau	2	A	Göppingen	3	B
Gaildorf West	2	A	Göttingen	4	C
Ganderkesee	1	A	Gohfeld	2	—
Garding	1	A	Goldenstadt (Oldb)	1	A
Garmisch-Partenkirchen	4	B	Goslar	3	B
Gars (Inn)	1	A	Gottmadingen	1	A
Gau Odernheim	1	A	Graben-Neudorf	1	A
Gauting	3	B	Grafenwöhr	1	A
Gedern	1	A	Grebenstein	1	A
Geesthacht	2	B	Greding	1	A
Gefrees	1	A	Grenzach	1	A
Geich-Füssenich	1	—	Greven	2	B
Geilenkirchen	3	B	Grevenbroich	2	B
Geisenfeld	1	A	Grevenbrück (Westf)	1	A
Geisenheim	1	A	Griesheim (b Darmstadt)	1	A
Geislautern	2	A	Grötzingen	1	A
Geislingen-Altenstadt	3	B	Gronau (Han)	1	A
Geislingen (Steige)	3	B	Gronau (Westf)	2	B
Geisweid	3	B	Großalmerode Ost	1	A
			Großalmerode West	1	A
			Großauheim (Kr Hanau)	1	A

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expres- gut		Stückgut u Wagenl	Expres- gut
Großbottwar	1	A	Hamburg-Lokstedt	4	—
Großburgwedel	1	A	Hamburg-Ochsenzoll	4	C
Großen Linden	1	A	Hamburg-Ohlsdorf	4	C
Großenlöder	1	A	Hamburg-Poppenbüttel	4	C
Groß Gerau	2	B	Hamburg-Rahlstedt	4	C
Groß Königsdorf	2	B	Hamburg-Rissen	4	—
Großostheim	1	A	Hamburg-Schnelsen	3	D
Großrosseln	2	A	Hamburg-Stellingen	4	E
Großsachsenheim	2	A	Hamburg Süd f. Hbg.-Finkenwerder	4	C
Groß Umstadt	1	A	Hamburg-Wandsbek	5	D
Groß Zimmern	1	A	Hamburg-Wilhelmsburg	5	D
Grünberg (Oberhess)	1	A	Hameln	4	B
Grünsfeld	1	A	Hamm (Westf)	4	B
Grünstadt	2	A	Hammelburg	1	A
Günzburg	2	B	Hammereisenbach	2	A
Gürzenich	1	—	Hanau Hbf	3	C
Gütersloh Hbf	3	B	Hanau Nord	2	B
Gummersbach	3	B	Hanau West	—	B
Gundelfingen (Bay)	—	A	Handorf (Westf)	1	A
Guntersblum	1	A	Hankensbüttel	1	A
Gunzenhausen	1	A	Hann Münden	3	B
			Hannover Hbf	—	D
			Hannover Hgbf	6	—
			Hannover-Linden	5	C
			Hannover-Wülfel	5	C
			Hardheim	1	A
			Harsefeld	1	A
			Harsefeld Süd	1	A
			Harsum	1	A
			Haselünne	1	B
			Haslach	1	A
			Haßfurt	1	A
			Haßloch (Pfalz)	1	A
			Hattersheim (Main)	2	A
			Hattingen (Ruhr)	3	B
			Hauenstein (Pfalz)	2	B
			Haunstetten (Schwab)	2	B
			Hauptstuhl	1	A
			Hausach	1	A
			Hauzenberg	1	A
			Hechingen	2	B
			Hechthausen	1	A
			Heessen	—	B
			Heide (Holst)	3	B
			Heideck	2	A
			Heidelberg-Handschuhsheim	4	C
			Heidelberg Hbf	4	C
			Heidelberg-Kirchheim	2	B
			Heidelberg-Wieblingen Ort	2	B
			Heidenheim	4	C
			Heidenheim-Schnaitheim	2	B
			Heidmühle (Oldb)	2	A
			Heilbronn Hbf	4	C
			Heilbronn-Sontheim	3	B
			Heilbronn Süd	4	C
			Heiligenberg	2	B
			Heiligenfelde	2	B
			Heiligenhafen	2	A
			Heiligenhaus	2	A
			Heilsbronn	1	A
			Heimersheim	1	A
			Heinsberg (Rheinl)	2	B

H

Haan	3	B
Haaren (b Aachen)	2	—
Hachenburg	1	A
Hadamar	1	A
Hademarschen	1	A
Häverstätt	1	A
Hage (Ostfriesl)	1	A
Hagen-Delstern	3	—
Hagen-Haspe	4	B
Hagen Hbf	5	C
Hagen-Kabel	2	—
Hagen-Kückelhausen	3	B
Hagen-Oberhagen	3	—
Hagen-Vorhalle	2	—
Hahnstätten	1	A
Hahn-Wehen	1	A
Haiger	1	A
Hainstadt (Kr Offenbach)	1	A
Halle (Westf)	2	A
Hallenberg	1	A
Halstenbek	2	B
Haltern (Westf)	2	B
Halver	1	—
Hamburg-Altona	6	D
Hamburg-Barmbek	—	D
Hamburg-Bergedorf	5	D
Hamburg-Bergedorf Süd	4	C
Hamburg Berl	7	—
Hamburg-Billbrook	5	E
Hamburg-Billstedt	4	D
Hamburg-Blankenese	4	C
Hamburg-Dammtor	—	F
Hamburg-Eidelstedt	4	—
Hamburg Han	7	—
Hamburg-Harburg	5	D
Hamburg Hbf	—	F
Hamburg-Klein Flottbek	4	C

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Heitersheim	1	A	Hörstmar (Lippe)	1	A
Heldenbergen-Windecken	1	A	Höxter	2	B
Hellenthal	2	A	Hof Hbf	4	C
Helmbrechts	2	A	Hof-Neuhof	4	C
Helmstedt	3	B	Hofgeismar	2	A
Hemer	2	B	Hofheim (Taunus)	2	A
Hengersberg	1	A	Hofheim (Unterfr)	1	A
Hennef (Sieg)	2	—	Hohenlimburg	3	B
Heppenheim (Bergstr)	2	A	Hohenlockstedt	2	A
Herbede	2	B	Hohenwestedt	1	A
Herbolzheim (Breisgau)	1	A	Holtwick	1	A
Herborn (Dillkr)	2	A	Holzgerlingen	1	A
Herbrechtingen	2	A	Holzhausen-Heddinghausen	1	A
Herdecke	2	B	Holzkirchen	2	A
Herdorf	1	A	Holzminden	3	B
Herford	3	B	Holzwickede	2	—
Heringen (Werra)	2	A	Homberg (Kr Alsfeld)	1	A
Hermannsburg	1	A	Homberg (Bz Kassel)	2	A
Hermeskeil	1	A	Homberg (Niederrhein)	2	A
Hermülheim	2	B	Homburg (Saar) Hbf	3	B
Herne	4	C	Honnaf (Rhein)	3	B
Herrenalb	2	A	Horb	2	A
Herrenberg	2	A	Horn-Bad Meinberg	2	B
Herrsching	1	A	Hornberg	1	A
Hersbruck (links Pegnitz)	—	A	Horneburg	1	A
Hersbruck (rechts Pegnitz)	1	A	Horrem	2	B
Herten (Westf)	3	B	Horstmar (Bz Münster)	1	A
Hervest-Dorsten	2	B	Hostenbach	2	A
Herxheim (b Landau)	1	A	Hoya West	2	B
Herzberg (Harz)	2	A	Hückelhoven	2	B
Herzogenaurach	1	A	Hückeswagen	2	B
Herzogenrath	2	B	Hünfeld	2	B
Hessisch Lichtenau	1	A	Husby	1	A
Hessisch Oldendorf	1	A	Husum	3	B
Hettenleidelheim	1	A			
Hetzbach-Abfertigungshilfsstelle					
Beerfelden	1	A			
Heubach (Württ)	1	A			
Heumar	3	B	Ibbenbüren	2	B
Heusenstamm	1	A	Ichenhausen	1	A
Hilchenbach	1	—	Idar-Oberstein	3	B
Hilden	3	B	Idstein (Taunus)	1	A
Hildesheim Hbf	4	C	Igel	1	A
Hilgen	1	—	Ihringshausen	1	A
Hillegossen	2	—	Illingen (Württ)	1	A
Hilpoltstein	1	—	Illingen (Saar)	2	A
Hiltrup	3	B	Ilfeld	1	A
Himmelpforten	1	A	Immenhausen	1	A
Hinterzarten	1	A	Immenstadt	3	B
Hittdorf (über Langenfeld (Rheinl))	1	A	Immigrath	2	A
Hittfeld	1	A	Ingelheim	2	A
Hitzacker	1	A	Ingolstadt Hbf	3	B
Hochheim (Main)	1	A	Ingolstadt Nord	3	B
Hochkirchen	1	—	Iphofen	1	A
Hochstadt-Dörnigheim	2	B	Iserlohn	3	B
Hockenheim	2	A	Iserlohn Ost	2	—
Höchst (Odenw)	1	A	Isny	2	A
Höchstädt (Aisch)	—	A	Isselburg-Anholt	2	B
Höchstädt (Donau)	1	A	Isselhorst-Avenwedde	1	A
Höhr-Grenzhausen	2	A	Issum	2	A
Höngen (b Aachen)	1	A	Itzehoe	3	B
Hoerstgen-Sevelen	2	B			

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
J					
Jesteburg	1	A	Kiel Hgbf	5	—
Jettingen	1	A	Kiel West	4	—
Jever	2	B	Kiel-Wik	4	—
Jügesheim	2	A	Kippenheim	1	A
Jülich	3	B	Kirchberg (Hunsrück)	1	A
Juntersdorf	1	—	Kirchhain (Bz Kassel)	1	A
K					
Kahl (Main)	1	A	Kirchheim (Neckar)	2	A
Kaisersesch	1	A	Kirchheim (Teck)	2	B
Kaiserslautern Hbf	4	C	Kirchheim (Teck)-Ottingen	2	A
Kaldenkirchen	3	B	Kirchheimbolanden	1	A
Kalkar	2	B	Kirchhellen	2	A
Kalkum	1	—	Kirchhündem-Flape	2	—
Kall	2	B	Kirchlengern	1	A
Kaltenkirchen (Holst)	1	B	Kirchzarten	1	A
Kamen	2	B	Kirn	2	A
Kamp-Lintfort	2	A	Kißlegg	1	A
Kandel	1	A	Kitzingen	3	B
Kapellen-Wevelinghofen	2	B	Kitzingen-Etwashausen	3	—
Kappeln (Schlei) Normalspurbf	1	A	Kleinenbroich	1	A
Karden	1	A	Kleve	2	B
Karlsdorf	1	A	Klingenberg (Main)	1	A
Karlshafen I U	2	B	Knesebeck	1	A
Karlshafen r U	2	B	Koblenz-Ehrenbreitstein	2	—
Karlsruhe-Durlach	3	B	Koblenz Hbf	4	C
Karlsruhe Hafen	4	—	Koblenz-Lützel	4	C
Karlsruhe Hbf	5	D	Koblenz-Metternich	2	A
Karlsruhe-Knielingen	2	B	Kochel	1	A
Karlsruhe-Mühlburg	—	C	Köln Bonntor	6	—
Karlsruhe West	4	C	Köln-Dellbrück	4	C
Karlstadt (Main)	1	A	Köln-Deutz	5	D
Karthaus	2	A	Köln-Ehrenfeld	5	D
Kassel-Bettenhausen	4	C	Köln Eifeltr	5	D
Kassel-Harleshausen	3	B	Köln Gereon	6	—
Kassel Hbf	5	D	Köln Hbf	—	E
Kassel-Niederzwehren	4	C	Köln-Hohenzollernbrücke	—	E
Kassel U	5	—	Köln-Kalk	—	C
Kassel-Wilhelmshöhe	4	C	Köln-Kalk Nord	5	—
Kastellaun	1	A	Köln-Longerich	4	C
Kaub	1	A	Köln-Mülheim	5	D
Kaufbeuren	3	B	Köln-Niehl	4	—
Kaufbeuren-Neugablonz	3	B	Köln-Nippes	5	C
Kehl	3	B	Köln Süd	—	D
Keitum	2	A	Köln-Sülz	4	—
Kelheim	2	B	Köln West	—	D
Kellinghusen (Mittelholst)	2	A	Königshofen i Grabfeld	1	A
Kemnath-Neustadt	2	B	Königslutter	1	A
Kempen (Niederrhein)	3	B	Königswinter	3	B
Kempten (Allgäu) Hbf	3	C	Köppern	1	A
Kenzingen	1	A	Kötzting	1	A
Kettenbach	1	A	Kohlscheid	2	A
Kettwig	3	C	Kolbermoor	1	A
Kettwig v d Brücke	3	C	Konstanz	3	B
Kevelaer	2	B	Konstanz-Petershausen	3	B
Kiel-Elmschenhagen	3	B	Konz	2	A
Kiel-Hassee	3	B	Korbach	2	A
Kiel Hbf	—	D	Korntal	2	B
			Kornwestheim Pbf	2	B
			Korschenbroich	1	A
			Kracks	1	A
			Kraiburg	3	B
			Krauchenwies	1	A
			Krefeld	5	—

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Krefeld Hbf	—	D	Lehrte	2	A
Krefeld Uerdingen	4	C	Leichlingen	3	B
Kreienzen	1	A	Leinfelden	2	B
Krempe	1	A	Leipheim	1	A
Kreßbronn	2	A	Lemförde	1	A
Kreuzau	2	A	Lemgo	2	B
Kreuztal	2	A	Lemwerder	1	A
Kriftel	1	A	Lendersdorf Krb	1	A
Kronach	2	A	Lendringsen	1	A
Kronberg (Taunus)	2	A	Lengerich (Westf)	2	A
Kruft	1	A	Lensahn	1	A
Krumbach (Schwab)	—	A	Lenzkirch	1	A
Künzelsau	2	A	Leonberg	3	B
Kulmbach	3	B	Letmathe	2	A
Kusel	2	A	Leutershausen-Wiedersbach	2	A
Kyllburg	1	A	Leutkirch	2	A
L			Leverkusen-Küppersteg	3	C
			Leverkusen-Morsbroich	3	—
Laasphe	2	B	Leverkusen-Rheindorf (ü Langenf Rhl)	1	A
Lachendorf	1	A	Leverkusen-Schlebusch	3	C
Ladenburg	1	A	Leverkusen-Wiesdorf	—	C
Lage (Lippe)	2	A	Liblar	2	B
Lahde	1	A	Liblar Dorf	2	B
Lahr-Dinglingen	1	A	Lich (Oberhess)	2	A
Lahr Stadt	3	B	Lichtenberg (Oberfr)	1	A
Lam	1	A	Lichtenfels	3	B
Lambrecht (Pfalz)	1	A	Limburg (Lahn)	3	B
Lampertheim	2	A	Limburgerhof	1	A
Landau (Pfalz) Hbf	3	B	Lindau Hbf	3	B
Landsberg (Lech)	2	B	Lindau-Reutin	3	B
Landshut (Bay) Hbf	3	C	Lindenberg (Allgäu)	1	A
Landstuhl	2	A	Lindlar	1	A
Langelsheim	1	A	Lingen (Ems)	2	B
Langen (Han)	1	A	Linnich	2	A
Langen (Hess)	3	B	Lintorf (Bz Düsseldorf)	1	A
Langenargen	2	A	Linz (Rhein)	1	A
Langenau (Württ)	2	A	Lippstadt	3	C
Langenberg (Rheinl)	3	B	Lissberg	—	A
Langenberg (Westf)	1	A	Lobberich	2	B
Langenfeld (Rheinl)	2	A	Loccum	1	A
Lathen	1	A	Löhnberg	2	A
Laubach (Oberhess)	2	A	Löhne (Westf)	2	B
Lauchheim	1	A	Löningen	1	A
Lauda	1	A	Lörrach	3	B
Lauenburg (Elbe)	3	B	Lövenich	3	B
Lauf (links Pegnitz)	—	A	Lohne (Oldb)	1	A
Lauf (rechts Pegnitz)	1	A	Lohr Bahnhof	2	B
Laufen (Oberbay)	2	A	Lorch (Rhein)	1	A
Laufenburg (Baden) Ost	2	A	Lorch (Württ)	2	A
Lauffen (Neckar)	2	A	Lorsbach	2	A
Lauingen	1	A	Lorsch	2	A
Laupheim	2	B	Ludwigsburg	4	C
Lauterbach (Hess) Nord	2	B	Ludwigshafen-Mundenheim	3	B
Lauterecken-Grumbach	1	A	Ludwigshafen (Rhein) Hbf	4	C
Lebach	1	A	Ludwigshafen-Oggersheim	3	B
Leck	1	A	Ludwigshafen-Oppau	3	B
Leer (Ostfriesl)	2	B	Ludwigshafen-Rheingönheim	2	B
Leer (Ostfriesl) Ost	2	A	Lübbecke (Westf)	2	A
Leese-Stolzenau	1	A	Lübeck Hbf	5	C
Legden	1	A	Lübeck-Schlutup	3	B
			Lübeck-Travemünde	3	B
			Lüchow	2	A

