

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

42. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. November 1988

Heft 22

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl 1988	Seite
Personalmeldungen			
206	2. 11. 1988	Auszeichnung	762
Allgemeine Angelegenheiten			
207	31. 10. 1988	Verordnung über Sofortmaßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Abfälle mit Seeschiffen im Verkehr zwischen Drittstaaten	762
208	24. 11. 1988	Richtlinien für die – Fachprüfung ADNR – Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR – Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR gemäß Randnummer (Rn.) 10170 des ADNR – RB 001 –	763
Straßenverkehr			
209	28. 10. 1988	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 5/88	789
210	4. 11. 1988	Bekanntmachung Nr. 22/88 über Sonderabmachungen nach § 22 a des Güterkraftverkehrs-gesetzes	789
211	7. 11. 1988	§ 43 StVZO, Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen hier: Lastkraftwagen und Zugmaschinen – (ausgenom-men land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschi-nen) – mit Zentralachsanhängern mit einem zu-lässigen Gesamtgewicht von mehr als 11 t	796

Nr.	Datum	VkBl 1988	Seite
Binnenschifffahrt			
212	8. 11. 1988	Hinweis Verordnung Nr. 15/88 über die Festsetzung von Ent-gelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 13. Oktober 1988	797
213	2. 11. 1988	Hinweis Feuerschutz, Feuerbekämpfung und Fluchtwege auf Fahrgastschiffen	797
Wasserstraßen			
214	31. 10. 1988	Merkblatt „Schwimmende Landebrük-ken“, Ausgabe 1988	798
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
214a	30. 11. 1988	Aufbietung von verlorenen Fahrzeug-scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
214b	30. 11. 1988	Aufbietung verllorener Fahrzeugbriefe 800 (001 – 232)	

Nichtamtlicher Teil

Mitteilungen und Berichte aus Industrie, Handel und Organisationen der Verkehrswirtschaft	799
---	-----

AMTLICHER TEIL

Personalnachrichten

Nr. 206 Auszeichnung

Bonn, den 2. November 1988
Z 11/04.06.02

Der Herr Bundespräsident hat am 26. September 1988

Herrn Dr.-Ing. Karl Krell
Leitender Direktor und Professor
Bundesanstalt für Straßenwesen

in Anerkennung seiner besonderen Verdienste das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
S c h a u s t

(VkB I 1988 S. 762)

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 207 Verordnung über Sofortmaßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Abfälle mit Seeschiffen im Verkehr zwischen Drittstaaten

Bonn, den 31. Oktober 1988
A 13/26.00.70-12

Nachstehend gebe ich den im Bundesgesetzblatt Teil I am 10. 11. 1988 verkündeten Wortlaut der Verordnung über Sofortmaßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Abfälle mit Seeschiffen im Verkehr zwischen Drittstaaten einschließlich der Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
H i n z

Verordnung über Sofortmaßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Abfälle mit Seeschiffen im Verkehr zwischen Drittstaaten Vom 7. November 1988

Auf Grund des § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) und des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602) wird verordnet:

§ 1

(1) Zusätzlich zu den in § 1 Abs. 4 der Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1986 (BGBl. I S. 961), geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2863), genannten Anforderungen dürfen Seeschiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, im Verkehr zwischen Drittstaaten gefährliche Abfälle nur befördern, wenn vor der Übernahme der Ladung eine schriftliche Erklärung der Behörde des Bestimmungslandes, daß die gefährlichen Abfälle abgenommen, und eine schriftliche Erklärung der Behörde des Versandlandes, daß die gefährlichen Abfälle im Falle der Abnahmeverweigerung zurückgenommen werden, vorliegen. § 1 Abs. 1 Satz 2 der Gefahrgutverordnung See findet keine Anwendung.

(2) Gefährliche Abfälle im Sinne dieser Verordnung sind gefährliche Güter nach den Stoffseiten der Klassen 1 bis 9 der vom Bundesminister für Verkehr im BAnz. Nr. 170 vom 12. September 1987 bekanntgegebenen amtlichen deutschen Übersetzung des International Maritime Dangerous Goods-Code (IMDG-Code deutsch),

für die keine unmittelbare Verwendung vorgesehen ist, die aber befördert werden zur Aufarbeitung, zur Deponie oder zur Beseitigung durch Verbrennung oder durch sonstige Entsorgungsverfahren.

(3) Behörden des Bestimmungs- oder des Versandlandes im Sinne des Absatzes 1 sind die im Abschnitt 22 des IMDG-Code deutsch genannten Stellen oder die in dem betroffenen Land von der Regierung hierfür jeweils bestimmten oder beauftragten staatlichen Stellen.

(4) Während der Beförderung der gefährlichen Abfälle sind die in Absatz 1 Satz 1 genannten Erklärungen oder Abschriften hiervon an Bord mitzuführen.

§ 2

Die in § 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Erklärungen sind auf Verlangen der für den Heimat- oder Registerhafen des Seeschiffes zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion vom Reeder oder, wenn dieser Ausländer ist, vom Schiffsführer unverzüglich zu übermitteln. Liegt der Heimat- oder Registerhafen des Seeschiffes nicht in den Bereichen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord oder Nordwest, sind die Erklärungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zu übermitteln.

§ 3

Der Schiffsführer eines Seeschiffes, das gefährliche Abfälle befördert, ist verpflichtet, unverzüglich der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion oder dem Bundesminister für Verkehr alle Zwischenfälle oder sonstigen besonderen Vorkommnisse zu melden, von denen Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen, für Tiere und andere Sachen sowie für die Umwelt ausgehen können.

§ 4

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Reeder entgegen § 1 Abs. 1 Satz 1 gefährliche Abfälle ohne die erforderlichen Erklärungen befördern läßt,
2. entgegen § 1 Abs. 4 die Erklärungen oder Abschriften hiervon an Bord nicht oder nicht vollständig mitführt,
3. entgegen § 2 die Erklärungen auf Verlangen nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt oder
4. entgegen § 3 Zwischenfälle oder sonstige besondere Vorkommnisse nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig meldet.

(2) Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest zuständig.

§ 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 14 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und des § 134 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten auch im Land Berlin.

§ 6

Diese Verordnung tritt am 15. November 1988 in Kraft und am 14. November 1889 außer Kraft.

Bonn, den 7. November 1988 Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Knittel

Begründung zur Verordnung über Sofortmaßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen im Verkehr zwischen Drittstaaten

I. Allgemeines

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter ist dem Bundesminister für Verkehr die Ermächtigung übertragen worden, die Beförderung bestimmter gefähr-

licher Güter zu untersagen oder nur unter Bedingungen und Auflagen zu gestatten, wenn sich die geltenden Sicherheitsvorschriften als unzureichend zur Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren herausstellen und eine Änderung im vorgesehenen Verfahren nicht abgewartet werden kann. Die Erfahrungen der letzten Monate zeigen, daß bei der Beförderung gefährlicher Abfälle Probleme entstehen, die mit den geltenden Rechtsvorschriften – insbesondere den durch die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen rechtsverbindlich eingeführten internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen – nicht gelöst werden können.

Dies wird insbesondere deutlich in den Fällen des „MS Karin B“ und des „MS Deepsea Carrier“. In diesen Fällen kann die Ladung nicht wie vorgesehen gelöscht werden.

Dies hat zur Folge, daß die genannten Schiffe über mehrere Wochen mit ihrer gefährlichen Ladung unterwegs sind. Für die Besatzung ergeben sich insbesondere dadurch Gefahren für Leib und Leben, daß die Verpackung (Fässer und Container) der gefährlichen Abfälle sich in einem nicht mehr sicheren Zustand befindet.

