

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1966	Seite	Nr.	Dat.	VkB1 1966	Seite	
Straßenverkehr								
372	18. 11. 1966	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 12/66	610	386	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Verkehrsregelung an den Mündungen der Duisburg-Ruhrorter Häfen	615	
373	28. 11. 1966	Verordnung über die Tarifkommissionen und ihre beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr; hier: Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein ausscheidendes Mitglied	610	387	15. 11. 1966	Verordnung über die Aufhebung des Frachtenausgleichs bei Mineralöltransporten im Binnenschiffsverkehr (Hinweis)	615	
374	15. 11. 1966	§ 50 StVZO — Schaltung von besonderen Fernscheinwerfern (z. B. Halogenscheinwerfer)	610	388	15. 11. 1966	Verordnung Nr. 29/66 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 4. November 1966 (FB Nr. 16/66 Frachtenausschuß Dortmund) (FC Nr. 11/66 Frachtenausschuß Bremen)	615	
Binnenschifffahrt				389	22. 11. 1966	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Aufhebung schiffahrtspolizeilicher Anordnungen	616	
375	2. 11. 1966	Verordnung über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken	610	390	24. 11. 1966	Anordnung über Beschränkungen der Schifffahrt bei Hochwasser auf der Mosel	616	
376	3. 11. 1966	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbesatzung auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover	611	391	25. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Schubschifffahrt	616	
377	7. 11. 1966	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schubschifffahrt auf der Elbe und auf dem Elbe-Lübeck-Kanal	611	Seeverkehr				
378	7. 11. 1966	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Längsseitsschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe	612	392	14. 11. 1966	Verordnungen zur Änderung der Lotsordnungen Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde, Trave, Elbe, Weser, Ems und Lotsordnung Flensburger Förde	619	
379	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Abgabe von Schallzeichen beim Stilliegen	612	393	17. 11. 1966	Polizeiverordnung zur 27. Änderung der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal	635	
380	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter	612	Luftfahrt				
381	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die gegenseitige Verständigung zwischen bestimmten gekuppelten Fahrzeugen (Ergänzung des § 57 RheinSchPVO)	613	394	15. 11. 1966	Genehmigung des Landeplatzes Walldürn, Landkreis Buchen	640	
382	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Höchstabmessungen der Fahrzeuge und starren Fahrzeugzusammenstellungen — außer Schubverbänden — beim Durchfahren der Schleusen zwischen Straßburg und Basel	613	Straßenbau				
383	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Höchstabmessungen für Fahrzeuge und Fahrzeugzusammenstellungen	614	395	1. 11. 1966	Richtlinien für die Durchführung der Verkehrsbeschränkungen zur Verhütung von Frostschäden an Bundesfernstraßen	641	
384	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Kennzeichnung von Festmachebojen bei Nacht	614	Personalnachrichten				
385	15. 11. 1966	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Länge der Bergschleppzüge zwischen St. Goar und Bingen	614	396	24. 11. 1966	Personalnachrichten	652	
				Aufgebote				
				396a	15. 12. 1966	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe		
				396b	15. 12. 1966	Aufbietung verlorener Führerscheine		
				396c	15. 12. 1966	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 664a—664pp		
Nichtamtlicher Teil								
Zeitschriftenschau:								
Übersicht								654
Auslese								656
Bücherschau:								
Neuerscheinungen								660
Rechtsprechung								660

20. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Dezember 1966

Heft 23

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 372 Bekanntmachung zur Verordnung
TSF Nr. 12/66

Bonn, den 18. November 1966
StV 3 — 6393 Va/66 II

Durch die Verordnung TSF Nr. 12/66 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 17. November 1966 (Bundesanzeiger Nr. 216 vom 19. November 1966) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 12/66 geändert worden.

Inhalt der Änderung:

1. Neufassung der Vorschriften für die Frachtberechnung Nummer 5 Abs. 4 und Nummer 6,
2. Einführung von Straßenentfernungen in bestimmten Verkehrsbeziehungen,
3. Änderung der Tarifstelle „Tonwaren“ in der Gütereinteilung,
4. Änderung der Ausnahmetarife 762 (Papier, Pappe usw.) und 960 (Garne, Gewebe usw.),
5. Änderung und Neuausgabe der Ausnahmetarife 205 (Kohlen und Kohlenabfälle), 304 (Kalkstein usw.), 305 (Ton usw.) und 702 (Holzstoff),
6. Aufhebung des Ausnahmetarifs 603 (Formaldehyd), Streichung von „Formaldehyd“ im Abschnitt Güterart des Ausnahmetarifs 680 (Chemikalien) und Einstufung dieses Gutes in die Ladungskategorie E des Regeltarifs,
7. Aufhebung des Ausnahmetarifs 10 S 1 (Papier, Pappe usw.) und Einführung des Ausnahmetarifs 761 (Papier, Pappe usw.),
8. Einführung des Ausnahmetarifs 191 (Treber),
9. Aufhebung des Ausnahmetarifs Z 3 (Benzin usw.),
10. Aufhebung des Ausnahmetarifs Z 106 (Zement) und Einführung des Ausnahmetarifs 390 (Zement).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1966 S. 610)

Nr. 373 Verordnung über die Tarifkommissionen
und ihre beratenden Ausschüsse für den
Güterkraftverkehr,

**hier: Aufforderung zur Einreichung von
Vorschlägen für die Berufung eines Nach-
folgers für ein ausscheidendes Mitglied**

Bonn, den 28. November 1966
— StV 1 — 33 H/66 —

Herr Gerhard Herbert, stellvertretendes Mitglied der Tarifkommission des Speditionsnahverkehrs, hat sein Amt zum 31. Dezember 1966 niedergelegt.

Ich fordere hiermit nach § 4 Abs. 3 der Verordnung über die Tarifkommissionen und ihre beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr vom 11. Oktober 1961 (Bundesanzeiger Nr. 201 vom 18. 10. 1961) auf, mir Vorschläge für die Berufung eines Nachfolgers bis zum 15. Januar 1967 einzureichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1966 S. 610)

Nr. 374 § 50 StVZO — Schaltung von besonderen
Fernscheinwerfern (z. B. Halogenschein-
werfer)

Bonn, den 15. November 1966
StV 7 — 8035 W/66 II —

Nach mir vorliegenden Anfragen bestehen Zweifel darüber, ob das Fernlicht besonderer Fernscheinwerfer

(z. B. Halogenscheinwerfer) getrennt von dem der vorhandenen Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht zu- und abgeschaltet werden darf. Dazu bemerke ich:

Die wahlweise Zu- und Abschaltbarkeit des Lichtes besonderer Scheinwerfer für Fernlicht ist nicht vertretbar. Nach den Erfahrungen, die bei Versuchsfahrten gewonnen wurden, kann nicht erwartet werden, daß alle Fahrzeugführer die Schaltung der jeweiligen Verkehrssituation entsprechend betätigen, wenn sie zwischen drei Schaltstellungen (zwei für Fernlicht, eine für Abblendlicht) wählen müssen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1966 S. 610)

Binnenschifffahrt

Nr. 375 Verordnung über die Sicherheitsanfor-
derungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken

Auf Grund des § 12 a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 769), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 2. Oktober 1965 (Bundesgesetzblatt II S. 1445) wird verordnet:

§ 1

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

§ 2

Die Untersuchungsbehörde kann auf Antrag im Einzelfall bei Fahrzeugen, die nur auf kurzen Strecken verkehren, folgende Ausnahmen zulassen:

1. bei Motorbarkassen, Inspektionsfahrzeugen, Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ausrüstung nach § 46 Abs. 1 Nr. 3 (Landesteg) und Nr. 7 BSchUO (Schorbäume oder Bundstaken) verzichtet werden;
2. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Steuereinrichtung oder die Ruderanlage nach § 14 Abs. 1 BSchUO verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge längsseits eines Schleppers oder so kurz hinter einem Schlepper geschleppt werden, daß sie auf Kurs gehalten werden können.
3. Kleine Bau- und Arbeitsfahrzeuge brauchen nicht mit dem Abort nach § 16 Abs. 2 BSchUO versehen zu sein.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde stellt über die nach § 2 dieser Verordnung genehmigten Ausnahmen, die zugelassenen Strecken, die Bedingungen und den Zeitraum der Ausnahmen eine Bescheinigung aus, die zusammen mit dem Schiffszeugnis aufzubewahren ist.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Dezember 1968.

Hamburg, den 2. November 1966
B 92.3 — 628/66 II —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
In Vertretung
Dr. Meyer-Osterkamp

Bremen, den 2. November 1966
Tgb.Nr. 4306/66 B

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
In Vertretung
Krawczynski

Aurich, den 2. November 1966
B — 6115/66

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Aurich
In Vertretung
Dr.-Ing. Rehder

Hannover, den 2. November 1966.
85 601 — VO

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
Jensen

Münster, den 2. November 1966
B 1886 Bi

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
In Vertretung
Dörholt

(VkB1 1966 S. 610)

Nr. 376 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbemanning auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover

Auf Grund des § 12a) der Binnenschiffsuntersuchungs-Ordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 769), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Oktober 1965 (Bundesgesetzblatt II S. 1445), wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 68 Absatz 1 BSchUO genügt auf der Weser von km 0,0 bis km 354,190 (Landesgrenze Niedersachsen/Bremen) sowie auf der Werra, der Fulda, der Aller und der Leine bei Schuten und Leichtern (Kohlenprähme, Kieskähne) mit einer Tragfähigkeit bis zu 150 t — ausgenommen Tanklichter — die Besetzung mit einem Schiffsführer, wenn sie auf Strecken von höchstens 10 km verkehren.

§ 2

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover kann auf Antrag und nach Prüfung durch die Schiffsuntersuchungskommission in Minden genehmigen, daß Schuten und Leichter — ausgenommen Tanklichter — bis zu einer Tragfähigkeit von 250 t unter der Voraussetzung des § 1 nur mit einem Schiffsführer besetzt sind. Diese Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 15. Dezember 1966 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. November 1967.

Hannover, den 3. November 1966
— 86 611 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
In Vertretung:
Dr. Tiemann

(VkB1 1966 S. 611)

Nr. 377 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schubschiffahrt auf der Elbe und auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung 1966 (BSchSO 1966) vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzblatt II S. 1333) wird angeordnet:

§ 1

Geltungsbereich

Diese Anordnung gilt auf der Elbe (§ 1 — El — BSchSO 1966) und auf dem Elbe-Lübeck-Kanal (§ 1 — ELK — BSchSO 1966).

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Als Schubverband gilt eine Zusammenstellung von fest miteinander verbundenen Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Schubschiff befindet.

(2) Als Schubschiff gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das nach seiner Bauart und Einrichtung zum Schieben bestimmt ist und verwendet wird.

(3) Als Schubleichter gilt ein Fahrzeug ohne eigene Triebkraft, das in einem Schubverband verwendet wird und nach seiner Bauart und Einrichtung hierfür bestimmt ist.

§ 3

Anwendung der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung 1966

(1) Schubverbände unterliegen den Bestimmungen der BSchSO 1966 über Schleppzüge, sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.

(2) Die §§ 33a, 57, 58, 81 Nr. 2, § 6 — El — und § 3 Nr. 1 — ELK — BSchSO 1966 gelten nicht für Schubverbände.

(3) Die §§ 2, 17, 18, 20 Nr. 2, §§ 23, 24, 34 Nr. 2, §§ 71 und 72 BSchSO 1966 gelten nicht für Schubleichter.

§ 4

Lichter der Schubverbände

(1) Ein in Fahrt befindlicher Schubverband muß bei Nacht folgende Lichter führen:

a) als Topplichter

1. drei weiße starke Lichter nach § 28 Buchstabe a BSchSO 1966 auf dem Vorschiff des Fahrzeugs, das sich an der Spitze des Schubverbandes befindet. Diese Lichter müssen in einem gleichseitigen Dreieck angeordnet sein, dessen Grundlinie waagerecht liegt und das rechtwinklig zur Längsachse des Verbandes steht. Die beiden unteren Lichter müssen mindestens 1 m über den roten und grünen Seitenlichtern in einem Abstand von 1,25 m voneinander und etwa 1,10 m unter dem obersten Licht angebracht sein,

2. ein weißes helles Licht auf dem Vorschiff jedes anderen Fahrzeugs, dessen ganze Breite von vorn sichtbar ist. Dieses Licht darf nicht höher als das oberste Licht nach Nummer 1 gesetzt werden,

b) als Seitenlichter

die Lichter nach § 28 Buchstabe b BSchSO 1966. Diese Lichter sind auf dem breitesten Teil des Schubverbandes so nahe wie möglich zum Schubschiff zu setzen,

c) als Hecklichter

1. drei weiße gewöhnliche Lichter nach § 28 Buchstabe c BSchSO 1966 auf dem Schubschiff in einer waagerechten Linie senkrecht zur Längsachse, mindestens 3 m über der Wasseroberfläche und mit einem gegenseitigen Abstand von 1,25 m,

2. ein weißes gewöhnliches Licht nach § 28 Buchstabe c BSchSO 1966 auf dem Schubschiff und auf jedem anderen Fahrzeug, dessen ganze Breite von hinten sichtbar ist.

(2) Stillliegende Schubverbände müssen bei Nacht mindestens zwei weiße gewöhnliche Lichter, je eins am Anfang und am Ende des Verbandes, an der Fahrwasserseite führen.

(3) Die Bestimmungen des Absatzes 1 gelten nicht für Schubverbände, die nicht länger als 70 m sind. Diese Schubverbände müssen bei Nacht während der Fahrt die nach § 28 BSchSO 1966 für Selbstfahrer vorgeschriebenen Lichter führen.

(4) Schubverbände nach Absatz 1 mit Anhängen — ausgenommen Schubverbände, die nicht länger als 70 m sind — müssen bei Nacht ein weiteres weißes starkes Topplicht über dem obersten Licht nach Absatz 1 Buchstabe a) Nummer 1 zusätzlich führen.

(5) Anhänge von Schubverbänden nach Absatz 3 und 4 müssen bei Nacht die Lichter nach §§ 30 und 31 — gegebenenfalls auch nach § 32 — BSchSO 1966 führen.

§ 5

Zusammenstellung der Schubverbände

Schubverbände müssen leicht und gefahrlos begehbar sein.

§ 6

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Dezember 1969.

Hamburg, den 7. November 1966
— B 91.21 — 837/66 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1966 S. 611)

Nr. 378 Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung über das Längsseitsschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe

Auf Grund des § 12 a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 769), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 2. Oktober 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 1445) und des § 116 Nr. 3 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 (BSchSO 1966) vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333) wird angeordnet:

§ 1

Auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe kann ein Schlepper, ein Schubschiff oder ein Motorgüterschiff abweichend von § 68 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und § 2 Nr. 1, § 17 sowie § 18 Nr. 1 Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 zu Versuchszwecken ein unbemanntes Fahrzeug ohne eigene Triebkraft längsseits schleppen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Besteht die Mindestbesetzung des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem Matrosen, so ist die Decksmannschaft um eine Person zu verstärken. Besteht die Mindestbesetzung des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem oder mehreren Schiffsjungen, so ist sie um einen Matrosen zu verstärken;
2. mindestens ein Matrose der Mindestbesetzung oder der nach Nummer 1 verstärkten Besetzung des schleppenden Fahrzeuges muß eine Fahrzeit als Matrose von mindestens 2 Jahren nachweisen können;
3. die Gesamtbreite des Schleppzuges in der Berg- und Talfahrt darf 18 m, die Länge des längsseits gekuppelten Anhangs 67,0 m nicht überschreiten;
4. die Gesamttragfähigkeit des Schleppzuges in t darf das Vierfache der Maschinenleistung des schleppenden Fahrzeuges in PS nicht überschreiten;
5. die Steuereinrichtung des schleppenden Fahrzeuges muß ein sicheres Manövrieren des Schleppzuges gewährleisten;
6. die Verbindungen zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem längsseits gekuppelten Anhang müssen so hergestellt sein, daß der Schleppzug sicher manövriert werden kann;
7. je nach ihrer Bauart muß die Steuereinrichtung des längsseits gekuppelten Anhangs durch eine leicht zu lösende Sperre feststellbar oder frei beweglich sein. Im letzteren Fall dürfen Personen durch die sich bewegenden Steuerorgane nicht gefährdet werden;
8. eine ausreichende freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeuges muß auch über den längsseits gekuppelten Anhang hinweg möglich sein;
9. ein schneller und sicherer Übergang von einem zum anderen Fahrzeug muß möglich sein.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Dezember 1968.

Hamburg, den 7. November 1966
— B 91.21, B 92.3018 — 728/66 —

Wasser- und Schiffsahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1966 S. 612)

Nr. 379 Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Abgabe von Schallzeichen beim Stilliegen

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird für Fahrzeuge und Flöße, die im Fahrwasser oder in dessen Nähe außerhalb von Häfen oder besonders dafür ausgewiesenen Stellen stilliegen und bei unsichtigem Wetter die in § 82 RheinSchPVO vorgesehenen Schallzeichen (Glockenschläge oder Schläge von Metall auf Metall) nach dem letzten Satz dieser Bestimmung zu geben haben, in Abweichung hiervon angeordnet:

Bei Tag müssen sie diese Zeichen geben, sobald und solange sie das Zeichen eines herankommenden Fahrzeuges vernehmen.

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schiffsahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Mintzel

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schiffsahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schiffsahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 11

(VkB1 1966 S. 612)

Nr. 380 Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

Vorschriften über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter

I. Allgemeine Bestimmungen

1. Die Benutzung eines Radargerätes befreit die Fahrzeuge nicht von der Verpflichtung, alle Bestimmungen der RheinSchPVO einzuhalten, sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
2. Bei der Entscheidung, die Fahrt einzustellen oder fortzusetzen und bei der Bemessung der Fahrgeschwindigkeit (§ 80 RheinSchPVO) dürfen Fahrzeuge, die ein Radargerät benutzen, die Radarortung als nautisches Hilfsmittel berücksichtigen, jedoch nur insoweit, als die Sicherheit anderer Fahrzeuge nicht gefährdet wird. Sie müssen insbesondere der verminderten Sicht der Schiffsführer anderer Fahrzeuge Rechnung tragen. Talfahrer auf der Strecke Bingen - St. Goar dürfen von dieser Bestimmung keinen Gebrauch machen und dürfen deshalb das Signal nach Ziffer II Nr. 1 nicht geben.

3. Unbeschadet der Bestimmungen der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten muß derjenige, der zur Führung eines Fahrzeuges ein Radargerät benutzt, ein Zeugnis nach der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein besitzen.

Auf Fahrzeugen, die mit Radarhilfe fahren, muß sich außer der im vorigen Absatz genannten Person ständig eine zweite, mit der Verwendung des Radars in der Schiffsahrt hinreichend vertraute Person im Steuerstand aufhalten.

Wenn der Steuerstand eines Fahrzeuges besonders dafür eingerichtet ist, bei der Radarfahrt die Führung durch eine einzige Person zu ermöglichen, so genügt es, wenn die in Satz 2 vorgeschriebene zweite Person der Mindestbesetzung angehört. Im Schiffsattest muß ein Vermerk hierüber eingetragen sein.

4. Das Radargerät muß einem Baumuster entsprechen, das für die Flußschiffsahrt geeignet und von der zuständigen Behörde eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens zugelassen ist. Es muß in gutem Zustand sein.
5. Fahrzeuge, die ein Radargerät benutzen, müssen mit einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit ausgerüstet sein. Die zuständige Behörde kann jedoch Fahren hiervon befreien.

6. Die mit Radarhilfe einzeln oder in Schleppzügen und Schubverbänden fahrenden Fahrzeuge sind befreit.

- a) von der Abgabe des Schallzeichens nach § 81 RheinSchPVO,
- b) von der Aufstellung eines Ausgucks gemäß § 80 Nr. 1 Abs. 2 RheinSchPVO, sofern der Schiffsführer in der Lage ist, auch ohne den Ausguck die Fahrt gefahrlos fortzusetzen.

II. Vorschriften über das Verhalten von und gegenüber Radartalfahrern

1. Bei unsichtigem Wetter müssen alle mit Radarhilfe zu Tal fahrenden einzelnen Fahrzeuge, Schleppzüge und Schubverbände, mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge,

- a) sobald sie auf dem Radarschirm Fahrzeuge bemerken, deren Kurs nicht den Eintritt jeglicher Gefahrenlage ausschließt, und
- b) sobald sie sich einem Stromabschnitt nähern, in dem sich auf dem Radarschirm nicht wahrnehmbare Fahrzeuge befinden können, dreimal hintereinander drei ohne Unterbrechung aufeinanderfolgende Töne von verschiedener Höhe mit einer Dauer von insgesamt etwa zwei Sekunden geben.

Die Frequenzen der Töne müssen zwischen 165 und 297 Hertz liegen. Zwischen dem höchsten und dem tiefsten Ton muß ein Intervall von mindestens zwei ganzen Tönen bestehen. Jede Folge der drei Töne muß mit dem tiefsten Ton beginnen und mit dem höchsten enden. Dieses Signal von dreimal drei Tönen ist sooft wie notwendig zu wiederholen.

Geschobene Fahrzeuge geben kein Schallzeichen.

2. In den unter Nummer 1 genannten Fällen muß der Talfahrer ferner seine Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, Bug zu Tal anhalten oder aufdrehen.
3. Andere Fahrzeuge, die das Signal nach Nummer 1 hören, müssen

- a) wenn sie sich in der Nähe eines Ufers befinden, an diesem Ufer bleiben und dort, falls erforderlich, bis zur Beendigung der Vorbeifahrt anhalten,
- b) wenn sie sich nicht in der Nähe eines Ufers befinden oder gerade von einem Ufer zum anderen wechseln, einen möglichst weiten Raum des Fahrwassers freimachen.

III. Nebelzeichen der Radarbergfahrer

Mit Radarhilfe zu Berg fahrende Fahrzeuge — geschobene Fahrzeuge ausgenommen — müssen in den Fällen der Ziffer II Nr. 1 Buchstaben a) und b) als Nebelzeichen „einen langen Ton“ geben, der in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen ist. Das Zeichen ist sooft wie notwendig zu wiederholen.

IV. Radar-Schleppzüge und Schubverbände

1. Schleppzüge dürfen, sobald die Verständigung zwischen den Anhängen und dem Schlepper mittels der Sichtzeichen nach § 58 Nr. 3 RheinSchPVO nicht mehr möglich ist, von der Bestimmung der Ziffer I Nr. 2 nur Gebrauch machen, wenn alle Fahrzeuge des Schleppzuges ein Radargerät benutzen und mit einer Sprechfunkanlage zur Verständigung der Fahrzeuge untereinander oder mit einer gleichwertigen Einrichtung ausgerüstet sind.

Zu Tal fahrende Schleppzüge müssen so eingerichtet sein, daß sie Bug zu Tal anhalten können.

2. In Schubverbänden und Zusammenstellungen, die ausschließlich aus gekuppelten Fahrzeugen bestehen, braucht nur dasjenige Fahrzeug, auf dem sich der Führer des Schubverbandes oder der Fahrzeugzusammenstellung befindet, ein Radargerät zu benutzen.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Dr. Steffen

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 22

(VkB1 1966 S. 612)

Nr. 381 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die gegenseitige Verständigung zwischen bestimmten gekuppelten Fahrzeugen (Ergänzung des § 57 RheinSchPVO)

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

(1) Sind zwei Fahrzeuge mit Maschinenantrieb so gekuppelt, daß eines davon mit dem Heck in Fahrtrichtung liegt, so muß zwischen den Steuerständen eine ausreichende Verständigung sichergestellt sein.