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Lüdenscheid	4	C	Mayen Ost	2	B
Lüdenscheid Kr. Alt. E	4	C	Mechernich	2	B
Lüdinghausen	2	A	Meckenbeuren	1	A
Lügde	1	A	Meckenheim (Bez Köln)	2	B
Lüneburg	3	B	Meersburg (Bodensee)	—	A
Lüneburg Nord	3	—	Mehlem	2	B
Lüneburg Süd	3	C	Meinerzhagen	2	A
Lünen Hbf	—	B	Meisenheim (Glan)	1	A
Lünen Nord	3	—	Meldorf	2	A
Lünen Süd	3	B	Melle	2	A
Lütjenburg	2	A	Mellendorf	1	A
Luxheim	1	—	Mellrichstadt Bahnhof	1	A
Luisenthal (Saar)	1	A	Melsungen	2	A
Lunden	1	A	Memmingen	3	B
M			Menden (Kr Iserlohn)	2	B
			Mengen	2	A
Magstadt	1	A	Menzingen (Baden)	1	A
Maichingen	1	A	Meppen	2	A
Maikammer-Kirrweiler	1	A	Merkstein	2	B
Mainburg	2	A	Merzenich (Kr Düren)	1	—
Mainz-Bischofsheim	1	A	Merzig (Saar)	3	B
Mainz-Gonsenheim	2	A	Meschede	1	A
Mainz-Gustavsburg	3	B	Meßkirch	1	A
Mainz Hbf	4	C	Mesum	1	A
Mainz-Kastel	3	B	Mettmann	2	B
Mainz-Mombach	1	—	Metzingen	2	B
Mainz-Weisenau	1	A	Michelau (Oberfr)	1	A
Malente-Gremsmühlen	2	B	Michelbach (Nass)	1	A
Malsch	1	A	Michelstadt	2	A
Mannheim-Friedrichsfeld	2	—	Miesbach	2	A
Mannheim Hbf	5	D	Miltenberg Hbf	1	A
Mannheim Hgbf	5	—	Mindelheim	—	A
Mannheim Industriehafen	3	—	Minden (Westf)	3	B
Mannheim-Käfertal	3	B	Mingolsheim-Kronau	1	A
Mannheim-Neckarau	3	B	Mittenwald	2	B
Mannheim-Neckarstadt	4	C	Mitterteich	1	A
Mannheim Oberrhein. Eisenb	4	C	Möckmühl	1	A
Mannheim-Rheinau	3	B	Mölln (Lauenb)	2	B
Mannheim-Sandhofen	3	B	M Gladbach Hbf	5	D
Mannheim-Waldhof	3	B	M Gladbach am Speik	4	—
Mannheim-Wallstadt	3	B	Mönchröden	1	—
Marbach (Neckar)	2	B	Moers	3	B
Marbeck-Heiden	2	A	Mössingen	1	A
Marburg (Lahn)	3	B	Monheim (Rheinl) über Langenfeld (Rheinl)	1	A
Mariadorf	—	A	Montabaur	1	A
Mariagrube	1	A	Moosburg	2	A
Mariaweiler	1	—	Morbach	1	A
Marienberg-Langenbach	1	A	Morsbach (Sieg)	1	A
Marienhaf	1	A	Mosbach (Baden)	2	A
Marienneide	1	A	Mühlacker	2	B
Markdorf (Baden)	1	A	Mühdorf (Oberbay)	3	B
Markgröningen	1	A	Mühlheim (Main)	2	A
Marktbreit	1	A	Mülfort	3	B
Marktheidenfeld	1	A	Mülheim (Ruhr)-Stadt	3	C
Markt Oberdorf	—	A	Mülheim (Ruhr)	5	D
Marktrechwitz	3	B	Mülheim (Ruhr)-Saarn	2	B
Marl-Sinsen	3	B	Mülheim (Ruhr)-Speldorf	3	C
Marne	2	A	Mülheim (Ruhr)-Styrum	—	D
Marquartstein	1	A	Müllheim (Baden)	2	A
Marsberg	1	A	Münchberg	2	B
Maulbronn	1	A	München-Allach	5	C

[illegible]

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u. Wagenl	Expres- gut		Stückgut u. Wagenl	Expres- gut
○					
Oberaden	3	B	Osterode (Harz)	2	B
Oberammergau	1	A	Osthofen	1	A
Oberaula	1	A	Ostrach	1	A
Oberbrügge	1	A	Othmarschen	—	C
Obereßlingen	3	C	Otterndorf	2	A
Oberhausen Hbf	5	D	Ottersberg (Han)	1	A
Oberhausen-Holten	—	A	Ottersweiler	1	A
Oberhausen-Osterfeld Nord	2	B	Ottobeuren	1	A
Oberhausen-Osterfeld Süd	2	B	Ottweiler (Saar)	2	B
Oberhausen-Sterkrade	3	C			
Oberkassel (Siegkr)	2	B	P		
Oberkaufungen	1	A	Paderborn Hbf	3	B
Oberkirch	2	B	Palenberg	2	B
Oberlahnstein	2	A	Papenburg (Ems)	2	B
Obernburg-Elsfeld	1	A	Pappenheim	1	A
Oberndorf (Neckar)	2	B	Parsberg	1	A
Oberneisen	1	A	Passau Hbf	3	B
Oberneuland	2	B	Pegnitz	1	A
Ober Ramstadt	1	A	Peine	3	B
Ober Roden	2	A	Pelkum	2	A
Oberrotweil	1	A	Penzberg Pbf	—	A
Oberstdorf	3	B	Pfaffenhofen (Ilm)	2	A
Obertshausen (Kr Offenbach)	2	B	Pfarrkirchen	1	A
Oberuhldingen-Mühlhofen	1	A	Pforzheim Hbf	4	C
Oberursel (Taunus)	3	B	Pforzheim-Brötzingen	3	B
Oberwesel	1	—	Pforzheim-Weißenstein	2	A
Oberwinter Bf	1	A	Pfullendorf	1	A
Ochsenfurt	1	A	Pfullingen	2	B
Ochsenhausen	1	A	Pfungstadt	2	B
Ochtendung	1	A	Philippsburg (Baden)	1	A
Ochtrup	1	A	Pinneberg	3	B
Odenheim	1	A	Pirmasens Hbf	4	C
Odenkirchen	3	B	Plaidt	1	A
Ohringen	2	A	Planegg	3	B
Oelde	1	A	Plattling	2	B
Oerlinghausen	1	—	Pleinfeld	—	A
Oeslau	1	A	Plettenberg	3	B
Oestrich-Winkel	1	A	Plettenberg-Oberstadt	2	B
Oeventrop	1	A	Plochingen	2	B
Offenbach-Bieber	2	B	Plön	2	B
Offenbach (Main)	4	C	Plüderhausen	1	A
Offenburg	3	C	Polch	1	A
Oker	3	—	Porta	2	A
Oldenburg (Holst)	2	A	Porz-Urbach	3	B
Oldenburg (Oldb)	4	B	Preetz	2	B
Ollesheim	1	—	Preußen	3	—
Olpe	2	B	Prien	2	A
Olsberg	1	A	Prüm (Eifel)	1	A
Opladen	3	B	Püttlingen (Saar)	2	B
Oppenau	1	A			
Orschweiler	1	A			
Orsoy	1	A			
Ostenberg (Oberhess)	1	A			
Ortenburg (Niederbay)	1	A	Q		
Osberghausen	1	A	Quadrath-Ichendorf	1	A
Osnabrück	4	B	Quakenbrück	2	A
Osterburken	1	A	Quierschied	1	A
Osterhofen (Niederbay)	1	A	Quelle	1	A
Osterholz-Scharmbeck	2	B	Quickborn	1	B

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
R					
Radevormwald	1	A	Rhumspringe	1	A
Radolfzell	1	A	Rhynern	2	A
Rahden (Kr Lübbecke)	1	A	Riedlingen	2	A
Rain	1	A	Rietberg-Neuenkirchen	2	A
Ramsdorf	1	A	Rinteln	1	A
Ramstein	1	A	Rockenhausen	1	A
Ransbach (Westerw)	1	A	Rodach (b Coburg)	1	A
Rastatt	3	B	Rodenkirchen (Oldb)	1	A
Rastede	2	A	Rodenkirchen (b Köln)	3	C
Ratheim	2	B	Rölsdorf	1	—
Ratingen Ost	3	B	Röthenbach (Pegnitz)	1	A
Ratingen West	3	B	Röttingen (Unterfr)	1	A
Ratzeburg	2	B	Rötz	1	A
Raunheim	1	A	Rohrbach (Saar)	2	B
Rauxel	3	C	Rosenheim	3	B
Ravensburg	3	B	Roßdorf (b Darmstadt)	1	A
Reckenfeld	1	A	Rot am See	1	A
Recklinghausen Hbf	4	C	Rot-Malsch	1	A
Recklinghausen-Suderwich	2	B	Rotenburg (Fulda)	2	A
Recklinghausen Süd	3	C	Rotenburg (Han)	2	B
Rees (über Empel-Rees)	1	B	Roth	2	B
Regen	1	A	Rothenburg ob der Tauber	2	B
Regensburg Hbf	4	C	Rottenburg (Neckar)	2	B
Regensburg-Walhallasträße	3	C	Rottweil	3	B
Rehäu	2	B	Rüdesheim (Rhein)	1	A
Reichenbach (Fils)	2	A	Rülzheim	1	A
Reinbek	2	B	Rüsselsheim	2	B
Reinfeld (Holst)	2	A	S		
Reinheim (Odenw)	1	A	Saarbrücken-Burbach	4	C
Reken	1	A	Saarbrücken Hbf	5	D
Remagen	1	A	Saarbrücken Hgbf	5	—
Remscheid-Bliedinghausen	2	—	Saarburg (Bz Trier)	1	A
Remscheid-Güldenwerth	2	—	Saarlouis Hbf	3	B
Remscheid-Hasten	2	B	Saarwellingen-Nalbach	2	A
Remscheid Hbf	4	C	Sachsenhausen (Waldeck)	1	A
Remscheid-Lennep	3	B	Säckingen	2	B
Remscheid-Lüttringhausen	3	B	Salmünster-Bad Soden	1	A
Remscheid-Vieringhausen	2	—	Salzderhelden	1	—
Renchen	1	A	Salzgitter Bad	3	B
Rendsburg	3	B	Salzgitter-Lebenstedt	3	B
Rennerod (Westerw)	1	A	Salzgitter-Ringelheim	3	B
Renningen	1	A	Salzkotten	2	B
Repelen (Kr Moers)	2	A	Sande	2	—
Reutlingen-Betzingen	2	A	St Blasien	1	A
Reutlingen Hbf	4	C	St Georgen (Schwarzw)	2	A
Rhade	2	A	St Goar	1	A
Rheda (Westf)	1	A	St Goarshausen	1	A
Rhede (Kr Borken)	1	A	St Ilgen	2	A
Rheinbach	2	B	St Ingbert	3	B
Rheinberg (Rheinl)	2	B	St Wendel	2	B
Rheinböllen	1	A	Sarstedt	1	A
Rheinbrohl	1	—	Saulgau	2	B
Rheine	2	B	Schalksmühle	1	A
Rheinfelden (Baden)	2	A	Scharbeutz	2	A
Rheinhausen	4	C	Schauenstein	1	A
Rheinkamp	2	B	Scheeßel	1	A
Rheinzabern	1	A	Scheidegg	1	A
Rheydt	4	C	Schelkingen	1	A
Rheydt-Geneicken	3	C	Schermbeck	1	A

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Scheßlitz	1	A	Sindorf	1	A
Schifferstadt	2	B	Singen (Hohentwiel)	3	B
Schiltach	1	A	Sinsheim (Elsenz)	1	A
Schleswig	—	C	Sinzheim (b Bühl)	1	A
Schleswig-Altstadt	3	—	Sinzig (Rhein)	1	A
Schleswig-Friedrichsberg	3	—	Sittensen	1	A
Schliersee	1	A	Sobernheim	1	A
Schlitz (Hess)	2	A	Sörup	1	A
Schloß Holte	1	A	Soest	3	B
Schloß Neuhaus	2	A	Solingen-Gräfrath	2	B
Schlüchtern	2	B	Solingen Hbf	4	C
Schmallenberg	1	A	Solingen Nord	4	—
Schmelz	1	A	Solingen-Ohligs	4	C
Schmidmühlen	1	A	Solingen-Wald	2	B
Schneverdingen	2	A	Soltau (Han)	1	A
Schömburg (b Rottweil)	1	A	Soltau (Han) Ost	1	A
Schönenberg-Kübelberg	1	A	Soltau (Han) Süd	1	A
Schöningen	1	A	Sonthofen	3	B
Schönwald (Oberfr)	1	A	Sontra	1	A
Schöppenstedt	1	A	Sottrum	1	A
Schötmar	1	A	Spaichingen	2	A
Schöngau	2	A	Spalt	—	A
Schopfheim	2	A	Spangenberg	1	A
Schorndorf	3	B	Speicher	1	A
Schramberg	2	A	Speyer Hbf	3	B
Schriesheim	1	A	Sprendlingen (Kr Offenbach)	2	A
Schrobenhausen	1	A	Sprendlingen (Rhein Hess)	1	A
Schrozberg	1	A	Springe	2	B
Schüttorf	1	A	Sprockhövel	1	A
Schussenried	2	—	Stade	3	B
Schwabach	2	B	Stadthagen	3	B
Schwäb Gmünd	3	B	Stadtoldendorf	2	B
Schwäb Hall	3	B	Stadtsteinach	1	—
Schwaigern (Württ)	1	A	Staffelstein	1	A
Schwaikheim	1	A	Starnberg	3	B
Schwandorf	2	B	Steinau (Kr Schlüchtern)	1	A
Schwarzenbach (Saale)	2	B	Steinbach (Baden)	1	A
Schwarzenbek	2	A	Steinfeld (Oldb)	1	A
Schweich DB	1	A	Steinheim (Main)	1	A
Schweinfurt Hbf	4	C	Steinheim (Murr)	1	A
Schweinfurt Stadt	4	—	Steinheim (Westf)	1	A
Schwelm	3	B	Steinhude	1	A
Schwenningen (Neckar)	3	B	Steyerberg	1	A
Schwerte (Ruhr)	2	B	Stockach	1	A
Schwetzingen	3	B	Stolberg (Rheinl) Hammer	3	C
Seeheim (Bergstr)	1	A	Stolberg (Rheinl) Hbf	3	C
Seesen	1	A	Stolberg (Rheinl) Mühle	3	C
Sehnde	1	—	Straelen	2	B
Seifen (Westerw)	1	A	Straubing	3	C
Selb Stadt	2	B	Stromberg (Hunsrück)	1	A
Selbitz	1	A	Stuttgart-Bad Cannstatt	5	D
Seligenstadt (Hess)	1	A	Stuttgart-Degerloch	4	C
Selm (Kr Lüdinghausen)	1	A	Stuttgart-Feuerbach	4	C
Selsingen	1	A	Stuttgart Hbf	6	E
Selters (Westerw)	1	A	Stuttgart-Möhringen	4	C
Siegburg	3	C	Stuttgart-Münster	3	B
Siegen	4	C	Stuttgart-Obertürkheim	4	C
Sievernich	1	—	Stuttgart-Plieningen	3	B
Sigmaringen	2	A	Stuttgart-Stammheim	2	B
Simbach (Inn)	2	A	Stuttgart-Untertürkheim	4	C
Simmern	1	A	Stuttgart-Vaihingen	4	C
Sindelfingen	3	B	Stuttgart-Zuffenhausen	4	C