Mit der Verordnung soll die Verpflichtung zur Beschaffung einer Abnahmeerklärung des Bestimmungslandes und einer Rücknahmeerklärung des Versandlandes für den Fall der Abnahmeverweigerung durch das Bestimmungsland eingeführt werden. Nur bei Vorliegen dieser Erklärungen darf der gefährliche Abfall befördert werden. Hinzu tritt eine Verpflichtung für Reeder beziehungsweise Schiffsführer, diese Erklärungen der zuständigen deutschen Behörde auf Verlangen vorzulegen und alle besonderen Vorkommnisse und Zwischenfälle, die Auswirkungen auf Leben und Gesundheit von Menschen, für Tiere und andere Sachen sowie für die Umwelt haben können, zu melden. Die Verpflichtungen sind mit einer Bußgeldandrohung bis zu 100 000,- DM verbunden.

Eine Kollision zu internationalen Regelungen für Abfälle, hier insbesondere EG-Richtlinien, tritt nicht ein, da sie keine Rechtsvorschriften für den Cross trade außerhalb der EG enthalten.

Die Verordnung ist in ihrer Geltung auf längstens 1 Jahr beschränkt. Sie ist unter besonderer Berücksichtigung auch international stattfindender Erörterungen zu gegebener Zeit zurückzunehmen oder durch andere geeignete Rechtsvorschriften zu ersetzen.

II. Zu den Einzelvorschriften

Zu § 1

Absatz 1 enthält den Grundsatz für Seeschiffe unter deutscher Flagge, daß sie gefährliche Abfälle im Verkehr zwischen Drittstaaten nur befördern dürfen, wenn vor Übernahme der Ladung eine schriftliche Erklärung der Behörde des Bestimmungslandes, daß die gefährlichen Abfälle abgenommen und eine schriftliche Erklärung der Behörde des Versandlandes, daß die gefährlichen Abfälle im Falle der Abnahmeverweigerung zurückgenommen werden, vorliegt. Des weiteren ist hier bestimmt, daß die sonst möglichen Erleichterungen nach § 1 Abs. 1 Satz 2 der Gefahrgutverordnung See beim Transport gefährlicher Abfälle nicht angewendet werden dürfen. Dies bedeutet, daß die Bestimmungen des International Maritime Dangerous Goods-Code – gegebenenfalls in seiner deutschen Übersetzung – immer anzuwenden sind, da die in bezug genommenen Vorschriften in der Gefahrgutverordnung See in ihrem materiellen Gehalt auf den IMDG-Code abgestellt sind.

In Absatz 2 wird der Begriff der gefährlichen Abfälle definiert. Hierfür wird auf die Klasseneinteilung für gefährliche Güter des IMDG-Code zurückgegriffen und diese in Verbindung gebracht mit dem international eingeführten Abfallbegriff für den internationalen Straßen- und Schienentransport gefährlicher Güter.

In Absatz 3 sind die für den Seeschiffstransport gefährlicher Güter in bestimmten Ländern vorhandenen Behörden mit dem Ziel genannt, daß sie, sofern nicht ihre eigene Zuständigkeit begründet ist, die für diesen Spezialbereich zuständigen Be-

hörden, die die Erklärungen nach Absatz 1 ausstellen, angeben können. Dies trifft derzeit für 46 Staaten zu. In allen übrigen Fällen kann eine konkrete Bestimmung durch die Verordnung nicht erfolgen, da die Verhältnisse von Land zu Land unterschiedlich sind.

In Absatz 4 ist geregelt, daß die Abnahme- beziehungsweise Rücknahmeerklärungen an Bord mitzuführen sind.

Zu § 2

Um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, ist davon Abstand genommen worden, in jedem Fall die vorherige Vorlegung der betreffenden Erklärungen zu verlangen. Dies sieht die Verordnung nur für den Fall vor, daß die deutsche Behörde dies verlangt. Hiervon wird sie z. B. dann Gebrauch machen, wenn sie über die in § 3 festgelegten Meldeverpflichtungen Kenntnis davon erhält, daß Schwierigkeiten bei der Abwicklung derartiger Transporte eintreten.

Zu § 3

Der Schiffsführer eines Seeschiffes wird hiernach verpflichtet, unverzüglich, das heißt also ohne schuldhaftes Zögern, der zuständigen deutschen Behörde alle Zwischenfälle oder sonstigen besonderen Vorkommnisse, von denen Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen, für Tiere und andere Sachen sowie für die Umwelt ausgehen können, zu melden. Diese Meldeverpflichtung soll auch sicherstellen, daß während der Abwicklung derartiger Transporte, insbesondere bei Schwierigkeiten im Löschen der Ladung von gefährlichen Abfällen, an die zuständigen Behörden kurzfristig eine Nachricht ergeht. Damit werden diese in die Lage versetzt, die notwendigen Maßnahmen, insbesondere für die Sicherheit der Personen an Bord von Seeschiffen zu treffen.

Zu § 4

Die in den §§ 1, 2 und 3 für den Reeder beziehungsweise Schiffsführer formulierten Verpflichtungen werden für den Fall des Zuwiderhandelns mit einer Geldbuße bewehrt. Die Höhe der Geldbuße richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles. Das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter läßt Geldbußen bis zu 100 000,- DM zu.

Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten werden hier, wie im allgemeinen Bereich des Transportes gefährlicher Güter mit Seeschiffen, die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest für zuständig erklärt.

Zu § 5

Hier ist die übliche Berlinklausel enthalten.

Zu § 6

Die Verordnung soll kurzfristig nach der Verkündung in Kraft und spätestens 1 Jahr danach außer Kraft treten.

(VkB I 1988 S. 762)

Nr. 208 Richtlinien für die – Fachprüfung ADNR – Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR – Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR gemäß Randnummer (Rn.) 10 170 des ADNR – RB 001 –

Bonn, den 24. November 1988
A 13/23.77.26-05/1

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat auf ihrer Sitzung am 25./26. November 1985 beschlossen, daß zur Erhöhung der Sicherheit an Bord ein Sachkundiger anwesend sein muß, der besondere Kenntnisse hinsichtlich des Transports gefährlicher Güter nachweisen kann.

Der Beschluß der ZKR soll durch die Siebente Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt in Kraft gesetzt werden. Zur Erleichterung der Umsetzung wurde die erforderliche Richtlinie RB 001 am 3. Mai 1986 (VkB I S. 250) bekanntgegeben.

Auf Grund zwischenzeitlich gewonnener Erfahrungen sowie auf Grund der Änderung des von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) herausgegebenen Fragebogens für die „Fachprüfung ADNR“ mußte die Richtlinie RB 001 überarbeitet werden. Sie wird in der nachstehenden Fassung neu bekanntgemacht.

Bis zum Inkrafttreten der Siebenten Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt ist wie folgt zu verfahren:

1. „Fachprüfungen ADNR“ gemäß Ziffer 1 der RB 001 können von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen ab sofort abgenommen werden.
Nach bestandener Prüfung erhält der Bewerber eine befristete schriftliche Bestätigung über die erfolgreich abgelegte Prüfung. Innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer kann er diese nach Inkrafttreten der Siebenten Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt in eine Bescheinigung nach Rn. 10 170 Abs. 2 ADNR (Anlage 3 zur RB 001) umschreiben lassen. Gebühren für die Prüfung und Bescheinigung werden erst mit der Umschreibung erhoben.
2. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest erkennt Lehrgänge für Wiederholungs- und Fortbildungsschulungen bis zum Inkrafttreten der Siebenten Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt bei Vorliegen der Voraussetzungen befristet an.
3. a) Bewerbern um die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR, die vor dem 1. April 1986 bereits Inhaber des Rheinschifferpatents oder Schifferpatents waren und in der Zeit vom 1. April 1984 bis zum 31. März 1986 an einer gemäß Ziffer 3 der RB 001 anerkannten Schulung teilgenommen haben, kann die Bescheinigung gemäß Ziffer 7 der RB 001 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausgestellt werden. Als Gültigkeitsdauer ist einzutragen: „31. März 1990“.
- b) Bewerbern um die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR, die vor dem 1. April 1986 bereits Inhaber des Rheinschifferpatents oder Schifferpatents waren und in der Zeit vom 1. April 1986 bis zum 31. März 1989 an einer gemäß Ziffer 3 der RB 001 anerkannten Schulung teilgenommen haben, kann die Bescheinigung gemäß Ziffer 7 der RB 001 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausgestellt werden. Als Gültigkeitsdauer sind 5 Jahre vom Zeitpunkt des Schulungsabschlusses an einzutragen.