(2) Die Verwendung der Funksprecheinrichtungen auf den Frequenzen der Funkwege des öffentlichen oder des nautischen Dienstes ist für diesen Zweck verboten.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Mintzel

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 13

(VkB1 1966 S. 613)

Nr. 382 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Höchstabmessungen der Fahrzeuge und starren Fahrzeugzusammenstellungen — außer Schubverbänden — beim Durchfahren der Schleusen zwischen Straßburg und Basel

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

Die Höchstabmessungen der Fahrzeuge und starren Fahrzeugzusammenstellungen — außer Schubverbänden — beim Durchfahren der Schleusen zwischen Straßburg

und Basel werden vorbehaltlich einer Ausnahmeerlaubnis der zuständigen Behörde wie folgt festgesetzt:

	Kembser Schleuse		übrige Schleusen	
	kleine Kammer	große Kammer	kleine Kammer	große Kammer
Länge	95 m	180 m	183 m	183 m
Breite	22,40 m	22,40 m	11,20 m	22,40 m

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Dr. Steffen

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 23
(VkB1 1966 S. 613)

Nr. 383 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Höchstabmessungen für Fahrzeuge und Fahrzeugzusammenstellungen

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

1. Die Länge der auf dem Rhein verkehrenden Fahrzeuge darf 110 m nicht überschreiten.
2. Längere Fahrzeuge können gegebenenfalls zu Versuchszwecken oder auf bestimmten Strecken unter den im Schiffsattest festgelegten Bedingungen verkehren; diese Bedingungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die die zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens durch gemeinsamen Beschluß festsetzen.
3. Die Bestimmungen der Nummern 1 und 2 sind nicht auf Fahrzeuge anzuwenden, deren Kiel vor dem 1. Januar 1963 gelegt worden ist.
4. Die Abmessungen anderer Fahrzeugzusammenstellungen als Schubverbände dürfen die für diese vorgeschriebenen Höchstabmessungen nicht überschreiten, sofern nicht die zuständigen Behörden eine Sondererlaubnis erteilen; diese Erlaubnis soll den Empfehlungen entsprechen, die durch gemeinsamen Beschluß der in Nummer 2 genannten Organe festgesetzt sind.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Mintzel

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 10
(VkB1 1966 S. 614)

Nr. 384 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Kennzeichnung von Festmachebojen bei Nacht

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

Für Festmachebojen kann die Lichterführung im Einzelfall abweichend von § 74 Buchstabe c RheinSchPVO geregelt oder erlassen werden.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Mintzel

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 9
(VkB1 1966 S. 614)

Nr. 385 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Länge der Bergschleppzüge zwischen St. Goar und Bingen

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 106 Nr. 3 Abs. 1 RheinSchPVO gilt folgende Regelung:

„Zwischen St. Goar und Bingen dürfen Bergschleppzüge aus höchstens fünf Fahrzeugen hintereinander bestehen. Die Gesamttragfähigkeit der Anhänger darf 5600 t, die Gesamtlänge eines Bergschleppzuges 650 m nicht überschreiten. Die Gesamttragfähigkeit der Anhänger darf jedoch mehr als 5600 t betragen, wenn sie das 2,2fache der Maschinenleistung des Schleppers in PS nicht überschreitet. Auf der Binger-Loch-Strecke zwischen Abmannshausen und Bingen darf zusätzlich Vorspann genommen werden.“

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Mintzel

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 8
(VkB1 1966 S. 614)

Nr. 386 Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Verkehrsregelung an den Mündungen der Duisburg-Ruhrorter Häfen

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

Vor dem Einfahren in die Hochfelder Häfen, den Duisburger Außenhafen, den Duisburger Parallelhafen, den Ruhrorter Hafenkanal und den Ruhrorter Hafenmund

müssen alle auf dem Rhein zu Tal kommenden Fahrzeuge mit und ohne Anhang auf Strom aufdrehen und dürfen erst einlaufen, wenn sie stromrecht liegen und die Hafeneinfahrt zu übersehen ist.

Das Einsemmen von Fahrzeugen ist verboten.

§ 2

Fahrzeuge mit und ohne Anhang, die aus dem Ruhrorter Hafenmund ausfahren, dürfen abweichend von § 6 Nr. 2 Abschnitt VIII — Duisburg-Ruhrort — der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein erst bei Rhein-km 780,9 (unterhalb des Schiffsmastes) bergwärts aufdrehen. Dies gilt nicht für einzeln fahrende Hafenbugsierboote und Kleinfahrzeuge.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1968.

Duisburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Mintzel

Mainz, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 12

(VkB1 1966 S. 615)

Nr. 387 Verordnung über die Aufhebung des Frachtausgleichs bei Mineralöltransporten im Binnenschiffsverkehr (Hinweis)

Bonn, den 15. November 1966
B 246/2061 Vmb/66

Die Verordnung über die Aufhebung des Frachtausgleichs bei Mineralöltransporten im Binnenschiffsverkehr vom 7. November 1966 ist im Bundesanzeiger Nr. 213 vom 12. November 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

(VkB1 1966 S. 615)

Nr. 388 Verordnung Nr. 29/66 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 4. November 1966

(FB Nr. 16/66 Frachtenausschuß Dortmund)
(FC Nr. 11/66 Frachtenausschuß Bremen)

Bonn, den 15. November 1966
B 242/2336 M/66

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 29/66 vom 4. November 1966 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Ver-

ordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 211 vom 10. November 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Marquardt

Verordnung Nr. 29/66 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt Vom 4. November 1966

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) in der Fassung des Gesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1163) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Bezirksausschuß Dortmund-Ems-Kanal des Frachtenausschusses Dortmund — FB Nr. 16/66 — beschlossenen

Frachten für Getreide
von Emden
nach Nienburg und Leeseringen;

II. die vom Frachtenausschuß Dortmund — FB Nr. 16/66 — beschlossenen

Frachten für Rohrzucker
von niedersächsischen Häfen
nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen;

III. die vom Frachtenausschuß Bremen — FC Nr. 11/66 — beschlossenen

Frachten für Importkohlen
von Bremen
nach Nienburg und Minden.

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

Zu Absatz 1 Ziffer I
im FTB Nr. 44 vom 5. 11. 1966,
zu Absatz 1 Ziffer II und III
im FTB Nr. 45 vom 12. 11. 1966.

§ 2

Es werden aufgehoben:

die vom Frachtenausschuß Dortmund beschlossenen, durch § 1 Absatz 1 Ziffer I Nr. 25 der Verordnung Nr. 15/66 vom 24. Mai 1966 — FB Nr. 8/66 — (Bundesanzeiger Nr. 101 vom 1. Juni 1966) rechtsverbindlich festgesetzten

Frachten für Rohrzucker
von niedersächsischen Häfen
nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen

— FTB Reg.Nr. B 736/11 —.

§ 3

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 761).

§ 4

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.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 15. November 1966 in Kraft.
Bonn, den 4. November 1966

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann

(VkB1 1966 S. 615)

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

Nr. 389 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Aufhebung schiffahrtspolizeilicher Anordnungen

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1334) wird angeordnet:

§ 1

Die nachstehenden schiffahrtspolizeilichen Anordnungen werden aufgehoben:

1. Schiffahrtspolizeiliche Anordnung vom 6. April 1966 über den Verkehr durch die Schleuse Geesthacht, Elbe-km 586,3 (Verkehrsblatt S. 272),
2. Schiffahrtspolizeiliche Anordnung vom 30. Juni 1966 über die Abmessungen der Fahrzeuge auf der Ilmenau (Verkehrsblatt S. 409).

§ 2

Die Anordnung tritt am 15. Dezember 1966 in Kraft.

Hamburg, den 22. November 1966

B 91.133/53/65 — 774/66

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzlar

(VkB1 1966 S. 616)

Nr. 390 Anordnung über Beschränkungen der Schiffahrt bei Hochwasser auf der Mosel

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Moselschiffahrtspolizei-verordnung — MoselSchPVO — vom 19. Mai 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 586), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. August 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 709), wird angeordnet:

§ 1

1. Die an den Schleusen angebrachte Hochwassermarken, bei deren Erreichen oder Überschreiten die Schiffahrt mit Ausnahme des Übersetzverkehrs nach § 107 MoselSchPVO verboten ist, wird als Hochwassermarken III bezeichnet.

Erreicht oder überschreitet der Wasserstand diese Marken, so haben die Fahrzeuge den nächsten Sicherheitshafen aufzusuchen oder — soweit dies nicht möglich ist — an geeigneter Stelle festzumachen. Die Marken III wird jeweils am Unterpegel der Schleuse wie folgt festgelegt:

Lehmen	7,15 m	(NN + 70,20 m)
Müden	7,30 m	(NN + 77,80 m)
Fankel	7,80 m	(NN + 84,80 m)
St. Aldegund	7,75 m	(NN + 91,75 m)
Enkirch	7,80 m	(NN + 98,80 m)
Zeltingen	6,95 m	(NN + 105,45 m)
Wintrich	6,75 m	(NN + 111,25 m)
Detzem	7,05 m	(NN + 119,05 m)
Trier	6,95 m	(NN + 127,95 m)
Grevenmacher	5,20 m	(NN + 133,45 m)
Palzem	5,30 m	(NN + 139,80 m)
Apach	3,60 m	(NN + 143,60 m)
Königsmachern	7,80 m	(NN + 147,80 m)

Auf der Strecke Thionville - Metz gelten als Marken III die vor dem Ausbau festgelegten Marken, und zwar:

für die Stauhaltung Uckange 3,30 m (NGF + 153,48 m)
am Unterpegel des Wehres,

für die Stauhaltung Argancy 4,20 m (NGF + 162,77 m)
am Pegel Pont des Morts in Metz.

2. Erreicht oder überschreitet der Wasserstand die Hochwassermarken II, so ist verboten:

a) die Fahrt zu Berg

den Schleppzügen, bei denen das Ladungsgewicht in t mehr als das 1,4fache der Maschinenleistung in PS beträgt;

b) die Fahrt zu Berg und zu Tal

- i) den Selbstfahrern der auf den französischen Kanälen und der Saar verkehrenden Art und den Selbstfahrern, die aus Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft zu solchen umgebaut worden

sind, sofern das Ladungsgewicht in t mehr als das 1,4fache ihrer Maschinenleistung in PS beträgt, sowie

- ii) allen Selbstfahrern mit Ausnahme der unter i) genannten, bei denen das Ladungsgewicht in t mehr als das Doppelte ihrer Maschinenleistung in PS beträgt.

Fahrzeuge, denen die Fahrt hiernach verboten ist, haben den nächsten Sicherheitshafen aufzusuchen.

3. Erreicht oder überschreitet der Wasserstand die Hochwassermarken I, so ist Schleppzügen die Fahrt zu Tal verboten. Sie haben den nächsten Sicherheitshafen aufzusuchen.

4. Die Marken II und I werden wie folgt festgelegt:

	Marke II	Marke I
Pegel Cochem	5,00 m	4,50 m
Unterpegel Trier	5,80 m	5,20 m
Unterpegel Palzem	4,50 m	3,70 m

Sie gelten für folgende Strecken:

- Der Pegel Cochem für die Strecke Koblenz - Bernkastel-Kues,
- der Unterpegel Trier für die Strecke Bernkastel-Kues - Sauer-mündung,
- der Unterpegel Palzem für die Strecke Sauer-mündung - Thionville.

§ 2

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

Mainz, den 24. November 1966

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Mainz
Becker

(VkB1 1966 S. 616)

Nr. 391 Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Schubschiffahrt

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizei-verordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. März 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 147), wird angeordnet:

§ 1

I. Begriffsbestimmungen

1. Als Schubverband gilt eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft befindet, das den Verband fortbewegt. Die Zusammenstellung eines Schubbootes mit einem längsseits gekuppelten Schubleichter gilt nicht als Schubverband.
2. Als Schubboot gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebaut oder eingerichtet ist.
3. Als Schubleichter gilt ein zur Fortbewegung durch Schubboote gebautes oder eingerichtetes Fahrzeug
 - a) ohne eigene Triebkraft oder
 - b) mit Hilfsantrieb, dessen es sich nur bedient, wenn es in einem Schubverband fährt oder außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vornimmt.

II. Anwendung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. Schubverbände unterliegen den Bestimmungen der RheinSchPVO für Schleppzüge, sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
2. Die §§ 31, 35, 36, 56, 57, 58, 63, 81 Nr. 2 und § 106 gelten nicht für Schubverbände.
3. Die §§ 18, 20 Nr. 2, §§ 23 und 24 gelten nicht für Schubleichter.

Die §§ 2 und 17 sind auf Schubleichter nur dann anwendbar, wenn diese außerhalb eines Schubverbandes im Schlepp oder längsseits gekuppelt mitgeführt werden; sie sind jedoch nicht anwend-

bar, wenn ein Schubleichter längsseits gekuppelt von einem Schubboot mitgeführt wird, dessen Schiffsattest ihre Anwendung für diesen Fall nicht verlangt.

§ 17 Nr. 1 gilt im übrigen für Schubleichter mit Hilfsantrieb, wenn sie sich seiner bedienen, um kleine Ortsveränderungen vorzunehmen.

4. § 71 gilt nur für Schubleichter, die Fahrzeuge im Sinne von § 36 RheinSchPVO und der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Explosivstoffe befördern, vom 30. Juli 1965 (Verkehrsbl. S. 432) sind, wenn sie außerhalb des Schubverbandes stillliegen.

5. § 82 gilt nicht für Schubleichter, wenn sie Teil eines Schubverbandes sind.

III. Führer des Schubverbandes

1. Der Führer des Schubbootes ist zugleich der Führer des Schubverbandes.

2. Schubverbände müssen so zusammengestellt werden, daß jede Gefahr für die an Bord befindlichen Personen und für die Schifffahrt vermieden wird; die Maschinenstärke des Schubbootes und die Ausrüstung des Schubverbandes sind dabei zu berücksichtigen.

Während der Fahrt muß sich ein Matrose auf jedem Schubleichter befinden, der vor dem Schubboot oder längsseits des Schubbootes gekuppelt fährt, wenn sich Frauen oder Kinder an Bord aufhalten.

3. Unbeschadet des § 18 Nr. 3 RheinSchPVO muß der Führer des Schubverbandes diesen so zusammenstellen, daß die freie Sicht vom Steuerstand nach allen Seiten gewahrt ist.

4. Wenn sich in einem Schubverband Fahrzeuge befinden, die zur Beförderung von Stoffen gemäß § 36 RheinSchPVO und der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Explosivstoffe befördern, vom 30. Juli 1965 (Verkehrsbl. S. 432) dienen, ist der Schubverbandsführer dafür verantwortlich, daß im Schubverband die Betriebsvorschriften nach den Verordnungen für die Beförderung solcher Stoffe beachtet werden.

IV. Höchstabmessungen der Schubverbände

1. Schubverbände dürfen folgende Abmessungen nicht überschreiten:

	Länge in m	Breite in m
a) Auf den Strecken Goringhem - Salzig und Bingen - Lauterburg		
i) in der Berg- und Talfahrt	185	22,40
ii) in der Talfahrt wahlweise	150	33,60
b) Auf der Strecke Salzig - Bingen		
in der Berg- und Talfahrt	110	22,40
auf der Strecke Salzig - St. Goar		
in der Bergfahrt wahlweise	185	11,40
c) Auf der Strecke Lauterburg - unterste Schleuse des kanalisierten Rheins		
i) in der Bergfahrt	185	11,40
ii) in der Talfahrt	110	22,40
d) Auf der Strecke unterste Schleuse des kanalisierten Rheins bis Basel	185*)	22,80**)
*) Ohne Sondergenehmigung der zuständigen Behörde jedoch in der Schleuse Kembs nur	180	

Länge in m Breite in m
in den Schleusen Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Markolsheim und Rheinau 183

**) Bei der Durchfahrt durch die Schleusen zwischen Basel und Straßburg, deren große Kammer nur 23 m breit ist, darf die Breite eines Verbandes jedoch 22,40 m nicht überschreiten, wenn die kleine Kammer der Schleuse außer Betrieb ist.

2. Für bestimmte Schubverbände, deren Fahrzeuge am 1. Juli 1960 bereits in Dienst gestellt waren oder sich im Bau oder im Umbau befanden, sind jedoch größere als in der vorstehenden Übersicht festgelegte Längen zugelassen, und zwar nach Maßgabe der Bekanntmachung über die Längen und Breiten der Schubverbände vom 31. Juli 1963 (Verkehrsbl. S. 403)

3. Die zuständige Behörde kann außerdem für einen begrenzten Versuchszeitraum zulassen

a) auf der Strecke St. Goar - Bingen Schubverbände in einer Fahrzeugbreite mit einer Länge über 110 m;

b) auf den Strecken zwischen Pannerden (km 868) und Krimpen (km 989) bestimmte Schubverbände, deren Höchstabmessungen noch zu bestimmen sind;

c) auf den übrigen Strecken des Rheins bestimmte Schubverbände mit größeren als in vorstehender Übersicht festgelegten Abmessungen.

4. Bei Niedrigwasser dürfen Schubverbände in der Talfahrt auf den Strecken Spyck'sche Fähre - Salzig und Bingen - Lauterburg die Breite von 22,40 m nicht überschreiten. Diese Bestimmung gilt so lange, wie folgende Pegelstände unterschritten werden:

für die Strecke Spyck'sche Fähre (km 857,40) - Rolandswerth (km 642,20)

am Pegel Ruhrort 210 cm,

für die Strecke zwischen Rolandswerth und Lauterburg (km 349,50)

am Pegel Kaub 120 cm.

V. Zeichen und Lichter

Allgemeines

1. Die Bestimmungen der Ziffer V finden auf Schubverbände, deren Länge 110 m und deren Breite 12 m nicht überschreiten, keine Anwendung.

Diese Schubverbände müssen die für Selbstfahrer vorgeschriebenen Zeichen und Lichter führen.

Nachtbezeichnung während der Fahrt

2. Ein Schubverband muß führen:

a) als Topplichter

i) drei weiße starke Lichter auf dem Vorschiff des Fahrzeugs oder eines der Fahrzeuge an der Spitze des Schubverbandes.

Diese Lichter müssen in der Form eines gleichseitigen Dreiecks mit waagerechter Grundlinie in einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Schubverbandes angeordnet sein. Das oberste Licht muß mindestens 6 m über dem Gangbord oder dem Deck, die beiden unteren müssen in einem gegenseitigen Abstand von etwa 1,25 m voneinander und ungefähr 1,10 m unter dem obersten Licht gesetzt werden;

ii) ein weißes helles Licht auf dem Vorschiff jedes anderen Fahrzeugs, dessen ganze Breite von vorn sichtbar ist. Dieses Licht muß mindestens 6 m über dem Gangbord oder dem Deck gesetzt werden.

Alle diese Lichter müssen im übrigen den Vorschriften des § 28 Buchstabe a RheinSchPVO entsprechen; ihre Masten müssen in der Längsachse des Fahrzeuges stehen, auf welchem sie geführt werden;

b) als Seitenlichter

die Lichter nach § 28 Buchstabe b RheinSchPVO. Diese Lichter müssen auf dem breitesten Teil des Schubverbandes, höchstens 1 m von dessen Außenseiten entfernt und möglichst nahe beim Schubboot gesetzt werden. Werden sie von einem anderen Fahrzeug als dem Schubboot geführt, so müssen sie mindestens 2 m über der Wasseroberfläche gesetzt werden.

c) als hintere Lichter

i) drei weiße gewöhnliche Lichter auf dem Schubboot, in einer waagerechten Linie senkrecht zur Längsachse, mit einem gegenseitigen seitlichen Abstand von etwa 1,25 m und so hoch, daß sie nicht durch eines der anderen Fahrzeuge des Verbandes verdeckt werden können,

ii) ein weißes gewöhnliches Hecklicht auf jedem weiteren Fahrzeug, dessen ganze Breite von hinten sichtbar ist.

Alle diese Lichter müssen im übrigen den Vorschriften des § 28 Buchstabe c RheinSchPVO entsprechen.

3. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge im Sinne des § 36 Nr. 1 und 2 RheinSchPVO mitführt, muß außer den in Nummer 2 vorgeschriebenen Lichtern führen:

a) vorn ein blaues helles Licht etwa 2,20 m unter dem obersten Licht nach Nummer 2 Buchstabe a, i) und über den gleichen Bogen des Horizonts sichtbar wie dieses;

b) auf dem Schubboot ein von allen Seiten sichtbares blaues helles Licht.

4. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge, die Ammoniak befördern, mitführt, muß außer den in Nummer 2 vorgeschriebenen Lichtern führen:

a) vorn

ein rotes helles Licht etwa 2,20 m unter dem obersten Licht nach Nummer 2 Buchstabe a, i) und über den gleichen Bogen des Horizonts sichtbar wie dieses;

b) auf dem Schubboot

ein rotes helles, springendes Licht, das aus zwei etwa 1 m übereinander angebrachten Laternen besteht, die abwechselnd aufleuchten, und zwar je zwanzig- bis fünfundzwanzigmal in der Minute. Dieses Licht muß an einer geeigneten Stelle und so hoch gesetzt werden, daß es von allen Seiten sichtbar ist.

5. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge, die Explosivstoffe befördern, mitführt, muß außer den in Nummer 2 vorgeschriebenen Lichtern führen:

a) vorn

ein rotes helles Licht etwa 2,20 m unter dem obersten Licht nach Nummer 2 Buchstabe a, i) und über den gleichen Bogen des Horizonts sichtbar wie dieses;

b) auf dem Schubboot

ein von allen Seiten sichtbares rotes helles Licht.

6. Abweichend von den Bestimmungen der Nummer 2 muß ein Schubverband mit einem Vorspannschlepper nur die Topplichter und die hinteren Lichter nach Nummer 2 Buchstabe a und c führen.

Nachtbezeichnung beim Stilliegen

7. Schubleichter außerhalb eines Schubverbandes müssen die für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft vorgeschriebenen Lichter führen.

8. Jedes Fahrzeug des Schubverbandes muß das Licht nach § 72 Nr. 1 RheinSchPVO führen.

9. Die in Nummer 3 genannten Schubverbände müssen außer den in Nummer 8 genannten Lichtern auf dem Schubboot ein von allen Seiten sichtbares blaues helles Licht führen.

10. Die in Nummer 4 genannten Schubverbände müssen außer den in Nummer 8 vorgeschriebenen Lichtern auf dem Schubboot das rote helle springende Licht nach Nummer 4 Buchstabe b führen.

11. Die in Nummer 5 genannten Schubverbände müssen außer den in Nummer 8 vorgeschriebenen Lichtern auf dem Schubboot ein von allen Seiten sichtbares rotes helles Licht führen.

Tagbezeichnung

12. Schubleichter außerhalb eines Schubverbandes müssen die für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft vorgeschriebenen Zeichen führen.

13. Führt ein Schubverband ein oder mehrere Fahrzeuge im Sinne des § 36 Nr. 1 und 2 RheinSchPVO mit, so muß jedes dieser Fahrzeuge die nach dieser Bestimmung vorgeschriebenen Zeichen führen.

14. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge, die Ammoniak oder Explosivstoffe befördern, mitführt, muß einen mindestens 80 cm hohen roten Kegel mit einem Durchmesser der Grundfläche von mindestens 65 cm führen, der mit der Spitze nach unten an einer geeigneten Stelle und so hoch zu setzen ist, daß er von allen Seiten sichtbar ist.

Fahrzeuge, die Ammoniak befördern, müssen außerdem eine rote quadratische Tafel von mindestens 50 cm Seitenlänge führen, die auf beiden Seiten ein weißes mindestens 35 cm hohes „E“ trägt. Diese Tafel ist längsschiffs so aufzustellen, daß sie von beiden Seiten deutlich sichtbar ist.

15. Ein Schubverband mit einem Vorspannschlepper muß vorn den gelben Ball nach § 35 Nr. 2 RheinSchPVO führen.

VI. Stilliegen, Anker

1. Beim Stilliegen müssen Schubverbände und einzelne Schubleichter vorn und hinten so befestigt oder verankert sein, daß sie ihre Lage nicht verändern können; dies muß auch unter den ungünstigsten Umständen, die an der Liegestelle auftreten können, für die Gesamtdauer des Stilliegens gewährleistet sein.

2. Jeder Schubverband muß mit einer ausreichenden Zahl von Ankern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie ein Stilliegen Bug zu Berg, und wenn nach Ziffer XI die Fähigkeit des Anhaltens Bug zu Tal verlangt wird, ein Stilliegen Bug zu Tal gestatten.

Im letztgenannten Falle muß sich mindestens ein Anker am Heck des Schubbootes befinden.

VII. Ortsveränderungen von Schubleichtern außerhalb eines Schubverbandes

1. Bei der Zusammenstellung und Auflösung von Schubverbänden dürfen Schubleichter nur unter Beachtung der von der zuständigen Behörde erlassenen Vorschriften oder mit ihrer Erlaubnis auf kurzen Strecken fortbewegt werden.

2. Außer in den Fällen der Nummer 1 darf ein Schubleichter außerhalb eines Schubverbandes nur fortbewegt werden, wenn er längsseits an ein Schubboot gekuppelt ist, das die Zusammenstellung Bug zu Tal anhalten kann, oder wenn eine Sondergenehmigung für eine einmalige Fahrt nach Artikel 4b der Unterstützungsordnung für Rheinschiffe und -flöße vorliegt.

Ist jedoch der Schubleichter mit einer Steuereinrichtung versehen, die derjenigen eines Schleppkahnnes gleicher Tragfähigkeit mindestens gleichwertig ist, so darf er mitgeführt werden

a) im Schlepp oder

b) längsseits gekuppelt an ein Schubboot, einen Schlepper oder einen Selbstfahrer, der die Zusammenstellung nicht Bug zu Tal anhalten kann.

VIII. Kupplungen

1. Die Kupplungen der Schubverbände müssen in jedem Fall die starre Verbindung des Schubverbandes gewährleisten.

2. Wenn das Brechen einer Kupplung ein Auseinanderfallen des Schubverbandes zur Folge haben würde, müssen doppelte, voneinander unabhängige Kupplungen angebracht werden.
3. Die Kupplungen müssen schnell und leicht hergestellt und gelöst werden können.
4. Besteht eine der unter Nummer 2 genannten Kupplungen aus einem Kabel, so muß dieses mit geeigneten Mitteln (vorzugsweise Spezialwinden) gespannt und nachgespannt werden können.

IX. Schubverbände mit nicht zu Schubleichtern umgebauten Schleppkähnen

Ein Schubverband darf nicht zu Schubleichtern umgebaute Schleppkähne nur dann mitführen, wenn dies im Schiffsattest des Schubbootes ausdrücklich zugelassen ist.