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagen	Expreß- gut		Stückgut u Wagen	Expreß- gut
Süderbrarup	1	A	Unkel	1	A
Süßen	2	A	Unna	2	B
Sulingen (Han)	1	A	Unna-Königsborn	2	B
Sulz (Neckar)	1	A	Untergrombach	1	A
Sulzbach (Murr)	1	A	Unterkochen	1	—
Sulzbach-Rosenberg	2	B	Urach	2	B
Sulzbach (Saar)	3	B	Urbach (b Schorndorf)	2	A
Sulzdorf	1	A	Urmitz	2	A
Sundwig	1	—	Usingen	1	A
Syke	1	A	Uslar	2	A
Sylbach	1	A	Uslar Stadt	2	A
			Usseln	1	A
T			V		
Tamm (Württ)	1	A	Vach	—	A
Tann (Rhön)	1	A	Vallendar	1	A
Tauberbischofsheim	2	A	Varel (Oldb)	2	B
Telgte	2	A	Vechta	1	A
Tettnang	2	B	Velbert Hbf	3	B
Thaleischweiler-Fröschen	1	A	Velen	1	A
Thalfang	1	A	Verden (Aller)	2	A
Tiengen (Oberrhein)	1	A	Viechtach	1	A
Timmendorferstrand	3	B	Vienenburg	1	A
Tirschenreuth	2	B	Viernheim	2	A
Todtnau	4	—	Viernheim Oberrhein Eisenb	2	A
Tönisheide	2	A	Viernheim Oberrhein Eisenb	2	A
Tönning	2	A	Viersen	3	B
Tostedt	1	A	Villingen (Schwarzw)	3	B
Traben-Trarbach DB	1	A	Vilsbiburg	1	A
Traunstein	3	B	Vilseck	1	A
Treuchtlingen	2	A	Vilshofen (Niederbay)	1	A
Treysa	2	A	Visselhövede	1	A
Triberg	2	B	Vlotho	2	B
Trier Hbf	4	C	Vluyn	1	A
Trittau	2	B	Vöhrenbach	1	A
Troisdorf	3	C	Völklingen	3	B
Trompet	2	B	Voerde (Niederrhein)	2	A
Trostberg	2	A	Vohenstrauß	2	B
Tübingen Hbf	3	C	Volkach (Main)	1	A
Tübingen West	2	B	Volkmarsen	1	A
Türkheim (Bay) Markt	2	A	Vollme	1	A
Tuttlingen	3	B	Vorsfelde	1	A
Tutzing	2	A	Voßwinkel	1	—
Twistringen	1	A			
U			W		
Ubstadt-Weiher	1	A	Wachenheim (Pfalz)	1	A
Uchte	1	A	Wächtersbach	1	A
Überlingen	2	B	Wäsenbeuren	1	A
Uedem	2	—	Wadgassen	2	A
Uelzen	3	B	Waghäusel	2	A
Uetersen	2	A	Wahn (Rheinl)	1	A
Uetze (Han)	1	A	Waiblingen	3	B
Uffenheim	1	A	Waigolshausen	1	—
Uhingen	2	B	Waldbrol (Rheinl)	2	B
Ulmen	1	A	Waldeck	1	A
Ulm Hbf	4	C	Waldfishbach	1	A
Ulm-Söflingen	3	B	Waldkappel	1	A
Undenheim-Köngernheim	1	A	Waldkirch	2	A
			Waldkirchen (Niederbay)	1	A
			Waldmünchen	1	A

Bahnhof	Ortsklasse		Bahnhof	Ortsklasse	
	Stückgut u Wagenl	Expreß- gut		Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Waldniel	2	A	Wesel	3	C
Waldsassen	2	B	Wesselburen	1	A
Waldshut	3	B	Wesseling	2	B
Wallau (Lahn)	1	A	Westerburg	1	A
Walldorf (Hess)	1	A	Westerholt	2	A
Walldürn	1	A	Westerland (Sylt)	3	C
Wallenfels	1	A	Westerstede (Oldb)	1	A
Wallhausen (Württ)	1	A	Westhofen (Westf)	1	A
Walsrode	1	A	Westick-Kaiserau	—	B
Walsum	3	B	Westig	2	—
Waltrop	2	B	Wetter (Ruhr)	2	B
Wanfried	1	A	Wettringen	1	A
Wangen (Allgäu)	2	B	Wetzlar	3	C
Wangerooge	3	B	Wickede (Ruhr)	1	—
Wanne-Eickel Hbf	4	C	Wickrath	2	B
Warburg (Westf)	2	B	Wiebelskirchen	2	A
Warendorf	2	A	Wiedenbrück	2	A
Warstade-Hemmoor	1	A	Wiehl	2	B
Wassenberg	2	A	Wiesbaden-Dotzheim	2	B
Wasseralfingen	1	A	Wiesbaden Hbf	5	D
Wasserburg (Inn) Stadt	2	A	Wiesbaden-Igstadt	2	B
Wassertrüdingen	1	A	Wiesbaden Ost	—	C
Wattenscheid	—	C	Wiesbaden-Schierstein	2	B
Waxweiler	1	A	Wiesbaden Süd	3	C
Wedel (Holst)	3	B	Wiesensteig	1	A
Weener	1	A	Wiesloch Stadt	1	A
Wegberg	2	B	Wiesloch-Walldorf	2	A
Wegscheid (Niederbay)	1	A	Wietze-Steinförde	1	A
Wehr (Baden)	2	A	Wildbad	3	B
Weiden (Oberpf)	3	B	Wildberg (Württ)	1	A
Weidenau (Sieg)	3	B	Wildeshausen	2	A
Weikersheim	1	A	Wildflecken	1	A
Weil der Stadt	2	A	Wilhelmshaven	4	C
Weil (Rhein)	3	B	Willich	2	B
Weil (Rhein) Ost	3	B	Willingen	1	A
Weil (Schönbuch)	1	A	Wilster	2	A
Weilburg	2	B	Windecken (Kr Hanau)	—	A
Weiler (Allgäu)	1	A	Windelsbleiche	1	A
Weilheim (Oberbay)	3	B	Windheim (Weser)	1	A
Weilheim (Teck)	2	A	Windischeschenbach	1	A
Weilmünster Kurhaus	2	A	Windsheim	1	A
Weilmünster (Oberlahnkr)	2	A	Winnenden	2	B
Weingarten (Baden)	1	A	Winningen (Mosel)	1	A
Weingarten (Württ)	2	B	Winsen (Luhe)	2	A
Weinheim (Bergstr)	3	B	Winsen (Luhe) Süd	1	A
Weinsberg	2	A	Winterbach (b Schorndorf)	1	A
Weiskirchen (Offenbach, Main)	2	A	Winterberg (Westf)	2	B
Weißenburg (Bay)	2	B	Wipperfürth	2	—
Weißenhorn	—	A	Wipshausen	1	A
Weißenthurm	1	A	Wissen (Sieg)	1	A
Welzheim	2	A	Wissingen	1	A
Wemding	1	A	Wittdün-Amrum	2	B
Wendelstein	1	A	Witten-Annen Nord	3	B
Wendlingen (Neckar)	2	A	Witten-Annen Süd	—	B
Werdohl	2	B	Witten-Bommern	3	B
Werl	2	A	Witten Hbf	—	C
Wermelskirchen	2	B	Witten Ost	4	C
Wernau (Neckar)	2	A	Witten-Höhe	3	B
Werne (a d Lippe)	2	B	Wittingen	2	A
Wertheim	2	A	Wittingen Ost	1	A
Wertheim-Glashütte	2	A	Wittingen West	1	A
Wertingen	1	A	Wittlich	2	A

Bahnhof	Ortsklasse Stückgut u Wagenl	Expreß- gut	Bahnhof	Ortsklasse Stückgut u Wagenl	Expreß- gut
Wittmund	1	A	Wuppertal-Oberbarmen	5	D
Witzenhausen Nord	2	B	Wuppertal-Ronsdorf	3	B
Witzenhausen Süd	2	B	Wuppertal-Unterbarmen	—	D
Wörrstadt	1	A	Wuppertal-Vohwinkel	3	B
Wolfach	1	A	Wustrow (Han)	1	A
Wolfenbüttel	3	B	Wyhlen	1	A
Wolfhagen	1	A	Wyk auf Föhr	2	B
Wolfratshausen	2	A			
Wolfsburg	3	B			
Wolnzach Markt	2	A	X		
Worms Hbf	4	C			
Worpswede	2	C	Xanten	2	B
Wölfrath	2	B			
Würdinghausen	2	—	Z		
Würselen	2	B			
Würselen Nord	2	B			
Würzburg Hbf	4	C	Zell (Wiesental)	1	A
Würzburg-Heidingsfeld Ost	2	B	Zetel	1	A
Würzburg-Heidingsfeld West	2	B	Zeven (Han)	2	A
Wunsiedel	2	B	Zierenberg	1	A
Wunstorf	2	B	Zirndorf	2	B
Wuppertal-Barmen	5	D	Zollhaus (Nass)	1	A
Wuppertal-Cronenberg	3	B	Zülpich	2	B
Wuppertal-Elberfeld	5	D	Zülpich Krb	1	—
Wuppertal-Heubrich	4	—	Zülpich Stadt	1	—
Wuppertal-Küllenhahn	2	B	Zweibrücken Hbf	3	B
Wuppertal-Langerfeld	2	—	Zweibrücken-Niederauerbach	1	A
Wuppertal-Loh	4	—	Zwiefaltendorf	1	A
Wuppertal-Mirke	4	—	Zwiesel (Bay)	2	B

Straßenverkehr

Nr. 92 **Verordnung über Abmessungen und Gewichte der Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterverkehr**

Bonn, den 18. März 1961
StV 7 — 4026 Va/61 —

1. Im Bundesgesetzblatt I S. 216 ist nachstehende Rechtsverordnung verkündet worden:

Verordnung

**über Abmessungen und Gewichte der Lastkraftwagen,
Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge im grenzüber-
schreitenden Güterverkehr**

Vom 8. März 1961

Auf Grund des § 6 des Straßenverkehrsgesetzes wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Abweichend von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO — in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897) und der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1137), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. April 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 662), gelten für Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr mit Lastkraftwagen, Lastzügen und Sattelkraftfahrzeugen folgende Vorschriften:

1. Soweit die Vorschriften über Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der Fahrzeuge in den bei der Fahrt berührten ausländischen Gebieten für den Betroffenen günstiger sind als die entsprechenden Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO, gelten die günstigeren Vorschriften; jedoch dürfen folgende Werte nicht überschritten werden:

(VkB1. 1961 S. 110)

	Im Bundesgebiet ohne Saarland	Im Saarland oder bei regelmäßigem Standort im Saarland
a) Abmessungen		
Länge von Zügen	18 m	18 m
b) Achslasten		
1. Einzelachse	10 t	13 t
2. Doppelachse	16 t	21 t
c) Gesamtgewicht von		
1. Fahrzeugen mit nicht mehr als 2 Achsen	16 t	19 t
2. Fahrzeugen mit mehr als 2 Achsen	24 t	26 t.

2. § 35 StVZO (Motorleistung) und § 42 Abs. 1 StVZO (Anhängelast) sind nicht anzuwenden. Dasselbe gilt hinsichtlich des § 41 Abs. 15 StVZO (Dauerbremse), sofern das Fahrzeug vor dem 1. Januar 1958 (bei regelmäßigem Standort im Saarland; vor dem 1. Januar 1961) erstmals in den Verkehr gekommen ist.
3. Werden die Vergünstigungen der Nummern 1 oder 2 für Fahrzeuge mit regelmäßigem Standort im Geltungsbereich dieser Verordnung in Anspruch genommen, so muß der Führer — auch bei Leerfahrten — einen Nachweis über das Bestimmungsland und den Bestimmungsort mitführen; der Nachweis ist zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 7 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) und mit Artikel 9 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Ver-

kehrrechts und des Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) auch im Land Berlin.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1965 außer Kraft.

2. Die Begründung zu der Rechtsverordnung hat folgenden Wortlaut:

Begründung

zu der Verordnung über Abmessungen und Gewichte der Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Durch die Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) sind die Grenzwerte für die Abmessungen und Gewichte der Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge geändert worden. So wird ab 1. April 1961 die Lastzuglänge auf 18 m und das Gesamtgewicht von Zügen auf 32 t begrenzt. Ab 1. April 1963 wird die Zuglänge auf 16,5 m verkürzt.

Die Verkehrsminister der europäischen Länder haben sich am 5. Oktober 1960 in Den Haag mit überwiegender Mehrheit dahin geeinigt, in ihren Ländern für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterverkehr einheitliche Abmessungen und Gewichte vorzuschreiben. Die vorgesehenen Grenzwerte entsprechen der deutschen Regelung vom 7. Juli 1960 in allen wesentlichen Punkten. Als Zeitpunkt des Inkrafttretens sieht die Haager Entschließung den 1. Januar 1966 vor. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die bisherigen, im grenzüberschreitenden Verkehr geltenden Grenzwerte zulässig sein.

Die vorliegende Verordnung erstrebt aus Wettbewerbsgründen eine Gleichstellung der ausländischen und deutschen Unternehmer im grenzüberschreitenden Verkehr während der in Den Haag vereinbarten Übergangszeit. Die Verordnung ermöglicht es ausländischen Fahrzeughaltern, bis zu diesem Zeitpunkt mit den in ihren Ländern zugelassenen Fahrzeugen in die Bundesrepublik zu fahren, wobei jedoch die in Artikel 1 Nr. 1 Buchstaben a, b und c angegebenen Höchstwerte nicht überschritten werden dürfen. Gleiche Rechte gibt die Verordnung deutschen Fahrzeughaltern; diese dürfen ebenfalls bis zum 1. Januar 1966 im grenzüberschreitenden Verkehr Fahrzeuge einsetzen, die in ihren Abmessungen und Gewichten den Bestimmungen der im grenzüberschreitenden Verkehr be-

rührten Länder entsprechen. Die Beschränkung, die Artikel 1 Nr. 1 Buchstaben a, b und c enthält, gelten auch für deutsche Fahrzeuge.

Eine Gleichstellung durch Anpassung der für die innerdeutsche Regelung geltenden Übergangsfristen an den in der Haager Resolution genannten Termin würde das Inkrafttreten der neuen Vorschriften über Abmessungen und Gewichte innerhalb der Bundesrepublik um Jahre verzögern. Die angespannte Lage im deutschen Straßenverkehr erfordert es, die zur Verbesserung seiner Sicherheit und Flüssigkeit erlassenen Maßnahmen sobald wie möglich in Kraft zu setzen.

Ein Hinausschieben der in § 72 Abs. 2 StVZO genannten Termine ist auch deshalb nicht vertretbar, weil der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen im Verhältnis zum gesamten deutschen Güterkraftverkehr sehr gering ist. Im Jahre 1959 sind im innerdeutschen Güter-, Möbel- und Werkfernverkehr insgesamt 87 Mio t befördert worden. Im gleichen Zeitraum haben deutsche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr (Güter-, Möbel-, Werk-, Fern- und Nahverkehr) nur 4,4 Mio t befördert. Der gesamte grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen erreichte demnach gerade 5% des innerdeutschen Fernverkehrs. Zieht man zum Vergleich auch den innerdeutschen Güter- und Werknahverkehr heran, so beträgt der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am innerdeutschen Gesamtverkehr schätzungsweise weniger als 1%.

Die bei Fahrten im grenzüberschreitenden Güterverkehr zu beachtenden Grenzwerte für die Abmessungen und Gewichte der Straßenfahrzeuge sollen im Verkehrsblatt bekanntgemacht werden. Dabei wird auch erläutert werden, welche Unterlagen als Nachweis im Sinne von Artikel 1 Nr. 3 in Betracht kommen.

3. Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der im grenzüberschreitenden Verkehr verwendeten Fahrzeuge.

Die außerhalb des Geltungsbereichs obiger Verordnung einzuhaltenden Grenzwerte für die Abmessungen und Gewichte der Straßenfahrzeuge sind vom Unterausschuß Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa in dem Dokument W/TRANS/SC1/196 vom 22. September 1959 zusammengefaßt worden. Nachstehender Auszug aus dem Dokument enthält die wichtigsten technischen Grenzwerte; diese Werte dürfen in den in Betracht kommenden Ländern nicht überschritten werden.