Erläuterungen

Zum Beschluß der ZKR und zur Richtlinie RB 001 werden noch folgende Erläuterungen gegeben:

- Der Sachkundige, der nach Rn. 10 170 ADNR an Bord sein muß, kann der Schiffsführer, ein sonstiges Besatzungsmitglied oder eine andere Person sein.
- Bei der Prüfung für die Erteilung des Rheinschifferpatents oder des Schifferpatents kann der Bewerber wählen, ob er nur den Nachweis von Grundkenntnissen des ADNR nach den Vorschriften der Patentverordnung erbringen oder ob er die „Fachprüfung ADNR“ nach Rn. 10 170 ADNR ablegen will. Die „Fachprüfung ADNR“ kann aber auch unabhängig von der Patentprüfung abgelegt werden.
- Inhaber des Rheinschifferpatents oder des Schifferpatents, die ihr Patent vor dem 1. April 1986 erworben haben, können bis spätestens 1. April 1989 die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR nach Rn. 10 170 Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 2 auch durch den Nachweis erwerben, daß sie an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung (als „erstmalige Schulung“ i. S. der Ziffer 2.4 der RB 001) nach Rn. 10 170 Abs. 4 teilgenommen haben.
- Die Fachprüfung ADNR setzt die Teilnahme an einem Lehrgang nicht zwingend voraus; eine entsprechende Schulung wird allerdings dringend empfohlen.

Nachstehend werden bekanntgegeben

- der Wortlaut des Protokolls 28 über die Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vom 25./26. November 1985 und
- die Neufassung der Richtlinie RB 001 zu Randnummer 10 170 des ADNR.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Hinz

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 25./26. November 1985

(Dokument CC/R [85] 2)

„PROTOKOLL 28

ADNR – Rn 10 170 (neu) – Kenntnisse über gefährliche Güter Beschluß

I.

Die Zentralkommission, auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter und ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluß aufgeführten Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR).

Diese Änderungen treten am 1. April 1986 in Kraft.*)

Dabei gelten folgende Übergangsbestimmungen:

Rn 10 170 (1) gilt erst ab 1. April 1989.

In Abweichung von Rn 10 170 (2), Absatz 2, können Inhaber von Rheinschifferpatenten, die ihr Patent vor dem 1. April 1986 erworben haben, bis spätestens 1. April 1989 die Bescheinigung nach Rn 10 170 (2), Absatz 1, Satz 2, auch durch den Nachweis erwerben, daß sie an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung nach Rn 10 170 (4) teilgenommen haben.

II.

Die Zentralkommission beauftragt ihren Ausschuß für gefährliche Güter und ihren Ausschuß für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, gemeinsam zu prüfen, ob durch die Einführung der neuen Vorschriften die erwartete weitere Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter erreicht wird, ihr in der Frühjahrssitzung 1992 darüber zu berichten und gegebenenfalls Vorschläge zu unterbreiten.

Anlage

In der Anlage B, ADNR, ist folgende Rn 10 170 neu einzufügen:

10 170 Kenntnisse über gefährliche Güter

(1) Ein Sachkundiger muß an Bord anwesend sein, wenn folgende gefährliche Güter der Anlagen 9, 10 oder 11 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung befördert werden:

Bestimmte feuergefährliche Güter nach Anlage 9 RheinSchPV

- bei der Beförderung in Versandstücken,
 - a) soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 50 Tonnen überschreitet:
 - feuergefährliche Gase F der Klasse Id mit Ausnahme der Gase nach der hiernach erwähnten Anlage 10;
 - Güter der Klasse IIIa Kategorien Kx, K0s, K0n, K1s, K1n;
 - Güter der Klasse V mit einem Flammpunkt unter 21 ° C;
 - b) soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 250 Tonnen überschreitet:
 - Güter der Klasse IIIa, Kategorie K2;
 - Güter der Klasse V mit einem Flammpunkt zwischen 21 ° C und 55 ° C;

– bei Tankschiffen,

die hiervon aufgeführten Güter der Anlage 9 ohne Gewichtsbeschränkung sowie die gefährlichen Gase, die bei der Beförderung dieser Güter entstanden sind und sich noch in den Tanks befinden.

Ammoniak und andere gleichgestellte Güter nach Anlage 10 RheinSchPV

- bei der Beförderung in Versandstücken,

*) Die Verordnung zur Inkraftsetzung des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist in der Bundesrepublik Deutschland noch nicht in Kraft getreten.

soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 1 Tonne je Gut oder 5 Tonnen insgesamt überschreitet:

- a) folgende Güter der Klasse Id:
 - Borfluorid und Fluor der Ziffer 3;
 - Güter der Ziffern 5 und 8 a;
 - Chlorwasserstoff der Ziffer 10;
 - Ammoniak der Ziffer 14;
- b) folgende Güter der Klasse IVa:
 - die Güter der Ziffern 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14 und 31;
 - Natriumazid der Ziffer 32 a;
 - die Güter der Ziffern 81 a und 81 b;
 - Natriumfluoracetat und Fluoracetamid der Ziffer 81 g;
- c) folgende Güter der Klasse V:
 - die Güter der Ziffern 2 a, 3 a, 6 a, 7, 9 und 14;
 - bei Tankschiffen,

die hiervor aufgeführten Güter der Anlage 10 ohne Gewichtsbeschränkung sowie die gefährlichen Gase, die bei der Beförderung dieser Güter entstanden sind und sich noch in den Tanks befinden.

Explosionsgefährliche Güter nach Anlage 11 RheinSchPV

soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 50 kg je Klasse überschreitet:

- Güter der Klasse I a mit Ausnahme der Güter der Ziffer 15;
- Güter der Klasse I b;
- Güter der Klasse I c mit Ausnahme der Güter der Ziffer 1 a;
- Güter der Klasse VII mit Ausnahme der Güter der Ziffer 99.

(2) Sachkundiger (Besatzungsmitglied oder eine andere Person), ist eine Person, die nachweisen kann, daß sie über besondere Kenntnisse des ADNR verfügt. Diese Kenntnisse sind nachzuweisen durch eine Bescheinigung einer zuständigen Behörde oder durch eine Bescheinigung einer von der zuständigen Behörde anerkannten Stelle.

Diese Bescheinigung wird erworben durch eine mit Erfolg bestandene Fachprüfung ADNR.

Jeder Prüfungsausschuß bestimmt die Modalitäten der Fachprüfung ADNR auf der Grundlage des Programms nach Abs. (3) und des von der Zentralkommission erstellten Fragenkatalogs. Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 5 der Rheinschifferpatentverordnung sinngemäß.

(3) Die Vermittlung der Kenntnisse nach den Absätzen (2) und (4) kann erfolgen im Rahmen eines von der zuständigen Behörde anerkannten Lehrgangs. Dieser Lehrgang, der gegebenenfalls eine persönliche, praktische Übung beinhaltet, soll umfassen:

- a) allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter,
- b) Gefahrenarten,
- c) Maßnahmen zur Unfallverhütung,
- d) Maßnahmen nach einem Unfall oder Zwischenfall (Erste Hilfe, Bleib-weg-Signal, Notruf, Verkehrssicherung, Einsatz von Hilfsmitteln wie z. B. Feuerlöschern),
- e) Bezeichnung der Schiffe und Bezeichnung der Versandstücke,
- f) Aufgaben der Besatzung und des Sachverständigen bei der Beförderung gefährlicher Güter,
- g) Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern sowie Funktion und Anwendung der Ausrüstungsgegenstände.