Die Schleppkähne müssen längsseits an einen Schubverband, der aus dem Schubboot mit einem oder zwei Schubleichtern in einer Linie hintereinander besteht, gekuppelt werden.

X. Fahrtgeschwindigkeit zu Berg

Die Fahrtgeschwindigkeit des Schubverbandes zu Berg muß auf allen Strecken und unter allen Umständen der mittleren Fahrtgeschwindigkeit eines Schleppzuges auf denselben Strecken und unter denselben Umständen entsprechen.

XI. Anhalten Bug zu Tal

Schubverbände, deren Länge 86 m überschreitet oder deren Breite mehr als zwei Schiffsbreiten beträgt, müssen rechtzeitig Bug zu Tal anhalten können sowie während des Anhaltens und nach dem Anhalten vollkommen manövrierfähig bleiben. Dies gilt jedoch nicht bei der Fahrt durch das Binger Loch/Neues Fahrwasser (km 530,0 bis 531,5) und das Wilde Gefähr (km 544,3 bis km 545,0).

XII. Schleppen

1. Ein Schubverband darf nur in Ausnahmefällen mit Vorspannschlepper fahren, sofern die Schifffahrt dadurch nicht behindert wird.
2. Ein Schubverband darf keine Schlepptätigkeit ausüben. Dies gilt jedoch nicht, wenn in der Bergfahrt seine Länge 110 m und seine Breite 12 m, in der Talfahrt seine Länge 86 m und seine Breite 12 m nicht überschritten und ein entsprechender Vermerk im Schiffsattest des Schubbootes eingetragen ist.
Die Zusammenstellung eines Schubverbandes mit einem oder mehreren Fahrzeugen im Anhang ist ein Schleppzug im Sinne des § 1 Buchstabe h RheinSchPVO; der Schubverband ist hierbei Schlepper im Sinne des § 1 Buchstabe g RheinSchPVO.
3. Ein Schubboot, das einen Schubverband nicht fortbewegt, darf zum Schleppen von Fahrzeugen im Anhang nur verwendet werden, wenn dies in seinem Schiffsattest ausdrücklich zugelassen ist.

XIII. Sprechfunk

Ist ein Schubverband länger als 110 m, so muß das Schubboot mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein, die eine Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug gestattet. Die Anlage muß dem Brüsseler Abkommen über den internationalen Rheinfunkdienst auf UKW vom März 1957 (Empfehlung 4) entsprechen.

XIV. Gegensprechanlage

Ist ein Schubverband länger als 110 m, muß eine Gegensprechanlage zwischen dem Steuerhaus und der Spitze des Schubverbandes vorhanden sein.

XV. Begehrbarkeit des Schubverbandes

Ein Schubverband muß leicht und gefahrlos begehrbar sein. Etwaige Zwischenräume zwischen den

Fahrzeugen müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen gesichert sein.

§ 2

Die Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Schubschifffahrt vom 5. August 1965 (VkB1. S. 452), geändert durch die Bekanntmachung vom 16. Juni 1966 (VkB1. S. 406), wird aufgehoben.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1967 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1967.

Duisburg, den 25. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Ruschenburg

Mainz, den 25. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 25. November 1966

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Knäble

ZKR 1966 — III — 24
(VkB1 1966 S. 616)

Seeverkehr

Nr. 392 Verordnungen zur Änderung der Lotsordnungen Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde, Trave, Elbe, Weser, Ems und Lotsordnung Flensburger Förde

Hamburg, den 14. November 1966
— See 2 / 01 — 155 / 66 —

Nachstehend werden die Verordnungen zur Änderung der Lotsordnungen Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde, Trave, Elbe, Weser, Ems und die Lotsordnung Flensburger Förde bekanntgegeben. Die Verordnungen sind im Bundesanzeiger Nr. 205 vom 29. 10. 1966, Nr. 206 vom 3. 11. 1966 und Nr. 209 vom 8. 11. 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Verordnung

zur Änderung der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde (Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde)

Vom 13. Oktober 1966

Auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) in der Fassung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198, 2200), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 121) wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde (Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde) vom 1. November 1960 (Bundesanzeiger Nr. 222 vom 17. November 1960) wird wie folgt geändert:

1. § 2 erhält folgende Fassung:

„§ 2

- (1) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I umfaßt:
 - a) für einlaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen der äußeren Grenze der Reede in Brunsbüttelkoog und Nübbel;
 - b) für auslaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen Nübbel und den Schleusen in Brunsbüttelkoog.

(2) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde wird in zwei Lotsbezirke gegliedert; beide Lotsbezirke unterstehen der Lotsenbrüderschaft in Kiel-Holtenau.

1. Der Lotsbezirk 1 umfaßt:

- a) für einlaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen der Lotsenstation auf der Außenförde bei dem Feuerschiff „Kiel“ und der Reede in Kiel-Holtenau sowie der äußeren Grenze des Hafens der Stadt Kiel auf der Innenförde;
- b) für auslaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen den Schleusen in Kiel-Holtenau und der äußeren Grenze des Hafens der Stadt Kiel auf der Innenförde sowie der Lotsenstation auf der Außenförde bei dem Feuerschiff „Kiel“.

2. Der Lotsbezirk 2 umfaßt:

- a) für einlaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen der Reede in Kiel-Holtenau und Nübbel;
- b) für auslaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen Nübbel und den Schleusen in Kiel-Holtenau.“

2. § 4 erhält folgende Fassung:

„§ 4

(1) Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes vorgehalten und auf dem Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I und dem Lotsbezirk 2 des Seelotsreviers Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde mit Ausnahme des Ausguckturms in Kiel-Holtenau und der Versetzboote für die Reede in Kiel-Holtenau auch betrieben.

(2) Der Betrieb der Lotseinrichtungen auf dem Lotsbezirk 1 des Seelotsreviers Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde einschließlich des Ausguckturms in Kiel-Holtenau und der Versetzboote für die Reede in Kiel-Holtenau ist nach § 33 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde übertragen; sie kann die Aufgabe durch geeignete selbständige Unternehmer durchführen lassen.“

3. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

(1) Führer von Fahrzeugen, die zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der zuständigen Lotsenstation anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten:

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs;
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen;
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen;
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll;
5. die Angabe, ob das Schiff beladen, in Ballast oder leer fährt.

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.“

4. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

(1) Fahrzeuge, die den Nord-Ostsee-Kanal befahren, sind zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet. Das gleiche gilt für das Befahren der Kanalreedeen. Ausgenommen sind Fahrzeuge, welche die Schleusen in Richtung Elbe oder Kieler Förde verlassen.

(2) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen sind in Kiel-Holtenau beim Befahren der Kanalreedee befreit:

1. Förderschiffe im Fahrgastverkehr, die zur Anlegebrücke fahren,
2. Fahrzeuge, die zum Lösch- und Ladeplatz im Alten Vorhafen oder zum Hafen des Tonnenhofes der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes fahren.

(3) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen nach Absatz 1 sind ferner mit Ausnahme der Weichenfahrzeuge während der Tagfahrzeiten (Anlage IV der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal) befreit:

1. Fahrzeuge bis 50 Bruttoregistertonnen und bis 3,1 m Tiefgang,
2. Schleppzüge, deren Schlepper mit Anhang zusammen nicht größer als 50 Bruttoregistertonnen sind, bis 3,1 m Tiefgang.

(4) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen kann das Kanalamt auf Antrag folgende Fahrzeuge und Schleppzüge mit Ausnahme von Weichenfahrzeugen befreien, wenn die Fahrzeuge und Schleppzüge den Nord-Ostsee-Kanal regelmäßig befahren und der Schiffsführer in einer Prüfung beim Kanalamt nachweist, daß er mit den Verhältnissen auf dem Nord-Ostsee-Kanal vertraut ist und ausreichende Kenntnisse der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal besitzt:

1. a) Fahrzeuge bis 300 Bruttoregistertonnen und 3,1 m Tiefgang nur während der Tagfahrzeiten (Tagfreifahrer),
- b) Fahrzeuge bis 300 Bruttoregistertonnen und 3,1 m Tiefgang, die beladen eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde einhalten können (Tag- und Nachtfreifahrer),
- c) Fahrzeuge von 301 bis 500 Bruttoregistertonnen, die beladen nicht mehr als 3,1 m Tiefgang haben und eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde einhalten können (Lotsfreifahrer);

2. Hafen- und Bugsierschlepper bis 3,7 m Tiefgang auf den Kanalreedeen, in den Vor- und Binnenhäfen Brunsbüttelkoog und Kiel-Holtenau, auf den Kanalstrecken zwischen Brunsbüttelkoog und Weiche Kundensee sowie Kiel-Holtenau und Weiche Schwartenbek (Tag- und Nachtfreifahrer);

3. Schleppzüge, deren Schlepper nicht größer als 150 Bruttoregistertonnen sind, deren Tiefgang nicht mehr als 3,1 m beträgt und deren Anhänge zusammen nicht größer als 100 Bruttoregistertonnen sind, nur während der Tagfahrzeiten (Tagfreifahrer);

4. Fahrzeuge und Schleppzüge im Kanalbaubetrieb für kurze Teilstrecken und einen begrenzten Zeitraum.

(5) Zur Prüfung als Freifahrer wird zugelassen, wer das für die Führung des Fahrzeugs vorgeschriebene Befähigungszeugnis besitzt, die Gewähr für eine gewissenhafte Befolgung der Verkehrsvorschriften bietet und ferner nachweist, daß er innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung folgende Voraussetzungen erfüllt hat:

- a) Zur Prüfung als Tagfreifahrer mit dem Fahrzeug bzw. mit dem Schleppzug mindestens 6mal den Kanal oder die Teilstrecke — entsprechend der beantragten Befreiung — als Schiffsführer unter Beratung eines Lotsen oder als Steuermann unter Aufsicht eines Schiffsführers mit Freifahrerlaubnis befahren hat.

- b) Zur Prüfung als Tag- und Nachtfreifahrer mindestens ein Jahr Fahrtzeit als Tagfreifahrer und mindestens drei Kanalfahrten oder Teilstreckenfahrten — entsprechend der beantragten Befreiung — als Schiffsführer unter Beratung eines Lotsen oder als Steuermann unter Aufsicht eines Schiffsführers mit Freifahrerlaubnis zurückgelegt hat.
- c) Zur Prüfung als Lotsenfreifahrer mindestens 6mal den Kanal, davon mindestens 3mal außerhalb der Tagfahrzeiten als Schiffsführer unter Beratung eines Lotsen befahren hat.

(6) Nach bestandener Prüfung wird eine auf den Namen des Schiffsführers oder des Steuermanns und des Fahrzeugs lautende Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht für die Dauer von 12 Monaten ausgestellt. Für den Steuermann wird die Bescheinigung nur erteilt, wenn der Schiffsführer eine Freifahrerbescheinigung besitzt. Auf Antrag kann die Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht für jeweils 12 Monate verlängert werden. Sie kann nur mit Genehmigung des Kanalamtes auf ein anderes Fahrzeug unter Ausstellung einer neuen Bescheinigung übertragen werden.

(7) Die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht kann vom Kanalamt im Einzelfall bei Vorliegen wichtiger Gründe jederzeit widerrufen werden. Bei Widerruf wird die Freifahrerbescheinigung eingezogen.

(8) Die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht kann vom Kanalamt, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, allgemein aufgehoben werden. Die Aufhebung wird in geeigneter Form bekanntgegeben; sie kann auch mündlich erfolgen.

(9) Das Kanalamt kann anordnen, daß außergewöhnliche Schleppzüge, in der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper oder sonstige Fahrzeuge (§ 7 Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal) mit mehreren Lotsen besetzt werden müssen.

(10) Zusammenfahrende Fischereifahrzeuge bis je 100 Bruttoregistertonnen und bis 3,1 m Tiefgang brauchen für jeweils zwei Einheiten, sowie im Verband fahrende Marinefahrzeuge bis je 300 Bruttoregistertonnen und bis 3,1 m Tiefgang für jeweils drei Einheiten nur einen Seelotsen anzunehmen (§ 7 Abs. 1 Buchstabe d der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal)."

5. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsenrevier zugelassene Lotsenbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsenbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen."

Artikel 2

Die Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde gilt vom Tage des Inkrafttretens ab in der aus der Anlage 2 ersichtlichen Fassung.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. November 1966 in Kraft. Kiel, den 13. Oktober 1966
S 1—1392/66—1c

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Kiel
Vogel

Anlage 1

(zu Artikel 1 Nr. 3 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde)

Anlage I zu § 7 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde (Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsen-anforderung (Tele-gramm-an-schrift)
1. Von See in die Kieler Förde und von Osten in den NOK einlaufende Fahrzeuge:		
Lotsen-station bei dem Feuerschiff „Kiel“ und/oder Lotsen-station Kiel-Holtenau (Kanal-reede)	1) Mindestens sechs Stunden vor Erreichen des Feuerschiffs „Kiel“. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als sechs Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen. 2) Alle Fahrzeuge üb. 50 BRT haben sich beim Passieren des Feuerschiffs „Kiel“ über UKW - Sprechfunk oder optisch zu melden und anzugeben: a) Namen und BRT des Fahrzeugs, b) ob die Fahrt vor den Schleusen unterbrochen wird.	Lotsen-station Kiel-Holtenau (Fördelotse Kiel) Feuerschiff „Kiel“
2. Von Westen in den NOK einlaufende Fahrzeuge:		
Lotsen-station Brunsbüttelkoog (Kanal-reede)	Mindestens sechs Stunden vor Erreichen der Kanal-reede Brunsbüttelkoog. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als sechs Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsen-station NOK I Brunsbüttelkoog (Kanal-lotse Brunsbüttelkoog)
3. Teilstreckenverkehr auf dem NOK und aus dem NOK nach Osten auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze am NOK	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt. Für Fahrzeuge, die aus dem NOK nach Osten auslaufen, ist der Seelotse bereits in den Kanalschleusen Brunsbüttelkoog bei der Lotsenstation Kiel-Holtenau anzufordern.	Lotsen-station NOK I Brunsbüttelkoog (Kanal-lotse Brunsbüttelkoog), Lotsen-station Nübbel (Kanal-lotse Nübbel), Lotsen-station Kiel-Holtenau (Fördelotse Kiel)
4. Aus der Kieler Förde nach Osten auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze an der Kieler Förde	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs.	Lotsen-station Kiel-Holtenau (Fördelotse Kiel)

Anlage 2

(zu Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal / Kieler Förde)

Verordnung

über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde (Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde) in der Fassung vom 13. Oktober 1966

§ 1

Der Lotsdienst auf den Seelotsrevieren Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde obliegt den in den Lotsenbrüderschaften Nord-Ostsee-Kanal I (Brunsbüttelkoog) und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde (Kiel-Holtenau) zusammengeschlossenen Seelotsen.

§ 2

(1) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I umfaßt:

- a) für einlaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen der äußeren Grenze der Reede in Brunsbüttelkoog und Nübbel;
- b) für auslaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen Nübbel und den Schleusen in Brunsbüttelkoog.

(2) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde wird in zwei Lotsbezirke gegliedert; beide Lotsbezirke unterstehen der Lotsenbrüderschaft in Kiel-Holtenau.

1. Der Lotsbezirk 1 umfaßt:

- a) für einlaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen der Lotsenstation auf der Außenförde bei dem Feuerschiff „Kiel“ und der Reede in Kiel-Holtenau sowie der äußeren Grenze des Hafens der Stadt Kiel auf der Innenförde;
- b) für auslaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen den Schleusen in Kiel-Holtenau und der äußeren Grenze des Hafens der Stadt Kiel auf der Innenförde, sowie der Lotsenstation auf der Außenförde bei dem Feuerschiff „Kiel“.

2. Der Lotsbezirk 2 umfaßt:

- a) für einlaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen der Reede in Kiel-Holtenau und Nübbel;
- b) für auslaufende Fahrzeuge die Fahrtstrecken zwischen Nübbel und den Schleusen in Kiel-Holtenau.

§ 3

Lotsenstationen werden in Brunsbüttelkoog, Nübbel, Kiel-Holtenau und auf der Außenstation Feuerschiff „Kiel“ unterhalten.

§ 4

(1) Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes vorgehalten und auf dem Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I und dem Lotsbezirk 2 des Seelotsreviers Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde mit Ausnahme des Ausguckturms in Kiel-Holtenau und der Versetzboote für die Reede in Kiel-Holtenau auch betrieben.

(2) Der Betrieb der Lotseinrichtungen auf dem Lotsbezirk 1 des Seelotsreviers Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde einschließlich des Ausguckturms in Kiel-Holtenau und der Versetzboote für die Reede in Kiel-Holtenau ist nach § 33 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal II / Kieler Förde übertragen; sie kann die Aufgabe durch geeignete selbständige Unternehmer durchführen lassen.

§ 5

(1) Der Lotsenwechsel zwischen den beiden Seelotsrevieren erfolgt bei Nübbel.

(2) In Ostrichtung verkehrende Fahrzeuge erhalten den Seelotsen in Brunsbüttelkoog an der äußeren Grenze der Kanalreedee. In Westrichtung verkehrende Fahrzeuge erhalten den Seelotsen in Kiel-Holtenau an der äußeren Grenze der Kanalreedee oder auf Anforderung bei der Außenstation Feuerschiff „Kiel“.

(3) Die Reihenfolge der Lotsungen wird durch Börtordnungen geregelt.

§ 6

Ist infolge schlechten Wetters ein Ausholen und Versetzen von Seelotsen bei der Außenstation Feuerschiff „Kiel“ nicht mehr möglich, so kann auch südlich des Feuerschiffs „Kiel“ versetzt und ausgeholt werden.

§ 7

(1) Führer von Fahrzeugen, die zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen Seelotsen anneh-

men wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der zuständigen Lotsenstation anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten:

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs;
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen;
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen;
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll;
5. die Angabe, ob das Schiff beladen, in Ballast oder leer fährt.

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufragen.

(4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.

§ 8

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis sowie eine Ausfertigung der Lotsordnung, der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal und des Seelots-tarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffs-führung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 9

Der Seelotse hat jede ihm nach der Börtordnung obliegende Lotsung solange durchzuführen, bis er sie nach § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen beenden darf.

§ 10

(1) Fahrzeuge, die den Nord-Ostsee-Kanal befahren, sind zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet. Das gleiche gilt für das Befahren der Kanalreedeen. Ausgenommen sind Fahrzeuge, welche die Schleusen in Richtung Elbe oder Kieler Förde verlassen.

(2) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen sind in Kiel-Holtenau beim Befahren der Kanalreedee befreit:

1. Förderschiffe im Fahrgastverkehr, die zur Anlegebrücke fahren,
2. Fahrzeuge, die zum Lösch- und Ladeplatz im Alten Vorhafen oder zum Hafen des Tonnenhofes der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes fahren.

(3) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen nach Absatz 1 sind ferner mit Ausnahme der Weichenfahrzeuge während der Tagfahrzeiten (Anlage IV der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal) befreit:

1. Fahrzeuge bis 50 Bruttoregistertonnen und bis 3,1 m Tiefgang,
2. Schleppzüge, deren Schlepper mit Anhang zusammen nicht größer als 50 Bruttoregistertonnen sind, bis 3,1 m Tiefgang.

(4) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen kann das Kanalamt auf Antrag folgende Fahrzeuge und Schleppzüge mit Ausnahme von Weichenfahrzeugen befreien, wenn die Fahrzeuge und Schleppzüge den Nord-Ostsee-Kanal regelmäßig befahren und der Schiffsführer in einer Prüfung beim Kanalamt nachweist, daß er mit den Verhältnissen auf dem Nord-Ostsee-Kanal vertraut ist und ausreichende Kenntnisse der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal besitzt:

1. a) Fahrzeuge bis 300 Bruttoregistertonnen und 3,1 m Tiefgang nur während der Tagfahrzeiten (Tagfreifahrer),
- b) Fahrzeuge bis 300 Bruttoregistertonnen und 3,1 m Tiefgang, die beladen eine Geschwindigkeit von

15 Kilometer in der Stunde einhalten können (Tag- und Nachtfreifahrer),

- c) Fahrzeuge von 301 bis 500 Bruttoregistertonnen, die beladen nicht mehr als 3,1 m Tiefgang haben und eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde einhalten können (Lotsfreifahrer);

2. Hafen- und Bugsierschlepper bis 3,7 m Tiefgang auf den Kanalreedten, in den Vor- und Binnenhäfen Brunsbüttelkoog und Kiel-Holtenau, auf den Kanalstrecken zwischen Brunsbüttelkoog und Weiche Kudensee sowie Kiel-Holtenau und Weiche Schwartenbek (Tag- und Nachtfreifahrer);

3. Schleppzüge, deren Schlepper nicht größer als 150 Bruttoregistertonnen sind, deren Tiefgang nicht mehr als 3,1 m beträgt und deren Anhänger zusammen nicht größer als 100 Bruttoregistertonnen sind, nur während der Tagfahrzeiten (Tagfreifahrer);

4. Fahrzeuge und Schleppzüge im Kanalbaubetrieb für kurze Teilstrecken und einen begrenzten Zeitraum.

(5) Zur Prüfung als Freifahrer wird zugelassen, wer das für die Führung des Fahrzeugs vorgeschriebene Befähigungszeugnis besitzt, die Gewähr für eine gewissenhafte Befolgung der Verkehrsvorschriften bietet und ferner nachweist, daß er innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung folgende Voraussetzungen erfüllt hat:

a) Zur Prüfung als Tagfreifahrer mit dem Fahrzeug bzw. mit dem Schleppzug mindestens 6mal den Kanal oder die Teilstrecke — entsprechend der beantragten Befreiung — als Schiffsführer unter Beratung eines Lotsen oder als Steuermann unter Aufsicht eines Schiffsführers mit Freifahrerlaubnis befahren hat.

b) Zur Prüfung als Tag- und Nachtfreifahrer mindestens ein Jahr Fahrtzeit als Tagfreifahrer und mindestens drei Kanalfahrten oder Teilstreckenfahrten — entsprechend der beantragten Befreiung — als Schiffsführer unter Beratung eines Lotsen oder als Steuermann unter Aufsicht eines Schiffsführers mit Freifahrerlaubnis zurückgelegt hat.

c) Zur Prüfung als Lotsfreifahrer mindestens 6mal den Kanal, davon mindestens 3mal außerhalb der Tagfahrzeiten als Schiffsführer unter Beratung eines Lotsen befahren hat.

(6) Nach bestandener Prüfung wird eine auf den Namen des Schiffsführers oder des Steuermannes und des Fahrzeugs lautende Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht für die Dauer von 12 Monaten ausgestellt. Für den Steuermann wird die Bescheinigung nur erteilt, wenn der Schiffsführer eine Freifahrerbescheinigung besitzt. Auf Antrag kann die Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht für jeweils 12 Monate verlängert werden. Sie kann nur mit Genehmigung des Kanalamtes auf ein anderes Fahrzeug unter Ausstellung einer neuen Bescheinigung übertragen werden.

(7) Die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht kann vom Kanalamt im Einzelfall bei Vorliegen wichtiger Gründe jederzeit widerrufen werden. Bei Widerruf wird die Freifahrerbescheinigung eingezogen.

(8) Die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht kann vom Kanalamt, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, allgemein aufgehoben werden. Die Aufhebung wird in geeigneter Form bekanntgegeben; sie kann auch mündlich erfolgen.

(9) Das Kanalamt kann anordnen, daß außergewöhnliche Schleppzüge, in der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper oder sonstige Fahrzeuge (§ 7 der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal) mit mehreren Lotsen besetzt werden müssen.

(10) Zusammenfahrende Fischereifahrzeuge bis je 100 Bruttoregistertonnen und bis 3,1 m Tiefgang brauchen für jeweils zwei Einheiten, sowie im Verband fahrende Marinefahrzeuge bis je 300 Bruttoregistertonnen und bis 3,1 m Tiefgang für jeweils drei Einheiten nur einen Seelotsen anzunehmen (§ 7 Abs. 1 Buchstabe d der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal).

§ 11

Der Seelotse soll alle die Schifffahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und

Vorschriften sowie die Zoll-, Gesundheits- und sicherheitspolizeilichen Vorschriften, soweit erforderlich, der Schiffsführung zur Kenntnis bringen.

§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

§ 13

(1) Der Seelotse hat der Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, und jeden Unfall unverzüglich von Bord des geloteten Schiffes zu melden.

(2) Über alle Unfälle hat er unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsstation einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten.

(3) Auf dem Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I und dem Lotsbezirk 2 des Seelotsreviers Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde sind die Meldungen dem Kanalamt, die Unfallberichte zu Protokoll des Kanalamtes zur Weiterleitung an die Aufsichtsbehörde zu erstatten.

§ 14

Die Seelotsen der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde dürfen über ihr Seelotsrevier hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Ostseereviere lotsen.