		Belgien	Dänemark	Finnland	Frankreich	Großbritannien	Italien	Irland	Luxemburg	Niederland	Norwegen
Zulässige Höhe	(m)	4	3,6	3,8	—	4,6 ⁴⁴⁾	4	4,6 ²³⁾	4	3,8	—
Zulässige Breite	(m)	2,5	2,5	2,4	2,5	2,44 ⁴⁵⁾	2,5	2,44	2,5	2,5 ³³⁾	2,2 ³⁰⁾
Zulässige Länge	(m)										
Lastkraftwagen mit 2 Achsen		12	10	11	11	9,2	10	9,14	10	10	—
Lastkraftwagen mit mehr als 2 Achsen		12	12	11	11	9,2	11	9,14	12	11	—
Anhänger mit 1 Achse		7 ⁶⁾	—	11	—	6,7 ⁷⁾	6	6,7	—	10	—
Anhänger mit 2 Achsen		12 ⁷⁾	—	11	11	6,7 ⁷⁾	7,5	6,7	—	10	—
Anhänger mit mehr als 2 Achsen		12 ⁷⁾	—	11	11	6,7 ⁷⁾	8	6,7	—	11	—
Zug mit 1 Anhänger		22	18	14	18	— ⁴⁶⁾	18	19,2	20	18	—
Sattelkraftfahrzeug		14	14	14	14	10,7	14	10,6	14	14	—
Zulässige Achslast	(t)										
Einzelachse		13	8	6,4	13	9,1 ⁴²⁾	10	10,16 ²⁰⁾	13	8 ³²⁾	2 ³⁰⁾
Doppelachse		20 ⁴⁾	14,5	10 ¹³⁾	— ¹⁷⁾	—	14,5 ²⁴⁾	—	20 ²⁸⁾	16	2 ³⁰⁾
Zulässiges Gesamtgewicht	(t)										
Lastkraftwagen mit 2 Achsen		19 ⁵⁾	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	19 ¹⁸⁾	14,2	14 ²⁵⁾	15,24	19	—	—
Lastkraftwagen mit mehr als 2 Achsen		26 ⁵⁾	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	26 ¹⁸⁾	20,3 ⁴³⁾	18 ²⁵⁾ 20 ²⁶⁾	25,4 ²¹⁾	26	—	—
Anhänger mit 1 Achse		13	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	—	9,1	6	8,13	—	—	1 ³¹⁾
Anhänger mit 2 Achsen		19	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	—	14,2	14 ²⁵⁾	13,21	—	—	1 ³¹⁾
Anhänger mit mehr als 2 Achsen		26	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	—	27,5	18 ²⁵⁾	19,81	—	—	—
Zug mit 1 Anhänger		32 ⁵⁾	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	35 ¹⁸⁾	32,5	—	25,4	40	—	—
Sattelkraftfahrzeug											
mit 3 Achsen		32 ⁵⁾	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	35 ¹⁸⁾	20,3	18 ²⁵⁾	25,4	35	—	—
mit 4 Achsen		32 ⁵⁾	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	35 ¹⁸⁾	24,4	28 ²⁵⁾	25,4	35	—	—
mit 5 Achsen		32 ⁵⁾	— ⁸⁾	— ¹⁶⁾	35 ¹⁸⁾	24,4	32 ²⁵⁾	25,4	35	—	—

		Öster- reich	Polen	Portu- gal	Schwe- den	Schweiz 51)	Spa- nien	CSR	Türkei	UdSSR	Ungarn
Zulässige Höhe	(m)	3,8	4	4	—	4	4,4 ¹³⁾	4	3,8	4	4
Zulässige Breite	(m)	2,4 ³⁾	2,5	2,45	2,35 ⁵⁰⁾	2,3 ⁵⁴⁾	2,5 ¹⁴⁾	2,5	2,5	2,7	2,5
Zulässige Länge	(m)										
Lastkraftwagen mit 2 Achsen	10	—	10	—	10	12 ¹¹⁾	10	10	7,6	15	
Lastkraftwagen mit mehr als 2 Achsen	11	—	10	—	10	12 ¹¹⁾	12	11	9,7	15	
Anhänger mit 1 Achse	8	—	6	—	—	10	—	—	—	—	
Anhänger mit 2 Achsen	8	—	—	—	—	10	—	—	—	—	
Anhänger mit mehr als 2 Achsen	8	—	—	—	—	10	—	—	—	—	
Zug mit 1 Anhänger	18	—	14	—	18	14 ¹¹⁾	—	18	20	30	
Sattelkraftfahrzeug	14	—	12	—	14	14 ¹¹⁾	22	14	14	—	
Zulässige Achslast	(t)										
Einzelachse	8	8	10 ³⁰⁾	6 ⁴⁷⁾	10	10-12 ⁹⁾	9	8	10 ⁵⁵⁾	5	
Doppelachse	13 ¹¹⁾²⁾	14	16,5 ³⁰⁾	8 ⁴⁸⁾	— ⁵²⁾	15-20 ⁹⁾	14	14,5	16	12	
Zulässiges Gesamtgewicht	(t)										
Lastkraftwagen mit 2 Achsen	13	14 ³⁴⁾	15	— ⁴⁹⁾	16	19 ¹⁰⁾¹¹⁾	14	15	16	12	
Lastkraftwagen mit mehr als 2 Achsen	18	20 ³⁴⁾	20	— ⁴⁹⁾	16	25 ¹¹⁾¹²⁾	19,5	22	24	15	
Anhänger mit 1 Achse	6	6	7,5	— ⁴⁹⁾	—	—	6	—	—	5	
Anhänger mit 2 Achsen	12	14 ³⁴⁾	15	— ⁴⁹⁾	—	—	12	—	24	7	
Anhänger mit mehr als 2 Achsen	15	20 ³⁴⁾	15	— ⁴⁹⁾	—	—	18	—	24	—	
Zug mit 1 Anhänger	33	28 ³⁵⁾	30 ³⁷⁾	— ⁴⁹⁾	26 ⁵³⁾	27 ¹¹⁾	—	40	40	19	
Sattelkraftfahrzeug											
mit 3 Achsen	20	20 ³⁴⁾	20	— ⁴⁹⁾	21	27 ¹¹⁾	36,25	35	32	—	
mit 4 Achsen	25	—	20	— ⁴⁹⁾	21	27 ¹¹⁾	36,25	35	32	—	
mit 5 Achsen	30	—	20	— ⁴⁹⁾	21	27 ¹¹⁾	36,25	35	32	—	

- 1) Nur dann, wenn der Abstand zwischen den beiden Achsen zwischen 1 und 2 m beträgt. Bei < 1 m sind 8 t als Höchstgewicht zugelassen.
- 2) Bei Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen darf die Gesamtachslast zweier benachbarter Achsen (wovon die eine eine Doppelachse sein kann) je Meter Abstand zwischen den Achsen 3,3 t nicht überschreiten (wenn es sich um eine Doppelachse handelt, wird der Abstand ausgehend von der Mitte des Zwischenraums zwischen den beiden Achsen gemessen, die die Doppelachse bilden).
- 3) Kraftomnibus: 2,5 m, Kraftomnibusanhänger: 2,45 m, sonstige Anhänger: 2,35 m.
- 4) Nur dann, wenn der Abstand zwischen den beiden Doppelachsen < 1,6 m beträgt und die Achslast der höchstbelasteten Achse 10 t nicht überschreitet.
- 5) Dieses höchstzulässige Gewicht darf jedoch 13 t nicht überschreiten, erhöht um 2,5 t je Meter Abstand zwischen der ersten und der letzten Achse des Fahrzeugs oder Fahrzeugzugs.
- 6) Gilt auch für die Anhänger mit zwei Achsen, wenn der Abstand zwischen den beiden Achsen < 1,6 m mißt.
- 7) Ohne Zugstange gemessen.
- 8) Das höchstzulässige Gewicht eines Fahrzeugs beträgt 15 t, erhöht um 0,25 t je 0,20 m Abstand zwischen der ersten und der letzten Achse, wobei die ersten 2,5 m unberücksichtigt bleiben.
- 9) 12 t je Achse für die Fahrzeuge mit 2 Achsen, 10 t je Achse für die Fahrzeuge mit 3 Achsen. Bei den letztgenannten Achsen darf der Abstand zwischen den Doppelachsen nicht < 1 m betragen, wenn die Höchstachslast der höchstbelasteten Achse < 7,5 t beträgt, und < 1,50 m, wenn die Achslast der höchstbelasteten Achse 10 t erreicht. Für andere Höchstachslasten je Achse als die hier oben angegebenen werden die erforderlichen Mindestabstände zwischen den Achsen durch lineare Interpolation errechnet. Abweichungen bis zu 15 t je Achse können durch Sondergenehmigung gewährt werden.
- 10) Das Gewicht darf in keinem Fall 5 t je Meter Abstand zwischen den Achsen überschreiten.
- 11) Mit besonderer Dauergenehmigung.

- 12) Das Gewicht darf in keinem Fall 4,25 t je Meter Abstand zwischen den äußersten Achsen überschreiten.
- 13) Abweichungen bis zu 5 m können durch besondere Dauergenehmigungen, die gewisse Beschränkungen auferlegen, gewährt werden.
- 14) Abweichungen bis zu 3,5 m können durch besondere Dauergenehmigungen gewährt werden.
- 15) Der Abstand zwischen den Achsen, die die Doppelachse bilden, muß < 2 m betragen.
- 16) Das höchstzulässige Gewicht eines Fahrzeugs oder Fahrzeugzugs beträgt 10 t, erhöht um 140 kg je 0,1 m Abstand zwischen der ersten und der letzten Achse, wobei die ersten 2 m unberücksichtigt bleiben.
- 17) Die höchstzulässige Achslast einer Doppelachse beträgt 7,35 t für die höchstbelastete Achse, wenn der Abstand zwischen den beiden Achsen 0,9 m beträgt. Dieses Gewicht erhöht sich um 350 kg je 0,05 m Abstand über 0,9 m hinaus, und zwar bis zu höchstens 10,5 t, was einem Abstand von 1,35 m entspricht.
- 18) Das höchstzulässige Gewicht darf in keinem Fall 5 t je Meter Abstand zwischen den äußersten Achsen überschreiten.
- 19) —
- 20) Dies gilt für vierrädrige Fahrzeuge; für Fahrzeuge mit mehr als 4 Rädern nur 9,14 t. Jedes Radpaar eines Fahrzeugs gilt als ein Rad, es sei denn, der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Auflageflächen der Räder betrage > 0,45 m.
- 21) Dies gilt für Fahrzeuge mit mehr als 6 Rädern; für Fahrzeuge mit 6 Rädern 21,34 t. Jedes Radpaar eines Fahrzeugs gilt als ein Rad, es sei denn, der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Auflageflächen der Räder betrage > 0,45 m.
- 22) —
- 23) Für die Doppeldeck-Kraftomnibusse ist die höchste Höhe von 4,6 m, für die sonstigen Kraftomnibusse von 3,2 m zugelassen. Für die anderen Fahrzeuge gibt es keine Beschränkungen.
- 24) Nur dann, wenn der Abstand zwischen den die Doppelachse bildenden Achsen < 2 m beträgt.
- 25) Nur dann, wenn der Druck je cm² der Auflagefläche eines Rades höchstens 6 kg beträgt. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so beträgt das

- Höchstgewicht bei Fahrzeugen mit 2 Achsen 10 t, mit 3 oder mehr Achsen 12 t und bei Sattelkraftfahrzeugen 14,5 t.
- 26) 22 t für Fahrzeuge mit 4 oder mehr Achsen.
 - 27) —
 - 28) Die höchstzulässige Achslast der höchstbelasteten, zu einer Doppelachse gehörenden Achse darf 10 t nicht überschreiten.
 - 29) —
 - 30) Abweichungen können gewährt werden; es dürfen haben: die 2,2 m breiten Fahrzeuge eine Achslast von 4 t je Achse, die 2,25 m breiten Fahrzeuge eine Achslast von 5 t je Achse und die 2,35 m breiten Fahrzeuge eine Achslast von 6 t je Achse. Diese Abweichungen gelten nur für ein bestimmtes Straßennetz. Abweichungen, die je Achse eine Achslast bis zu 7 t gestatten, können für gewisse Hauptstraßen gewährt werden. Die Doppelachsen, bei denen die sie bildenden Achsen einen Abstand von $< 2,5$ m aufweisen, werden als Einzelachse angesehen.
 - 31) —
 - 32) Die Vorschrift (Radlast höchstens 4 t) gilt für „A“-Straßen (Hauptstraßen); auf den „B“-Straßen ist je Rad das Höchstgewicht von 2,4 t zugelassen.
 - 33) Der Wert ist nur für die „A“-Straßen anwendbar. Für die „B“-Straßen verringert sich der Wert auf 2,2 m.
 - 34) Der Abstand zwischen den Achsen muß > 3 m betragen.
 - 35) Bei Fahrzeugen mit 2 Achsen.
 - 36) Nur bei einem Radabstand von > 4 m; bei Fahrzeugen mit zwei Achsen darf die Achslast der Vorderachse 7,5 t nicht überschreiten.
 - 37) Wenn der ziehende Lastwagen 3 Achsen hat, darf das höchstzulässige Gewicht des Zuges 35 t und sonst 30 t betragen.
 - 38) —
 - 39) —
 - 40) —
 - 41) —
 - 42) Gilt nur für Achsen mit zwei Rädern; für Achsen mit mehr als zwei Rädern sind 11,2 t zulässig. Wenn der Abstand zwischen den beiden Rädern einer Achse oder den Rädern verschiedener Achsen von den Mittelpunkten der Auflagefläche $< 0,45$ m beträgt, gelten die Räder als ein Rad; wenn sich zwei Achsen in demselben Abstand befinden, gelten sie als eine Achse.
 - 43) Ein Lastwagen (ohne Anhänger) mit 4 oder mehr Achsen darf ein Gewicht von 24,4 t haben.
 - 44) Gilt nur für Kraftomnibusse; für die sonstigen Fahrzeuge bestehen keine Beschränkungen.
 - 45) Für die Lastwagen mit höchstzulässigem Gewicht von < 4 t beträgt die höchstzulässige Breite 2,25 m.
 - 46) Die höchstzulässige Länge eines Lastwagens beträgt 9,2 m und die eines Anhängers 6,7 m; Vorschriften über die Höchstlänge der Zugstange und der Fahrzeugzüge bestehen nicht.
 - 47) Etwa die Hälfte des Straßennetzes ist für Achslasten von 7 oder 8 t freigegeben. Alle Hauptstraßen — mit Ausnahme einiger Teilstrecken — sind für Achslasten von 8 t freigegeben.
 - 48) Etwa 75 % des Straßennetzes sind für eine Achslast von 10—12 t je Doppelachse freigegeben. Alle Hauptstraßen — mit Ausnahme einiger Teilstrecken — sind für eine Achslast von 12 t je Doppelachse freigegeben.
 - 49) Das höchstzulässige Gewicht der Fahrzeuge oder Fahrzeugzüge darf 8,5 t nicht überschreiten, wenn der Abstand zwischen der ersten und der letzten Achse weniger als 2,2 m beträgt. Dieses Gewicht kann je 0,2 m zusätzlichem Abstand zwischen den bezeichneten Achsen um 0,25 t erhöht werden, wobei die ersten 2,2 m unberücksichtigt bleiben. Ferner können diese Gewichte in den meisten Provinzen um soviel Tonnen erhöht werden, als auf bestimmten Straßen die höchstzulässige Achslast je Doppelachse 8 t überschreiten darf.
 - 50) Ungefähr 35 % des Straßennetzes — mit Ausnahme einiger kurzer Teilstrecken sind darin alle Hauptstraßen enthalten — sind dem Verkehr von Fahrzeugen mit einer Höchstbreite von 2,5 m freigegeben.
 - 51) —
 - 52) —
 - 53) Gilt für einen Lastwagen mit Zweiachsanhänger; wenn der Anhänger nur eine Achse hat, beträgt das höchstzulässige Gewicht des Zuges 21 t.
 - 54) Auf gewissen Straßen: 2,5 m.
 - 55) Nur auf den Hauptstraßen; auf Straßen zweiter Ordnung: 8 t.
 - 56) —
4. Als Nachweis im Sinne von Artikel 1 Nr. 3 gilt z. B.
- a) im Güterfernverkehr:
Die Eintragung im Fahrtenbuch oder dem Fahrtennachweis nach §§ 1 und 2 der Verordnung über die Tarifüberwachung im Güterfernverkehr vom 17. April 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 376);
 - b) im Werkfernverkehr:
Die Eintragung im Fahrtennachweisbuch nach § 5 der Verordnung über Beförderungs- und Begleitpapiere, Fahrtennachweisbücher und die statistische Erfassung der Beförderungsleistung im Werkfernverkehr vom 29. September 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1464);
 - c) im Güternahverkehr und Werknahverkehr:
Auftragsschreiben, Auftragsbestätigung oder Lieferschein.
- Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder
- (VkB1. 1961 S. 129)
- Nr. 93 Anwendung des § 56 Abs. 1 StVZO
- Bonn, den 21. März 1961
— StV 7 — 4048 K/61 —
- Nach § 56 Abs. 1 StVZO müssen Kraftfahrzeuge — ausgenommen die in Absatz 1 Nr. 3 und Absatz 2 genannten Fahrzeuge — mit einem Innenspiegel und einem Außenspiegel oder, falls die Beobachtung der rückwärtigen Fahrbahn durch den Innenspiegel nicht oder nur bei unbeladenem Fahrzeug möglich ist, mit zwei Außenspiegeln ausgerüstet sein.
- Danach sind Fahrzeuge, bei denen jede nennenswerte Beladung die ausreichende Sicht nach rückwärts durch den Innenspiegel verhindert, wie dies in der Regel bei Lastkraftwagen zutrifft, mit zwei Außenspiegeln auszurüsten.
- Fahrzeuge, deren Bauart normalerweise auch bei Beladung die Beobachtung der rückwärtigen Fahrbahn durch einen Innenspiegel gestattet, sind mit einem Innenspiegel und einem Außenspiegel auszurüsten (z. B. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit ausreichendem Rückfenster). Wird jedoch durch die Art der Beladung (z. B. sperrige Güter) oder durch sonstige Umstände (z. B. Mitführen eines Anhängers) bei solchen Fahrzeugen die Wirksamkeit des Innenspiegels wesentlich beeinträchtigt oder aufgehoben, so muß ein weiterer Außenspiegel angebracht werden; andernfalls liegt ein Verstoß gegen § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO und § 31 Abs. 1 Satz 2 StVZO vor.
- Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder
- (VkB1. 1961 S. 132)

Nr. 94 § 54 StVZO — Fahrtrichtungsanzeiger;
hier: Blinkleuchten an land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen

Bonn, den 21. März 1961
— StV 7 — 4009 J/61 —

Nach § 54 Abs. 4 Nr. 1 StVZO sind an mehrspurigen Kraftfahrzeugen paarweise angebrachte Blinkleuchten an der Vorderseite und an der Rückseite erforderlich; die Blinkleuchten an der Vorderseite dürfen auch am vorderen Teil der beiden Längsseiten des Fahrzeugs angebracht sein. An Fahrzeugen mit einer Länge von nicht mehr als 4 m und einer Breite von nicht mehr als 1,60 m genügen Fahrtrichtungsanzeiger an den beiden Längsseiten.