(4) Die Bescheinigung nach Abs. (2) hat eine Gültigkeit von fünf Jahren und kann jederzeit durch den Nachweis der Teilnahme an einer von der zuständigen Behörde anerkannten Wiederholungs- und Fortbildungsschulung nach dem in Abs. (3) enthaltenen Programm erneut erworben werden.“

Richtlinien für die

- **Fachprüfung ADNR**
 - **Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR**
 - **Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR**
- gemäß Randnummer (Rn) 10 170 des ADNR – RB 001 –

Inhalt

1. Fachprüfung ADNR
 - 1.1 Rheinschifferpatentprüfung/Binnenschifferpatentprüfung
 - 1.2 Fachprüfung ADNR für Sachkundige
2. Zweck und Inhalt der Lehrgänge
3. Anerkennung von Lehrgängen
4. Voraussetzungen für die Anerkennung
5. Erteilung der Anerkennung
6. Durchführung des Lehrgangs
7. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR
8. Übergangsvorschriften

Anlagen

Anlage 1 Fragenkatalog der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) für die Fachprüfung ADNR

Anlage 2 Antworten zur Fachprüfung ADNR

Anlage 3 Muster einer Bescheinigung nach Rn 10 170 Abs. 2 ADNR

1. Fachprüfung ADNR

1.1 Rheinschifferpatentprüfung/Binnenschifferpatentprüfung

In dem Anhang 4 der Rheinschifferpatentverordnung und der Anlage 1 der Binnenschifferpatentverordnung wird u. a. der Nachweis von Grundkenntnissen über das ADNR gefordert. Der Nachweis dieser Kenntnisse kann auf Antrag auch durch Ablegung einer Fachprüfung ADNR erbracht werden. Hierzu ist der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) aufgestellte Fragenkatalog zu verwenden (Anlage 1).

Den Bewerbern sind jeweils 30 Fragen zu stellen.

Die Prüfung hat bestanden, wer mindestens 21 der 30 Fragen richtig beantwortet hat. Bei offensichtlichen Mißverständnissen und in Grenz- und Zweifelsfällen kann die Prüfungskommission in einem direkten Fachgespräch mit dem Bewerber feststellen, ob die erfolgte Prüfung als bestanden gelten kann.

Nach bestandener Prüfung ist dem Bewerber eine Bescheinigung gemäß Anlage 2 auszustellen.

1.2 Fachprüfung ADNR für Sachkundige

Bewerber um die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR müssen, soweit sich aus Rn 10 170 ADNR nichts anderes ergibt, die besonderen Kenntnisse des ADNR in einer Fachprüfung ADNR nachweisen.

Zur Abnahme der Fachprüfung ADNR sind die bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd gebildeten Prüfungsausschüsse für die Abnahme der Rheinschifferpatentprüfungen sowie die bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest und Süd gebildeten Prüfungsausschüsse für die Abnahme der Schifferpatentprüfungen zuständig.

Jeder Prüfungsausschuß bestimmt die Modalitäten der Fachprüfung ADNR auf der Grundlage des Programms nach Rn 10 170 (3) und des von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erstellten Fragenkatalogs. Das Verfahren richtet sich nach Nummer 1.1 Absätze 2 und 3. Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 5 der Rheinschifferpatentverordnung und der §§ 20 und 22 der Binnenschifferpatentverordnung sinngemäß.

2. Zweck und Inhalt der Lehrgänge

2.1 Die nachstehenden Bestimmungen gelten für die Anerkennung von Lehrgängen für Sachkundige gemäß Rn 10 170 der Anlage B zum ADNR.

2.2 Die Lehrgänge haben den Zweck, Personen, die als Sachkundige eingesetzt werden sollen und die gemäß Rn 10 170 ADNR eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung über die besonderen Anforderungen bei Gefahrguttransporten erwerben wollen, die hierfür erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse (z. B. Erläuterung an Modellen und Lichtbildern, Umgang mit Spürgeräten und Feuerlöschern, ...) zu vermitteln.

2.3 In den Lehrgängen sollen gemäß Rn 10 170 ADNR folgende Kenntnisse vermittelt werden:

- a) allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter,
 - b) Gefahrenarten,
 - c) Maßnahmen zur Unfallverhütung,
 - d) Maßnahmen nach einem Unfall oder Zwischenfall (Erste Hilfe, Bleib-weg-Signal, Notruf, Verkehrssicherung, Einsatz von Hilfsmitteln wie z. B. Feuerlöschern),
 - e) Bezeichnung der Schiffe und Bezettelung der Versandstücke,
 - f) Aufgaben der Besatzung und des Sachkundigen bei der Beförderung gefährlicher Güter,
 - g) Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern, sowie Funktion und Anwendung der Ausrüstungsgegenstände.
- 2.4 Die Wiederholungs- und Fortbildungsschulung kann durchgeführt werden als:
- a) erstmalige Schulung für Inhaber eines vor dem 1. April 1986 erworbenen Rheinschifferpatents.
Erstmalige Schulungen dienen der Vermittlung von Grundkenntnissen.
 - b) weitere Schulung zwecks Verlängerung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR.
Weitere Schulungen dienen der Auffrischung des Wissens und sollen inzwischen eingetretene technische, rechtliche und stoffbezogene Neuerungen vermitteln.
Sie müssen vor Ablauf der in Rn 10 170 Abs. 4 ADNR genannten Frist absolviert worden sein.

3. Anerkennung von Lehrgängen

- 3.1 Lehrgänge zur Wiederholungs- und Fortbildungsschulung bedürfen der Anerkennung durch die **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest**.

Einer Anerkennung bedürfen nicht Lehrgänge, die von der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft durchgeführt werden. Hier hat die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft zu gewährleisten, daß die Durchführung der Lehrgänge diesen Richtlinien entspricht; die Lehrinhalte sind der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest mitzuteilen.

- 3.2 Die Anerkennung wird nur auf schriftlichen Antrag erteilt. Antragsberechtigt sind natürliche oder juristische Personen oder Gesellschaften im Sinne des Handelsrechts.

Dem Antrag auf Anerkennung sind beizufügen:

- a) ausführliche Kurspläne mit sachlicher und zeitlicher Gliederung des Lehrstoffes unter Angabe der vorgesehenen Lehrmethoden und gegebenenfalls unter Beifügung der Unterlagen über eine vorgesehene programmierte Unterweisung,
- b) das Verzeichnis der Lehrkräfte, Nachweis der Sachkunde und Angabe des Tätigkeitsgebiets der Lehrkräfte,
- c) Angaben über Schulungsräume und das vorhandene Lehrmaterial sowie Angaben über die Einrichtungen für die praktische Unterweisung,
- d) die Teilnahmebedingungen.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest kann weitere Angaben und die Beibringung weiterer Unterlagen verlangen, insbesondere über die Eignung der Lehrkräfte im Rahmen der Erwachsenenbildung. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest kann Lehrgänge überwachen.

- 3.3 Nach Maßgabe der Anerkennung ist der Veranstalter berechtigt, die Wiederholungs- und Fortbildungslehrgänge als erstmalige oder als weitere Schulungen durchzuführen.

4. Voraussetzungen für die Anerkennungen:

- 4.1 Der Lehrgangsveranstalter hat der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausführliche Kurspläne vorzulegen. Diese kann verlangen, daß erforderliche Änderungen vorgenommen werden.
- 4.2 Der Lehrgangsveranstalter hat seinen Wiederholungs- und Fortbildungslehrgängen mindestens folgenden Zeitbedarf zugrunde zu legen:

- a) erstmalige Schulung 24 Unterrichtsstunden
- b) weitere Schulungen 12 Unterrichtsstunden

Die Verteilung der Unterrichtsstunden auf den Zeitraum von einem Jahr ist zulässig.

- 4.3 Der Lehrgangsveranstalter hat bei Antragstellung nachzuweisen, daß er über geeignete Räumlichkeiten für die Schulung und über das erforderliche Lehrmaterial verfügt.