§ 15

Im Bedarfsfalle sollen die auf den Seelotsrevieren verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstationen auf deren eigene Gefahr unentgeltlich befördern und im Rahmen der auf den Schiffen vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

Anlage I zu § 7 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde (Lotsordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammschrift)
1. Von See in die Kieler Förde und von Osten in den NOK einlaufende Fahrzeuge:		
Lotsenstation bei dem Feuerschiff „Kiel“ und/oder Lotsenstation Kiel-Holtenau (Kanalreede)	1) Mindestens sechs Stunden vor Erreichen des Feuerschiffs „Kiel“. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als sechs Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen. 2) Alle Fahrzeuge ü. 50 BRT haben sich beim Passieren des Feuerschiffs „Kiel“ über UKW-Sprechfunk oder optisch zu melden und anzugeben: a) Namen und BRT des Fahrzeugs, b) ob die Fahrt vor den Schleusen unterbrochen wird.	Lotsenstation Kiel-Holtenau (Fördelotse Kiel) Feuerschiff „Kiel“

2. Von Westen in den NOK einlaufende Fahrzeuge:

Lotsenstation Brunsbüttelkoog (Kanalreede)	Mindestens sechs Stunden vor Erreichen der Kanalreede Brunsbüttelkoog. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als sechs Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation NOK I Brunsbüttelkoog (Kanallotse Brunsbüttelkoog)
--	---	---

3. Teilstreckenverkehr auf dem NOK und aus dem NOK nach Osten auslaufende Fahrzeuge:

Häfen und Liegeplätze am NOK	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt. Für Fahrzeuge, die aus dem NOK nach Osten auslaufen, ist der Seelotse bereits in den Kanalschleusen Brunsbüttelkoog bei der Lotsenstation Kiel-Holtenau anzufordern.	Lotsenstation NOK I Brunsbüttelkoog (Kanallotse Brunsbüttelkoog), Lotsenstation Nübbel (Kanallotse Nübbel), Lotsenstation Kiel-Holtenau (Fördelotse Kiel)
------------------------------	---	--

4. Aus der Kieler Förde nach Osten auslaufende Fahrzeuge:

Häfen und Liegeplätze an der Kieler Förde	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs.	Lotsenstation Kiel-Holtenau (Fördelotse Kiel)
---	--	---

**Verordnung
zur Änderung der Verordnung über die Verwaltung
und Ordnung des Seelotsreviers Trave
(Lotsordnung Trave)
Vom 13. Oktober 1966**

Auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) in der Fassung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198, 2200), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 121), wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Trave (Lotsordnung Trave) vom 11. April 1960 (Bundesanzeiger Nr. 78 vom 23. April 1960), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Trave vom 15. Juni 1965 (Bundesanzeiger Nr. 116 vom 26. Juni 1965) und vom 11. Januar 1966 (Bundesanzeiger Nr. 17 vom 26. Januar 1966), wird wie folgt geändert:

1. § 3 erhält folgende Fassung:

„§ 3

(1) Führer von Fahrzeugen, die zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der Lotsenstation Lübeck-Travemünde anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten:

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs;
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen;
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen;

4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll;

5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig);

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgraphisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Die Anforderungszeiten für den Seelotsen bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.“

2. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation zur Weiterleitung an die Inkassostelle abzuliefern.“

3. In § 16 sind die Worte

„Außenstation des Lotsendampfers“
zu streichen und durch die Worte
„Ansteuerungstonne »Lübeck A«“
zu ersetzen.

Artikel 2

Die Lotsordnung Trave gilt vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung ab in der aus der Anlage 2 ersichtlichen Fassung.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. November 1966 in Kraft.
Kiel, den 13. Oktober 1966
S 1—1392/66—1c

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel
Vogel

Anlage 1

(zu Artikel 1 Nr. 1 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Trave)

Anlage I zu § 3 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Trave (Lotsordnung Trave)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Ansteuerungstonne „Lübeck A“ vor Travemünde	Mindestens drei Stunden vor Erreichen der Ansteuerungstonne	Lotsenstation Lübeck-Travemünde (Travelotse Lübeck)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Trave	Mindestens zwei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsenstation Lübeck-Travemünde (Travelotse Lübeck)

Anlage 2

(zu Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Trave)

**Verordnung
über die Verwaltung und Ordnung
des Seelotsreviers Trave
(Lotsordnung Trave)
in der Fassung vom 13. Oktober 1966**

§ 1

Auf dem Seelotsrevier Trave wird eine Lotsenstation in Travemünde unterhalten.

§ 2

Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgehalten und betrieben.

§ 3

(1) Führer von Fahrzeugen, die zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der Lotsenstation Lübeck-Travemünde anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten:

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs;
 2. den Ort der Übernahme des Seelotsen;
 3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen;
 4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll;
 5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig);
- (3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgraphisch mit dem Kennwort „ETA“ anzuordern.

(4) Die Anforderungszeiten für den Seelotsen bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter anzubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.

§ 4

Außergewöhnliche Schleppzüge (§ 44 der Seeschiffahrtsstraßenordnung in der Fassung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 184), in der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper (§ 13 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung) und sonstige Fahrzeuge bei starkem Eisgang sollen mit Seelotsen besetzt werden. Über die Mindestzahl der notwendigen Seelotsen entscheidet das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt als Schifffahrtspolizeibehörde (§ 5 Abs. 2 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung).

§ 5

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis sowie eine Ausfertigung der Lotsordnung und des Seelotstarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffsführung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 6

Der Seelotse hat jede ihm nach der Dienstenteilung obliegende Lotsung durchzuführen, bis er sie nach § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen beenden darf.

§ 7

(1) Jedes das Seelotsrevier Trave befahrende Fahrzeug ist zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet.

(2) Von der Pflicht zur Annahme eines Seelotsen sind befreit:

1. Fahrzeuge beim Verholen

- a) im Lübecker Hafengebiet oberhalb des Teerhofdurchstichs,
- b) innerhalb des Schlutupper Industriebahnhofs,

c) innerhalb des Hafenbeckens des Hochofenwerks Herrenwyk,

d) im Hafengebiet von Travemünde zwischen der Süd- und der Nordmole und dem Hutfahl am Beginn der Siechenbucht;

2. auf allen Fahrtstrecken

- a) Seeschiffe bis zu 250 Bruttoregistertonnen und
- b) Binnenschiffe;

3. zwischen der Ansteuerungstonne „Lübeck A“ vor Travemünde und Travemünde alle Fahrzeuge, wenn das Lotsenfahrzeug bei Tage das Signal ODC des Internationalen Signalbuchs am Masttop setzt oder bei Nacht die Buchstaben ODC mit der Morselampe gibt. Das Lotsenfahrzeug fährt dann vor dem einlaufenden Fahrzeug her, das im Kielwasser zu folgen hat. Wird das Entgegenfahren des Lotsenfahrzeugs durch Sturm, Eisgang oder ähnliche Hinderungsgründe unmöglich, darf die Schiffsführung ohne Seelotsen einlaufen.

§ 8

(1) Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen können als Tag- und Nachtfreifahrer Kauffahrteischiffe und Dienstfahrzeuge des Bundes und der Länder auf Antrag befreit werden, wenn

1. die Fahrzeuge des Seelotsreviers Trave in regelmäßiger Fahrt anlaufen,
2. das Fahrzeug nicht Wegerechtschiff im Sinne des § 275 Abs. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung ist,
3. der Kapitän oder Schiffsführer durch eine Prüfung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck nachweist, daß er mit den Fahrwasserverhältnissen und den geltenden Verkehrsvorschriften vertraut ist und seine Person die Gewähr für eine gewissenhafte Befolgung der Vorschriften bietet.

(2) Zur Prüfung als Tagfreifahrer für alle oder einzelne Fahrtstrecken des Seelotsreviers kann zugelassen werden, wer

1. im Besitz des für die Führung des Fahrzeugs vorgeschriebenen Befähigungszeugnisses ist und
2. innerhalb der letzten 9 Monate vor Antragstellung unter Lotsenassistenten ein- und ausgehend, entsprechend dem Umfang der beantragten Befreiung
 - a) je 10 Fahrten auf dem gesamten Seelotsrevier,
 - b) je 8 Fahrten auf der Teilstrecke See/Herrenbrücke oder
 - c) je 6 Fahrten auf der Teilstrecke See/Travemünde durchgeführt hat.

(3) Zur Prüfung als Nachtfreifahrer kann zugelassen werden, wer mindestens die Hälfte der in Absatz 2 vorgeschriebenen Fahrten bei Nacht durchgeführt hat. Vor Ablegung der Prüfung ist eine Revierfahrt bei Nacht unter Aufsicht des Leiters der Lotsenstation durchzuführen. Für die Teilstrecke Ansteuerungstonne „Lübeck A“ vor Travemünde und Travemünde kann von einer Prüfung als Nachtfreifahrer abgesehen werden.

§ 9

Nach bestandener Prüfung erhält der Kapitän eine Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht. Die Bescheinigung gilt nur für ein bestimmtes Fahrzeug und ist nicht übertragbar. Sie wird für 12 Monate ausgestellt und kann auf Antrag für jeweils 12 Monate verlängert werden. Die Bescheinigung kann bei Vorliegen besonderer Gründe jederzeit eingezogen werden.

§ 10

(1) Die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht (§ 9) kann, wenn es die Sicherheit des Schiffsverkehrs erfordert, generell aufgehoben werden. Die Aufhebung wird in geeigneter Form bekanntgegeben; sie kann auch mündlich erfolgen.

(2) Sobald das Signal nach § 24 Abs. 3 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, „Sperrung eines Fahrwassers, Verbot des Ein- und Auslaufens“ — drei rote Lichter übereinander, bei Tage drei Bälle übereinander — gezeigt wird, treten die Befreiungsvorschriften ohne besondere Anordnung außer Kraft. Das Signal wird in Travemünde am Signalmast in der Nähe der Nordmole gezeigt.

§ 11

Der Seelotse soll alle die Schifffahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und Vorschriften sowie die Zoll-, Gesundheits- und sicherheitspolizeilichen Vorschriften, soweit erforderlich, der Schiffsführung zur Kenntnis bringen.

§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation zur Weiterleitung an die Inkassostelle abzuliefern.

§ 13

(1) Der Seelotse hat der zuständigen Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, und jeden folgenschweren Unfall unverzüglich von Bord des geloteten Fahrzeugs zu melden.

(2) Über alle anderen Unfälle hat der Seelotse unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsstation einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten. Vor Abgabe des Schiffsunfallberichts soll der Seelotse keine neue Lotsung antreten.

§ 14

Der Seelotse darf über das Seelotsrevier Trave hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Ostseereviere lotsen.

§ 15

Im Bedarfsfall sollen die auf dem Seelotsrevier verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstationen auf deren eigene Gefahr unentgeltlich befördern und im Rahmen der auf den Schiffen vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

§ 16

Geht der Seelotse, wenn ein Schiff die Fahrt unterbricht, nicht von Bord, oder kann er bei der Ansteuerungstonne „Lübeck A“ nicht ausgeholt werden, so soll die Schiffsführung dem Seelotsen für die Dauer seines Aufenthalts eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellen und ihn verpflegen.

Anlage I zu § 3 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Trave (Lotsordnung Trave)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsen-anforderung (Tele-gramm-anschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Ansteuerungs- tonne „Lübeck A“ vor Trave- münde	Mindestens drei Stunden vor Erreichen der Ansteuerungstonne	Lotsen- station Lübeck- Travemünde (Travelotse Lübeck)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze im Seelots- revier Trave	Mindestens zwei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsen- station Lübeck- Travemünde (Travelotse Lübeck)

Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Elbe (Lotsordnung Elbe)

Vom 3. Oktober 1966

Auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) in der Fassung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198, 2200), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 121) wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Elbe (Lotsordnung Elbe) vom 11. April 1960 (Bundesanzeiger Nr. 78 vom 23. April 1960) wird wie folgt geändert:

1. § 3 erhält folgenden Absatz 2:

„(2) Die Aufsichtsbehörde unterhält in Brunsbüttelkoog eine Außenstelle, die für die Bewirtschaftung der Lotseneinrichtungen und für die Einziehung der Lotsgebühren und Lotsgelder zuständig ist.“

2. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

(1) Führer von Fahrzeugen, die einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der zuständigen Lotsenstation anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs,

2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,

3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen,

4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,

5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig).

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktelegrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.“

3. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschrift zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation abzuliefern. Die Lotsenbrüderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die

Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten."

4. In den §§ 2, 3 und 6 wird das Wort „Lotsdampfer“ durch das Wort „Lotsenschiffe“ und in §§ 6 und 16 das Wort „Lotsendampfers“ durch das Wort „Lotsenschiffes“ ersetzt.

5. In § 8 wird das erste Klammerzitat ersetzt durch „(§ 44 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 162, 184 —)“.

Artikel 2

Die Lotsordnung Elbe gilt vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung ab in der aus der Anlage 2 ersichtlichen Fassung.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. November 1966 in Kraft.
Hamburg, den 3. Oktober 1966

—S 93.0 -250-1-6-0—

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

Anlage 1

(zu Artikel 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Elbe)

Anlage I zu § 7 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Elbe (Lotsordnung Elbe)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsen-anforderung (Tele-gramm-anschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Elbe 1“ Lotsenstation Brunsbüttelkoog	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der beiden Lotsenstationen. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation Brunsbüttelkoog 2212 Brunsbüttelkoog Elblotsehaus (Elblotse Brunsbüttelkoog)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Lotsenstation Hamburg	Mindestens vier Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsenstation Hamburg 2 Hamburg. 11 Reimarusstraße 19 (Elblotse Hamburg)
Lotsenstation Brunsbüttelkoog	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt. Für Fahrzeuge, die aus dem NOK nach Westen auslaufen, ist der Seelotse bereits in den Kanalschleusen Kiel-Holtenau anzufordern	Lotsenstation Brunsbüttelkoog 2212 Brunsbüttelkoog Elblotsehaus (Elblotse Brunsbüttelkoog)
Lotsenstation Cuxhaven	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsenstation Cuxhaven 219 Cuxhaven Am Leuchtturmweg (Elblotse Cuxhaven)

Andere Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Elbe	Mindestens sechs Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Nächste Lotsenstation im Seelotsrevier
	Bei allen Abfahrten in der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr muß die beabsichtigte Lotsenanforderung bis 18.00 Uhr angezeigt werden.	

Anlage 2

(zu Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Elbe)

Verordnung

über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Elbe (Lotsordnung Elbe) in der Fassung vom 3. Oktober 1966

§ 1

Der Lotsdienst auf dem Seelotsrevier Elbe obliegt den in der Lotsenbrüderschaft Elbe zusammengeschlossenen Seelotsen.

§ 2

(1) Das Seelotsrevier Elbe wird in zwei Lotsbezirke gegliedert.

(2) Der Lotsbezirk 1 (Hamburg) umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Hamburg und Brunsbüttelkoog. Der Lotsbezirk 2 (Cuxhaven/Brunsbüttelkoog) umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Brunsbüttelkoog und der Außenstation der Lotsenschiffe bei Feuerschiff „Elbe 1“.

(3) Der Betrieb des Lotsbezirks 1 untersteht der Lotsenstation Hamburg. Der Betrieb des Lotsbezirks 2 untersteht der Lotsenstation Brunsbüttelkoog.

§ 3

(1) Auf dem Seelotsrevier Elbe werden Lotsenstationen in Hamburg, Brunsbüttelkoog, Cuxhaven und auf der Außenstation der Lotsenschiffe bei Feuerschiff „Elbe 1“ unterhalten.

(2) Die Aufsichtsbehörde unterhält in Brunsbüttelkoog eine Außenstelle, die für die Bewirtschaftung der Lotseneinrichtungen und für die Einziehung der Lotsgebühren und Lotsgelder zuständig ist.

§ 4

(1) Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgehalten.

(2) Der Betrieb der Lotseinrichtungen wird nach § 33 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) der Lotsenbrüderschaft Elbe übertragen; sie kann die Aufgabe durch geeignete selbständige Unternehmer ausführen lassen.

§ 5

(1) Der Lotsenwechsel erfolgt bei Brunsbüttelkoog.

(2) Die von Hamburg und den Zwischenhäfen nach See bestimmten Schiffe wechseln den Seelotsen östlich der Kanalreede zwischen den Tonnen „B“ und „KR 2“. Die Nordost-Reede darf zum Lotsenwechsel benutzt werden. Die von See nach Hamburg und den Zwischenhäfen bestimmten Schiffe wechseln den Seelotsen südlich der Kanalreede zwischen den Tonnen „Y“ und „A“.

(3) Die Reihenfolge der Lotsungen wird für jeden Lotsbezirk durch eine besondere Börtordnung geregelt.

§ 6

(1) Ist infolge schlechten Wetters ein Ausholen und Versetzen von Seelotsen auf der Außenstation der Lotsenschiffe nicht mehr möglich, so sollen die Lotsenschiffe ihre Position elbaufwärts verlegen. Die Entscheidung hierüber soll der Kapitän des Lotsenschiffes im Einvernehmen mit den Seelotsen treffen.

(2) Kann die Station Brunsbüttelkoog einen Seelotsen nicht ablösen und wird dies durch Signal angezeigt, so darf der Seelotse das Schiff ohne Ablösung durchlotzen.

§ 7

(1) Führer von Fahrzeugen, die einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der zuständigen Lotsenstation anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs,
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen,
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,
5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig).

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.

§ 8

Außergewöhnliche Schleppzüge (§ 44 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 162, 184 —), in der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper (§ 13 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung) und sonstige Fahrzeuge bei starkem Eisgang sollen mit Seelotsen besetzt werden. Über die Mindestzahl der notwendigen Seelotsen entscheidet das zuständige Wasser- und Schiffsamt als Schiffsahrtpolizeibehörde (§ 5 Abs. 2 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung).

§ 9

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis sowie eine Ausfertigung der Lotsordnung und des Seelotstarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffsführung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 10

Der Seelotse hat jede ihm nach der Börtordnung obliegende Lotsung durchzuführen, bis er sie nach § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen beenden darf.

§ 11

Der Seelotse soll alle die Schifffahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und Vorschriften, sowie die Zoll-, Gesundheits- und sicherheitspolizeilichen Vorschriften, soweit erforderlich, der Schiffsführung zur Kenntnis bringen.

§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschrift zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation abzuliefern. Die Lotsenbrüderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten.

§ 13

(1) Der Seelotse hat der zuständigen Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, und jeden folgeschweren Unfall unverzüglich von Bord des gelotsten Fahrzeugs zu melden.

(2) Über alle anderen Unfälle hat der Seelotse unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsstation einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten. Vor Abgabe des Schiffsunfallberichts soll der Seelotse keine neue Lotsung antreten.

§ 14

Die Seelotsen der Lotsenbrüderschaft Elbe dürfen über ihr Seelotsrevier hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Nordseereviere lotsen.

§ 15

Im Bedarfsfall sollen die auf dem Seelotsrevier verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstationen auf deren eigene Gefahr unentgeltlich befördern und im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

§ 16

Geht der Seelotse, wenn ein Schiff die Fahrt unterbricht, nicht von Bord, oder kann er bei der Außenstation des Lotsenschiffes nicht ausgeholt werden, so soll die Schiffsführung dem Seelotsen für die Dauer seines Aufenthalts eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellen und ihn verpflegen.

Anlage I zu § 7 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Elbe (Lotsordnung Elbe)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Elbe 1“ Lotsenstation Brunsbüttelkoog	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der beiden Lotsenstationen. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation Brunsbüttelkoog 2212 Brunsbüttelkoog Elblotsehaus (Elblotse Brunsbüttelkoog)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Lotsenstation Hamburg	Mindestens vier Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsenstation Hamburg 2 Hamburg 11 Reimarusstraße 19 (Elblotse Hamburg)
Lotsenstation Brunsbüttelkoog	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt. Für Fahrzeuge, die aus dem NOK nach Westen auslaufen, ist der Seelotse bereits in den Kanalschleusen Kiel-Holtenau anzufordern	Lotsenstation Brunsbüttelkoog 2212 Brunsbüttelkoog Elblotsehaus (Elblotse Brunsbüttelkoog)
Lotsenstation Cuxhaven	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsenstation Cuxhaven 219 Cuxhaven Am Leuchtturmweg (Elblotse Cuxhaven)

Andere Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Elbe	Mindestens sechs Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs Bei allen Abfahrten in der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr muß die beabsichtigte Lotsenanforderung bis 18.00 Uhr angezeigt werden.	Nächste Lotsenstation im Seelotsrevier
--	---	--

Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsordnung Weser/Jade) Vom 7. Oktober 1966

Auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) in der Fassung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198, 2200), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 121) wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsordnung Weser/Jade) vom 11. April 1960 (Bundesanzeiger Nr. 78 vom 23. April 1960) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Worte „und Weser II“ vor dem Wort „(Bremerhaven)“ durch die Worte „und Weser II/Jade“ ersetzt.
2. a) § 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:
„(2) Der Lotsbezirk 1 (Außenweser) umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Bremerhaven (Geestemündung) und der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff ‚Weser‘-oder der ‚Schlüsseltonne‘ sowie die Fahrtstrecken zwischen der Außenstation des Lotsenschiffes und der ‚Schlüsseltonne‘.“
b) Folgender Absatz 3 wird eingefügt:
„(3) Der Lotsbezirk 2 (Jade) umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Wilhelmshaven und der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff ‚Weser‘.“
c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.
3. § 3 Abs. 2 erhält folgende Fassung:
„(2) Die Aufsichtsbehörde unterhält in Bremerhaven eine Außenstelle, die für die Bewirtschaftung der Lotseneinrichtungen und für die Einziehung der Lotsgebühren und Lotsgelder zuständig ist.“
4. § 4 Abs. 2 erhält folgende Fassung:
„(2) Der Betrieb und die Unterhaltung der Lotseinrichtungen, mit Ausnahme der landfesten Lotseinrichtungen des Seelotsreviers Weser I, werden der Lotsenbruderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven) übertragen; sie kann die Aufgaben durch geeignete selbständige Unternehmer ausführen lassen.“
5. § 5 erhält folgende Fassung:
„§ 5
Die Reihenfolge der Lotsungen auf den Seelotsrevieren Weser I und Weser II/Jade wird durch Börtordnungen geregelt. Der Lotsenwechsel bei Bremerhaven erfolgt in Höhe der Geestemündung nach näherer Bestimmung der Börtordnung.“
6. In § 6 sind die Worte „weser- oder jadeaufwärts“ durch die Worte „weseraufwärts bis oberhalb Leuchtonne, 6/Alte Weser“ zu ersetzen.
7. § 7 erhält folgende Fassung:
„§ 7
(1) Führer von Fahrzeugen, die einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der zuständigen Lotsenstation anfordern.
(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten:
1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs,
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,

3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen,
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,
5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig),
6. den Bestimmungshafen bei auslaufenden Fahrzeugen.

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktelegrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anborkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anborkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.“

8. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation abzuliefern. Die Lotsenbruderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten.“

9. In § 14 ist hinter der Bezeichnung „Weser II“ die Bezeichnung „Jade“ einzufügen.

10. In den §§ 2, 3, 6 und 16 werden das Wort „Lotsendampfers“ durch das Wort „Lotsenschiffes“ und in § 6 die Worte „der Lotsendampfer“ durch die Worte „das Lotsenschiff“ ersetzt.

11. In § 8 wird das Klammerzitat ersetzt durch „(§ 44 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 162, 184—)“.

Artikel 2

Die Lotsordnung Weser/Jade gilt vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung ab in der aus der Anlage 2 ersichtlichen Fassung.

Artikel

Diese Verordnung tritt am 1. November 1966 in Kraft.
Bremen, den 7. Oktober 1966
SI/98.0021 Tgb. Nr. 7977/66

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schauburger

Anlage 1

(zu Artikel 1 Nr. 7 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Weser/Jade)

Anlage I zu § 7 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsordnung Weser/Jade)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Außenstation des Seelotsreviers Weser II/Jade — Lotsenschiff bei Feuerschiff „Weser“ — Außenstation des Seelotsreviers Weser I bei Bremerhaven	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der Außenstationen. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade 2850 Bremerhaven Am Weserdeich (Weserlotse II Bremerhaven)

2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:

Häfen und Liegeplätze im Bereich der stadtbremischen Häfen	Bei allen Abfahrten in der Zeit von 17.00 Uhr bis 08.00 Uhr muß die beabsichtigte Lotsenanforderung bis 17.00 Uhr angezeigt werden. — Die Anforderung muß mindestens zwei Stunden, für Wilhelmshaven mindestens zwölf Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs erfolgen, wobei die Anfahrtszeit des Seelotsen mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Bremerhaven zu den Häfen und Liegeplätzen im Seelotsrevier Weser I sowie nach Wilhelmshaven zu berücksichtigen ist.	Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser I 2800 Bremen Übersee-hafen/-Verwaltungsgebld. (Weserlotse I Bremen)
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Weser I		Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser I 2850 Bremerhaven Am alten Vorhafen (Weserlotse I Bremerhaven)
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Weser II/Jade		Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade 2850 Bremerhaven Am Weserdeich (Weserlotse II Bremerhaven)

Lotsenstation des Seelotsreviers Weser II/Jade bei Bremerhaven	Auslaufende Fahrzeuge können den Seelotsen beim Passieren der Signalstation Brake über diese Station mit UKW-Sprechfunk (Kanal 5) oder bei Tage durch das Schallsignal und bei Nacht durch das Lichtmorsesignal lang-lang-kurz (— — ·) anfordern.	Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade 2850 Bremerhaven Am Weserdeich (Weserlotse II Bremerhaven)
--	---	---

Anlage 2

(zu Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Weser/Jade)

Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsordnung Weser/Jade) in der Fassung vom 1. November 1966
§ 1

Der Lotsdienst auf den Seelotsrevieren Weser I und Weser II/Jade obliegt den in den Lotsenbrüderschaften Weser I (Bremen) und Weser II/Jade (Bremerhaven) zusammengeschlossenen Seelotsen.