Wegen des schmalen Vorderteils zahlreicher land- oder forstwirtschaftlicher Zugmaschinen und auch verschiedener Arbeitsmaschinen erfüllen Blinkleuchten, die an der Vorderseite oder am vorderen Teil der beiden Längsseiten dieser Fahrzeuge angebracht sind, ihren Zweck nicht oder nur unzureichend. Insbesondere würde bei Anbringung der Blinkleuchten an der Vorderseite oder am vorderen Teil der beiden Längsseiten § 54 Abs. 1 StVZO nicht erfüllt sein, wonach Fahrtrichtungsanzeiger so angebracht und beschaffen sein müssen, daß die Anzeige der beabsichtigten Richtungsänderung unter allen Beleuchtungs- und Betriebsverhältnissen von den in Betracht kommenden Verkehrsteilnehmern deutlich wahrgenommen werden kann.

Soweit bei den vorgenannten Fahrzeugen zur Erfüllung der Vorschrift des § 54 Abs. 1 StVZO eine von § 54 Abs. 4 Nr. 1 StVZO abweichende Anbringung der Blinkleuchten erforderlich ist, bedarf es keiner Ausnahmegenehmigung auf Grund des § 70 StVZO, weil § 54 Abs. 4 nur im Rahmen des § 54 Abs. 1 StVZO gilt, § 54 Abs. 1 also Vorrang hat, wenn ihm die in § 54 Abs. 4 vorgesehene Lösung widerspricht. In diesen Fällen ist der Anbringungsort mit den günstigsten geometrischen Sichtwinkeln für die Blinkleuchten zu wählen.

Bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit verstellbarer Spurweite genügen Fahrtrichtungsanzeiger an den beiden Längsseiten (§ 54 Abs. 4 Nr. 1 Satz 3 StVZO), wenn in der Grundstellung (kleine Spurweite) die Breite von 1,60 m nicht überschritten wird. Beim Verkehr auf öffentlichen Straßen muß die Breite in diesen Fällen entsprechend beschränkt werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1. 1961 S. 133)

Nr. 95 Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Bonn, den 24. März 1961
StV 7 — 4011 Nw/61 —

Nachstehend gebe ich bekannt:

1. Die Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Vierte Ausnahmeverordnung zur StVZO) vom 20. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 229),
2. die Begründung zu dieser Verordnung.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Linder

**Vierte Verordnung
über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(Vierte Ausnahmeverordnung zur StVZO)**

Vom 20. März 1961

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird nach Anhören der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1

(1) Wird ein dreiachsiger Anhänger, der vor dem 1. Januar 1958 erstmals in den Verkehr gekommen ist, hinter einem Lastkraftwagen mitgeführt, so darf abweichend von § 32 Abs. 1, § 34 Abs. 3, § 42 Abs. 1 und § 72 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897)

1. die Zuglänge 20 m,
2. das zulässige Gesamtgewicht des Zuges 38 t, das des mitgeführten Anhängers aber nicht mehr als 22 t,
3. die Anhängelast mehr als das zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens

betragen, solange der dreiachsige Anhänger trotz eines vor dem 1. April 1961 rechtsverbindlich erteilten entsprechenden Auftrags noch nicht durch einen zweiachsigen Anhänger ersetzt oder zu einem zweiachsigen Anhänger umgebaut werden konnte. Dies gilt jedoch längstens bis zum Ablauf des 31. März 1962.

(2) Der Führer des Zuges hat die Bestätigung eines Herstellers oder Händlers darüber, daß der vor dem 1. April 1961 erteilte Auftrag zur Ersatzlieferung oder zum Umbau erst nach diesem Tage ausgeführt werden kann, mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhandigen.

§ 2

Abweichend von § 42 Abs. 1 und § 72 Abs. 2 StVZO darf bis zum Ablauf des 31. März 1963 das Verhältnis der Anhängelast zum zulässigen Gesamtgewicht des ziehenden Lastkraftwagens höchstens 1,2 zu 1 betragen, wenn der Anhänger nach dem 1. Januar 1958 als Ersatz für einen dreiachsigen Anhänger erstmals in den Verkehr gekommen ist und der Anhängerschein — gegebenenfalls auch die Anhängerverzeichnisse — einen entsprechenden Vermerk der Zulassungsstelle enthalten.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 7 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) und mit Artikel 9 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Begründung

zur Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Bei Anwendung der Vorschriften des § 72 StVZO über das Inkrafttreten der §§ 32, 34 und 42 StVZO können dreiachsige Anhänger, die ein zulässiges Gesamtgewicht von 24 t haben, ab 1. April 1961 in Lkw-Zügen in der Regel nicht mehr verwendet werden; von diesem Tage ab beträgt bei Verwendung von Altfahrzeugen

1. die höchstzulässige Zuglänge bis zum 1. April 1963 18 m (statt 20 m),
2. das höchstzulässige Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen 22 t (statt 24 t),
3. das höchstzulässige Gesamtgewicht von Zügen 32 t (statt 40 t),
4. die zulässige Anhängelast bei Anhängern, die vor dem 1. Januar 1957 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bis zum 1. April 1963 das 1,2-fache des zulässigen Gesamtgewichts des ziehenden Lastkraftwagens.

Eine große Anzahl dreiachsiger Anhänger kann trotz rechtzeitiger Bestellung wegen bestehender Lieferschwierigkeiten nicht fristgerecht — bis zum 1. April 1961 — ersetzt oder umgebaut werden. Durch diese Verordnung wird die Weiterverwendung der dreiachsigen Anhänger bis zum Zeitpunkt ihres Ersatzes bzw. bis zum Umbau, längstens jedoch bis zum 31. März 1962 gestattet. Außerdem wird das für die Anhängelast geltende Gewicht-

verhältnis von 1:1,2 bis zum 1. April 1963 auch für Neufahrzeuge zugestanden, soweit es sich um Ersatzfahrzeuge für die nach dem 1. April 1961 nicht mehr zulässigen dreiachsigen Anhänger handelt.

(VkB1. 1961 S. 133)

Nr. 96 Gemeinsame Richtlinien des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und des Bundesministers für Verkehr zur Nachbarschaftshilfe

(§ 80 Abs. 2 Güterkraftverkehrsgesetz)

Bei der „Güterbeförderung für andere“ in der Landwirtschaft ist es vielfach schwierig, zu entscheiden, ob eine solche Transportleistung

gewerbsmäßiger Güternahverkehr und erlaubnispflichtig (§ 80 Abs. 1 GüKG) oder

Nachbarschaftshilfe und erlaubnisfrei (§ 80 Abs. 2 GüKG)

ist.

Erlaubnisfrei ist „die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen für andere Betriebe dieser Art im Rahmen der Nachbarschaftshilfe“ (§ 80 Abs. 2 GüKG). Dies setzt jedoch voraus, daß die Leistungen auf Grund nachbarschaftlicher Verbundenheit erbracht werden.

Bei der Prüfung des Sachverhalts im Einzelfall ist ferner das für die Beförderungsleistung gezahlte Entgelt von Bedeutung. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung in der Verwaltung wird empfohlen, insoweit nach folgenden Richtlinien zu verfahren:

1. Wird eine Beförderung unentgeltlich geleistet, so liegt keine gewerbsmäßige Fuhrleistung vor; eine Erlaubnispflicht ist nach § 80 Abs. 1 GüKG nicht gegeben.
2. Hält sich das Entgelt im Rahmen der Selbstkosten, so wird das Vorliegen von Nachbarschaftshilfe bejaht werden können. Entsprechendes gilt, wenn der befördernde Betrieb die Beförderung lediglich in Erwartung oder zum Ausgleich gleichartiger Beförderungsleistungen erbringt (z. B. abwechselnde Abfuhr der Milch oder abwechselnde An- und Abfuhr von und zum Bahnhof).

Ein Entgelt wird als angemessener Ausgleich der Selbstkosten anzusehen sein, wenn es sich im Rahmen der in der Anlage aufgeführten Sätze hält.

3. Wird ein Entgelt gezahlt, das über die Selbstkosten hinausgeht, so unterliegt die Fuhrtätigkeit der Erlaubnispflicht gemäß § 80 Abs. 1 Güterkraftverkehrsgesetz, da es sich nicht mehr um eine Hilfeleistung für den Nachbarn, sondern um eine Betätigung im Gewinninteresse handelt.
4. Eine Überprüfung der Betriebe daraufhin, ob der Rahmen der Nachbarschaftshilfe im Sinne dieser Richtlinien eingehalten ist, erscheint insbesondere dann angezeigt, wenn der Umsatz aus Fuhrleistungen für andere im Kalenderjahr ein Drittel des Gesamtumsatzes des ganzen Betriebes übersteigt.

Die Gemeinsamen Richtlinien des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und des Bundesministers für Verkehr zur Nachbarschaftshilfe vom 8. Mai 1956 (MinBl. S. 151; VkB1. S. 302) sowie die Änderungsmitteilung hierzu vom 10. Februar 1959 (MinBl. S. 72; VkB1. S. 93) treten hiermit außer Kraft.

Bonn, den 15. Februar 1961.

Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft
und Forsten
— III B 2 — 3885 — 17/60 —
Schwarz

Der Bundesminister
für Verkehr
— StV 1 — 221 Va/60 —
Seeböhm

Anlage zum Gemeinsamen Erlaß
des BML und BMV betr. Richt-
linien zur Nachbarschaftshilfe
(§ 80 Abs. 2 GüKG)
— StV 1 — 221 Va/60 —

Selbstkosten landwirtschaftlicher Zugmaschinen und Anhänger

I.

Selbstkosten je Einsatzstunde eines Schleppers

Schlepper PS	10-14	15-19	20-25	26-30	31-39	40-50
Schlepperkosten	DM 1,27	1,76	2,15	2,70	3,30	3,96
Wartung	„ —,22	—,22	—,22	—,22	—,22	—,22
Fahrerlohn	„ 1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
Schlepper/St. insgesamt	DM 3,14	3,63	4,02	4,57	5,17	5,83

II.

Selbstkosten je Einsatzstunde eines Anhängers

Nutzlast	2 t	3 t	4 t	5 t
DM	—,27	—,38	—,45	—,52

III.

1. Wird der Schlepper von einem Arbeitnehmer des Schlepperhalters gefahren, so kann der tatsächlich gezahlte Arbeitslohn berücksichtigt werden.
2. Ist zur Durchführung der Beförderung ein Bremser oder Beifahrer erforderlich und wird dieser von demjenigen gestellt, der die Beförderung im Rahmen der Nachbarschaftshilfe mit seinem Fahrzeug durchführt, so kann der hierfür tatsächlich gezahlte Arbeitslohn ebenfalls berücksichtigt werden.
3. Bei besonders schwierigen Wegeverhältnissen können in Ausnahmefällen bis zu 10 v. H. höhere Sätze anerkannt werden.

(VkB1. 1961 S. 134)

Nr. 97 Verzeichnis der länglichrunden Kennzeichen

Bonn, den 1. März 1961
StV 2 Nr. 2016 F/61

Das im Verkehrsblatt 1961 S. 23 nach dem Stande vom 1. Oktober 1960 abgedruckte Verzeichnis der länglichrunden Kraftfahrzeugkennzeichen muß wegen zahlreicher Änderungen, die sich in der Zwischenzeit ergeben haben, neu gefaßt werden. Nachstehend wird das Verzeichnis nach dem Stande vom 1. Januar 1961 bekanntgegeben.

**Verzeichnis
der länglichrunden Kennzeichen**

Alle länglichrunden Kraftfahrzeugkennzeichen tragen zwei untereinander angeordnete Zahlen und vor der unteren den Buchstaben Z (= Zoll). Das folgende Verzeichnis ist in der Reihenfolge der oberen dieser beiden Zahlen aufgestellt.

Stand: 1. Januar 1961

Obere Zahl	untere Zahl		ausgegeben vom Hauptzollamt
	je einfach Kraftrad	je zweifach Kraftwagen	
26	1 — 30	200 — 1300	Berlin-Packhof
96	1 — 23	200 — 621	Bielefeld
100	1 — 15	200 — 458	Flensburg
102	1 — 7	200 — 222	Itzehoe
103	1 — 6	200 — 500	Kiel

Obere Zahl	untere Zahl		ausgegeben vom Hauptzollamt	Obere Zahl	untere Zahl		ausgegeben vom Hauptzollamt
	je einfach Kraftrad	je zweifach Kraftwagen			je einfach Kraftrad	je zweifach Kraftwagen	
105	1—6	200—249	Husum	235	1—36	200—482	Konstanz
110	1—11	200—457	Lübeck-West	236	1—5	200—209	Lahr
112	1—10	200—251	Emden	237	1—31	200—1053	Lörrach
113	1—30	200—1349	Bremerhaven	238	1—70	200—1732	Mannheim
114	1—39	200—2776	Hannover	242	1—21	200—591	Singen
115	1—16	200—401	Hann.-Münden	243	1—55	200—371	Waldshut
116	1—4	200—229	Stade	244	1—30	200—550	Kehl
117	1—15	200—289	Hildesheim	248	1—25	200—8729	Darmstadt
118	1—20	200—297	Leer	249	1—8	200—484	Gießen
119	1—3	200—356	Lüneburg	250	1—52	200—749	Mainz
120	1—20	200—304	Nordhorn	254	1—29	200—579	Reutlingen
121	1—3	200—2079	Osnabrück	309	1—23	200—385	Oldenburg
129	1—73	200—859	Dortmund	312	1—3	200—9999	Braunschweig
131	1—3	200—404	Münster	812	—	200—3849	Braunschweig
135	1—12	200—225	Borken	317	1—77	200—5714	Bremen-Freihafen u. Ost
136	1—13	200—225	Gronau	318	1—199	200—9999	Hamburg-Altona
137	1—18	200—454	Hagen	818	1—64	200—8043	Ericus Jonas
139	1—25	200—1649	Wiesbaden	400	1—64	200—459	Ericus Jonas
140	1—199	200—9999	Frankfurt/Main	402	1—11	200—229	Aachen-Bismarck- straße
142	1—30	200—579	Gutleutstr.	403	1—140	200—8239	Heinsberg
151	1—33	200—754	Kassel	404	1—33	200—1388	Köln-Mitte
152	1—39	200—601	Krefeld	405	1—103	200—880	Köln-Rheinau
154	1—199	200—5419	Duisburg	406	1—22	200—328	Wuppertal
654	1—9	—	Düsseldorf	407	1—21	200—221	Aachen-Bahnhof- platz
156	1—10	200—259	Emmerich				Aachen- Kronprinzenstraße
158	1—8	200—249	Kleve				
159	1—10	200—377	Koblenz				
160	1—72	200—333	Prüm				
161	1—75	200—299	ehem. HZA Idar- Oberstein				
162	1—47	200—374	Saarbrücken				
163	1—45	200—294	Saarlouis				
165	1—151	200—364	Trier				
166	1—23	200—277	Geldern				
167	1—53	200—1139	Essen				
173	1—80	200—1030	Augsburg				
174	1—10	200—329	Bamberg				
178	1—8	200—294	Hof/Saale				
180	1—105	200—917	Kaiserlautern				
181	1—35	200—234	Landau				
183	1—37	200—354	Lindau				
185	1—21	200—381	Memmingen				
187	1—5	200—204	München-Ost				
188	1—199	200—9999	München-Schwan- thalerstr.				
688	1—199	200—7800	München-Schwan- thalerstr.				
788	1—199	—	München-Schwan- thalerstr.				
189	1—58	200—2739	Nürnberg				
190	1—68	200—613	Passau				
192	1—10	200—349	Regensburg				
193	1—60	200—507	Bad Reichenhall				
194	1—97	200—399	Rosenheim				
195	1—10	200—319	Schweinfurt				
197	1—8	200—264	Weiden				
198	1—18	200—599	Würzburg				
221	1—3	200—237	Schwäbisch-Hall				
222	1—8	200—324	Rottweil				
224	1—70	200—359	Friedrichshafen				
225	1—40	200—534	Heilbronn				
226	1—199	200—9999	Stuttgart-West u. Ost				
726	1—51	200—9999	Stuttgart-West u. Ost				
228	1—	200—9999	Stuttgart-West u. Ost				
728	—	200—9999	Stuttgart-West u. Ost				
328	—	200—3698	Stuttgart-West u. Ost				
227	1—40	200—839	Ulm/Donau				
230	1—15	200—639	Baden/Baden				
232	1—106	200—771	Freiburg				
233	1—40	200—999	Heidelberg				
234	1—44	200—1114	Karlsruhe				

Ergänzungen des Verzeichnisses werden von Zeit zu Zeit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1. 1961 S. 134)

Nr. 98 § 34 Abs. 4 StVZO — Angabe der Achslasten usw. außen am Fahrzeug —

Bonn, den 13. März 1961
— StV 7 — 4049 A/61 —

Nach § 34 Abs. 4 StVZO müssen bei Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen und bei Anhängern zur Lastenbeförderung außen an der rechten Seite des Fahrzeugs jeweils über den Rädern die zulässigen Achslasten sowie am vorderen Teil der Fahrzeuge das zulässige Gesamtgewicht — bei Sattelanhängern auch die zulässige Aufliegebelastung — angeschrieben sein; die Höhe der Schriftzeichen muß mindestens 49 mm, die Schriftstärke mindestens 7 mm betragen. Diese Angaben sollen den Fahrzeughaltern, den Führern und Verladern die Einhaltung der Gewichtsvorschriften erleichtern; sie dienen außerdem der Erhebungen der Straßenbauverwaltungen zur Feststellung der Verkehrsbelastung der Straßen. Nach § 72 Abs. 2 StVZO gilt § 34 Abs. 4 StVZO ab 1. April 1961.