5. Erteilung der Anerkennung

- 5.1 Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest erteilt die Anerkennung schriftlich. Diese enthält insbesondere die Auflage, daß
- die Lehrgänge nach den Ziffern 4.1 bis 4.3 durchgeführt werden,
 - ihr die Befugnis eingeräumt wird, Beauftragte zu den Lehrgangsveranstaltungen zu entsenden,
 - ihr die Termine der einzelnen Lehrgangsveranstaltungen rechtzeitig anzuzeigen sind.
- 5.2 Will der Lehrgangsveranstalter nach Anerkennung eines Lehrgangs Veränderungen hinsichtlich solcher Umstände vornehmen, die für die Anerkennung von Bedeutung waren, so hat er vorher die Zustimmung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest einzuholen. Dies gilt insbesondere für Veränderungen der eingesetzten Lehrkräfte sowie der Kurspläne.

6. Durchführung der Lehrgänge

- 6.1 Die Lehrgänge müssen sicherstellen, daß die Teilnehmer den vermittelten Stoff beherrschen.
Die Lehrgänge müssen dem aktuellen Stand der Entwicklungen in den jeweiligen Schulungsbereichen Rechnung tragen. Der Lehrgangsveranstalter trägt die Verantwortung dafür, daß die Entwicklungen in den Schulungsbereichen von den eingesetzten Lehrkräften beobachtet und beherrscht werden.

- 6.2 Die Durchführung der Lehrgänge soll so praxisnah wie möglich erfolgen. Dabei sind den Kursplänen der Lehrgänge die Themen nach Nummer 2.3 zugrunde zu legen. Die Lehrgänge sollen möglichst auch einen praktischen Teil (z. B. Vorführung von Modellen, Umgang mit Spürgeräten und Feuerlöschern) enthalten.

7. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR

Für die Erteilung und Erneuerung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR nach dem Muster der Anlage 2 sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest und Süd zuständig.

Die Bescheinigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Bewerber die Fachprüfung ADNR mit Erfolg abgelegt hat.

Die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR wird auf Antrag verlängert, wenn der Bewerber den Nachweis erbringt, daß er an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung („weitere Schulung“) nach Rn 10 170 Abs. 4 teilgenommen hat. Ist die Schulung nicht in vollem Umfang vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Bescheinigung erfolgt, so wird eine neue Bescheinigung erteilt, für die die erneute Ablegung einer Fachprüfung ADNR erforderlich ist.

8. Übergangsvorschriften

Bewerbern um die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR, die vor dem 1. April 1986 bereits Inhaber des Rheinschifferpatents oder Schifferpatents waren und die in der Zeit vom 1. April 1984 bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der RN 10 170 ADNR an einer anerkannten Schulung über den Transport gefährlicher Güter teilgenommen haben, kann die Bescheinigung gemäß Abschnitt 7 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausgestellt werden, sofern der Lehrgangsnachweis spätestens am 1. April 1989 erbracht wird.

Als Gültigkeitsdauer ist einzutragen:

- für Schulungen, die in der Zeit vom 1. April 1984 bis 31. März 1986 durchgeführt wurden: 31. März 1990;
- für Schulungen, die in der Zeit vom 1. April 1986 bis 31. März 1989 durchgeführt wurden: Zeitpunkt, der 5 Jahre nach der erfolgten Schulung liegt.

Anlage 1

Fragenkatalog

Prüfungsfragen zur Fachprüfung ADNR

Vorbemerkungen

Die nachfolgenden 213 Prüfungsfragen sind von den Delegationen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingereicht und von der Arbeitsgruppe für gefährliche Güter in mehreren Sondersitzungen bearbeitet und zusammengefaßt worden. Sie wurden für die Prüfung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland geändert, um hier bestehende Besonderheiten zu berücksichtigen.

Bei den Fragen ist für die Einteilung der gefährlichen Güter in Gefahrenklassen die Empfehlung der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter beachtet worden, die in RID*) und ADR*) bereits vollzogen ist und im ADNR bei der nächsten Revision berücksichtigt werden soll. Die bei der Drucklegung dieses Entwurfs noch gültige Gefahrklassen-Bezeichnung nach ADNR ist jeweils in Klammern beigelegt, z. B. „Klasse 6.1 (IVa)“.

Wenn in den einzelnen Prüfungsfragen nicht ausdrücklich etwas anderes erwähnt ist, dann handelt es sich bei den Gefahrgütern stets um Mengen, die über den dem ADNR nicht unterliegenden Höchstgewichten (Randnummer 10100) liegen.

Die 213 Prüfungsfragen werden nach ihrem Schwierigkeitsgrad in 12 etwa gleichwertige Fragengruppen zu je 30 Fragen eingeteilt, wobei eine bestimmte Frage in mehreren Gruppen enthalten sein kann. Die richtigen Antworten ergeben sich aus Anlage 2.

Da die Fragen von den Kandidaten im „Multiple-Choice-Verfahren“ beantwortet werden sollen, sind jeder Frage eine richtige und drei falsche Antworten beigegeben.

Der Tabellenkopf gibt Aufschluß über

- die Laufnummer der Prüfungsfrage;
- einen Quellenbezug in den Rheinschiffahrts-/Binnenschiffahrts-Vorschriften oder einen Hinweis auf die bei der Beförderung gefährlicher Güter unabdingbar erforderlichen Grundkenntnisse;
- Frage- und Antwortvorschläge.

Die Prüfungsfragen, einschließlich der richtigen und falschen Antworten, sind jedermann zugänglich. Sie können auch als Lehrmittel, z. B. bei der Matrosen- und Schiffsführerausbildung, benutzt werden.

Die Bewerber sollen bei der Prüfung alle amtlichen Ausgaben von Vorschriften, d. h. Vorschriftstexte ohne Kommentare oder nicht-amtliche Erläuterungen, als Hilfsmittel benutzen dürfen. Ebenfalls sollen Nachschlagewerke über chemische und physikalische Eigenschaften von Transportgütern sowie Sammlungen von Stoffmerkmallblättern bzw. schriftliche Weisungen nach Randnummer 10185 ADNR (z. B. die „R 12“ der BSGB, die CEFIC-Merkblätter) während der Prüfung als Hilfsmittel zugelassen sein. Ausdrücklich als Hilfsmittel während der Prüfung **nicht** zugelassen sind nicht offiziell ausgeteilte Prüfungsfragebogen sowie hiervor aufgeführte Hilfsmittel, die mit zusätzlichen Handeintragungen versehen sind.

Bei gleichzeitig geprüften Kandidaten sind diesen, soweit möglich, Fragebogen verschiedener Fragengruppen zur Beantwortung vorzulegen.

Für die Beantwortung der 30 Prüfungsfragen stehen höchstens 60 Minuten zur Verfügung.

Die Prüfung hat bestanden, wer mindestens 21 der 30 Fragen richtig beantwortet hat. Bei offensichtlichen Mißverständnissen und in Grenz- und Zweifelsfällen kann die Prüfungskommission in einem direkten Fachgespräch mit dem Bewerber feststellen, ob die erfolgte Prüfung als bestanden gelten kann.

*) RID = Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID-Regeln) (BGBl 1985 II S. 666) zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. 11. 1987 (BGBl II S. 791).

ADR = Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (BGBl 1969 II S. 1489) zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. 2. 1988 (BGBl II S. 202).