§ 2

(1) Das Seelotsrevier Weser II/Jade wird in zwei Lotsbezirke gegliedert.

(2) Der Lotsbezirk 1 (Außenweser) umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Bremerhaven (Geestemündung) und der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Weser“ oder der „Schlüsseltonne“ sowie die Fahrtstrecken zwischen der Außenstation des Lotsenschiffes und der „Schlüsseltonne“.

(3) Der Lotsbezirk 2 (Jade) umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Wilhelmshaven und der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Weser“.

(4) Der Betrieb beider Lotsbezirke untersteht der Lotsenstation Bremerhaven.

§ 3

(1) Auf dem Seelotsrevier Weser I werden Lotsenstationen in Bremen und Bremerhaven und auf dem Seelotsrevier Weser II/Jade in Bremerhaven und auf der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Weser“ unterhalten.

(2) Die Aufsichtsbehörde unterhält in Bremerhaven eine Außenstelle, die für die Bewirtschaftung der Lotseinrichtungen und für die Einziehung der Lotsgebühren und Lotsgelder zuständig ist.

§ 4

(1) Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgehalten.

(2) Der Betrieb und die Unterhaltung der Lotseinrichtungen, mit Ausnahme der landfesten Lotseinrichtungen des Seelotsreviers Weser I, werden der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven) übertragen; sie kann die Aufgaben durch geeignete selbständige Unternehmer ausführen lassen.

§ 5

Die Reihenfolge der Lotsungen auf den Seelotsrevieren Weser I und Weser II/Jade wird durch Börtordnungen geregelt. Der Lotsenwechsel bei Bremerhaven erfolgt in Höhe der Geestemündung nach näherer Bestimmung der Börtordnung.

§ 6

Ist infolge schlechten Wetters ein Ausholen und Versetzen von Seelotsen auf der Außenstation des Lotsenschiffes nicht mehr möglich, so soll das Lotsenschiff seine Position weseraufwärts bis oberhalb Leuchttonne „6/Alte

Weser" verlegen. Die Entscheidung hierüber soll der Kapitän des Lotsenschiffes im Einvernehmen mit den Seelotsen treffen.

§ 7

- (1) Führer von Fahrzeugen, die einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der zuständigen Lotsenstation anfordern.
- (2) Die Lotsenanforderung muß enthalten
 1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs,
 2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,
 3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen,
 4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,
 5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig),
 6. den Bestimmungshafen bei auslaufenden Fahrzeugen.
- (3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.
- (4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.
- (5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder VORBORDGEHEN durch ausreichende Verminderung der Fahrt und / oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder VORBORDGEHEN des Seelotsen zu sorgen.

§ 8

Außergewöhnliche Schleppzüge (§ 44 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 162, 184 —), in der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper (§ 13 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung) und sonstige Fahrzeuge bei starkem Eisgang sollen mit Seelotsen besetzt werden. Über die Mindestzahl der notwendigen Seelotsen entscheidet das zuständige Wasser- und Schiffsahrtsamt als Schiffsahrtspolizeibehörde (§ 5 Abs. 2 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung).

§ 9

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis sowie eine Ausfertigung der Lotsordnung und des Seelotstarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffsführung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 10

Der Seelotse hat jede ihm nach der Börtordnung obliegende Lotsung durchzuführen, bis er sie nach § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen beenden darf.

§ 11

Der Seelotse soll alle die Schiffsahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und Vorschriften sowie die Zoll-, Gesundheits- und sicherheitspolizeilichen Vorschriften, soweit erforderlich, der Schiffsführung zur Kenntnis bringen.

§ 12

- (1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.
- (2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben

die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

- (3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation abzuliefern. Die Lotsenbrüderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten.

§ 13

- (1) Der Seelotse hat der zuständigen Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schiffsahrt betrifft, und jeden folgeschweren Unfall unverzüglich von Bord des gelotsten Fahrzeugs zu melden.
- (2) Über alle anderen Unfälle hat der Seelotse unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsstation einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten. Vor Abgabe des Schiffsunfallberichts soll der Seelotse keine neue Lotsung antreten.

§ 14

Die Seelotsen der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven) dürfen über ihr Seelotsrevier hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Nordseereviere lotsen.

§ 15

Im Bedarfsfall sollen die auf dem Seelotsrevier verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstationen auf deren eigene Gefahr unentgeltlich befördern und im Rahmen der auf den Schiffen vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

§ 16

Geht der Seelotse, wenn ein Schiff die Fahrt unterbricht, nicht von Bord, oder kann er bei der Außenstation des Lotsenschiffes nicht ausgeholt werden, so soll die Schiffsführung dem Seelotsen für die Dauer seines Aufenthaltes eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellen und ihn verpflegen.

Anlage I zu § 7 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsordnung Weser/Jade)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Außenstation des Seelotsreviers Weser II/Jade — Lotsenschiff bei Feuerschiff „Weser“ — Außenstation des Seelotsreviers Weser I bei Bremerhaven	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der Außenstationen. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade 2850 Bremerhaven Am Weserdeich (Weserlotse II Bremerhaven)

2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:

Häfen und Liegeplätze im Bereich der stadtbremischen Häfen	Bei allen Abfahrten in der Zeit von 17.00 Uhr bis 08.00 Uhr muß die beabsichtigte Lotsenanforderung bis 17.00 Uhr angezeigt werden. — Die Anforderung muß mindestens zwei Stunden, für Wilhelmshaven mindestens zwölf Stunden vor der Abfahrt des Fahrzeugs erfolgen, wobei die Anfahrtszeit des Seelotsen mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Bremerhaven zu den Häfen und Liegeplätzen im Seelotsrevier Weser I sowie nach Wilhelmshaven zu berücksichtigen ist.	Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser I 2800 Bremen Übersee-hafen/-Verwaltungsgebld. (Weserlotse I Bremen)
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Weser I		Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser I 2850 Bremerhaven Am alten Vorhafen (Weserlotse I Bremerhaven)
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Weser II/Jade		Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade 2850 Bremerhaven Am Weserdeich (Weserlotse II Bremerhaven)
Lotsenstation des Seelotsreviers Weser II/Jade bei Bremerhaven	Auslaufende Fahrzeuge können den Seelotsen beim Passieren der Signalstation Brake über diese Station mit UKW-Sprechfunk (Kanal 5) oder bei Tage durch das Schallsignal und bei Nacht durch das Lichtmorsesignal lang-lang-kurz (— — —) anfordern.	Lotsenstation der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade 2850 Bremerhaven Am Weserdeich (Weserlotse II Bremerhaven)

**Verordnung
zur Änderung der Verordnung über die Verwaltung
und Ordnung des Seelotsreviers Ems
(Lotsordnung Ems)**

Vom 26. Oktober 1966

Auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) in der Fassung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198, 2200), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 121) wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems) vom 11. April 1960 (Bundesanzeiger Nr. 78 vom 23. April 1960) wird wie folgt geändert:

1. § 2 erhält folgenden Absatz 2:

„(2) Die Aufsichtsbehörde unterhält in Emden eine Außenstelle, die für die Bewirtschaftung der Lotseneinrichtungen und für die Einziehung der Lotsgebühren und Lotsgelder zuständig ist.“

2. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

(1) Führer von Fahrzeugen, die zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der Lotsenstation Emden anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs,
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen,
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,
5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig).

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktelegrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Die Anforderungszeiten für den Seelotsen bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und / oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.“

3. § 11 wird wie folgt geändert:

„§ 11

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragung durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation abzuliefern. Die Lotsenbrüderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten.“

4. In den §§ 2, 4 und 15 wird das Wort „Lotsendampfers“ durch „Lotsenschiffes“ und in § 4 Abs. 1 die Worte „der Lotsendampfer“ durch „das Lotsenschiff“ ersetzt.

5. In § 6 wird das erste Klammerzitat ersetzt durch „(§ 44 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 162, 184 —)“.

Artikel 2

Die Lotsordnung Ems gilt vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung ab in der aus der Anlage 2 ersichtlichen Fassung.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 15. November 1966 in Kraft.
Aurich, den 26. Oktober 1966
S 2/S 1 — 5251/66

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Aurich
In Vertretung
Dr. Rehder

Anlage 1

(zu Artikel 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Ems)

Anlage I zu § 5 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Außenstation des Lotsenschiffes bei der Ansteuerungstonne „Westerems“	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der Ansteuerungstonne „Westerems“. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Ems	Mindestens vier Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs. Bei der Anforderung ist die Anfahrtszeit des Seelotsen mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Emden zu berücksichtigen. Bei allen Abfahrten in der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr muß die beabsichtigte Lotsenanforderung bis 18.00 Uhr angezeigt werden.	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)

Anlage 2

(zu Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Ems)

Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems) in der Fassung vom 15. November 1966**§ 1**

Der Lotsdienst auf dem Seelotsrevier Ems obliegt den in der Lotsenbrüderschaft Emden zusammengeschlossenen Seelotsen.

§ 2

- (1) Auf dem Seelotsrevier Ems werden Lotsenstationen in Emden und auf der Außenstation des Lotsenschiffes bei der Ansteuerungstonne „Westerems“ unterhalten.
- (2) Die Aufsichtsbehörde unterhält in Emden eine Außenstelle, die für die Bewirtschaftung der Lotseinrichtungen und für die Einziehung der Lotsgebühren und Lotsgelder zuständig ist.

§ 3

- (1) Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgehalten.
- (2) Der Betrieb der Lotseinrichtungen wird nach § 33 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) der Lotsenbrüderschaft Emden übertragen; sie kann die Aufgabe durch geeignete selbständige Unternehmer ausführen lassen.

§ 4

(1) Ist infolge schlechten Wetters ein Versetzen von Seelotsen auf der Außenstation des Lotsenschiffes nicht mehr möglich, so soll das Lotsenschiff, sofern es die Wetterlage noch gestattet, einkommenden Schiffen solange vordampfen, bis der Seelotse versetzt werden kann. Die Entscheidung hierüber soll der Kapitän des Lotsenschiffes im Einvernehmen mit den Seelotsen treffen.

(2) Beim Vordampfen ist für die Führung des Lotsenschiffes der Kapitän und für die Beratung des nachfolgenden Schiffes der Seelotse verantwortlich.

§ 5

(1) Führer von Fahrzeugen, die zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der Lotsenstation Emden anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs,
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen,
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,
5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig).

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktелеgrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Die Anforderungszeiten für den Seelotsen bestimmen sich nach der Anlage I, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und / oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.

§ 6

Außergewöhnliche Schleppzüge (§ 44 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 — Bundesgesetzbl. II S. 162, 184 —), in der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper (§ 13 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung) und sonstige Fahrzeuge bei starkem Eisgang sollen mit Seelotsen besetzt werden. Über die Mindestzahl der notwendigen Seelotsen entscheidet das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt als Schifffahrtspolizeibehörde (§ 5 Abs. 2 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung).

§ 7

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis sowie eine Ausfertigung der Lotsordnung und des Seelotarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffsführung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 8

Der Seelotse hat, jede ihm nach der Börtordnung obliegende Lotsung durchzuführen, bis er sie nach § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen beenden darf.

§ 9

Schiffe mit einem Tiefgang über 6 m, mit Ausnahme der Dienstfahrzeuge des Bundes und der Länder, sind zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet.

§ 10

Der Seelotse soll alle die Schifffahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und Vorschriften sowie die Zoll-, Gesundheits- und sicherheitspolizeilichen Vorschriften, soweit erforderlich, der Schiffsführung zur Kenntnis bringen.

§ 11

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation abzuliefern. Die Lotsenbrüderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten.

§ 12

(1) Der Seelotse hat der zuständigen Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, und jeden folgeschweren Unfall unverzüglich von Bord des geloteten Fahrzeugs zu melden.

(2) Über alle anderen Unfälle hat der Seelotse unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsstation einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten. Vor Abgabe des Schiffsunfallberichts soll der Seelotse keine neue Lotsung antreten.

§ 13

Die Seelotsen der Lotsenbrüderschaft Emden dürfen über ihr Seelotsrevier hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Nordseereviere lotsen.

§ 14

Im Bedarfsfall sollen die auf dem Seelotsrevier verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstationen auf deren eigene Gefahr unentgeltlich befördern und im Rahmen der auf den Schiffen vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

§ 15

Geht der Seelotse, wenn ein Schiff die Fahrt unterbricht, nicht von Bord, oder kann er bei der Außenstation des Lotsenschiffes nicht ausgeholt werden, so soll die Schiffsführung dem Seelotsen für die Dauer seines Aufenthaltes eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellen und ihn verpflegen.

Anlage I zu § 5 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Außenstation des Lotsenschiffes bei der Anforderungstonne „Westerems“	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der Ansteuerungstonne „Westerems“. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze im Seelotsrevier Ems	Mindestens vier Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs. Bei der Anforderung ist die Anfahrtszeit des Seelotsen mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Emden zu berücksichtigen. Bei allen Abfahrten in der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr muß die beabsichtigte Lotsenanforderung bis 18.00 Uhr angezeigt werden.	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)

Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Flensburger Förde (Lotsordnung Flensburger Förde) Vom 13. Oktober 1966

Auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsenordnung) in der Fassung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198, 2200), geändert durch die Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsenordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 121) wird verordnet:

§ 1

(1) Auf dem Seelotsrevier Flensburger Förde wird eine Lotsenstation in Flensburg unterhalten.

(2) Die Lotseinrichtungen werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgehalten und betrieben.

§ 2

(1) Von See in das Seelotsrevier einlaufende Fahrzeuge erhalten den Seelotsen bei der Tonne 7 des minenfreien (abgesuchten) Weges 8, auslaufende Fahrzeuge in den Häfen und bei den Liegeplätzen an der Flensburger Förde.

(2) Ist infolge schlechten Wetters das Ausholen und Versetzen der Seelotsen bei der Tonne 7 nicht möglich, so darf querab vom Hafen Langballigau versetzt und ausgeholt werden.

§ 3

(1) Führer von Fahrzeugen, die einen Seelotsen annehmen wollen, müssen den Seelotsen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 rechtzeitig bei der Lotsenstation Flensburg anfordern.

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten:

1. den Namen und die Bruttoregistertonnen des Fahrzeugs;
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen;
3. den Tag (zweistellig) und die Uhrzeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen;
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll;
5. den Tiefgang des Fahrzeugs im Frischwasser bei Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Metern — vierstellig).

(3) Fahrzeuge, die von See einlaufen, haben den Seelotsen funktelegrafisch mit dem Kennwort „ETA“ anzufordern.

(4) Die Anforderungszeiten für den Seelotsen bestimmen sich nach der Anlage, die Bestandteil dieser Verordnung ist.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt und/oder andere geeignete Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie und sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter und Hilfestellung beim Anbordkommen oder Vonbordgehen des Seelotsen zu sorgen.

§ 4

Der Seelotse darf über das Seelotsrevier Flensburger Förde hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Ostseereviere lotsen.

§ 5

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis sowie eine Ausfertigung der Lotsordnung und des Seelots-tarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffsführung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 6

Der Seelotse hat jede übernommene Lotsung so lange durchzuführen, bis er sie nach § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen beenden darf.

§ 7

Der Seelotse soll alle die Schifffahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und Vorschriften sowie die Zoll-, Gesundheits- und sicher-

heitspolizeilichen Vorschriften, soweit erforderlich, der Schiffsführung zur Kenntnis bringen.

§ 8

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsenberatung von Bedeutung sind, genau zu unterrichten.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesen Fällen die Lotsbescheinigung mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich der Lotsenstation zur Weiterleitung an die Inkassostelle abzuliefern.

§ 9

(1) Der Seelotse hat der zuständigen Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, und jeden folgensweren Unfall unverzüglich von Bord des geloteten Schiffes zu melden.

(2) Über alle anderen Unfälle hat der Seelotse unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsstation einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten. Vor Abgabe des Schiffsunfallberichts soll der Seelotse keine neue Lotsung antreten.

§ 10

Im Bedarfsfalle sollen die auf dem Seelotsrevier verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstation auf eigene Gefahr der Seelotsen unentgeltlich befördern und im Rahmen der auf den Schiffen vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

§ 11

Geht der Seelotse, wenn ein Schiff die Fahrt unterbricht, nicht von Bord, oder kann er bei der Tonne 7 des minenfreien (abgesuchten) Weges 8 oder querab vom Hafen Langballigau nicht ausgeholt werden, so soll die Schiffsführung dem Seelotsen für die Dauer seines Aufenthaltes eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellen und ihn verpflegen.

§ 12

Diese Verordnung tritt am 1. November 1966 in Kraft.
Kiel, den 13. Oktober 1966
S 1 — 1392/66 — 1c

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel
Vogel

Anlage zu § 3 der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Flensburger Förde (Lotsordnung Flensburger Förde)

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsen-anforderung (Tele-gramm-anschrift)
1. Von See einlaufende Fahrzeuge:		
Tonne 7 des Zwangs-weges 8	Mindestens fünf Stunden vor Erreichen der Tonne 7. Beträgt die Reisezeit von nahe gelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als fünf Stunden, so muß die Anforderung unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsen-station Flensburg (Fördelotse Flensburg)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Fahrzeuge:		
Häfen und Liegeplätze an der Flensburger Förde	Mindestens drei Stunden vor Abfahrt des Fahrzeugs	Lotsen-station Flensburg (Fördelotse Flensburg)

(VkB1 1966 S. 619)

Nr. 393 Polizeiverordnung zur 27. Änderung der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal

Hamburg, den 17. November 1966
— See 2/12 — 32/66 II —

Nachstehend wird die Polizeiverordnung zur 27. Änderung der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal bekanntgegeben. Die Polizeiverordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 209 vom 8. November 1966 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

**Polizeiverordnung
zur 27. Änderung der Betriebsordnung für den
Nord-Ostsee-Kanal
Vom 28. Oktober 1966**

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 6 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833) wird verordnet:

Artikel 1

Die Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 14. Januar 1939 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 79), zuletzt geändert durch die Polizeiverordnung zur 26. Änderung der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 5. Oktober 1964 (Bundesanzeiger Nr. 189 vom 9. Oktober 1964), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 werden die Worte „des Artikels“ jeweils durch die Worte „der Regel“ ersetzt.

2. In § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Jeder Teilnehmer am Kanalverkehr hat sich so zu verhalten, daß die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.“

3. § 5 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

„(1) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel kann für den Anwendungsbereich der Betriebsordnung schiffahrtspolizeiliche Anordnungen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erlassen. Ihre Geltungsdauer ist auf zwei Jahre beschränkt.“

4. In § 6 Abs. 3 werden die Sätze 4 und 5 gestrichen, und an deren Stelle wird folgender neuer Satz 4 angefügt:

„Im Obereidersee beträgt die Wassertiefe 5,0 m bei mittlerem Kanalwasserstand.“

5. § 6 a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 erhält die Nummer 1 folgende Fassung:

„1. für Tankschiffe in Ballast, die brennbare Flüssigkeiten geladen hatten, eine schriftliche Erklärung des Schiffsführers über die Gasfreiheit.“;

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Fahrzeuge, die brennbare Flüssigkeiten oder mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen haben oder noch nicht entgast sind, dürfen nur aus zwingenden Gründen oder mit Erlaubnis der Kanalverwaltung die Fahrt unterbrechen oder — unbeschadet der für den Olhafen Brunsbüttelkoog geltenden Regelung — an Bunkerplätzen oder anderen Liegestellen anlegen oder liegen. Dabei haben die Führer dieser und anderer Fahrzeuge darauf zu achten, daß ein Sicherheitsabstand von mindestens 50 m zwischen den Fahrzeugen eingehalten wird. Ohne Genehmigung des Kanal-amtes dürfen an den in Satz 1 genannten Fahrzeugen andere Fahrzeuge nicht längsseits gehen. Hinsichtlich des Rauchens, des Gebrauchs von Feuer und der Ausführung funkenreißender Arbeiten auf den Fahrzeugen und an Land in der Nähe der Fahrzeuge gelten die Vorschriften des

- § 15 a Abs. 5 entsprechend. Brennbare Flüssigkeiten dürfen nur außerhalb des Fahrwassers an besonders von der Wasser- und Schifffahrsdirektion Kiel genehmigten Plätzen umgeschlagen werden."
6. § 7 wird wie folgt geändert:
- In Absatz 1 Buchstabe a erhält die Nummer 1 folgende Fassung:
„1. bei einem offenen oder nicht voll gedeckten Fahrzeug, wenn es nicht mindestens 0,50 m Freibord hat, und bei Binnenfahrzeugen, wenn der im Schiffszeugnis vorgeschriebene Freibord unterschritten wird;"
 - In Absatz 1 wird folgender Buchstabe e angefügt:
„e) Führt ein Fahrzeug wahlweise als Schutzdecker oder Volldecker, so ist für die Fahrt durch den Kanal die Vermessung als Volldecker maßgebend."
 - In Absatz 2 Buchstabe d wird das Wort „Schleppzeiten" jeweils durch das Wort „Tagfahrzeiten" ersetzt.
7. In § 8 Abs. 1 wird folgender Buchstabe d angefügt:
„d) Ein Sportfahrzeug darf ein anderes Sportfahrzeug nur schleppen, wenn beide Sportfahrzeuge zusammen keinen größeren Raumgehalt als 50 Bruttoregistertonnen haben und wenn das erforderliche Maß an Manövrierfähigkeit sowie eine Geschwindigkeit von mindestens 9 Kilometern in der Stunde gewährleistet ist. Ein solcher Schleppzug gilt als ein Fahrzeug."
8. § 15 wird wie folgt geändert:
- In Buchstabe b werden die Worte „oder auf Anordnung des Lotsen" gestrichen;
 - In Buchstabe d werden die Worte „verschlechtern oder" gestrichen;
 - In Buchstabe i werden hinter „Buchst. d)" die Worte „und des § 8 Abs. 1 Buchst. d" eingefügt;
 - In Buchstabe l werden hinter dem Wort „Scheinwerfern" die Worte „oder Arbeits- oder Deckbeleuchtungen" eingefügt und der Schlußpunkt durch ein Semikolon ersetzt;
 - Folgender Buchstabe m wird angefügt:
„m) der Gebrauch von lärmzeugenden Geräten, wenn dadurch das Hören von Schallsignalen oder Zurufen beeinträchtigt wird."
9. In § 15 a Abs. 1 wird in Satz 2 das Wort „Lotsen" durch „Seelotsen" ersetzt.
10. In § 17 werden vor dem Wort „Kanalsteurer" die Worte „von der Wasser- und Schifffahrsdirektion Kiel zugelassene" eingefügt.
11. § 24 erhält folgende Fassung:
- „§ 24**
- Zweites Topplicht für Maschinenfahrzeuge mit weniger als 45,75 m Länge
- Ein in Fahrt befindliches Maschinenfahrzeug von weniger als 45,75 m Länge muß das in Regel 2 der Seestraßenordnung vorgeschriebene zweite Topplicht für Maschinenfahrzeuge führen, wenn Einrichtung und Bauart des Fahrzeuges es zulassen."
12. In § 25 Abs. 1 werden die Worte „im Artikel" durch die Worte „in Regel" ersetzt.
13. § 27 wird wie folgt geändert:
- Die Überschrift erhält folgende Fassung:
„Lichterführung festgemachter Schiffe in den Häfen und an den Lös- und Ladeplätzen";
 - Satz 1 erhält folgende Fassung:
„In den Häfen, an den Lös- und Ladeplätzen und sonstigen Liegestellen müssen festgemachte Fahrzeuge bis 45,75 m Länge ein blendfreies, über den ganzen Horizont scheinendes weißes Licht möglichst in Deckshöhe an der Fahrwasserseite mittschiffs und Fahrzeuge über 45,75 m Länge vorn und hinten je ein solches Licht führen."
14. § 28 wird wie folgt geändert:
- In Absatz 1 wird vor den Worten „eine Seemeile" das Wort „mindestens" eingefügt.
 - Folgender Absatz 4 wird angefügt:
„(4) Jedes Schallsignal eines Maschinenfahrzeugs von 12,20 m Länge und darüber muß durch ein weißes, über den ganzen Horizont mindestens zwei Seemeilen weit sichtbares Lichtsignal angezeigt werden, das in Verbindung mit der Pfeife gleichzeitig ausgelöst wird und während der Dauer des Pfeifentones sichtbar bleibt. Binnenschiffe dürfen an Stelle des weißen Lichtsignals Sichtzeichen mittels einer Dampfwolke oder eines gelben Lichtscheins geben."
15. In § 30 Abs. 1 wird folgender Buchstabe d angefügt:
„d) In Fahrt befindliche Saugbagger müssen die Lichter gemäß Regel 2 Buchst. a und Regel 10 Buchst. a der Seestraßenordnung und nach Bedarf zusätzlich die Lichter und Zeichen nach Absatz 1 Buchst. a und b führen."
16. In § 34 werden die Worte „im Artikel 11 letzter Absatz" durch die Worte „in Regel 11 Buchst. e" ersetzt.
17. In § 35 werden die Worte „im Artikel 4a und c" durch die Worte „in Regel 4 Buchst. a und e" ersetzt.
18. In § 37 werden in der Überschrift und im Text der Vorschrift hinter dem Wort „Wellenschlag" jeweils die Worte „und Sog" eingefügt.
19. § 38 a wird wie folgt geändert:
- In Absatz 1 werden die Worte „Artikel 2 Abs. a und Artikel 10" durch die Worte „Regel 2 Buchst. a und Regel 10" ersetzt;
 - In Absatz 2 Buchst. c werden die Worte „Artikel 4a und d" durch die Worte „Regel 4 Buchst. a und e" ersetzt.
20. In § 39 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:
„Beim Ablegen von der Bunkerstation in Projensdorf muß ein westwärts fahrendes Fahrzeug (Schleppzug) das Achtungssignal geben."
21. § 40 wird wie folgt geändert:
- Die Überschrift erhält folgende Fassung:
„Signal bei Fahrtverminderung"
 - Im Text der Vorschrift werden die Worte „im Fahrwasser stoppen" durch die Worte „seine Fahrt plötzlich stark vermindern" ersetzt.
22. In § 42 Abs. 1 Buchstabe b werden die Worte „oder Festsitzen an Stellen, wo ein anderes Fahrzeug hingelangen kann" gestrichen.
23. In § 45 wird folgender Buchstabe m angefügt:
„m) Die Freibordmarken und Tiefgangsskalen der Fahrzeuge müssen klar erkennbar sein."
24. § 46 wird wie folgt geändert:
- In Absatz 2 werden hinter dem Wort „bestimmt" die Worte „in Brunsbüttelkoog" eingefügt;
 - Folgender Absatz 3 wird angefügt:
„(3) Die Reihenfolge der Zulassung zur Einfahrt in den Vorhafen und zum Einschleusen wird in Kiel-Holtenau für alle von See kommenden, mit Seelotsen besetzten Fahrzeuge (Schleppzüge) durch die Reihenfolge des Passierens der Linie Stickenhörn — Tonne „Kiel 8" bestimmt. Lotsenpflichtige Fahrzeuge (Schleppzüge) südlich dieser Linie werden den von See kommenden Fahrzeugen (Schleppzüge) nach Erreichen der Kanalreedee entsprechend eingereiht. Bei gleichzeitiger Ankunft hat das von See kommende Fahrzeug (Schleppzug) Vorrang. Das Kanalamt kann eine Änderung der Reihenfolge bestimmen."
25. In § 48 Abs. 2 Buchstabe a erhält Satz 2 folgende Fassung:
„Jedoch dürfen in Holtenau Fährschiffe das Fahrwasser und den Ankerplatz zur Anlegebrücke durch-

fahren. Das gilt auch für Fahrzeuge, die den Lösch- und Ladeplatz im alten Vorhafen bedienen. Ferner darf der Ankerplatz im Verkehr mit dem Hafen des Tonnenhofs der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes durchfahren werden."