Zu diesen Vorschriften bemerke ich:

1. Für die Schriftzeichen ist eine bestimmte Farbe nicht vorgeschrieben; Fahrzeughersteller und Fahrzeughalter können daher je nach dem Anstrich des Fahrzeugs die geeignete Farbe wählen.
2. Die Angaben müssen nicht unmittelbar am Fahrzeug angeschrieben sein; es dürfen auch Schilder angebracht werden, die die vorgeschriebenen Angaben enthalten.
3. Zulässig ist die Angabe der Gewichte in Tonnen oder in Kilogramm. Um die Zahl der Schriftzeichen möglichst gering zu halten, wird es sich empfehlen, die Gewichte nicht in Kilogramm, sondern in Tonnen anzugeben (z. B. 3,5 t statt 3500 kg).
4. Eine Abrundung der Gewichte ist nicht vorgesehen. Darf ein Fahrzeug z. B. ein Gesamtgewicht von 7,34 t haben, so muß dieser Wert angeschrieben werden. Beträgt das Gewicht z. B. 16,0 t, so kann „16 t“ geschrieben werden.
5. Zur Erfüllung der Vorschrift genügt es, wenn jeweils nur die in Betracht kommenden Werte (z. B. 3,5 t) angeschrieben werden, weil sich aus den Werten selbst in Verbindung mit den Stellen, an denen die Angaben angebracht sind, ergibt, ob es sich um die

Angabe der zulässigen Achslast, des zulässigen Gesamtgewichts oder der zulässigen Aufliege- last (bei Sattelanhängern) handelt. Werden die Worte „Achslast“, „zulässiges Gesamtgewicht“ oder „zulässige Aufliege- last“ (ausgeschrieben oder abgekürzt) hinzugefügt, so dürfen hierfür Schriftzeichen verwendet werden, deren Höhe weniger als 49 mm und deren Schriftstärke weniger als 7 mm beträgt.

6. Mir ist mitgeteilt worden, daß die Anbringung der Schriftzeichen in der vorgeschriebenen Größe zum Teil Schwierigkeiten bereitet. Deshalb soll gelegentlich anderer Änderungen der StVZO in § 34 Abs. 4 bestimmt werden, daß in diesen Fällen Schriftzeichen mit geringeren Abmessungen verwendet werden dürfen, jedoch soll die Höhe der Schriftzeichen 20 mm nicht unterschreiten. Ich habe keine Bedenken, wenn schon jetzt entsprechend verfahren wird.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1. 1961 S. 135)

Binnenschifffahrt

Nr. 99 Verordnung Nr. 6/61 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 28. Februar 1961 (FC Nr. 4/61 Frachtenausschuß Bremen)

Bonn, den 2. März 1961
B 243/2034 B/61 II

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 6/61 vom 28. Februar 1961 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 48 vom 9. März 1961 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Grau

Verordnung Nr. 6/61 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt Vom 28. Februar 1961

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden die vom Frachtenausschuß Bremen — FC Nr. 4/61 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt rechtsverbindlich festgesetzt, und zwar:

1. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse sowie im Wechselverkehr von Weserplätzen nach anderen Stromgebieten,
2. Talschlepplöhne für die Mittelweser,
3. Bergschlepplöhne für die Mittelweser,
4. Frachten für Importkohle von Bremen nach Häfen am Mittellandkanal,
5. Frachten für Importkohle von Bremen, Brake und Nordenham nach Kanalhäfen,
6. Frachten für Kalk- und Schüttsteine von Minden nach Bremen,
7. Frachten für Steine von Minden nach Bremen,
8. Frachten für Steine von Plätzen an der Oberweser nach Plätzen an der Mittelweser,
9. Frachten für Kupfer und Kupferabfälle von Bremen nach Hannover,
10. Frachten für Zellulose von Bremen nach Plätzen am Mittellandkanal,

11. Frachten für Stammholz von Bremen nach Plätzen an der Weser,
12. Frachten für Schnittholz von Bremen/Brake nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes,
13. Frachten für Getreide von Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen an der Weser und am Mittellandkanal,
14. Frachten für Zucker von Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen an der Weser und am Mittellandkanal,
15. Frachten für gesackte und verpackte Güter im Unterweserlokalkverkehr,
16. Frachten für Güter aller Art von Bremen nach Plätzen an der Oberweser,
17. Frachten für Güter aller Art von Bremen/Unterweserhäfen nach Berlin,
18. Frachten für Schwergut — Massengut — von Bremen nach Plätzen am Mittellandkanal,
19. Frachten für Güter aller Art von Bremen nach Plätzen an der Mittelweser,
20. Frachten für Güter aller Art von Plätzen an der Oberweser nach Bremen,
21. Frachten für Güter aller Art von Plätzen an der Mittelweser nach Bremen.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 7 vom 18. Februar 1961 veröffentlicht *).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 949).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten mit Wirkung vom 1. Februar 1961 in Kraft.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) Mit Wirkung vom 1. Februar 1961 treten außer Kraft die von dem Frachtenausschuß Bremen und den von ihm ermächtigten Unterausschüssen beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Liegegeld für Binnenschiffe

— FTB Reg.Nr. C 101/1 —

Nummer 3 der Bekanntmachung im Verkehrsblatt Heft 6 vom 31. März 1952, Seite 92;

2. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse

— FTB Reg. Nr. C 300/ 2 —

Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes

— FTB Reg.Nr. C 306/3 —

Buchstabe a) und b) der Verordnung FC Nr. 1/53 vom 28. November 1953 (Bundesanzeiger Nr. 231 vom 1. Dezember 1953);

3. Kleinwasserzuschläge im Verkehr von Bremen/ Unterweserhäfen nach Rhein-, Main- und Neckar- häfen für gesackte und verpackte Güter

— FTB Reg. Nr. C 316/1 —,

Kleinwasserzuschläge im Verkehr von Bremen/Unterweserhäfen nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen für gesackte und verpackte Güter
— Ergänzung —

— FTB Reg. Nr. C zu 316/1 —

Buchstabe b) und c) der Verordnung FC Nr. 2/54 vom 9. März 1954 (Verkehrsblatt Heft 6 vom 31. März 1954, Seite 129);

4. Zuschläge zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes

— Ergänzung zu den Allgemeinen Bestimmungen —
— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —,

Zuschläge zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse
— Ergänzung zu den Allgemeinen Bestimmungen —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —

Zuschläge zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes

— Ergänzung zu den Allgemeinen Bestimmungen —
— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer II Buchstabe a), d) und e) der Verordnung FC Nr. 3/54 vom 2. Juni 1954 (Bundesanzeiger Nr. 108 vom 9. Juni 1954);

5. Zuschläge zu den Frachten für Sand und Kies von Mittelweserhäfen nach Bremen/Unterweserhäfen
— Kleinwasserzuschläge —

— FTB Reg. Nr. C 503/9 —,

Abgrenzung der den Frachten zu Grunde liegenden Leistungen im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse

— Ergänzung zu den Allgemeinen Bestimmungen —
— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —,

Abgrenzung der den Frachten zu Grunde liegenden Leistungen im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes
— Ergänzung zu den Allgemeinen Bestimmungen —

— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer II Buchstabe a), b) und c) der Verordnung FC Nr. 4/54 vom 8. Juli 1954 (Bundesanzeiger Nr. 131 vom 13. Juli 1954);

6. Befrachtungsprovision in der Kleinschiffahrt

— FTB Reg. Nr. C 342/1 —

§ 1 Absatz 1 Nummer 30 der Verordnung FC Nr. 3/55 vom 28. März 1955 (Bundesanzeiger Nr. 67 vom 6. April 1955);

7. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse

— Neufassung der Nummer 11 —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —,

Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr von Bremen/Unterweserhäfen nach Häfen im Kanal- und Rheinstromgebiet

— Neufassung der Nummer 10 —

— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer I Buchstabe b) und c) der Verordnung FC Nr. 8/55 vom 7. Oktober 1955 (Bundesanzeiger Nr. 202 vom 19. Oktober 1955);

8. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse

— Neufassung der Ziffer 10 (Kleinwasserzuschläge) —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer III Buchstabe a) der Verordnung FC Nr. 9/55 vom 21. Dezember 1955 (Bundesanzeiger Nr. 251 vom 29. Dezember 1955);

9. Frachten für Sand und Kies

von Rinteln nach Baustelle Langwedel (Mittelweser)

— FTB Reg. Nr. C 503/10 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer II der Verordnung FC Nr. 1/56 vom 27. Januar 1956 (Bundesanzeiger Nr. 23 vom 2. Februar 1956);

10. Liegegeld für Binnenschiffe

— Zuschlag von 50 % —

— FTB Reg. Nr. C zu 101/1 —

§ 1 der Verordnung vom 31. Januar 1956 (Bundesanzeiger Nr. 23 vom 2. Februar 1956);

11. Frachten für Sand und Kies

von Plätzen an der Mittelweser nach Baustellen bei Langwedel

— FTB Reg. Nr. C 503/11 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer II der Verordnung FC Nr. 2/56 vom 27. Februar 1956 (Bundesanzeiger Nr. 45 vom 3. März 1956);

12. Organisationsgebühren — Nr. 12 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Häfen im Kanal- und Rheinstromgebiet —

— FTB Reg. Nr. C 306/3 —,

Organisationsgebühren — Nr. 13 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer I Nummer 1 und 2 der Verordnung FC Nr. 4/56 vom 11. Juni 1956 (Bundesanzeiger Nr. 114 vom 15. Juni 1956);

13. Frachtzuschläge — Nr. 4 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes —

— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —,

Frachtzuschläge — Nr. 4 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer I Nummer 1 und 2 der Verordnung FC Nr. 7/56 vom 8. September 1956 (Bundesanzeiger Nr. 179 vom 14. September 1956);

14. Frachtzuschläge für das Bereithalten des Schiffes zum Laden oder Löschen außerhalb der Zeit von 6 bis 22 Uhr — Nr. 2 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —,

Frachtzuschläge für das Bereithalten des Schiffes zum Laden oder Löschen außerhalb der Zeit von 6 bis 22 Uhr — Nr. 2 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes —

— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer II und Ziffer III Buchstabe a) der Verordnung FC Nr. 4/57 vom 5. Februar 1957 (Bundesanzeiger Nr. 30 vom 13. Februar 1957);

15. Frachten für Schwergut — Massengut — (außer Importkohle) von Bremen nach Plätzen des Mittellandkanals östlich Minden

— FTB Reg. Nr. C 812/4 —

§ 1 Absatz 1 Ziffer I der Verordnung FC Nr. 5/57 vom 20. März 1957 (Bundesanzeiger Nr. 59 vom 26. März 1957);

16. Frachtberechnung nach Plätzen, die in einer Frachttabelle nicht aufgeführt sind — Ergänzung zu Nr. 1 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse —

— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —,

Frachtberechnung nach Plätzen, die in einer Frachttabelle nicht aufgeführt sind — Ergänzung zu Nr. 1 der Allgemeinen Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes —

— FTB Reg. Nr. C 306/3 —

§ 1 Absatz 1 Buchstabe a) und b) der Verordnung FC Nr. 6/57 vom 26. März 1957 (Bundesanzeiger Nr. 65 vom 3. April 1957);

17. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse — Änderung der Nummer 10 (Kleinwasserzuschläge) —
— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —,
Frachten für Kohle
von Minden
nach Liebenau/Nienburg
— FTB Reg. Nr. C 403/1 —,
Frachten für Stammholz
von Bremen
nach Plätzen an der Weser
— FTB Reg. Nr. C 702/2 —,
Frachten für Zucker
von Bremen/Unterweserhäfen
nach Plätzen an der Weser und am Mittellandkanal
— FTB Reg. Nr. C 732/1 —,
Frachten für Getreide
von Bremen/Unterweserhäfen
nach Plätzen an der Weser und am Mittellandkanal
— FTB Reg. Nr. C 712/1 —,
Frachten für Transporte westerbergwärts von Bremen
— FTB Reg. Nr. C 812/1 und
C zu 812/4 —,
Frachten für Transporte wesertalwärts nach Bremen
— FTB Reg. Nr. C 813/1 —
§ 1 Absatz 1 Nummer 1, 2, 8, 10, 11, 13 und 14 der Verordnung FC Nr. 2/58 vom 2. Februar 1958 (Bundesanzeiger Nr. 28 vom 11. Februar 1958);
18. Frachten für Importkohle
von Bremen
nach Kanalplätzen westlich Minden
— FTB Reg. Nr. C 406/1 —,
Frachten für Schüttsteine
von der Oberweser
nach Baustellen der Mittelweser
— FTB Reg. Nr. C 523/1 —,
Frachten für Kupfer, Kupferabfälle
von Bremen
nach Hannover
— FTB Reg. Nr. C 592/1 —,
Frachten für Schnittholz
von Bremen/Brake
nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes
— FTB Reg. Nr. C 706/1 —,
Frachten für Zellulose
von Bremen
nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes
— FTB Reg. Nr. C 702/1 —,
Frachten für gesackte und verpackte Güter
im Unterweserlokalverkehr
— FTB Reg. Nr. C 811/1 —,
Frachten für Güter der Klassen I—VI
von Bremen/Unterweserhäfen
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. C 812/2 —
§ 1 Absatz 1 Nummer 2, 4, 5, 8, 10, 18 und 19 der Verordnung FC Nr. 3/58 vom 13. Februar 1958 (Bundesanzeiger Nr. 36 vom 21. Februar 1958);
19. Frachten für Schüttsteine
von Plätzen an der Oberweser
nach Landesbergen
— FTB Reg. Nr. C zu 523/1 —
§ 1 Absatz 1 Ziffer II der Verordnung FC Nr. 4/58 vom 15. April 1958 (Bundesanzeiger Nr. 76 vom 22. April 1958);
20. Frachten für Kalk- und Schüttsteine
von Minden
nach Bremen
— FTB Reg. Nr. C 513/4 —,
Frachten für Steine
von Minden
nach Bremen
— FTB Reg. Nr. C 513/5 —
- § 1 Absatz 1 Ziffer III Nummer 1 und 2 der Verordnung FC Nr. 4/59 vom 22. September 1959 (Bundesanzeiger Nr. 185 vom 26. September 1959);
21. Frachten für Zucker
von Bremen/Unterweserhäfen
nach Braunschweig
— FTB Reg. Nr. C zu 732/1 —
§ 1 Absatz 1 Ziffer II der Verordnung FC Nr. 2/60 vom 21. März 1960 (Bundesanzeiger Nr. 60 vom 26. März 1960);
22. Frachten für Importkohle
von Bremen/Brake und Nordenham
nach Bohmte
— FTB Reg. Nr. C 406/2 —
§ 1 Absatz 1 Ziffer IV Nummer 2 der Verordnung FC Nr. 5/60 vom 17. August 1960 (Bundesanzeiger Nr. 162 vom 24. August 1960);
23. Frachten für Importkohle
von Bremen
nach Wolfsburg/Fallersleben
Braunschweig
Beddingen
Hildesheim
Misburg
Hannover-Linden
— FTB Reg. Nr. C 406/3 —
§ 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 20/60 vom 25. November 1960 (Bundesanzeiger Nr. 234 vom 3. Dezember 1960);
24. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse
— Ergänzung der Nummer 6 (Kokszuschläge) —
— FTB Reg. Nr. C zu 300/2 —,
Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Plätzen des Kanal- und Rheinstromgebietes
— Ergänzung der Nummer 6 (Kokszuschläge) —
— FTB Reg. Nr. C zu 306/3 —
§ 1 Absatz 1 Ziffer II Nummer 1 und 2 der Verordnung FC Nr. 1/61 vom 13. Januar 1961 (Bundesanzeiger Nr. 15 vom 21. Januar 1961).
Bonn, den 28. Februar 1961
Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann
- (VkB1. 1961 S. 134)
- Nr. 100 Verordnung Nr. 7/61 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 7. März 1961**
(FA Nr. 4/61 Frachtenausschuß für den Rhein)
(FD Nr. 4/61 Frachtenausschuß Hamburg)
Bonn, den 9. März 1961
B 241/2067 D/61.
- Nachstehend wird die Verordnung Nr. 7/61 vom 7. März 1961 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 52 vom 15. März 1961 verkündet worden.
- Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Gra u
- Verordnung Nr. 7/61
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt
Vom 7. März 1961**
- Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird verordnet:
- § 1
- (1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Frachtenausschuß für den Rhein — FA Nr. 4/61 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für Bimskies
von Plätzen zwischen Brohl und Vallendar
Koblenz/Metternich
nach Bergheinfeld,

2. Frachten für Salz
von Borth
nach Köln-Deutz;

II. die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachtenausschusses Hamburg — FD Nr. 4/61 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für Kies und Kiesel
von Plätzen am Nord-Ostsee-Kanal
nach Plätzen an der Unterelbe und nach Hamburg,
2. Frachtzuschläge laut Allgemeinen Bestimmungen für Transporte aus dem Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— Änderung der Ziffer 2 (Eisklausel) — und
— Änderung Ziffer 3 Buchstabe g) (Frachtzuschläge) —,
3. Frachten für Schwergetreide, Lebensmittel und schwere Futtermittel im Bereich der Unterelbe
nach Burg (Dithm.) und nach St. Margarethen.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB— Frachten- und Tarifierzeuger der Binnenschifffahrt — wie folgt veröffentlicht:

Zu Absatz 1 Ziffer II Nummer 1, 2 und 3
im FTB Nr. 6 vom 11. Februar 1961,
zu Absatz 1 Ziffer I Nummer 1 und 2
im FTB Nr. 7 vom 18. Februar 1961*).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 949).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

- (1) Die in § 1 genannten Entgelte treten in Kraft:
Zu Absatz 1 Ziffer I Nummer 1 und 2
mit Wirkung vom 1. Dezember 1960,
zu Absatz 1 Ziffer II Nummer 1, 2 und 3
mit Wirkung vom 1. Januar 1961.
- (2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.
- (3) Es treten außer Kraft:
a) mit Wirkung vom 1. Januar 1961
die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachtenausschusses Hamburg beschlossenen, durch § 1 Absatz 1 Ziffer III Nummer 2 Buchstabe c) der Verordnung FD Nr. 2/56 vom 24. September 1956 (Bundesanzeiger Nr. 188 vom 27. September 1956) rechtsverbindlich festgesetzten Frachten
für Schwergetreide, Lebensmittel und schwere Futtermittel im Bereich der Unterelbe
nach Burg (Dithm.) und nach St. Margarethen
— FTB Reg. Nr. D 800/5 —;
- b) mit Wirkung vom 1. Dezember 1960
die vom Frachtenausschuß für den Rhein beschlossenen, durch § 1 Absatz 1 Ziffer I Nummer 52 der Verordnung FA Nr. 1/58 vom 2. Februar 1958 (Bundes-

anzeiger Nr. 27 vom 8. Februar 1958) rechtsverbindlich festgesetzten Frachten
für Salz
von Borth
nach Köln-Deutz

— FTB Reg. Nr. A 633/14 —.