Frage Quellenbezug*) Frage und Antwortvorschläge

Frage Nr.	Quellenbezug*)	Frage und Antwortvorschläge
001	Verordnung Titel RheinSchPV § 101 f	Wie wird die „Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein“ abgekürzt? A VBGR C ADR B ADNR D RID
002	Verordnung Art. 1	Was wird mit dem ADNR geregelt? A Die Beförderung von Gütern aller Art mit Rheinschiffen. B Die Beförderung solcher gefährlicher Güter auf dem Rhein, deren Transport mit der Eisenbahn oder auf der Straße verboten ist. C Die Beförderung gefährlicher Güter mit Tankschiffen in der Binnenschifffahrt. D Die Zulassung und gegebenenfalls die Voraussetzungen, unter denen gefährliche Güter auf dem Rhein befördert werden dürfen.
003	6002 (1)	Welche Besonderheiten gelten für die Güter einer „Nur-Klasse“? A Für die Beförderung von Gefahrgütern einer „Nur-Klasse“ ist in allen Fällen ein Zulassungszeugnis erforderlich. B Bei der Beförderung eines Gutes einer „Nur-Klasse“ dürfen gleichzeitig keine anderen Gefahrgüter befördert werden. C Güter, die in der Aufzählung der gefährlichen Güter von „Nur-Klassen“ in der Anlage A, II. Teil, nicht aufgeführt sind, dürfen auf dem Rhein nicht befördert werden. D Güter einer „Nur-Klasse“ dürfen nur in beschränkten Mengen gemäß Kapitel I und II der Anlage B befördert werden.
004	6002 (1)	Welche Besonderheiten gelten für die Güter einer „freien Klasse“? A Güter einer „freien Klasse“ dürfen in unbeschränkten Mengen befördert werden. B Bei der Beförderung von Gütern einer „freien Klasse“ ist nur in den in Kapitel II der Anlage B vorgesehenen Fällen ein Zulassungszeugnis erforderlich. C Güter, die in der Aufzählung der gefährlichen Güter von „freien Klassen“ in der Anlage A, II. Teil, nicht aufgeführt sind, gelten nicht als gefährliche Güter und sind ohne besondere Bedingungen zur Beförderung zugelassen. D Auf einem Schiff dürfen Güter aller „freien Klassen“ beliebig befördert werden.
005	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter umfaßt die Klasse 2 (Ia)? A Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase. B Entzündbare flüssige Stoffe. C Organische Peroxide. C Sprengstoffe.
006	6002 (2)	Zu welcher Klasse gehören verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase? A Zur „Nur-Klasse“ 1b (Ib). B Zur „Nur-Klasse“ 1c (Ic). C Zur „Nur-Klasse“ 2 (Id). D Zur „freien Klasse“ 3 (IIa).