26. In § 49 wird folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Von der Elbe dürfen in die neuen Schleusen in Brunsbüttelkoog nicht einlaufen:

Fahrzeuge

- a) über 9,0 m Tiefg.
bei einem Elbewasserstand von —2,0 m,
- b) über 8,5 m Tiefg.
bei einem Elbewasserstand von —2,5 m,
- c) über 8,0 m Tiefg.
bei einem Elbewasserstand von —3,0 m,
- d) über 7,0 m Tiefg.
bei einem Elbewasserstand von —4,0 m.

Die Angabe über die Wasserstände auf der Elbe sind hierbei auf den Kanalwasserstand + 20,0 Meter = ± 0,0 NN bezogen."

27. § 50 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 2 werden hinter dem Wort „Fahrzeugführers“ die Worte „und des Seelotsen“ eingefügt;
- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
„(3) Die Fahrt muß so rechtzeitig bis zur Grenze der Steuerfähigkeit ermäßigt werden, daß die Fahrzeuge (Schleppzüge) mit dem Steven an der Verbindungslinie zwischen den an den Seitenmauern angebrachten weiß-rot-weißen Markierungen (Signal Nr. 41 a der Signaltafel) vor dem geschlossenen Ausfahrtstor aufgestoppt sind; diese Verbindungslinie darf nur von Sportfahrzeugen überfahren werden.“

28. § 51 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.
- b) Folgender Absatz 2 wird eingefügt:
„(2) Bei Nebel und unsichtigem Wetter dürfen Fahrzeuge nicht nach dem Binnenhafen auslaufen, solange Fahrzeuge in die Schleuse vom Binnenhafen her einlaufen.“

29. § 52 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden vor dem Wort „durchgeführt“ die Worte „ohne Verzug“ eingefügt.
- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
„(2) Ein Verweilen außerhalb der öffentlichen Häfen sowie der öffentlichen und privaten Lösch- und Ladeplätze ist nur auf Anordnung oder mit Genehmigung des Kanalamtes gestattet.“
- c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
„(3) Freifahrer ohne fachkundig besetztes Radar müssen bei Nebel und unsichtigem Wetter die Kanalfahrt unterbrechen und in der nächsten Weiche oder am nächsten Liegeplatz festmachen.“

30. In § 56 Abs. 1 Buchst. d und Abs. 2 Buchst. b sowie in § 57 Abs. 1 wird das Wort „Schleppzeiten“ jeweils durch das Wort „Tagfahrzeiten“ ersetzt.

31. Folgender § 57 a wird eingefügt:

„§ 57 a

Tagfreifahrer

(1) Tagfreifahrer dürfen, wenn sie vor Ablauf der Tagfahrzeit

- a) die vorletzte Weiche vor den Endschleusen erreicht haben, bis zu den Endschleusen oder darüber hinaus,
- b) ostwärts fahrend die Weiche Breiholz und westwärts fahrend die Weiche Rade erreicht haben, bis zum Kreishafen Rendsburg
ohne besondere Erlaubnis die Weiterfahrt fortsetzen.

(2) Von den Reeden her ist das Einlaufen nach den Binnenhäfen auch außerhalb der Tagfahrzeiten gestattet."

32. In § 58 Abs. 2 Buchst. h werden in der Klammerbemerkung hinter „§ 65“ das Komma und die Worte „bei der Rendsburger Straßendrehbrücke § 70“ gestrichen.

33. In § 60 Abs. 2 am Ende wird die Klammerbemerkung gestrichen.

34. In § 62 Abs. 1 werden die Worte „des Artikels“ durch die Worte „der Regel“ ersetzt.

35. Folgender § 62 a wird eingefügt:

„§ 62 a

Kreuzen des Fahrwassers

Das Fahrwasser darf nicht gekreuzt werden, wenn dadurch die Schifffahrt behindert oder gefährdet wird."

36. § 64 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Auf das Weichensignal „Halt“ (Signale Nr. 63 bis 69, 73, 74, 75 bis 81, 85 und 86 der Signaltafel) muß ein Fahrzeug (Schleppzug) nach Vorschrift des § 72 festlegen oder falls dies unbedenklich ist, aufstoppen. Die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, wenn durch Signal Nr. 70 oder 82 der Signaltafel die Erlaubnis dazu gegeben wird (vgl. § 74)“;

b) In Absatz 2 werden in Satz 1 die Worte „bei Nacht“ gestrichen und die Zahlen „71“ und „83“ durch die Zahlen „70“ und „82“ ersetzt;

c) In Absatz 2 wird Satz 2 gestrichen.

37. In § 67 werden Überschrift und Text gestrichen und durch das Wort „entfallen“ ersetzt.

38. § 69 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Buchstabe a werden die Worte „im Artikel 11 letzter Abs.“ durch die Worte „Regel 11 Buchst. e“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Buchstabe a werden die Worte „Artikel 4a und c“ durch die Worte „Regel 4 Buchst. a und e“ ersetzt.

39. Hinter der Vorschrift des § 69 wird eingefügt:

„§ 70

entfallen“.

40. In § 71 wird nach Satz 2 folgender Satz 3 angefügt:

„Der Durchgangsverkehr darf nicht behindert werden; dementsprechend haben die Fahrzeuge, die die unterbrochene Kanalfahrt fortsetzen, beim Ablegen das Achtungssignal zu geben und sich unter Abgabe der Kurs- oder Passiersignale so in den Durchgangsverkehr einzuordnen, daß keine Gefahrenlagen entstehen können.“

41. In § 72 Abs. 3 werden die Worte „Artikel 4a und c“ sowie „Artikel 11“ durch die Worte „Regel 4 Buchst. a und e“ sowie „Regel 11“ ersetzt.

42. § 74 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für das Verlassen der Weiche ist grundsätzlich die Reihenfolge des Einlaufens in die Weiche maßgebend. Fahrzeuge, die an der linken Dalbenreihe angelegt haben oder treiben, dürfen in der Reihenfolge des Einlaufens erst ablegen und die Weiche verlassen, wenn das unter Beachtung der Vorschriften des § 62 a möglich ist und die anderen in der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeuge die Weiche verlassen haben.“

43. § 75 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird kein Signal gezeigt, so muß rechtzeitig gestoppt und in Brunsbüttelkoog östlich der Fähr-

linie, in Holtenau westlich der Fährlinie in ausreichender Entfernung das Setzen des Einlaufsignals abgewartet werden.“;

- b) Absatz 4 wird gestrichen;
- c) In Absatz 5 wird Satz 2 gestrichen;
- d) Die bisherigen Absätze 5, 6, 7 und 8 werden Absätze 4, 5, 6 und 7.

44. § 76 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Befahren des Gieselau-Kanals ist nur während der Tagfahrzeiten (Anlage IV) erlaubt.“

Artikel 2

Die Anlage I (Signaltafel) zur Betriebsordnung wird wie folgt geändert:

1. Teil II wird wie folgt geändert:

- a) In der lfd. Nr. 26 wird anstelle von „500 BRT“ „700 BRT“ gesetzt;
- b) In der lfd. Nr. 31 werden in der Spalte „Bedeutung“ jeweils die Worte „Fahrzeug hat gestoppt“ durch die Worte „Fahrt wird plötzlich vermindert“ ersetzt;
- c) Das Signal lfd. Nr. 41a erhält folgende Fassung:

„Lfd. Nr.“	Bei Tage	Zeichen	Bedeutung	Zeichen	Bei Nacht
41 a	weiß-rot-weiße Marke an den Schleusenmauern, 20 m vor den Schleusentoren der Neuen Schleusen bzw. 10 m vor den Schleusentoren der Alten Schleusen		Diese Markierung der Schutzzone darf mit dem Fahrzeugsteven bei geschlossenem Ausfahrtstor nicht überfahren werden.		wie bei Tage

2. Teil III wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. In Holtenau: Für die Neuen Schleusen auf einem 23 m hohen Mast auf dem Südteil der Schleuseninsel, für die Alten Schleusen auf einem 20 m hohen Mast auf dem Nordteil der Schleuseninsel Lichtsignale mit der Kennung Schein 3,5 s, Wiederkehr 5 s und bei unsichtigem Wetter oder Nebel Schallsignale mit einem Membransender (Tonhöhe 800) von der Nock des mittleren Außenleitwerkes der Neuen Schleusen.“;

b) In lfd. Nr. 42 a werden das Komma hinter 3 und die Worte „in Holtenau 2“ gestrichen;

c) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„Lichtsignale mit Kennung An einem Mast auf den Schein 3,5 s, jeweiligen Binnen- und Außenhäuptern der Schleusenmittelmauern“;

d) Die Signale lfd. Nr. 46 a, 47 a, 48 a, 51 a, 52 a und 53 a werden gestrichen.

3. Teil IV wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„1. Für von Westen kommende Fahrzeuge werden an 2 Signalmasten — in der Mitte und am Ostende der Weichen, in Schwartenbek an 3 Signalmasten — bei Tag und bei Nacht nachstehende Lichtsignale mit Ubr-Kennung (Schein 3,5 s, Wiederkehr 5 s) gezeigt. Für den Binnenhafen Brunsbüttelkoog werden die Signale (Westsignale) bei der Weichenstation Ostermoor gezeigt. Die Signale lfd. Nr. 73 und 74 (bei Tag Flaggsignal, bei Nacht feste Rundumlichter) werden auf der Südseite der Rahe der Weichen-signalmasten gezeigt:

Lfd. Nr.	Signal		Bedeutung
63	1 rotes Licht (Ubr)		Halt- und Festlegen: 1. Für Fahrzeuge von über 700 BRT oder 3,7 m Tiefgang 2. Für Schleppzüge, deren Schlepper 150 BRT oder 3,7 m Tiefgang oder deren Anhang einzeln oder zusammen 700 BRT übersteigen

64	2 rote Lichter (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für Weichenfahrzeuge
65	3 Lichter rot, weiß, rot untereinander (Ubr)		Halt und Festlegen für Fahrzeuge über 300 BRT oder 3,1 m Tiefgang
66	3 rote Lichter (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für alle Fahrzeuge „Absolute Sperre“
67	2 Lichter, rot, weiß (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für Schleppzüge
68	3 Lichter, rot, rot, weiß (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für „absolute“ Weichenfahrzeuge
69	3 Lichter, rot, weiß, grün (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für alle Handelsfahrzeuge
70	1 grünes Licht (Ubr)		Die Durch- oder Weiterfahrt ist gestattet

71	1 weißes Licht (Ubr)		Langsam fahren oder sich auf der Stelle halten, bis die Weiche freigegeben ist für Schiffe über 700 BRT oder 3,7 m Tiefgang	72	2 weiße Lichter (Ubr) untereinander		Weichenfahrzeuge langsam fahren oder sich auf der Stelle halten bis die Weiche freigegeben ist
----	----------------------	--	---	----	-------------------------------------	--	--

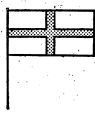
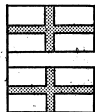
Lfd. Nr.	Bei Tage	Signal	Bedeutung	Signal	Bei Nacht
73	Flagge X des Internationalen Signalebuches		Halt und Festlegen für alle Fahrzeuge bis einschließlich 300 BRT und einem Tiefgang bis einschl. 3,1 m und unter 15 km Fahrgeschwindigkeit		3 Lichter, rot, weiß, weiß untereinander
74	2 Flaggen X des Internationalen Signalebuches untereinander		Freifahrer halt		3 weiße Lichter untereinander

2. Für von Osten kommende Fahrzeuge werden an 2 Signalmasten — in der Mitte und am Westende der Weichen, in Schwartenbek an 3 Signalmasten — bei Tag und Nacht nachstehende Lichtsignale mit Ubr-Kennung (Schein 3,5 s, Wiederkehr 5 s) gezeigt. Für den Binnenhafen Kiel-Holtenau werden die Signale (Ost-

signale) an dem Signalmast auf dem Torbunker I der Neuen Schleusen gezeigt. Die Signale lfd. Nr. 85 und 86 (bei Tage Flaggensignal, bei Nacht feste Rundumlichter) werden auf der Nordseite der Rahe der Weichensignalmasten gezeigt:

Lfd. Nr.	Signal		Bedeutung
75	1 rotes Licht (Ubr)		Halt und Festlegen: 1. Für Fahrzeuge von über 700 BRT oder 3,7 m Tiefgang 2. Für Schleppzüge, deren Schlepper 150 BRT oder 3,7 m Tiefgang oder deren Anhang einzeln oder zusammen 700 BRT übersteigen
76	2 rote Lichter (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für Weichenfahrzeuge
77	3 Lichter rot, weiß, rot (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für Fahrzeuge über 300 BRT oder 3,1 m Tiefgang
78	3 rote Lichter (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für alle Fahrzeuge „Absolute Sperre“
79	2 Lichter rot, weiß (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für Schleppzüge

Lfd. Nr.	Signal		Bedeutung
80	3 Lichter rot, rot, weiß (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für „absolute Weichenfahrzeuge“
81	3 Lichter rot, weiß, grün (Ubr) untereinander		Halt und Festlegen für alle Handelsfahrzeuge
82	1 grünes Licht (Ubr)		Die Durch- oder Weiterfahrt ist gestattet
83	1 weißes Licht (Ubr)		Langsam fahren oder sich auf der Stelle halten, bis die Weiche freigegeben ist für Fahrzeuge über 700 BRT oder 3,7 m Tiefgang
84	2 weiße Lichter (Ubr) untereinander		Weichenfahrzeuge langsam fahren oder sich auf der Stelle halten, bis die Weiche freigegeben ist

Lfd. Nr.	Bei Tage	Signal	Bedeutung	Signal	Bei Nacht
85	Flagge X des Internationalen Signalbuches		Halt und Festlegen für Fahrzeuge bis einschl. 300 BRT und einem Tiefgang bis einschl. 3,1 m und unter 15 km Fahrgeschwindigkeit		3 Lichter rot, weiß, weiß untereinander
86	2 Flaggen X des Internationalen Signalbuches untereinander		Freifahrer halt		3 weiße Lichter untereinander

- b) Buchstabe c erhält in der Einleitung folgende Fassung:
 „Westlich und östlich der Weichen werden am Vorseignalmast Lichtsignale bei Tag und Nacht mit Ubrkennung (Schein 3,5 s, Wiederkehr 5 s) oder als Funkelfeuer mit dauerndem Funkeln gezeigt.“

- c) Folgendes Signal lfd. Nr. 86 c wird angefügt:

Lfd. Nr.	Signal	Bedeutung
86 c	1 rotes Funkelfeuer 	Halt für alle Fahrzeuge. Das Weichengebiet darf nicht befahren werden;

- d) Folgender Buchstabe f wird angefügt:

„f) Signale bei der Einfahrt zum Wendebecken (Landesölhafen Brunsbüttelkoog).

Nachstehende Lichtsignale werden nur bei Bedarf zur Regelung des Verkehrs vor der Einfahrt zum Wendebecken (Landesölhafen), für das Einlaufen in das Wendebecken (Landesölhafen) und für das Auslaufen aus diesem gezeigt.

Zu lfd. Nr. 93—95

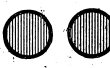
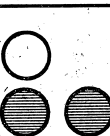
Für von Westen kommende Fahrzeuge an einem Signalmast 400 m westlich der Einfahrt zum Wendebecken (km 3,1)

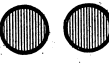
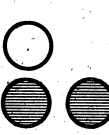
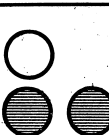
Zu lfd. Nr. 96—98

Für von Osten kommende Fahrzeuge an einem Signalmast 50 m östlich der Einfahrt zum Wendebecken (km 3,9)

Zu lfd. Nr. 99a—99c

Für aus dem Wendebecken (Landesölhafen) auslaufende Fahrzeuge an einem Signalmast am Westufer des Wendebeckens (km 3,5)

Lfd. Nr.	Signal	Bedeutung
93	2 rote Lichter nebeneinander 	Halt, keine Weiterfahrt
94	2 grüne Lichter nebeneinander 	Durch- oder Weiterfahrt gestattet
95	2 grüne Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken grünen Licht 	Durch- oder Weiterfahrt gestattet Verkehr zum Wendebecken (Olhafen) beachten

Lfd. Nr.	Signal	Bedeutung
96	2 rote Lichter nebeneinander 	Halt, keine Weiterfahrt
97	2 grüne Lichter nebeneinander 	Durch- oder Weiterfahrt gestattet
98	2 grüne Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken grünen Licht 	Durch- oder Weiterfahrt gestattet. Verkehr zum Wendebecken (Olhafen) beachten
99 a	2 rote Lichter nebeneinander 	Keine Ausfahrt
99 b	2 grüne Lichter nebeneinander 	Ausfahrt frei
99 c	2 grüne Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken grünen Licht 	Ausfahrt frei für Schiffe ohne Schlepperhilfe, sofern keine Behinderung des durchgehenden Verkehrs

3. In Anlage IV wird das Wort „Schleppzeiten“ durch das Wort „Tagfahrzeiten“ ersetzt.

Artikel 3

Diese Polizeiverordnung tritt am 15. November 1966 in Kraft, Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b jedoch erst am 1. Mai 1967.

Bonn, den 28. Oktober 1966

Der Bundesminister für Verkehr
 Seeböhm

(VkB1 1966 S. 635)

Luftfahrt

Nr. 394 Genehmigung des Landeplatzes Walldürn, Landkreis Buchen

Bonn, den 15. November 1966
 L 4 — 421 — 1 — 2181 B/66

Das Innenministerium Baden-Württemberg hat dem Flugsportclub Odenwald e. V. in Walldürn die Genehmi-

gung erteilt, den nachfolgend beschriebenen Landeplatz anzulegen und zu betreiben:

1. Bezeichnung: Landeplatz Walldürn
2. Lage: 2 km ostwärts Walldürn
3. Bezugspunkt
 - a) Geographische Lage: 49° 34' 52" Nord
09° 24' 05" Ost
 - b) Höhe: 402 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) bis zu 2000 kg
 - b) Hubschrauber

Straßenbau

Nr. 395 Richtlinien für die Durchführung der Verkehrsbeschränkungen zur Verhütung von Frostschäden an Bundesfernstraßen

Der Bundesminister für Verkehr
StB 8 — Isf — 4312 Vms 66

Bonn, den 1. November 1966

An
die obersten Straßenbaubehörden
der Länder

mit Nebenabdrucken

für die Mittelbehörden, Straßenbauämter, Autobahnämter
und Straßenmeistereien

Nachrichtlich:

An

die für den Straßenbau zuständigen Herren Minister
und Senatoren (Ministerien) der Länder

die Herren Verkehrsminister (-senatoren), Verkehrs-
ministerien der Länder und das Innenministerium des
Landes Baden-Württemberg

die Verbindungsstelle Berlin
des Bundesministers für Verkehr

1 Berlin 15
Bundesallee 216—218

den Herrn Präsidenten
des Bundesrechnungshofes

6 Frankfurt/Main
Berliner Straße 51

den Herrn Bundesminister der Verteidigung
— S V 8 —

53 Bonn
Ermekeilstraße 27

den Herrn Bundesminister der Verteidigung
— S IV 3 —

53 Bonn
Ermekeilstraße 27

den Herrn Bundesminister der Verteidigung
— Fü L IV/7 —

53 Bonn
Ermekeilstraße 27

das Kommando der Territorialen Verteidigung
— Abt. Verkehr —

532 Bad Godesberg
Deutschherrenstr. 89—91

die Bundesanstalt für Straßenwesen

5 Köln-Raderthal
Brühler Straße 324

die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

5 Köln
Cäcilienstraße 20—24

den Deutschen Industrie- und Handelstag

53 Bonn
Koblenzer Str. 148

- c) Motorsegler
- d) Segelflugzeuge

5. Die Landung von Fallschirmabspringern ist gestattet.
6. Zweck: Landeplatz des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz)

7. Start- und Landebahn
 - a) Richtung: 060°/240° rw
 - b) Länge: 650 m.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

(VkB1 1966 S. 640)

die Zentralarbeitsgemeinschaft
des Straßenverkehrsgewerbes

6 Frankfurt/Main
Königsberger Straße 1

den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V.
— Hauptverwaltung —

8 München
Königinstraße 9—11 a

den Automobilclub von Deutschland e. V.
— Hauptgeschäftsstelle —

6 Frankfurt/Main
Wiesenhüttenstraße 2

den Deutschen Touring Automobil Club e. V.

8 München
Elisabethstr. 30

Betr.: Richtlinien für die Durchführung der Verkehrs-
beschränkungen zur Verhütung von Frostschäden
an Bundesfernstraßen

Bezug: Mein Runderlaß vom 1. November 1965 — StB 8
— Isf — 4279 Vms 65

Die nachstehenden Richtlinien für die Durchführung der
Verkehrsbeschränkungen zur Verhütung von Frostschä-
den an Bundesfernstraßen (Ausgabe 1966/67) bitte ich in
der kommenden Frostperiode anzuwenden.

Die Automobilclubs und andere Verbände des Straßen-
verkehrs und der Verkehrswirtschaft sowie mehrere In-
dustrie- und Handelskammern werden Auskunftsstellen
einrichten, um die Verkehrsteilnehmer über die Verkehrs-
beschränkungen zu unterrichten. Ich bitte die in Anlage 3
der Richtlinien genannten Hauptauskunftsstellen durch
Presseveröffentlichungen bekanntzugeben.

Neben dem Rundfunk soll auch das Fernsehen für die
Bekanntgabe der Verkehrsbeschränkungen eingeschaltet
werden.

Die Meldekarte (Ausgabe 1967) wird Ihnen von dem
mit der Herstellung beauftragten Verlag übersandt wer-
den.

Ich bitte, das Erforderliche zu veranlassen. Zu diesem
Zweck sind Mehrfertigungen des Erlasses beigelegt.

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

Richtlinien für die Durchführung der Verkehrsbeschränkungen zur Verhütung von Frostschäden an Bundesfernstraßen (mit 6 Anlagen)

I. Allgemeines

1. Auf Grund § 7 (2) Bundesfernstraßengesetz in der
Fassung vom 6. 8. 61 (BGBl 1961 S. 1741) können
Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden, wenn
es zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an
den Straßen oder für die Sicherheit und Leichtig-
keit des Verkehrs notwendig ist. Eine Notwendig-
keit hierfür liegt auch dann vor, wenn Straßen
infolge der Auswirkungen des Frostes in ihrem
Bestand gefährdet werden.