Bonn, den 7. März 1961

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann

(VkB1. 1961 S. 138)

Nr. 101 Verordnung über die Sicherheitsanforderungen an Schubverbände im Elbstromgebiet (Bundesanzeiger Nr. 46 vom 7. März 1961)

Auf Grund des § 12 a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 796), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2453), wird verordnet:

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal.

§ 2

Als Schubverband gilt jede Zusammenstellung eines Schubschiffes mit einem oder mehreren Schubleichtern, die mit dem Schubschiff und untereinander durch Kuppeln verbunden sind, wobei sich mindestens einer dieser Leichter vor dem Schubschiff befinden muß.

Als Schubschiff gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das nach seiner Bauart oder Ausrüstung dazu bestimmt ist, andere Fahrzeuge zu schieben und in einem Schubverband verwendet wird.

Als Schubleichter gelten Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die in einem Schubverband verwendet werden und hierfür nach ihrer Bauart und Einrichtung bestimmt sind.

§ 3

Die Bestimmungen des II. Teils der BSchUO und die Bestimmungen der Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen vom 18. 7. 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 768), geändert durch die Verordnung vom 26. 11. 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1088), gelten auch für Schubschiffe und Schubleichter, sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.

Für Schubleichter gelten nicht die Vorschriften der §§ 14, 46, 47 und 48 BSchUO.

Die Bestimmungen des III. Teils der BSchUO gelten weder für Schubschiffe noch für Schubleichter.

§ 4

Über diese Verordnung hinaus müssen die Schubverbände und ihre einzelnen Einheiten den Bedingungen genügen, die die Untersuchungsbehörde im Einzelfalle festsetzt.

§ 5

Schubverbände müssen vor der Inbetriebnahme durch die Untersuchungsbehörde auf ihre Fahrtauglichkeit untersucht und zum Verkehr zugelassen werden. Die Untersuchungsbehörde bestimmt, welche Zusammenstellungen des Schubverbandes ihr für die Erteilung der beantragten Zulassung vorzuführen sind.

§ 6

Die Untersuchungsbehörde vermerkt in dem für ein Schubschiff ausgestellten Schiffszeugnis die zugelassenen Zusammenstellungen und für jede dieser Zusammenstellungen

- a) die Strecken, auf denen der Schubverband fahren darf,
- b) die Fahrtrichtung, in der der Schubverband fahren darf,

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

- c) das Schema und die Abmessungen der Verbindungen zwischen den Fahrzeugen,
- d) alle sonstigen Bedingungen, denen der Schubverband entsprechen muß,
- e) die Mindestbemanning des Schubverbandes.

Das Schiffszeugnis jeden Schubschiffes und jeden Schubleichters muß sich an Bord des Fahrzeugs befinden.

§ 7

Für die Teilnahme von Mitgliedern der Schiffsuntersuchungskommissionen an Versuchsfahrten von Schubverbänden wird eine Gebühr von 8,— DM für jedes beteiligte Mitglied und für jede angefangene Stunde erhoben.

§ 8

Diese Verordnung tritt am 10. März 1961 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 9. März 1963, sofern sie nicht vorher aufgehoben wird.

Hamburg, den 23. Februar 1961

— 92.2 — B 230/61 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
M. Krause

(VkB1. 1961 S. 139)

Nr. 102 **Aufbietung verlorengegangener Elbschifferzeugnisse**

Hamburg, den 24. Februar 1961
— 93.4 — B 248/61

Folgende Elbschifferzeugnisse sind durch Kriegseinwirkung vernichtet worden bzw. verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt:

Emil Wendland, geb. 11. 7. 1906 in Neuglietzen Kreis Königsberg. Zeugnis mit eigener Triebkraft von Melnik bis Hamburg, ausgestellt 1927 in Pölitz Kreis Stettin.

Willy Wittchen, geb. 11. 8. 1909 in Lahmo Kreis Guben. Zeugnis ohne eigene Triebkraft von Magdeburg bis Hamburg, ausgestellt am 12. 3. 1935 in Crossen/Oder.

Hermann Bardowicks, geb. 28. 2. 1915 in Wittorf Kreis Harburg. I. Ausfertigung Nr. 691, Zeugnis mit eigener Triebkraft von Hitzacker bis Hamburg, jedoch beschränkt auf MS „Käthe“, ausgestellt am 17. 4. 1952 in Hamburg.

Adolf Hellmann, geb. 13. 12. 1905 in Laskowitz Kreis Ohlau. Zeugnis mit eigener Triebkraft von Dresden bis Hamburg, ausgestellt 1941 in Breslau.

Walter Güllmeister, geb. 1. 5. 1902 in Schönbeck/Elbe. Zeugnis mit eigener Triebkraft von Prag bis Hamburg, ausgestellt 1929 in Magdeburg.

Anton Swieza, geb. 15. 8. 1911 in Odertal O/S. Zeugnis mit eigener Triebkraft von Aussig bis Hamburg, ausgestellt 1936 in Breslau.

Wilhelm Sasse, geb. 23. 6. 1903 in Schnackenburg/Elbe. Zeugnis mit eigener Triebkraft von Prag bis Hamburg, ausgestellt 1929 in Torgau.

Ferdinand Schulze, geb. 10. 8. 1898 in Gorleben Kreis Dannenberg/E. Zeugnis ohne eigene Triebkraft von Melnik bis Hamburg, ausgestellt am 30. 5. 1927 in Magdeburg.

Herbert Blankenberg, geb. 1. 1. 1911 in Marienthal Kreis Templin. Zeugnis mit eigener Triebkraft von Pirna bis Hamburg, ausgestellt am 16. 2. 1935 in Stettin.

Gerhard Borchert, geb. 18. 6. 1933 in Rechlin Kreis Waren, I. Ausfertigung Nr. 1428, Zeugnis mit eigener Triebkraft von Magdeburg bis Hamburg, ausgestellt am 1. 3. 1958 in Hamburg.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg
M. Krause

(VkB1. 1961 S. 140)

Nr. 103 **Bekanntmachung für die Schifffahrt auf der Weser über das Anlegen und Festmachen von Schiffen oberhalb der Bremer Weserschleuse**

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) wird angeordnet:

§ 1

Das oberhalb des oberen Schleusenvorhafens der Bremer Weserschleuse am linken Ufer stehende Bollwerk und die oberhalb anschließende Dalbenreihe dürfen zum Anlegen und Festmachen nur von zu Tal fahrenden Fahrzeugen und Schleppzügen benutzt werden, die geschleust werden wollen, jedoch wegen Sperrung des Schleusenvorhafens halten müssen.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. April 1961 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1963.

Bremen, den 28. Februar 1961
Tgb.-Nr. 3159/61 B

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen

(VkB1. 1961 S. 140)

Dr.-Ing. Walther

Nr. 104 **Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents**

Hannover, den 2. März 1961
— 71 H 42 88 —

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover am 23. April 1958 dem Schiffer Gerhard Borchert, geb. 18. Juli 1933 in Rechlin, erteilte Schifferpatent Nr. 947 ist verlorengegangen und wird hiermit für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover

(VkB1. 1961 S. 140)

Schumacher

Nr. 105 **Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über besondere Regeln in der Nähe der deutsch - französisch - schweizerischen Grenze**

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411) wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 110 RheinSchPVO gelten folgende besondere Regeln in der Nähe der deutsch-französisch-schweizerischen Landesgrenze:

1. Wird am rechten Ufer bei km 169,45 und km 170,00 zur Warnung der Schifffahrt gelbes Blinklicht gezeigt, so bedeutet dies, daß Fahrzeuge aus den Hafenbecken des Rheinhafens Basel-Kleinhüningen ausfahren.
2. Wird an den unter Nummer 1 erwähnten Stellen grünes Licht gezeigt, so bedeutet dies, daß keine Ausfahrten stattfinden.
3. Während Fahrzeuge aus dem Hafen ausfahren, ist das Einfahren in den Hafen verboten.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. April 1961 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1963.

Duisburg, den 10. März 1961

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Knieß

Mainz, den 10. März 1961

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Feldmann

Freiburg, den 10. März 1961

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg

(VkB1. 1961 S. 140)

Dr.-Ing. Schneider

Nr. 106 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Fahrt zu Berg durch die Binger-Loch-Strecke

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411) wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 130 Nr. 2 Satz 1 RheinSchPVO dürfen in der Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang zu Versuchszwecken auf dem Rhein verkehrende Stoßzüge bei der Fahrt zu Berg mit Erlaubnis der zuständigen Behörde das Neue Fahrwasser benutzen.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. April 1961 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1963.

Duisburg, den 10. März 1961

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Knieß

Mainz, den 10. März 1961

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Feldmann

Freiburg, den 10. März 1961

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Dr.-Ing. Schneider

(VkB1. 1961 S. 141)

Nr. 107 Bekanntmachung für die Schifffahrt über die Aufhebung einer schifffahrtspolizeilichen Anordnung

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) wird angeordnet:

§ 1

Die schifffahrtspolizeiliche Anordnung „Bekanntmachung für die Schifffahrt auf dem Main über die Änderung von Richtpegeln“ vom 28. April 1960 (Verkehrsbl. S. 196) wird aufgehoben.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. April 1961 in Kraft.

Würzburg, den 13. März 1961

H Nr. 852/61

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
In Vertretung
Otteneder

(VkB1. 1961 S. 141)

Seeverkehr

Nr. 108 Verordnung über eine Erweiterung der Verbotszonen für das Ablassen von Öl vor der kanadischen Atlantikküste

Hamburg, den 7. März 1961
See 2/212 — 6/61

Nachstehend wird die Verordnung über eine Erweiterung der Verbotszonen für das Ablassen von Öl vor der kanadischen Atlantikküste bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt Teil II S. 73 vom 22. Februar 1961 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Verordnung

über eine Erweiterung der Verbotszonen für das Ablassen von Öl vor der kanadischen Atlantikküste

Vom 15. Februar 1961

Auf Grund des Artikels 3 Nr. 6 des Gesetzes über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, vom 21. März 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 379) wird verordnet:

§ 1

Vor der kanadischen Atlantikküste wird das Seegebiet, in dem nach Artikel III Absatz 1 und 2 des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, in Verbindung mit Anhang A Absatz 1 und 2 des Übereinkommens das Ablassen von Öl und ölhaltigen Gemischen verboten ist, von 50 Seemeilen auf 100 Seemeilen erweitert.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 7 des Gesetzes über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am 25. Februar 1961 in Kraft.
Bonn, den 15. 2. 1961

Der Bundesminister für Verkehr
Dr.-Ing. Seeborn

(VkB1. 1961 S. 141)

Luftfahrt

Nr. 109 Bekanntmachung über die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften vom 26. Januar 1961

Bonn, den 24. Februar 1961
L 5 — 527 — 2083 L/60 II

Nachstehend wird die Bekanntmachung über die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften vom 26. Januar 1961 (Bundesanzeiger Nr. 23 vom 2. Februar 1961) nachrichtlich veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stelle

Bekanntmachung über die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften vom 26. Januar 1961

Nach Artikel 1 Abs. 2 der Verordnung über die Prüfung von Luftfahrtgerät vom 24. Oktober 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 690) gebe ich amtlich bekannt:

In meiner Bekanntmachung vom 31. August 1957 über die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften (Bundesanzeiger Nr. 170 vom 5. September 1957) habe ich bestimmte, vom Civil Aeronautics Board der USA erlassene und im Federal Register unter Titel 14 veröffentlichte Civil Air Regulations in der am 1. Januar 1957 geltenden Fassung anerkannt. Diese Anerkennung erweitere ich hiermit bis auf weiteres auf die vom Civil Aeronautics Board oder seiner Nachfolgebehörde, der Federal Aviation Agency, seither und in Zukunft erlassenen und im Federal Register unter Titel 14 veröffentlichten Änderungen (Amendments) dieser Civil Air Regulations. Für die zum Nachweis der Verkehrssicherheit notwendige Prüfung von Luftfahrtgerät, das in der Bundesrepublik hergestellt wird, sind die in meiner Bekanntmachung vom 31. August 1957 genannten amerikanischen Civil Air Regulations ab sofort bis auf weiteres in ihrer in den USA jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Bonn, den 26. Januar 1961

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Darsow

(VkB1. 1961 S. 141)

Nr. 110 Gesetz zu dem Abkommen vom 12. August 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Island über den Luftverkehr

Bonn, den 3. März 1961
— L 1 — 127—42 — 1023 Vm/61 —

Das Gesetz ist im Bundesgesetzblatt 1960, Teil II, auf Seite 1525 verkündet und am 4. Juni 1960 in Kraft getreten.

Das Abkommen, in dem bezeichneten Bundesgesetzblatt auf den Seiten 1526 ff veröffentlicht, ist am 5. Januar 1961 in Kraft getreten (Bundesgesetzblatt 1961, Teil II Seite 3).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Darsow

(VkB1. 1961 S. 142)

Straßenbau

Nr. 111 Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 1/1961 Sachgebiet 5, Brückenbau

Bonn, den 1. Februar 1961
StB 3 — Jbn — 2008 Vms 61

An die

obersten Straßenbaubehörden der Länder
— mit Nebenabdrucken für die Mittelbehörden,
Straßenbauämter und Autobahnämter —

Betr.: **Verwendung von Betonformstählen**

Anl.: Bestimmungen über die Verwendung von Betonstählen in Brücken und sonstigen Bauwerken mit nicht vorwiegend ruhender Belastung

Nach den geltenden Bestimmungen ist die Verwendung von Betonstählen mit profilierter Oberfläche, den sog. Betonformstählen, bei Bauwerken mit nicht vorwiegend ruhender Belastung als statische Bewehrung nicht zugelassen. Der Grund hierfür liegt in der geringeren Dauerfestigkeit profilierter Stähle. Da Betonformstähle andererseits aber eine wesentlich günstigere Haftfestigkeit aufweisen als glatte Rundstähle und damit das Auftreten breiterer Risse verhindern, ist bei der Neubearbeitung der DIN 1045 in Aussicht genommen, solche Stähle grundsätzlich auch für Konstruktionsteile mit nicht vorwiegend ruhender Belastung zuzulassen, wobei die zulässige Schwingbreite für die einzelnen Stahlorten auf Grund amtlicher Versuche unter Berücksichtigung eines angemessenen Sicherheitsfaktors festgelegt werden soll. Unter Schwingbreite wird die Differenz zwischen den aus den Hauptlasten herrührenden Grenzspannungen $\sigma_{\max}$ und $\sigma_{\min}$ verstanden. Bei ihrer Ermittlung sind die jeweils ungünstigsten Laststellungen maßgebend. Die dem Betrage nach größere Grenzspannung wird als Maximum (Oberspannung), die dem Betrage nach kleinere als Minimum (Unterspannung) bezeichnet.