*) Falls nicht anderes angegeben wird, handelt es sich um Rundnummern (Rn) der Anlagen A und B zum ADNR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
007	6002 (2)	Zu welcher Klasse gehören entzündbare flüssige Stoffe? A Zur Klasse 6.1 (IVa). B Zur Klasse 3 (IIIa). C Zur Klasse 2 (Id). D Zur Klasse 8 (V).
008	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter gehören zur Klasse 3 (IIIa)? A Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase. B Entzündbare flüssige Stoffe. C Organische Peroxide. D Sprengstoffe.
009	6002 (2)	Welches ist die Hauptgefahr einer gefährlichen Flüssigkeit der Klasse 8 (V)? A Druck. B Brennbarkeit. C Giftigkeit. D Ätzende Wirkung.
010	6002 (2)	Unter welcher Randnummer des ADNR finden Sie die Tabelle, in der die RID- und ADR-Gefahrklassen aufgelistet sind? A Unter Rn 42 401. B Unter Rn 11 401. C Unter Rn 10 002. D Unter Rn 6 002.
011	6002 (2)	Zu welcher Klasse gehören die organischen Peroxide? A Zur „Nur-Klasse“ 4.2 (II). B Zur „freien Klasse“ 5.1 (IIIc). C Zur „Nur-Klasse“ 5.2 (VII). D Zur „Nur-Klasse“ 6.2 (VI).
012	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter gehören zur Klasse 8 (V)? A Ätzende Stoffe. B Radioaktive Stoffe. C Selbstentzündliche Stoffe. D Ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe.
013	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter gehören zur „Nur-Klasse“ 6.2 (VI)? A Radioaktive Stoffe. B Ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe. C Selbstentzündliche Stoffe. D Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln.
014	6002 (2); 6300 (1)	Welches ist die Hauptgefahr einer gefährlichen Flüssigkeit der Klasse 3 (IIIa)? A Druck. B Entzündbarkeit. C Giftigkeit. D Radioaktivität.
015	6002 (2); 6401	Welches ist die Hauptgefahr einer entzündbaren Flüssigkeit der Klasse 6.1 (IVa)? A Entzündbarkeit. B Giftigkeit. C Ätzende Wirkung. D Radioaktivität.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
016	6002 (3); 10 181 (1)	Für jedes nach ADNR zu befördernde gefährliche Gut ist ein vom Absender aufgestelltes und ordnungsgemäß ausgefülltes Papier an Bord mitzuführen, das alle Vermerke enthält, die nach den Anlagen A und B in dieses Papier einzutragen sind, wie z. B. Bezeichnung des Gutes, Gefahrklasse, Ziffer, Buchstabe und gegebenenfalls „F“ oder „NF“ bzw. Kategorie, Gesamtbruttogewicht. Wie nennt man dieses Papier? A Spezial-Rheinkonnossement. B Beförderungspapier. C Schriftliche Weisungen. D Rheinmanifest für gefährliche Güter.
017	6002 (3); 10 185 (1)	Sie haben für die nächste Reise ein Beförderungspapier und eine schriftliche Weisung erhalten. Die in diesen beiden Papieren enthaltenen Angaben stimmen nicht überein. Was tun Sie? A Vom Absender richtige Angaben verlangen. B Ich korrigiere die Angaben in den schriftlichen Weisungen nach denen des Beförderungspapiers. C Ich korrigiere die Angaben nach den Weisungen des Disponenten der Reederei. D Ich gebe dem Lademeister der Umschlagstelle davon Kenntnis und beginne die Fahrt.
018	6002 (3) + (4)	Wozu dient das Beförderungspapier nach ADNR? A Zur Identifizierung der nach ADNR beförderten gefährlichen Güter. B Als Verzollungsnachweis. C zum Nachweis für die Zulassung des Schiffes für die Beförderung von ADNR-Gefahrgut. D Als Grundlage für die Berechnung der Frachtzuschläge für gefährliche Güter.
019	6002 (3) + (4); .. 181	Welche Angaben haben die Beförderungspapiere über die geladenen gefährlichen Güter zu enthalten? A Die in den Anlagen A und B zum ADNR vorgeschriebenen Vermerke. B Die in den Anlagen 9, 10 und 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung aufgeführten Hinweise. C Angaben der Gefahrklasse und des Nettogewichts. D Die vom Hersteller des gefährlichen Gutes gelieferten Angaben über die chemischen und physikalischen Eigenschaften dieses Gutes
020	6002 (8) + (9); 6401	Kann ein gefährliches Gut nach ADNR mehrere Gefahrenarten aufweisen? A Nein, die Hauptgefahr schließt die anderen Gefahrenarten aus. B Ja. C Nein, weil es nach ADNR verboten ist, Güter mit mehreren Gefahrenarten zu befördern. D Ja, aber dann braucht es für die Beförderung eine Sondergenehmigung nach Art. 4 ADNR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
021	Anlage A (z. B. 6039)	Wie muß die Bezeichnung eines Gefahr-gutes nach ADNR im Beförderungspapier hervorgehoben werden? A Durch große Buchstaben in Druckschrift B Überhaupt nicht C Durch Kursivschrift D Durch Unterstreichung in Rot.	030	6301 (2)	Wie sind die entzündbaren flüssigen Stoffe der Klasse 3 (IIIa) unterteilt? A In „G-Stoffe“ und „NG-Stoffe“. B In „K-Kategorien“. C Entsprechend ihrer Viskosität in die Gruppen V1, V2 und V3. D In „F-Stoffe“ und „NF-Stoffe“.
022	Anlage A (z. B. 6039)	Welche der folgenden Angaben müssen nach ADNR im Beförderungspapier enthalten sein? A Die Adresse des Herstellers des Gutes. B Die amtliche Schiffsnummer. C Die Bezeichnung des gefährlichen Gutes, die Klasse, die Ziffer der Stoffaufzählung, die Abkürzung ADNR. D Das Ablaufdatum der Gültigkeit des Zulassungszeugnisses.	031	6501, 1	Unter welcher Klasse und mit welcher Randnummer ist Schwefelsäure aufgeführt? A In der Klasse 3 (IIIa) unter der Rn 6301. B In der Klasse 6.2 (VI) unter der Rn 6601. C In der Klasse 5.2 (VII) unter der Rn 6701. D In der Klasse 8 (V) unter der Rn 6501.
023	6131 (2): 10 101	Was bedeutet die Abkürzung „NF“ im ADNR oder im Beförderungspapier? A Natriumformaldehyd. B Nitrofluorid. C Nicht feuergefährlich (non inflammable). D Nicht freie Klasse.	032	10 000 (1) c + Anhang 2	Wo können Sie nachlesen, welche Bedeutung die RID-, ADR- und IMDG-Gefahrzettel haben, mit denen die Versandstücke gekennzeichnet sind? A In der Anlage 3 der Rhein-schiffahrtspolizeiverordnung B In den schriftlichen Weisungen nach Rn 10 185. C Im Anhang 2 zur Anlage B des ADNR. D Im Zulassungszeugnis.
024	6301 (1) 1a	Zu welcher Klasse gehört Benzin? A Zur Klasse 1a (Ia). B Zur Klasse 2 (Id). C Zur Klasse 3 (IIIa). D Zur Klasse 8 (V).	033	10 000 (1) e + Anhang 2	Mit welchem Gefahrzettel ist ein Versandstück, das entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 (IIIa) enthält, gekennzeichnet? A  (schwarz/weiß) B  (schwarz/weiß/rot) C  (schwarz/rot) D  (schwarz/weiß/rot)
025	6301 (1) 3 + (2)	Wo liegt der Flammpunkt einer Flüssigkeit der Kategorie K2? A Zwischen 21° C und 55° C (die Grenzwerte inbegriffen). B Über 100° C. C Unter 21° C. D Zwischen 55° C und 100° C (die Grenzwerte inbegriffen).	034	10 000 (1) e + Anhang 2	Welcher Gefahrzettel gilt für gefährliche Güter der Klasse 4.3 (Ie)? A  (schwarz/orange) B  (schwarz/weiß/rot) C  (schwarz/blau) D  (schwarz/weiß/rot)
026	6301 (1) 3 + (2)	Zu welcher Kategorie gehört ein Stoff der Klasse 3 (IIIa) mit einem Flammpunkt von 40° C? A Zur Kategorie K0s. B Zur Kategorie K1s. C Zur Kategorie K2. D Zur Kategorie K3.	035	10 000 (1) e + Anhang 2	Welche Bedeutung hat der abgebildete Gefahrzettel?  (schwarz/gelb) A Explosionsgefährlich. B Feuergefährlich (entzündbare, feste Stoffe). C Selbstentzündliche Stoffe. D Entzündend wirkende Stoffe oder organische Peroxide.
027	6301 (1) 4	Zu welcher Klasse gehört Dieseldieselkraftstoff? A Zur Klasse 2 (Id). B Zur Klasse 3 (IIIa). C Zur Klasse 6.1 (IVa). D Zur Klasse 8 (V).			
028	6301 (1) 4	Zu welcher Klasse gehört leichtes Heizöl? A Zur Klasse 2 (Id). B Zur Klasse 3 (IIIa). C Zur Klasse 6.1 (IVa). D Zur Klasse 8 (V).			
029	6301 (2)	Die entzündbaren flüssigen Stoffe der Klasse 3 (IIIa) sind in Kategorien eingeteilt. Welche Kategorien sind dies? A Die Kategorien C1, C2, C3 und C4. B Die Kategorien K1, K2, K3 und K4. C Die Kategorien Kx, K0s, K0n, K1s, K1n, K2 und K3. D Die Kategorien Kx, K1s, K1n, K2s, K2n, K3s und K3n.			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
036	10 100 (1)	Welches ist das Höchstgewicht von Versandstücken mit Natrium der Klasse 4.3 (Ie), Ziffer 1a, das mit einem Schiff befördert werden darf, ohne daß die Anlage B des ADNR vollständig anzuwenden ist? A 50 kg B 500 kg C 1000 kg D 5000 kg			gemäß Anlage 9 der Rheinschiffahrts-polizeiverordnung/Moselschiffahrts-polizeiverordnung/Binnenschiff-fahrtsstraßen-Ordnung nach wie vor der Bezeichnungspflicht entsprechend der vorherigen Ladung. C Der Flammpunkt der vorangegangenen Ladung (Kerosin) liegt derart nahe bei 55°C, daß in diesem Fall auf die Führung des Blaukegels verzichtet werden kann. D Im vorliegenden Fall kann die Bezeichnung des Schiffes während der Reise ohne Gefährdung Dritter wahlweise den sich ergebenden Umständen (Liegeplätze, Schleusungen usw.) angepaßt werden.
037	10 100 (1) b	Welches ist das Höchstgewicht von Versandstücken mit Phosphor der Klasse 4.2 (II), Ziffer 1, das mit einem Schiff befördert werden darf, ohne daß die Anlage B des ADNR vollständig anzuwenden ist. A 50 kg B 500 kg C 1000 kg D 5000 kg			