2. Derartige für das Verkehrswesen und die Versor-
gung der Bevölkerung einschneidende Maßnahmen
sollen unter Beachtung dieser Richtlinien durchge-
führt werden, um die verkehrlichen und wirtschaft-

lichen Erschwernisse zu mildern. Die Richtlinien befassen sich mit der einheitlichen Festlegung der Verkehrsbeschränkungen nach Art, Ort und Zeit, mit der Kennzeichnung der betroffenen Straßen und Umleitungsstrecken sowie mit der Bekanntgabe der Verkehrsbeschränkungen.

II. Art der Verkehrsbeschränkungen

1. Die Erfahrungen zeigen, daß frostgefährdete Straßen fast ausschließlich durch Verkehrserschütterungen und Verkehrslasten in ihrem Bestand gefährdet werden. Die vorbeugenden Maßnahmen müssen sich deshalb in erster Linie auf eine Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrzeuggewichte erstrecken.
2. Folgende Stufen sind für die anzuordnenden Verkehrsbeschränkungen vorgesehen:
 - Stufe 1: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 9 t, Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge über 3,5 t: 30 km/h
 - Stufe 2: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 7 t, Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge über 3,5 t: 30 km/h
 - Stufe 3: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t
 - Stufe 4: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 1,5 t
 - Stufe 5: Gesperrt für alle Fahrzeuge
3. Die Einteilung der Stufen verfolgt das Ziel, die für die Versorgung der Bevölkerung wichtigen Verkehrsarten (Pkw-Verkehr, leichter Lkw-Verkehr bis 3,5 t und mittlerer Lkw-Verkehr bis 7 t oder in Sonderfällen bis 9 t) soweit und solange wie möglich aufrechtzuerhalten. Stufe 5 ist anzuwenden, wenn die Straße trotz der vorbeugenden Maßnahmen unbefahrbar geworden ist. Geeignete Umleitungen für den Gesamtverkehr sind festzulegen.

III. Festlegung der Verkehrsbeschränkungen

1. Die geplanten Verkehrsbeschränkungen werden nach Ort und Art in einer Karte dargestellt, die nach den Richtlinien des Allgemeinen Runderlasses Straßenbau Nr. 11/57 vom 10. 9. 1957 — StB 5 — Isf — 2083 Vms 57 — auszuarbeiten ist. Die zuständigen Stellen der Verwaltung, der Verkehrswirtschaft und der Streitkräfte sind hierbei zu beteiligen.
2. Die behördlichen Anordnungen für die einzelnen Verkehrsbeschränkungen sind im Benehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorher festzulegen, um im Bedarfsfall die Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen kurzfristig durchführen zu können. Die technischen Maßnahmen zur Durchführung der behördlichen Anordnungen sind vorzubereiten.

IV. Beginn und Beendigung der Verkehrsbeschränkungen

1. Den Tag des Beginns und den Tag der Beendigung einer Verkehrsbeschränkung bestimmt die zuständige Dienststelle der Straßenbauverwaltung. Sie soll diese Entscheidung möglichst am dritten Tage vor diesem Zeitpunkt treffen, um die erforderlichen Maßnahmen zum In- und Außerkrafttreten der Verkehrsbeschränkung ordnungsgemäß durchführen zu können und den Straßenbenutzern die Möglichkeit zu geben, ihre Fahrten und Transporte rechtzeitig umzustellen.
2. Die Straßenbauverwaltung hat folgendes zu veranlassen:
 - a) Mitteilung an die zuständige Straßenverkehrsbehörde,
 - b) Mitteilung an die Dienststellen der Verkehrspolizei ggf. mit der Bitte um Bereitstellung von Polizeikräften zur Regelung und Überwachung des Verkehrs,
 - c) Kennzeichnung der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Straßenabschnitte einschl. der Umleitungen,
 - d) Bekanntgabe der angeordneten Verkehrsbeschränkung.

V. Kennzeichnung

1. Die Beschilderung soll deutlich und verständlich ausgeführt werden, um die Verkehrsabwicklung nicht durch ungenügende Kennzeichnung zusätzlich zu erschweren.
2. Der Anlaß der Verkehrsbeschränkungen ist durch ein besonderes Zusatzschild „Frostschäden“ bekanntzugeben.
3. Die von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Fahrzeugarten sind gleichfalls auf besonderen Schildern zu bezeichnen.
4. Die Umleitungen sind in der Weise zu kennzeichnen, daß
 - a) vor der Abzweigung der Umleitung ein Vorwegweiser aufgestellt wird,
 - b) im Zuge der Umleitung an allen notwendigen Stellen (Krümmungen, Kreuzungen, Abzweigungen), deren Verlauf kenntlich gemacht wird. Dies gilt im besonderen für Umleitungen des Fernverkehrs.
5. Im einzelnen sind hierbei die nachstehenden Kennzeichen anzuwenden:
 - a) Ankündigung einer Umleitung zur Verhütung von Frostschäden (siehe Anlage 4, Beispiel 1 und 2)

Vorankündigung bestehend aus

Zusatzschild	„Frostschäden“
Zusatzschild	„Betroffene Fahrzeugart“
Zusatzschild	„Umleitung“

Vorwegweiser bestehend aus

Zusatzschild	„Betroffene Fahrzeugart“
Hinweiszeichen	„Vorwegweiser“

Hauptwegweiser bestehend aus

Zusatzschild	„Betroffene Fahrzeugart“
Hinweiszeichen	„Wegweiser“ mit Fernzielangabe oder Aufschrift „Umleitung“
 - b) Kennzeichnung einer Verkehrsbeschränkung zur Verhütung von Frostschäden (siehe Anlage 5)

Gewichtsbeschränkung bestehend aus

Zusatzschild	„Frostschäden“
Verkehrszeichen	„Verkehrsverbot für Fahrzeuge über ein bestimmtes Gesamtgewicht“

Geschwindigkeitsbeschränkung bestehend aus

Zusatzschild	„Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht“
--------------	--------------------------------------

Verkehrszeichen „Verbot der Überschreitung bestimmter Fahrgeschwindigkeiten“

Dieses Kennzeichen ist entlang der betroffenen Strecke mehrmals zu wiederholen.

Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung bestehend aus

Verkehrszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“
6. Bei Verkehrsbeschränkungen an Straßen mit geringem Verkehr können bei der Kennzeichnung der Umleitungen die Kennzeichen „Vorankündigung“ (V 5a) und „Vorwegweiser“ (V 5b) entfallen.
7. Von der Aufstellung der in der StVO unter Bild 55 dargestellten Tafel für die Umleitung des Verkehrs soll wegen der kurzfristigen Änderungen der Verkehrsbeschränkungen und der kostspieligen Herstellung dieses Schildes abgesehen werden. Es ist anzustreben, die Beschilderung für Verkehrsbeschränkungen zur Verhütung von Frostschäden möglichst aus Einzelschildern zusammenzusetzen, die in größerer Auflage hergestellt und vorrätig gehalten werden können. Die hierbei erforder-

lichen Zusatzschilder sind in **Anlage 6** mit ihren Abmessungen und Schriftgrößen dargestellt.

8. Der große Umfang der Kennzeichnung und der von den Witterungsverhältnissen abhängige, vorher nicht genau bestimmbarer Zeitpunkt der Aufstellung erfordern eine sorgfältige und frühzeitige Vorbereitung. Diese erstreckt sich vor allem auf die Anfertigung der Beschilderungspläne, die Beschaffung der Verkehrszeichen und Zusatzschilder und die Aufstellung der Pfosten sowie auf die Sicherstellung ausreichender Nachrichtenverbindungen. Bei den Vorbereitungsmaßnahmen ist davon auszugehen, daß die Beschilderung innerhalb von zwei Tagen angebracht sein muß.
9. Der Beschilderungsplan für die einzelnen Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen ist im Benehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde aufzustellen. Es ist nicht zweckmäßig, in einem zusammenhängenden Bereich verschiedene Stufen der Verkehrsbeschränkung anzuwenden, da dann die Beschilderung sehr umfangreich und wenig übersichtlich wird.
10. Alle Kennzeichen, die zum Schutze frostgefährdeter Straßen zur Kennzeichnung von Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen aufgestellt werden, sind am Tage der Aufhebung der Verkehrsbeschränkung einzuziehen. Dies gilt auch, wenn eine nochmalige Frost- und Tauperiode zu erwarten ist.
11. Auf Straßen, die trotz der vorbeugenden Verkehrsbeschränkungen größere Schäden erlitten haben und die noch längere Zeit mit beschränkter Geschwindigkeit befahren werden oder für bestimmte Fahrzeuggewichte gesperrt bleiben müssen, ist nach Beendigung der Frostaufgangsperiode auf alle Fälle das 1,25/0,85 m große Schild mit der Aufschrift „Frostschäden“ zu entfernen. Dieses Schild soll nur benutzt werden, wenn der Straße Gefahren durch den Verkehr drohen und nicht, wenn dem Verkehr durch den schlechten Zustand der Straße Beschränkungen auferlegt werden müssen. Die übrige Beschilderung aus Anlaß der vorbeugenden Maßnahmen gegen Frostschäden kann bis zur endgültigen Freigabe des betroffenen Straßenabschnittes belassen werden.

VI. Bekanntgabe der Verkehrsbeschränkungen

1. Die Verkehrsbeschränkungen werden durch Rundfunk, Fernsehen, Presse und Auskunftsstellen veröffentlicht. Durch Rundfunk, Fernsehen und Presse werden allgemeine Hinweise über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen und die hiervon betroffenen Gebiete bekanntgegeben. Durch die Auskunftsstellen und das Fernsehen werden genaue Mitteilungen über die beabsichtigten und angeordneten Verkehrsbeschränkungen gemacht.
2. Für die im Bereich eines Landes gelegenen Bundesfernstraßen wird von den obersten Straßenbaubehörden des Landes folgendes veranlaßt:
 - a) **Vorankündigung von Verkehrsbeschränkungen in Rundfunk, Fernsehen und Presse des Landes.**
Die Vorankündigung soll die Straßenbenutzer und die Wirtschaft bereits mehrere Tage vor dem Inkrafttreten der Verkehrsbeschränkungen über die bevorstehenden Maßnahmen der Behörden unterrichten.
 - b) **Ankündigung von Verkehrsbeschränkungen in Rundfunk, Fernsehen und Presse des Landes.**
Die Ankündigung soll in allgemeiner Form möglichst am zweiten Tage vor dem Inkrafttreten einer angeordneten Verkehrsbeschränkung erfolgen. Hierbei können auch Ort und Art der wichtigsten Verkehrsbeschränkungen sowie der Zeitpunkt des Inkrafttretens bekanntgegeben werden. In der örtlichen Presse soll die behördliche Anordnung der bevorstehenden Verkehrsbeschränkung verlautbart werden. Bei der Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung soll in der gleichen Weise verfahren werden.

c) **Auskünfte** durch die Auskunftsstellen im Landesbereich über beabsichtigte und angeordnete Verkehrsbeschränkungen.

3. Die Bekanntmachung der Verkehrsbeschränkungen zur Verhütung von Frostschäden auf Landes- bzw. Staatsstraßen und Kreisstraßen regeln die obersten Straßenbaubehörden der Länder für ihren Bereich.

4. Für das Bundesgebiet wird vom Bundesverkehrsministerium folgendes veranlaßt:

- a) **Bekanntmachung der Verkehrsbeschränkungen in Rundfunk und Fernsehen.**

Das Bundesverkehrsministerium faßt die Meldungen der obersten Straßenbaubehörden der Länder über angeordnete Verkehrsbeschränkungen auf Bundesfernstraßen zu einer Übersicht über das Bundesgebiet zusammen. Die Übersicht enthält kurze Angaben über Beginn oder Beendigung von Verkehrsbeschränkungen auf den wichtigsten Bundesfernstraßen. Die Übersicht wird den Rundfunksendern täglich so rechtzeitig fernschriftlich übermittelt, daß sie mittags — in der Regel im Anschluß an den Straßenzustandsbericht und die Wettervorhersage bekanntgegeben werden kann. Die Fernsehanstalten bringen die Übersichten im Anschluß an die regionalen Abendsendungen.

- b) **Auskünfte durch die Auskunftsstellen.**

Die Auskunftsstellen im gesamten Bundesgebiet teilen Beginn oder Beendigung der Verkehrsbeschränkungen zwei Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt mit. Sie unterrichten über die bestehenden Verkehrsbeschränkungen und erteilen Ratschläge für die Umfahrung von Gebieten, die von Verkehrsbeschränkungen betroffen sind.

- c) **Wochenberichte über den Stand der Verkehrsbeschränkungen.**

Die Wochenberichte enthalten eine Zusammenstellung der jeweils am Donnerstag in Kraft befindlichen Verkehrsbeschränkungen. Sie werden der Presse und den Auskunftsstellen zur Verfügung gestellt.

5. Der Meldedienst über die angeordneten Verkehrsbeschränkungen und ihre Weitergabe an die Auskunftsstellen ist in der „Anleitung für die Meldestellen“ (**Anlage 1**) geregelt.

6. Es werden Hauptauskunftsstellen der Verwaltung, der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft eingerichtet.

- a) Die Hauptauskunftsstellen der Verwaltung sollen sich bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder befinden. Sie unterrichten die übrigen für den Straßenverkehr zuständigen Landesbehörden und die ggf. dort eingerichteten Nebenauskunftsstellen.

- b) Die Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft sollen sich bei den größeren Geschäftsstellen der Organisationen des Kraftverkehrs und der Wirtschaft befinden. Ihnen werden nach Bedarf für einzelne Wirtschafts- oder Verkehrszweige oder für bestimmte Gebiete Nebenauskunftsstellen angegliedert.

Die Hauptauskunftsstellen mit ihren Fernschreib- und Fernsprechan Schlüssen sind in **Anlage 3** zusammengestellt.

7. Der Auskunftsdienst umfaßt

- a) die Entgegennahme von Meldungen über Verkehrsbeschränkungen;
- b) die Eintragung der gemeldeten Verkehrsbeschränkungen in die Landesmeldekarte und die Bundesmeldekarte;
- c) die Weitergabe der Meldungen an Nebenauskunftsstellen;
- d) die Erteilung von Auskünften.

Die Auskünfte können im Dauerauftrag oder auf Anfrage gegeben werden.

Anlage 2 enthält eine „Anleitung für die Auskunftsstellen“.

Anleitung für die Meldestellen

Anlage 1

I. Art der Meldungen

Folgende Meldungen sind für die Durchführung von Verkehrsbeschränkungen erforderlich:

a) Einzelmeldung FLö

Meldungen der Straßenbaudienststellen über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen auf örtlich wichtigen Straßen ihres Bezirks an die ihnen zugeordnete, bereits für den Straßenwetter- und Warndienst eingerichtete Sammelmeldestelle des Landes oder Landesteiles.

b) Sammelmeldung FLö

Meldungen dieser Sammelmeldestelle an die Hauptauskunftsstelle des Landes.

c) Landesübersicht FL

Meldungen der Sammelmeldestelle an den Rundfunk und das Fernsehen des Landes.

d) Sammelmeldungen FLü

Meldungen der Sammelmeldestelle des Landes über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen auf überörtlich wichtigen Straßen (Bundesfernstraßen des Landesbereichs) an das Bundesverkehrsministerium.

e) Sammelmeldung FBü

Meldung des Bundesverkehrsministeriums über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen auf Bundesfernstraßen im Bundesgebiet an alle Hauptauskunftsstellen.

f) Bundesübersicht FB

Meldung des Bundesverkehrsministeriums an den Rundfunk und das Fernsehen.

II. Form der Meldungen

1. Es wird nur der tägliche Zu- und Abgang der Verkehrsbeschränkungen gemeldet. Die Meldungen sind in folgender Form abzufassen.

Beispiel:

19. 3. 1967 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg,
Stufe 2: Daßwang — Hemau.

Die Meldung besagt, daß die Strecke Daßwang — Hemau im Abschnitt Neumarkt/Opf. — Regensburg der Bundesstraße 8 für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 7 t gesperrt ist und daß alle Fahrzeuge über 3,5 t eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einhalten müssen.

2. Für die Bezeichnung der gesperrten Strecke sind nur die Orte zu verwenden, die in der vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Meldekarte im Maßstab 1 : 500 000 eingetragen sind.
3. Für die Bezeichnung des Großabschnittes (Beispiel: Neumarkt/Opf. — Regensburg) sind die in der Karte mit Doppelkreis eingetragenen Orte zu verwenden. Endet die Bundesstraße an der Grenze, so ist, sofern auf der Karte kein Ort verzeichnet ist, das Wort „Bundesgrenze“ bzw. „Zonengrenze“ einzusetzen. Wenn die Verwendung der mit Doppelkreis versehenen Orte nicht möglich ist, können für die Bezeichnung des Großabschnitts hilfsweise die mit einem einfachen Kreis angegebenen Orte benutzt werden. Für die Bezeichnung der eigentlichen Sperrstrecke (im Beispiel: Daßwang — Hemau) sollen nur die auf der Karte

mit einfachem oder doppeltem Kreis gekennzeichneten Orte, dagegen nicht Landesgrenzen oder Bauamtsgrenzen verwendet werden.

4. Befinden sich an Kreuzungen oder Abzweigungen keine Ortschaften, so sind die auf der Meldekarte angegebenen Knotenpunktbezeichnungen zu verwenden. Dabei sind drei Arten von Knotenpunktbezeichnungen zu unterscheiden:

- a) Kr 8/11 d. h. Kreuzung der Bundesstraße Nr. 8 und Nr. 11
- b) Abzw. 65/129 d. h. Abzweig der Bundesstraße Nr. 65 aus der Bundesstraße Nr. 129
- c) 171 d. h. Abzweig der Landesstraße 171 von einer Bundesstraße.

III. Meldezeiten und Meldewege für Meldungen im Landesbereich

1. Beginn und Beendigung der Verkehrsbeschränkungen werden von den Straßenbaudienststellen am 3. Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt festgelegt. Die Mitteilung hierüber wird als Einzelmeldung FLö sofort am Morgen des 2. Tages vor dem vorgesehenen Zeitpunkt im Anschluß an die Meldung ZLö des Straßenwetter- und Warndienstes in der vorgeschriebenen Form fernmündlich an die Sammelmeldestelle gegeben.
2. Die Sammelmeldestelle stellt aus den vorliegenden Einzelmeldungen der Straßenbaudienststellen die Sammelmeldung FLö zusammen und leitet sie im Laufe des Vormittags an die Hauptauskunftsstellen des Landes weiter. Die Sammelmeldestelle übermittelt die Landesübersicht FL rechtzeitig an den Rundfunk zur Bekanntgabe im Anschluß an den Straßenzustandsbericht des Landes gegen 7.00 Uhr vormittags sowie an das Fernsehen zur Bekanntgabe in der Abendsendung.

IV. Meldezeiten und Meldewege für die Meldungen im Bundesgebiet

1. Die Sammelmeldestellen der Länder stellen aus den ihnen vorliegenden Einzelmeldungen FLö, die sich auf die Bundesfernstraßen beziehen, die Sammelmeldung FLü zusammen.
2. Ab 8.15 Uhr halten die Sammelmeldestellen die Sammelmeldung FLü zum fernschriftlichen Abruf durch das Bundesverkehrsministerium bereit. Das Bundesverkehrsministerium stellt durch Zusammenfassung der Sammelmeldungen FLü der Länder die Sammelmeldung FBü über die Verkehrsbeschränkungen auf den Bundesfernstraßen des Bundesgebietes zusammen.
3. Die Sammelmeldung FBü bildet die Grundlage für die durch Rundfunk verbreitete Bundesübersicht über die Verhältnisse in den von den Verkehrsbeschränkungen besonders betroffenen Gebieten. Die Bundesübersicht FB wird vom Bundesverkehrsministerium in die zwischen 9.15 und 9.30 Uhr abgehende ZB-Klartextmeldung des Straßenzustandsberichtes für das Bundesgebiet aufgenommen.
4. Von 10.30 bis 14.00 Uhr wird die Sammelmeldung FBü vom Bundesverkehrsministerium ungekürzt über das öffentliche Fernschreibnetz an alle Hauptauskunftsstellen abgesetzt, die sie an die Nebenauskunftsstellen und sonstige Empfänger unverzüglich weiterleiten.

Anleitung für Auskunftsstellen

Anlage 2

I. Allgemeines

Die Hauptauskunftsstellen der Verwaltungen geben Auskünfte nur an Behörden. Sie stehen für Anfragen der Verkehrsteilnehmer im allgemeinen nicht zur Verfügung. Den Auskunftsdienst für die Verkehrsteilnehmer führen die Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft und ihre Nebenauskunftsstellen durch.

II. Art der Meldungen

1. Die Hauptauskunftsstellen erhalten die Meldungen über Verkehrsbeschränkungen

- a) vom Bundesverkehrsministerium für die Bundesfernstraßen des Bundesgebiets
- b) von der obersten Straßenbaubehörde ihres Landes für die Bundesfernstraßen, Landes- bzw. Staatsstraßen und Kreisstraßen im Landesbereich.

2. Die Meldungen werden den Auskunftsstellen im allgemeinen fernschriftlich übermittelt.

III. Form der Meldungen

1. Die Meldungen sind in folgender Form abgefaßt:

- a) Beginn der Verkehrsbeschränkung
Beispiel:
19. 3. 1967 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg,
Stufe 2: Daßwang — Hemau ab 21. 3. 1967
- b) Verschärfung der Verkehrsbeschränkung
Beispiel:
23. 3. 1967 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg,
von Stufe 2 nach 4: Daßwang — Hemau ab
25. 3. 1967
- c) Erleichterung der Verkehrsbeschränkung
Beispiel:
15. 4. 1967 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg,
von Stufe 4 nach 1: Daßwang — Hemau ab
17. 4. 1967
- d) Aufhebung der Verkehrsbeschränkung
Beispiel:
20. 5. 1967 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg,
Daßwang — Hemau aufgehoben am 19. 5. 1967

Für die Bezeichnung der gesperrten Strecken werden nur die Orte verwendet, die in der Melde-

karte eingetragen sind. Befinden sich an Verkehrsknotenpunkten (Kreuzungen und Abzweigungen) keine Ortschaften, so werden Knotenpunktsbezeichnungen folgender Art verwendet.

- a) Kr 8/11, d. h. Kreuzung der Bundesstraßen Nr. 8 und Nr. 11
- b) Abzw. 65/129, d. h. Abzweig der Bundesstraße Nr. 65 aus der Bundesstraße Nr. 129
- c) 171, d. h. Abzweig der Landesstraße 171 von einer Bundesstraße.

IV. Eintragungen der Meldungen

1. Die Meldungen des Bundesverkehrsministeriums über die Verkehrsbeschränkungen im Bundesgebiet werden in die Meldekarte des Bundesgebiets (1:500 000), die Meldungen der obersten Straßenbaubehörde des Landes über die Verkehrsbeschränkungen im Landesbereich in die Meldekarte des Landes eingetragen.

2. Die gemeldeten Straßenabschnitte sind auf den Meldekarten durch farbige Markierungsnadeln oder durch farbigen Beistrich zu kennzeichnen. Es bedeuten dabei

grün = Stufe 1 d. h. Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 9 t; Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht: 30 km/h;

braun = Stufe 2 d. h. Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 7 t; Höchstgeschwindigkeit wie vor;

blau = Stufe 3 d. h. Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t;

rot = Stufe 4 d. h. Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 1,5 t;

violett = Stufe 5 d. h. Gesperrt für alle Fahrzeuge.

3. Das Datum des Beginns der Verkehrsbeschränkungen braucht nicht in die Meldekarte eingetragen zu werden. Bei Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen ist die Kennzeichnung zu entfernen.

4. Die Richtigkeit der Eintragungen kann an Hand der vom Bundesverkehrsministerium wöchentlich übersandten Übersichten über den Stand der Verkehrsbeschränkungen überprüft werden.