Für Torstähle und Hi-Bond-Stähle sind solche Versuche bereits durchgeführt. Ich habe deshalb keine Bedenken, bis zur Einführung der neubearbeiteten DIN 1045, beide Stahlorten nach den in der Anlage beigelegten Bestimmungen für Verwendung an Kunstbauten im Zuge von Bundesfernstraßen auch für nicht vorwiegend ruhend belastete Konstruktionsteile zuzulassen.

Die Genehmigung zur Verwendung weiterer Betonformstähle behalte ich mir vor.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Koester

Bestimmungen über die Verwendung von Betonstählen in Brücken und sonstigen Bauwerken mit nicht vorwiegend ruhender Belastung

Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr

und

von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn.
Eingeführt für den Geschäftsbereich

der Abteilung Straßenbau durch Allgemeinen Runderlaß Straßenbau Nr. 1/1961 vom 1. 2. 1961
— StB 3 — Jbn. — 2008 Vms 61 —

der Abteilung Wasserbau durch Runderlaß W 1 — 6018 Va 61 vom 1. 2. 1961

der Deutschen Bundesbahn durch Verfügung der HVB 48. 481 Jbb 29 vom 1. 2. 1961

1. Bestimmungen aus den zur Zeit geltenden Normen und Vorschriften

1. 1 Rundstähle

1. 11 Betonstähle der Gruppen I und IIa sind ohne Einschränkung zugelassen (DIN 1045, § 5, Ziffer 6a).

1. 12 Betonstähle der Gruppen IIb, III und IV bedürfen einer allgemeinen baupolizeilichen Zulassung (DIN 1045, § 5, Ziffer 6a).

1. 2 Formstähle

1. 21 Betonformstähle der Gruppen I bis IV bedürfen einer allgemeinen baupolizeilichen Zulassung (DIN 1045, § 5, Ziffer 6a; ferner „Betonrippenstahl, Vorläufige Richtlinien für Zulassung und Anwendung von Stäben mit Nenndurchmessern bis zu 26 mm“). *)

1. 22 Betonformstähle der Gruppen IIa, IIIa und IVa (naturhart) dürfen nur für Bauteile mit vorwiegend ruhender Belastung verwendet werden („Betonrippenstahl, Vorläufige Richtlinien für Zulassung und Anwendung von Stäben mit Nenndurchmessern bis zu 26 mm“). *)

1. 23 Betonformstähle der Gruppen IIb, IIIb und IVb (kaltverformt) dürfen im Brückenbau als statische Bewehrung nicht verwendet werden (DIN 1075, Abschnitt 8, 11).

Demnach dürfen in Brücken und anderen Bauwerken mit nicht vorwiegend ruhender Belastung Betonformstähle der Gruppen II bis IV nur als nichtstatische Bewehrung eingebaut werden.

2. Ausnahmebestimmungen bis zur Einführung der neubearbeiteten Normen

2. 1 Auf Grund entsprechender Dauerfestigkeitsprüfungen werden in Abweichung von den Normen und Zulassungsbescheiden auch als statische Bewehrung in Brücken und sonstigen Bauwerken mit nicht vorwiegend ruhender Belastung die anschließend aufgeführten Stähle zugelassen. Eine Schweißung dieser Stähle ist nicht erlaubt.

2. 11 **Rippen-Torstahl**, kaltverformt (Sonderbetonstahl IIIb), mit Nenndurchmesser 6 bis 26 mm, bei dem zwischen den schraubenförmig verlaufenden Längsrippen sichelförmige Schrägrippen aufgewalzt sind. Zulassungsinhaber: Betonstahl-Gemeinschaft Deutscher Hüttenwerke, Rheinhausen; Zulassungsbescheid: Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen vom 6. 5. 1959 — Az. II A 4 — 2.420 Nr. 1410/59 mit Ergänzungsbescheid vom 2. 2. 1960 — Az. II A 4 — 2.420 Nr. 84/60; Geltungsdauer bis 30. 4. 1962. Etwaige künftige Ergänzungen sind zu beachten.

2. 12 **Hi-Bond-Stahl A**, ein naturharter, schräggerippter Betonformstahl (Gruppe IIIa) mit Nenndurchmessern von 8 bis 26 mm. Bei diesem Stahl sind zwischen zwei parallel zur Stabachse verlaufenden Längsrippen sichelförmige Schrägrippen aufgewalzt. Zulassungsinhaber: Artewek Handelsgesellschaft für Berg- und Hüttenzeugnisse m.b.H., Köln, Subbelrather Straße 13; Zulassungsbescheid: Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10. 12. 1959 — Az. II A 4 — 2.420 Nr. 3042/59 — mit Ergänzungsbescheid vom 1. 9. 1960 — Az. II A 4 — 2.420 Nr. 2266/60 —; Geltungsdauer bis 31. 12. 1964. Etwaige künftige Ergänzungen sind zu beachten.

*) Herausgegeben vom Deutschen Ausschuss für Stahlbeton im Deutschen Normenausschuß.

2. 2 **Die zulässigen Spannungen** für die unter 2. 11 und 2. 12 genannten Betonstähle sind
2. 21 für Brücken die in DIN 1075, Tafel 7, für Betonstahl III angegebenen Werte,
2. 22 für die schlaffe Bewehrung vorgespannter Tragwerke die in DIN 4227, Tafel VI, für Betonstahl III angegebenen Werte,
2. 23 für sonstige Stahlbetonteile die in DIN 1045, Tafel V, angegebenen Werte für Betonstahl III, wobei von den in den Fußnoten angegebenen Spannungserhöhungen kein Gebrauch gemacht werden darf.
2. 24 Die **Schwingbreite** durch Hauptlasten darf bei Betonformstählen in der Geraden höchstens 1400 kg/cm² und in der Krümmung bei Abbiegungen höchstens 1000 kg/cm² sein. Für die zulässigen Spannungen gilt demnach folgende Beziehung in der Geraden

$$\sigma_{\text{zul}} = \frac{1400}{1-\kappa} \leq \text{höchste zul. Spannung nach 2. 21 bis 2. 23 und}$$

in Krümmungen und Abbiegungen

$$\sigma_{\text{zul}} = \frac{1000}{1-\kappa} \leq \text{höchste zul. Spannung nach 2. 21 bis 2. 23}$$

$$\text{Darin ist } \kappa = \frac{\min \sigma}{\max \sigma}$$

Diese Bestimmung ist bei nichttragenden Teilen (z. B. nachträglich aufbetonierten Kappen mit Leit-schwellen auf Straßenbrücken) sowie bei Unterbauten von Brücken nicht anzuwenden.

2. 3 Für **Bügel** ist Betonrundstahl I zu verwenden, wenn die Einhaltung der bei Verwendung der Stähle nach 2. 11 und 2. 12 vorgeschriebenen kleinsten Krümmungsdurchmesser konstruktive Schwierigkeiten bereitet.
2. 4 Die Zulassungsbescheide sind zu beachten, soweit sie nicht durch vorstehende Bestimmungen ersetzt sind.

(VkB1. 1961 S. 142)

Nr. 112 Widmung, Abstufung und Einziehung im Zuge der Bundesstraße Nr. 49, Abschnitt Trier—Koblenz; hier: Ortsumgehung Wittlich

Mainz, den 7. Februar 1961
Vk IV—188/14/01—3805/60

Die südlich der Stadt Wittlich, Landkreis Wittlich, Regierungsbezirk Trier, gebaute Umgehungsstraße einschließlich der Verbindungsarme zur Landstraße I. Ordnung 4 erhält mit Wirkung vom 1. April 1960 die Eigenschaft einer Bundesstraße und wird Bestandteil der Bundesstraße 49 (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953, Bundesgesetzblatt I, Seite 903).

Die gewidmete Strecke beginnt bei km 35,955 der Bundesstraße 49 südwestlich Wittlich mit km 0,000 (neu) und endet bei km 1,085 der Bundesstraße 49 östlich Wittlich mit km 3,175 (neu).

Die bisherige Teilstrecke der Bundesstraße 49 von km 35,955 bis km 38,209 und von km 0,000 bis km 1,085 verliert mit Ablauf des 31. März 1960 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953, Bundesgesetzblatt I, Seite 903) und wird auf Grund des Übernahmevertrages vom 10./16. März 1960 wie nachstehend der Stadt Wittlich überlassen:

- von km 35,955 bis km 37,332 als Gemeindestraße
- von km 37,332 bis km 37,834 als Teilstrecke der Landstraße II. Ordnung 16
- von km 37,834 bis km 38,129 als Teilstrecke der Landstraße I. Ordnung 4
- von km 38,129 bis km 38,209 als Teilstrecke der Landstraße I. Ordnung 61
- von km 0,000 bis km 1,025 als Gemeindestraße.

Die Straßenverzeichnisse der Landstraßen I. Ordnung und der Landstraßen II. Ordnung sind entsprechend zu ergänzen.

Die bisherige Teilstrecke der Bundesstraße 49 von km 1,025 bis km 1,085 wird eingezogen (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953, Bundesgesetzblatt I, Seite 903) und wird auf Grund des Übernahmevertrages vom 10./16. März 1960 der Stadt Wittlich zur Einrichtung einer Grünanlage überlassen.

Gegen diese Anordnung kann innerhalb eines Monats nach dieser Bekanntgabe im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz oder nach der Bekanntgabe im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland) Klage bei dem Verwaltungsgericht Koblenz in Koblenz, Regierungsstraße 7, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden.

Die Klage ist gegen das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Mainz, zu richten. Sie muß den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Diese Anordnung soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Wird die Klage schriftlich erhoben, so sollen Klageschrift und Anlagen in so vielen Stücken eingereicht werden, daß jedem Beteiligten eine Ausfertigung, durch Anwälte vertretenen Beteiligten 2 Ausfertigungen zugestellt werden kann.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrage
Schnecke
Regierungsbaudirektor

(VkB1. 1961 S. 143)

Nr. 113 Aufstufung von Gemeindestraßen der Ortsdurchfahrt Husum im Zuge der Bundesstraße Nr. 5

Kiel, den 17. Februar 1961
— LS 1021 — S 7203/61 —

Die in der Ortschaft Husum liegenden Gemeindestraßen Stadtweg, Nordhusumer Straße, Nordbahnhofstraße, Deichstraße und Hafenstraße erhalten mit Wirkung vom 1. 1. 1961 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 (BGBl. I, S. 903) und werden als 2. Fahrbahn für den Richtungsverkehr Bestandteil der Bundesstraße Nr. 5. Die gewidmete Strecke beginnt abzwiegend im Norden mit km 0,000 = km 114,795 der Bundesstraße Nr. 5 und endet im Süden mit km 1,700 = km 113,750 der Bundesstraße Nr. 5 bei der Einmündung in die Schiffbrücke, Länge = 1,700 km.

Gegen diesen Verwaltungsakt kann gemäß § 68 ff VwGO innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung im Verkehrsblatt und im Amtlichen Anzeiger — Beilage im Amtsblatt für Schleswig-Holstein — beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Schleswig, Gottorfstraße 2, schriftlich oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle Klage erhoben werden.

Landesamt für Straßenbau
Schleswig-Holstein

In Vertretung
Wicht

(VkB1. 1961 S. 143)

Nr. 114 Widmung, Abstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 206, Abschnitt Lübeck—Bad Segeberg bei Strukdorf

Kiel, den 17. Februar 1961
— LS 1021 — S 3031/1 —

Die im Zuge der B 206 zur Kurvenbegradigung in Strukdorf neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 1. 4. 1960 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953, Bundesgesetzbl. I, S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße Nr. 206.

Die gewidmete erste Teilstrecke beginnt bei km 10,750 (neu) gleich km 11,130 (alt) und endet bei km 10,940 (neu).

Die gewidmete zweite Teilstrecke beginnt bei km 11,530 (neu) und endet bei km 13,500 (neu).

Die bisherige Bundesstraßenstrecke von km 12,080 (alt) bis km 13,157 (alt) verliert mit Wirkung vom 31. 3. 1960 die Eigenschaft einer Bundesstraße und wird auf Grund des Übernahmevertrages vom 31. 10. 1960/3. 11. 1960 der Gemeinde Strukdorf als Gemeindeweg überlassen.

Gegen diesen Verwaltungsakt kann gemäß § 68 ff VwGO innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung im Verkehrsblatt und im Amtlichen Anzeiger — Beilage im Amtsblatt für Schleswig-Holstein — beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Schleswig, Gottorfstraße 2, schriftlich oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle Klage erhoben werden.

Landesamt für Straßenbau
Schleswig-Holstein
Kloss

(VkB1. 1961 S. 143)

Nr. 115 Widmung, Aufstufung, Abstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 15 in den Gemeinden Eibach, Hofkirchen und Taufkirchen, Landkreis Erding, Regierungsbezirk Oberbayern

München, den 28. Februar 1961
— IV D 1 h — 9511 n 4/Obb

Die in den Gemeinden Eibach, Hofkirchen und Taufkirchen (Vils), Landkreis Erding, Regierungsbezirk Oberbayern, neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 1. März 1961 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 — BGBl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 15. Die gewidmete Straße beginnt bei km 31,750 neu = km 33,374 der Staatsstraße (Landstraße I. Ordnung) 2084 bei Scheideck und endet bei km 26,886 (neu- und alt) südlich Taufkirchen (Vils).

Die bisherigen, durch Neubau ersetzten Teilstrecken der Bundesstraße 15 verlieren mit Ablauf des 28. Februar 1961 die Eigenschaft einer Bundesstraße und werden

- a) abgestuft zu Gemeindeverbindungsstraßen
zwischen km 30,724 und km 30,704 bei Jaibing sowie zwischen km 28,200 und km 27,631 bei Kienraching. Die Teilstrecken werden auf Grund des Übernahmevertrages vom 21. 8. 1959/9. 3. 1960 der Gemeinde Eibach überlassen;
zwischen km 28,990 und km 28,284 bei Babing. Neuer Träger der Straßenbaulast ist die Gemeinde Hofkirchen;
zwischen km 27,631 und km 27,263 bei Vils. Die Teilstrecke wird auf Grund des Übernahmevertrages vom 19. 8. 1959/9. 3. 1960 der Gemeinde Taufkirchen (Vils) überlassen.

- b) eingezogen
zwischen km 32,132 und km 31,784, km 31,583 und km 31,444,
km 31,284 und km 31,116, km 30,796 und km 30,724,
km 30,704 und km 30,654, km 30,346 und km 30,005,
km 29,237 und km 29,114, km 29,084 und km 28,990,
km 28,275 und km 28,200, km 27,263 und km 26,886.

Die Staatsstraße (Landstraße I. Ordnung) 2084 in der Gemeinde Eibach, Landkreis Erding, Regierungsbezirk Oberbayern, wird mit Wirkung vom 1. März 1961 zur Bundesstraße aufgestuft und wird Bestandteil der Bundesstraße 15. Die aufgestufte Straße beginnt bei km 31,750 (neu = km 33,374 der Staatsstraße 2084) und endet bei km 31,808 (neu = 33,316 alt = 33,316 der Staatsstraße 2084) bei Scheideck.

Gegen diese Entschließung kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Anfechtungsklage bei dem Bayerischen Verwaltungsgericht in München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern oder die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Oberste Baubehörde
im Bayer. Staatsministerium des Innern
In Vertretung
Röthlein
Ministerialdirigent

(VkB1. 1961 S. 144)

Nr. 116 Aufstufung der Koblenzer Straße als zweiter Anschlußarm der Bundesstraße Nr. 275 an die Bundesstraße Nr. 260 in Bad Schwalbach, Untertaunuskreis, Reg.-Bez. Wiesbaden

Wiesbaden, den 1. März 1961
V d 5 — Az.: 63a 30

Die in der Ortslage Bad Schwalbach, Untertaunuskreis, Regierungsbezirk Wiesbaden, gelegene gemeindeeigene Koblenzer Straße erhält mit Wirkung vom 1. 1. 1961 die Eigenschaft einer Bundesstraße.

Die aufzustufende Gemeindestraße beginnt bei km 0,008 (= km 15,175 der B 260) und endet bei km 0,193 (= km 0,210 alt der B 275) = 185 m (§ 2 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 — Bundesgesetzbl. I Seite 903 —).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Anfechtungsklage beim Verwaltungsgericht in Wiesbaden erhoben werden. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann auch zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dienstbach
Ministerialrat

(VkB1. 1961 S. 144)

Personalnachrichten

Nr. 117 Stellenausschreibung

Beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg

sind 6 Stellen für Registerführer
im Verkehrszentralregister

(Regierungsobersekretäre, Planstellen der Bes.-Gruppe A 7) zu besetzen.

Voraussetzungen:

Prüfung für den mittleren Justizdienst, möglichst Kenntnisse auf dem Gebiet des Strafregisterwesens, geistige Wendigkeit, sowie Fähigkeit, selbständig zu arbeiten und kleine Arbeitsgruppen anzuleiten.

Bewerbungen mit handgeschriebenem Lebenslauf, Übersicht über den Ausbildungs- und beruflichen Werdegang, beglaubigten Zeugnisabschriften und Lichtbild sind bis zum 20. April 1961 einzureichen an das

Kraftfahrt-Bundesamt,
Flensburg, Swinemünder Straße 28.

(VkB1. 1961 S. 144)