Verzeichnis der Hauptauskunftsstellen

Anlage 3

c) Fernruf

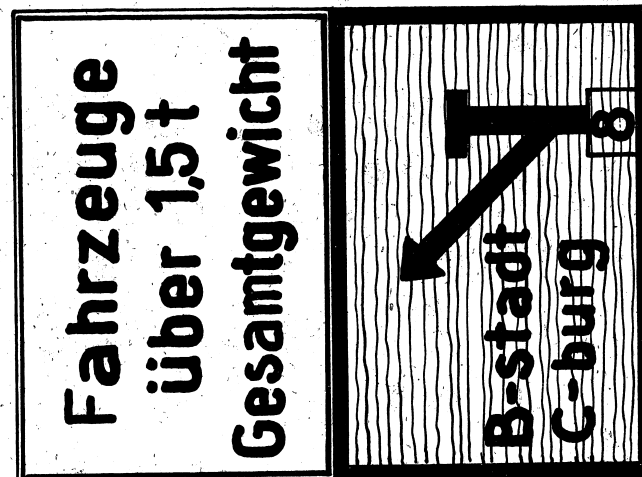
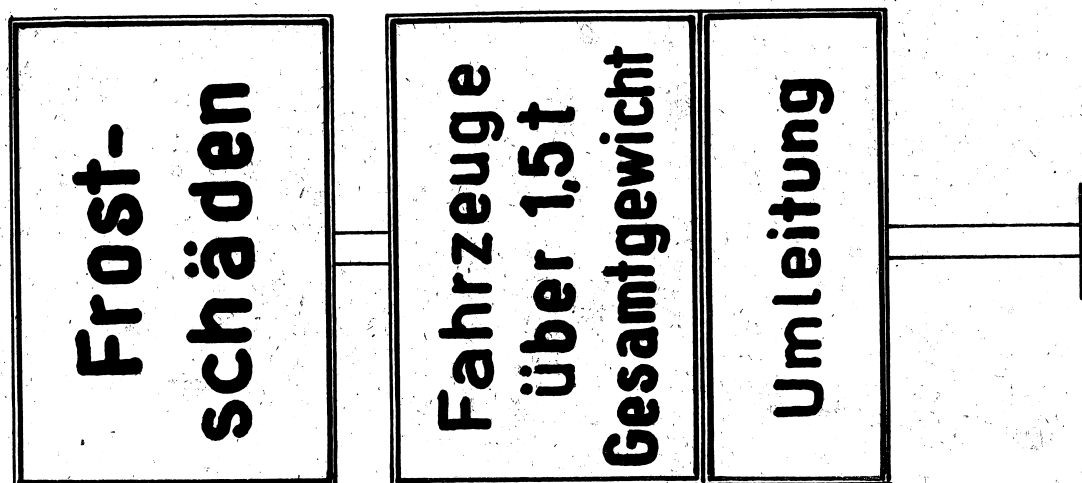
b) Fernschreiber

a) Anschrift

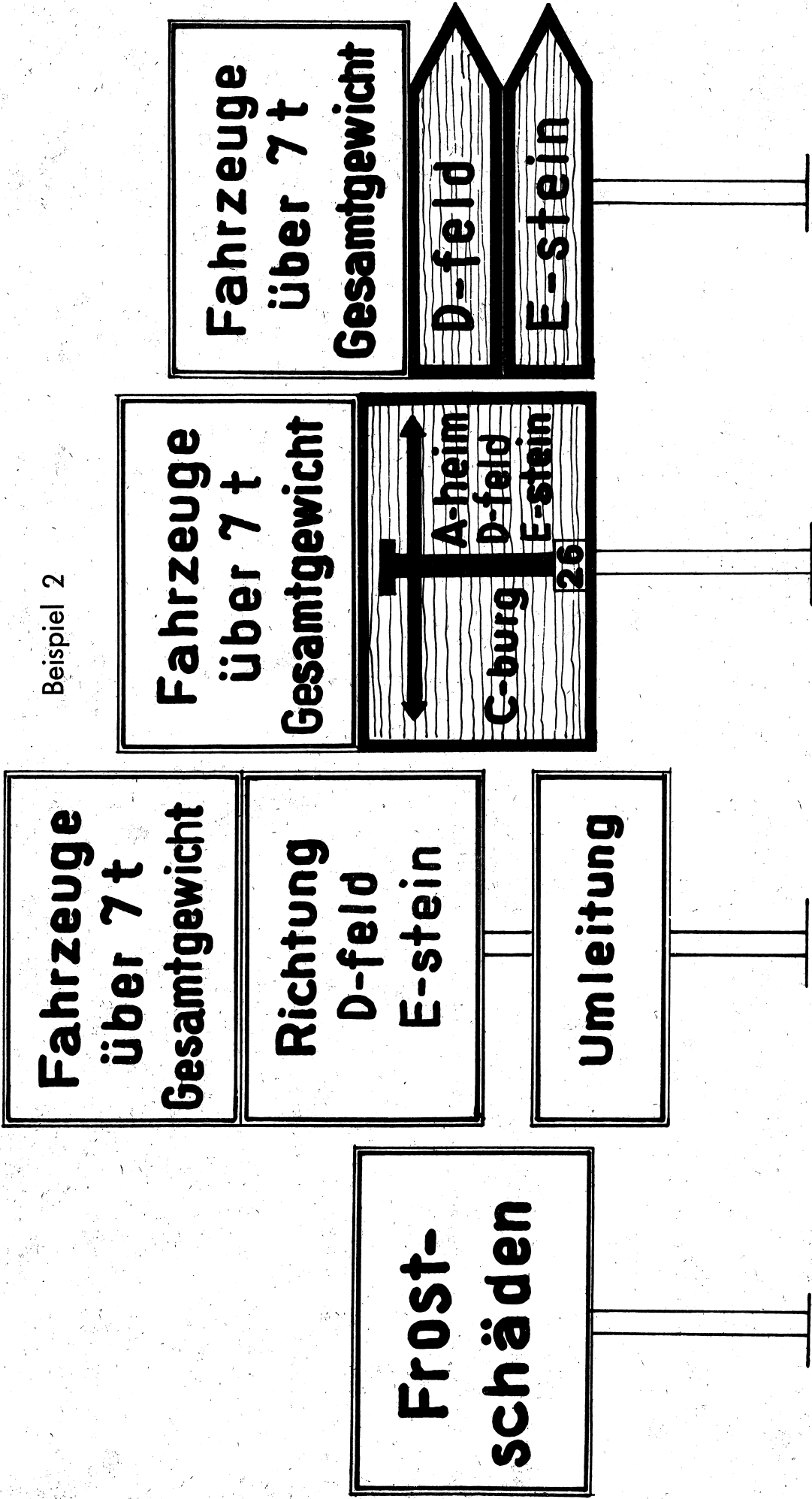
Name	Ort	Straße	Teilnehmer	Telex-Nr.	Nr.
A. Hauptauskunftsstellen der Verwaltungen					
1. Straßenbauamt München	8 München 13	Winzererstr. 43	wie a)	05 23 320	30 40 11
2. Innenministerium Baden-Württemberg — Hauptabteilung Verkehr —	7 Stuttgart 1	Dorotheenstr. 6	wie a)	07 22 305	29 09 41
3. Hessisches Landesamt für Straßenbau	62 Wiesbaden	Frankfurter Str. 50	wie a)	04 186 754	5 92 91
4. Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz	54 Koblenz	Hochhaus	wie a)	08 62 701	21 51
5. Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentl. Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen	4 Düsseldorf	Karlstr. 8	wie a)	08 582 728	89 31
6. Niedersächsisches Landesverwaltungsamt — Straßenbau —	3 Hannover	Sophienstr. 7	Niedersächs. Minister der Finanzen, Am Schiffgraben 6	09 22 800	2 78 01—5
7. Landesamt für Straßenbau Schleswig-Holstein	23 Kiel	Düsternbrooker Weg 94—100	wie a)	02 99 823	4 07 11
8. Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	2 Hamburg 36	Stadthausbrücke 8	Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Alter Steinweg 4	02 11 100	34 10 08
9. Der Senator für das Bauwesen, Straßenbaudirektion	28 Bremen	Pelzerstr. 36—38	wie a)	02 44 804	36 11
10. Der Senator für Bau- und Wohnungswesen	1 Berlin 31	Würtembergsche Str. 6—10	wie a)	01 83 798	87 05 91
11. Staatliches Straßenbauamt Saarbrücken	66 Saarbrücken	Halbergstr. 84—86	Wirtschaftsministerium Hardenbergstraße (Hochhaus)	04 42 211	6 49 31
B. Bundesanstalt für den Güterfernverkehr					
— Zentrale —	5 Köln	Cäcilienstr. 20—24	wie a)	08 882 637	23 34 61
C. Industrie- und Handelskammern					
Augsburg	89 Augsburg	Philippine-Welser-Str. 28	wie a)	05 3 815	27 11
Regensburg	84 Regensburg	Dr.-M.-Luther-Str. 12	wie a)	06 5 883	72 51/54
Passau	839 Passau	Nibelungenstr. 15	wie a)	05 7 876	64 82/83
Bayreuth	858 Bayreuth	Bahnhostr. 25—27	wie a)	06 42 870	22 81—83
Würzburg	87 Würzburg	Neubastr. 66	wie a)	06 8 884	5 01 37
Aschaffenburg	875 Aschaffenburg	Frohsinnstr. 28	wie a)	04 188 867	2 13 23—25
Stuttgart	7 Stuttgart	Jägerstr. 30	wie a)	07 22 031	29 91 51
Karlsruhe	75 Karlsruhe	Lammstr. 15—17	wie a)	07 825 613	2 79 21
Mannheim	68 Mannheim	L 1, 2	wie a)	04 62 345	2 48 71
Kassel	35 Kassel	Ständepl. 17	wie a)	09 92 292	1 97 91
Arnsberg	577 Arnsberg	Königstr. 20	wie a)	08 42 224	26 51
Duisburg-Wesel	41 Duisburg	Mercatorstr. 22—24	wie a)	08 55 820	2 59 41
Bremerhaven	285 Bremerhaven	Fr.-Ebert-Str. 6	wie a)	02 38 848	2 01 11—14
Saarbrücken	66 Saarbrücken	Hindenburgstr. 9	wie a)	04 42 698	6 49 81

a) Anschrift	b) Fernschreiber		c) Fernruf	
Name	Teilnehmer	Telex-Nr.	Nr.	
D. Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft				
1. Automobilclub von Deutschland e. V. — Hauptgeschäftsstelle —	6 Frankfurt/Main	Wiesenhüttenstr. 2	wie a)	04 11 237
2. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. ADAC Gau Südbayern	8 München 2	Sendlinger Torpl. 9	wie a)	59 20 21/24
ADAC Gau Nordbayern	85 Nürnberg	Prinzregentenauer 7	wie a)	5 44 51
ADAC Gau Württemberg	7 Stuttgart	Rich.-Wagner-Str. 53	wie a)	24 07 42—45
ADAC Gau Nordbaden	75 Karlsruhe	Bahnhofsplatz 16	wie a)	3 34 21—22
ADAC Gau Südbaden	78 Freiburg	Am Karlsplatz 1	wie a)	4 54 55—56
ADAC Gau Hessen	6 Frankfurt/Main	Schumannstr. 4—6	wie a)	77 31 54
ADAC Gau Mittelrhein	54 Koblenz	Fr.-Ebert-Ring 31	wie a)	08 62 827
ADAC Gau Pfalz	673 Neustadt/ Weinstraße	Pfalzgrafenstr. 43	wie a)	04 54 849
ADAC Gau Nordrhein	5 Köln-Bayenthal	Oberländer-Ufer 144	wie a)	08 882 871
ADAC Gau Westfalen-West	46 Dortmund	Kaiserstr. 63	wie a)	08 22 115
ADAC Gau Westfalen-Ost	48 Bielefeld	Stapenhorststr. 131	wie a)	09 32 720
ADAC Gau Niedersachsen	3 Hannover	Hindenburgstr. 37	wie a)	09 22 520
ADAC Gau Schleswig-Holstein	23 Kiel	Holstenstr. 88—90	wie a)	02 92 848
ADAC Gau Hansa	2 Hamburg	Hansastr. 2	wie a)	02 12 311
ADAC Gau Weser-Ems	28 Bremen	Blumenthalstr. 9	wie a)	02 44 550
ADAC Gau Berlin	1 Berlin 31	Bundesallee 29—30	wie a)	01 83 513
Automobilclub Saar (im ADAC) Gau Saarland	66 Saarbrücken	Heinestr. 10	wie a)	04 428 833
3. Deutscher Touring Automobil-Club e. V.	8 München 13	Elisabethstr. 30	wie a)	05 24 508
4. Bundesverband des deutschen Güterfernverkehrs e. V.	6. Frankfurt/M.- Hausen	Königsberger Str. 1	wie a)	04 11 627
Deutsche Kraftwagen-Spedition GmbH	4 Düsseldorf	Grupellostr. 6	wie a)	08 582 619
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure eGmbH	53 Bonn	Rheinweg 42	wie a)	08 86 797
5. Fernverkehr Kundendienst für Helmstedt—Berlin Fernverkehr Kundendienst Herbert Zeuke Fernverkehr Kundendienst Herbert Zeuke	1 Berlin 19	Alte Allee 10	wie a)	01 83 691
	333 Helmstedt	Autobahn Zonengrenze	wie a)	09 522 210
				24 82

**Kennzeichen
zur Ankündigung einer Umleitung
Beispiel 1**

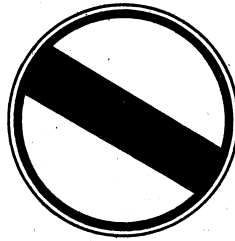
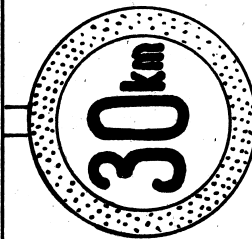
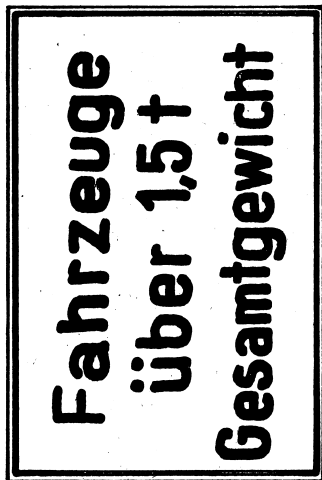
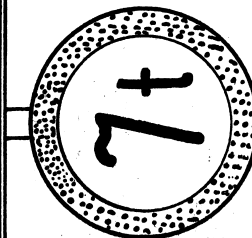
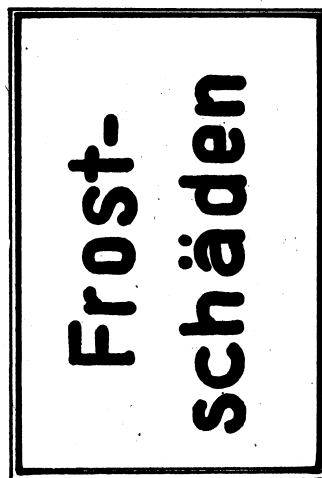


Kennzeichen
zur Ankündigung einer Umleitung



Anlage 5

Kennzeichen
für eine Verkehrsbeschränkung

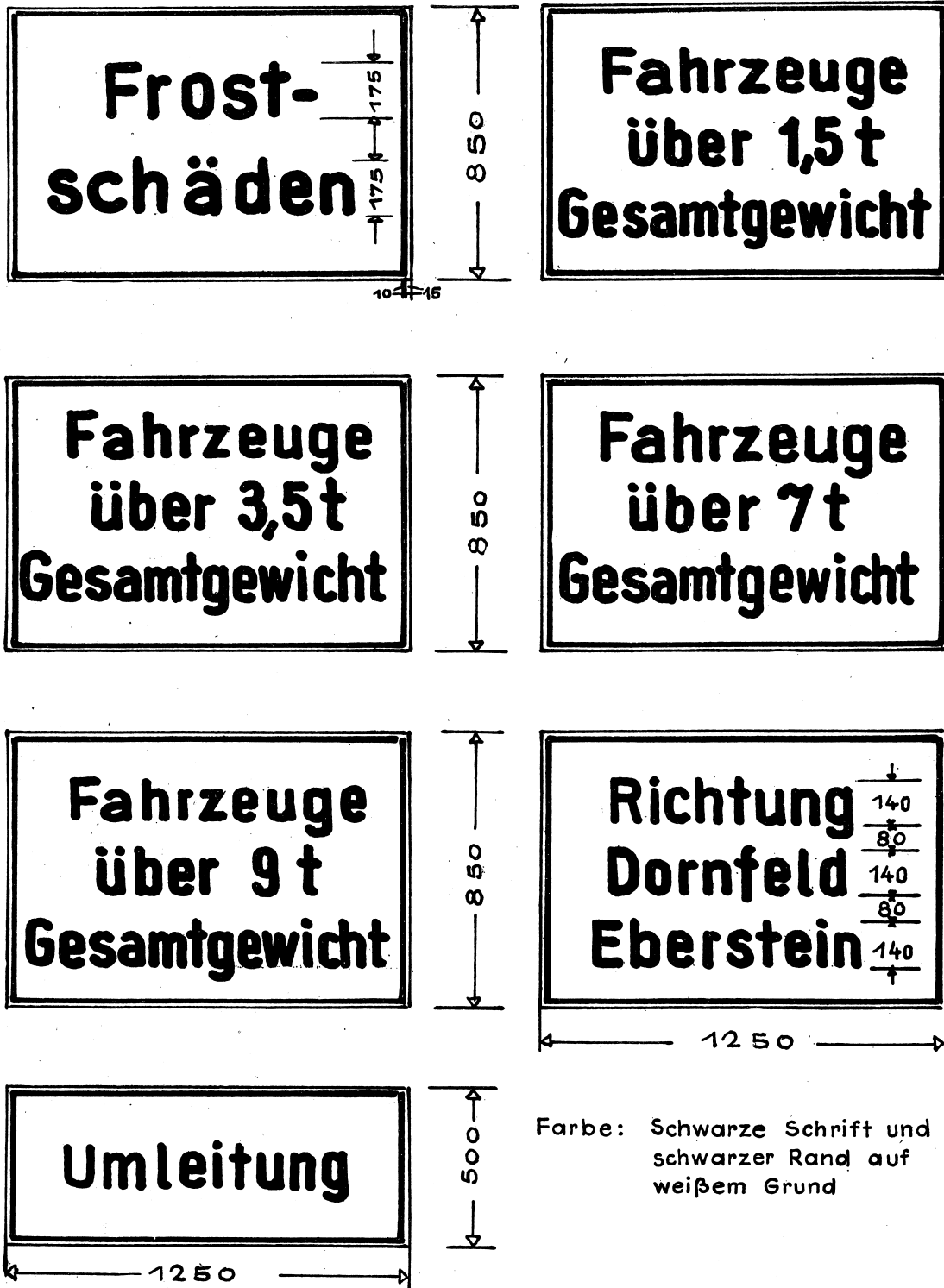


Ende der Geschwindigkeits-
beschränkung gemäß Bild
21a StVO

M. 1 : 20

Zusatzschilder

Anlage 6



M. 1 : 20

Maße in Millimeter

Personalnachrichten

Nr. 396 Personalnachrichten

Bonn, den 24. November 1966
— Z 1 — 10a Pemo/Pemh —

a) Bundesverkehrsministerium

Erannt:

zum Ministerialrat:

der Regierungsdirektor
Dipl.-Ing. Joseph Sibbel;
der Regierungsbaudirektor
Karl Heinrich Hansen;

zum Regierungsdirektor:

die Oberregierungsräte
Dr. jur. Wilhelm Heinrich Lampe,
Karl Fritz Wolff;

zum Oberregierungsrat:

die Regierungsräte
Rudolf Freier,
Albert Hofmann,
Eberhard Meyer,
Dr. jur. Wolfgang Stabenow,
Dr. rer. pol. Heinz Watermann;

zum Bundesbahnoberrat:

der Bundesbahnrat
Dieter Metz;

zum Oberregierungsbaurat:

der Regierungsbaurat
Raymund Hinricher;

zur Regierungsrätin:

die Regierungsassessorin
Marie Luise Hölder;

zum Regierungsrat:

der Regierungsassessor
Wolfgang Jung;

zum Regierungsassessor:

der Angestellte
Hans-Joachim Koch;

zum Amtsrat:

die Bundesbahnamtänner — unter gleichzeitiger
Erwin Arnold, Versetzung von der
Otto Müller, Deutschen Bundesbahn
Ludwig Thiemann; zum Bundesverkehrs-
ministerium —

zum Regierungsamtman:

die Regierungsoberinspektoren
Berthold Keuchel,
Rudolf Manthey;

zum Bundesbahnamtman:

der Bundesbahnoberinspektor
Klaus Pittroff;

zum Techn. Bundesbahnamtman:

der Techn. Bundesbahnoberinspektor
Hans Saß;

zum Regierungsoberinspektor:

der Regierungsinspektor
Werner Schmidt;

Versetzungen:

Bundesbahnoberrat von der Deutschen
Dr. jur. Bundesbahn
Gerold Kirchner zum Bundesverkehrs-
ministerium
— Der Beamte führt ab 1. 11. 66
die Amtsbezeichnung
„Oberregierungsrat“

Regierungsrat
Wolfgang Jung,

von der WDS Bremen
zum Bundesverkehrs-
ministerium

Regierungsbaurat
Dieter Bruns,

von der WDS Aurich
(WSA Emden)
zum Bundesverkehrs-
ministerium

Regierungsinspektor
Werner Schmidt.

von der WSD Mainz
zum Bundesverkehrs-
ministerium

b) Nachgeordnete Behörden

Erannt:

zum Regierungsdirektor:

der Oberregierungsrat
Dr. rer. nat.
Martin Rodewald;

Deutscher Wetterdienst
Seewetteramt Hamburg

zum Oberregierungsrat:

die Regierungsräte
Dr. rer. nat.
Georg Anders,
Dipl.-Met.
Rudolf Aniol,
Dipl.-Met.
Alfred Beyer,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte München
Deutscher Wetterdienst
— Zentralamt —
Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte
Frankfurt

Dipl.-Met.
Horst Biermann,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Berlin

Dipl.-Met. Harald
Brüggmann,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte Hamburg

Dipl.-Met. Hans-Egon
Christiansen,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte Hamburg

Dipl.-Met. Kurt Cunze,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Frankfurt

Dipl.-Met. Rolf Daßler,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Berlin

Dipl.-Met.
Johann Hauer,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte München

Dipl.-Met.
Walter Hußlein,

Deutscher Wetterdienst
— Zentralamt —

Dipl.-Met. Engelbert
Killermann,

Deutscher Wetterdienst
— Zentralamt —

Dipl.-Met.
Karl-Heinrich Klar,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte Stuttgart

Dipl.-Met.
Horst Kosubek,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Berlin

Dipl.-Met.
Georg Kritzer,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte München

Dipl.-Met. Hans-Heinrich
Loewen,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Essen

Dipl.-Met.
Alois Morgen,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Trier

Dipl.-Met.
Walter Paulus,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Nürnberg

Dipl.-Met.
Helmut Pufe,

Deutscher Wetterdienst
Wetteramt Nürnberg

Dr. phil. nat. Helmut
Reifferscheid,

Deutscher Wetterdienst
Medizinmeteorologische
Forschungsstelle Tübingen

Dr. rer. nat. Karl-
Heinrich Richter,

Deutscher Wetterdienst
Instrumentenamt München

Dipl.-Met.
Franz Rolofs,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte
Düsseldorf

Dipl.-Met.
Hans Sachse,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte
Frankfurt

Dipl.-Met.
Wilhelm Sander,

Deutscher Wetterdienst
Flugwetterwarte
Düsseldorf

Dipl.-Met. Erich Schäfer,	Deutscher Wetterdienst Wetterwarte Saarbrücken	Dipl.-Met. Rolf Doberitz,	Deutscher Wetterdienst Flugwetterwarte Düsseldorf
Dipl.-Met. Bruno Senff,	Deutscher Wetterdienst Wetteramt Bremen	Dipl.-Met. Eberhard Müller,	Deutscher Wetterdienst — Zentralamt —
Dipl.-Met. Ernst Unglaube,	Deutscher Wetterdienst Flugwetterwarte Frankfurt	Versetzung:	
Dipl.-Met. Karl-Josef Velser,	Deutscher Wetterdienst Flugwetterwarte Frankfurt	Regierungsbaurat Dipl.-Ing. Werner Bopp;	von der Bundesanstalt für Flugsicherung zum Deutschen Wetterdienst — Zentralamt —
Dipl.-Met. Günther Voß,	Deutscher Wetterdienst Flugwetterwarte Hamburg	Eintritt in den Ruhestand:	
Dipl.-Met. Karl Waibel,	Deutscher Wetterdienst Wetterwarte Friedrichs- hafen	Regierungsdirektor Dr. phil. Albert Schmidt,	Deutscher Wetterdienst Wetteramt Trier
Dipl.-Met. Ludwig Weickmann,	Deutscher Wetterdienst — Zentralamt —	Oberregierungsrat Dr. phil. nat. Georg Arnold,	Deutscher Wetterdienst Wetteramt Nürnberg
Dipl.-Met. Johann Wittmann,	Deutscher Wetterdienst Flugwetterwarte München	Oberregierungsrat Dr. phil. Johannes Werner,	Deutscher Wetterdienst Meteorologisches Obser- vatorium Aachen
Dipl.-Met. Karl Heinz Wollkopf,	Deutscher Wetterdienst — Zentralamt —	Regierungsoberinspektor Wilhelm Gadesmann,	Deutscher Wetterdienst Seewetteramt Hamburg
Dipl.-Met. Heinrich Wulff;	Deutscher Wetterdienst Flugwetterwarte Hamburg	Regierungsoberinspektor Walter Lange.	Deutscher Wetterdienst Seewetteramt Hamburg
zum Regierungsrat: die Angestellten			Der Bundesminister für Verkehr
Dipl.-Met. Heinrich Borchardt,	Deutscher Wetterdienst Meteorologisches Obser- vatorium Aachen		Im Auftrag Lauffs

(VkB1 1966 S. 652)