038	10 100 (1) c	Welches ist das Höchstgewicht von Versandstücken mit ätzenden Stoffen der Klasse 8 (V), das mit einem Schiff befördert werden darf, ohne daß die Anlage B des ADNR vollständig anzuwenden ist? A 1 000 kg B 5 000 kg C 25 000 kg D 50 000 kg			
039	10 100 (2)	Nach welchen Beförderungsvorschriften des ADNR ist ein leeres, ungereinigtes Typ-III-Tankschiff, das Benzin befördert hatte und anschließend Gasöl befördern soll, zu behandeln? A Nach den Vorschriften der Klasse 2 (Id). B Nach den Vorschriften für Typ-III-Tankschiffe. C Nach den Vorschriften für Typ-IV-Tankschiffe. D Nach den Weisungen des Empfängers der letzten Ladung.	042	10 100 (2) + RheinSchPV/ Mosel-SchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Im Anschluß an die Löschung einer Ladung von 2000 t Benzin der Klasse 3 (IIIa) K1s, übernehmen Sie mit Ihrem Typ-III-Tankschiff ohne vorangegangene Entgasung eine 1000-t-Partie Gasöl der Klasse 3 (IIIa) K3. Müssen Sie Ihr Schiff unter diesen Umständen weiterhin gemäß den Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiff-fahrtsstraßen-Ordnung mit Blaulich/Blaukegel bezeichnen? A Nein, Gasöl ist kein in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung-Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung Anlage 9 aufgeführtes Gefahrgut. B Gemäß Rheinschiffahrtspolizei-verordnung/Moselschiffahrtspolizei-verordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung darf im vorliegenden Fall die Blaulicht-/Blaukegelbezeichnung nicht mehr geführt werden. C Ja, da kein Gasfreiheitszeugnis vorliegt, sind die in den Tanks und den Umschlagsleitungen des Schiffes verbliebenen Dämpfe der vorangegangenen Ladung im Sinne der Anlage 9 der Rheinschiffahrtspolizei-verordnung/Moselschiffahrtspolizei-verordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung als Gefahrgut zu betrachten. D Das Schiff darf entsprechend der neu übernommenen Ladung bezeichnet werden, da anlässlich der Neubeladung die in den Tanks verbliebenen Benzindämpfe weitgehend ausgestoßen worden sind.
040	10 100 (2)	Wann gilt ein Tankschiff, das Benzin befördert hat, als gasfrei? A Nach einer entsprechenden Entgasung. B Nachdem während mindestens fünf Reisen hintereinander in allen Tanks, die mit Benzin beladen waren, „schwarze“ Ware (z. B. Heizöl) befördert worden ist. C Wenn aus einer Bescheinigung, die von einer durch die zuständige Behörde anerkannten Person ausgestellt wurde, hervorgeht, daß das Schiff frei von gefährlichen Gasen ist. D Wenn nach erfolgter Entgasung die Gasfreiheit durch den Schiffsführer oder einen Reedereibeauftragten mittels eines geeigneten Gaskonzentrationsmeßgerätes einwandfrei festgestellt wurde.	043	10 100 (3)	Das Fassungsvermögen Ihrer Treibstofftanks umfaßt insgesamt 42 000 l Gasöl. Gilt diese Bunkermenge als gefährliches Gut im Sinne des ADNR? A Ja. Die Menge von 42 000 l K3-Stoffen übersteigt das in Rn 10 100 festgelegte Höchstgewicht von 25 000 kg. B Nein. Gasöl, das in den Treibstofftanks des Schiffes mitgeführt wird und dem Betrieb des Schiffes dient, gilt nicht als gefährliches Gut im Sinne des ADNR. C Bunkermengen obengenannten Umfangs unterliegen den gleichen ADNR-Bestimmungen wie die in Versandstücken abgepackten Stoffe der Klasse 3 (IIIa) K3. D Ohne Rücksicht auf ihren Verwendungszweck unterliegen alle flüssigen Treib- und Brennstoffe vollumfänglich dem ADNR mit seinen Anlagen A und B.
041	10 100 (2) + RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Nach der Löschung einer Ladung Kerosin übernehmen Sie mit Ihrem Typ-IV-Tankschiff ohne vorherige Entgasung eine Partie Gasöl. Es wird nur jeder zweite Tank beladen. Müssen Sie unter diesen Umständen Ihr Schiff weiterhin mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Das Schiff ist in jedem Fall so zu bezeichnen, wie es für das jeweils geladene Gefahrgut vorgeschrieben ist. B Da kein gültiges Gasfreiheitszeugnis vorhanden ist, unterliegt das Schiff			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
044	10 102 (7) + 6001 (4)	Wird für Gefäße oder Tanks ein Füllungsgrad angegeben, so bezieht sich dieser auf einen Prozentsatz des Volumens bei einer bestimmten Temperatur des Stoffes (sofern nicht ausdrücklich eine andere Temperatur genannt ist). Wie hoch ist diese Temperatur? A 15°C B 20°C C 37,8°C D 50°C	049	10 181 (1) a	Welches der nachstehenden Dokumente muß nach ADNR bei der Beförderung gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden? A Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung B Das Beförderungspapier. C Ein gültiger Personalausweis des verantwortlichen Schiffsführers. D Eine Streckenkarte der Reise (neuester Stand).
045	10 121 (2): 10 183 + Anhang 1 1. ADNR-Ausnahmeverordnung	Ein Schiffsführer soll einen Stoff der Klasse 3 (IIa) Kx in sein Typ-III-Tankschiff übernehmen. Darf er dies ohne weiteres? A Nein, Kx-Stoffe dürfen in Tankschiffen überhaupt nicht befördert werden. B Er darf die Ladung nur dann übernehmen, wenn im Zulassungszeugnis vermerkt ist, daß sein Schiff zur Beförderung des betreffenden Kx-Stoffes zugelassen ist, und zwar unter Beachtung der entsprechenden Sonderregelung (Sondergenehmigung oder ADNR-Ausnahmeverordnung). C Ja, es sind die allgemeinen Vorschriften für die Klasse 3 (IIa) zu beachten. D Er darf die Ladung erst dann übernehmen, wenn er allen Personen an Bord die ihm vom Absender übergebenen schriftlichen Weisungen zur Kenntnis gebracht hat. Dies ist die einzige, aber wichtige Bedingung.	050	10 181 (1) b	Von wem sind die bei der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der übrigen Bundeswasserstraßen an Bord mitzuführenden schriftlichen Weisungen zu übergeben? A Vom Schiffsführer. B Vom Absender. C Vom Reeder. D Vom Hersteller der Ware.
046	10 172	Dürfen auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, Fahrgäste mitreisen? A Nein, grundsätzlich nicht. B Ja, bis zu zwei Fahrgäste. C Die Beförderung von Fahrgästen ist nicht verboten, es gilt jedoch ein absolutes Rauchverbot außerhalb der Wohnungen. D Ja, aber nur auf Schiffen, für die kein Zulassungszeugnis erforderlich ist.	051	10 181 (1) d	Welche der nachstehend aufgeführten Vorschriften müssen nach ADNR bei der Beförderung gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden? A Die Anlage B des ADNR. B Die Anlagen A und B des ADNR. C Das ganze ADNR mit seinen Anlagen A und B. D Das ADNR und, wenn die Ladung von der Bahn, dem LKW oder dem Seeschiff übernommen oder im Anschluß an die Beförderung auf dem Rhein an diese Verkehrsträger übergeben wird, die entsprechenden Beförderungsvorschriften für gefährliche Güter, d. h. das RID, das ADR bzw. den IMDG-Code.
047	10 172	Dürfen Sie als Führer eines Tankschiffes mit Benzinladung Fahrgäste befördern? A Nein, in keinem Fall. B Vorbehaltlich der Zustimmung des Absenders der Benzinladung. C Ja, aber höchstens zwei Fahrgäste. D Nur mit dem ausdrücklichen Einverständnis des Schiffseigners.	052	10 182	Sie befördern in Ihrem Schiff u. a. – 100 t Holzflorplatten (Klasse 4.2 (II) Ziffer 10), – 30 t Natriumnitrat (Klasse 5.1 (IIIC) Ziffer 7a) und – 10 t Salpetersäure (Klasse 8 (V) Ziffer 2c). Benötigen Sie für diese Gefahrgutladung ein Zulassungszeugnis nach Rn 10 182 des ADNR? A Nein. B Ja, auf jeden Fall. C Ja, wenn dies in einem der drei Beförderungspapiere vorgeschrieben ist. D Ja, wenn dies in einer der drei schriftlichen Weisungen vorgeschrieben ist.
048	10 172	Neben 1000 t Bandstahl besteht die Ladung Ihres Schiffes noch aus 30 t Schwefelsäure in Versandstücken (Klasse 8 (V) Ziffer 1a). Dürfen Sie bei dieser Zuladung Fahrgäste (z. B. Verwandte, Freunde, Reedereigäste) an Bord mitnehmen? A Im vorliegenden Fall ja, da ich für die Beförderung von Schwefelsäure ohnehin kein Zulassungszeugnis benötige und die Säure weder brennbar noch explosionsgefährlich ist. B Ja, jedoch nur mit Einverständnis des Schiffseigners. C Ja, vorbehaltlich einer Sondergenehmigung durch eine zuständige Behörde. D Die Beförderung von Fahrgästen ist verboten.	053	10 182 (2)	Alle Tankschiffe, die für die Beförderung entzündbarer flüssiger Stoffe zugelassen sind, sind mit einem Zulassungszeugnis versehen. Was bestätigt dieses Zulassungszeugnis? A Daß Bau, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes den anzuwendenden Vorschriften der Abschnitte 2 von Anlage B ADNR entsprechen. B Daß Bau, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes den Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen. C Daß das Schiff unter der Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und von ihr zur Beförderung gefährlicher Güter zugelassen wurde.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		D Daß Bau, Einrichtung, Ausrüstung und Besatzungsstärke den internationalen Transportbedingungen für flüssige Treib- und Brennstoffe entsprechen.
054	10 183 + Anhang 1	Wie kann der Schiffsführer feststellen, welche gefährlichen Güter mit seinem Tankschiff befördert werden dürfen? A Durch Nachlesen im Zulassungszeugnis seines Tankschiffes. B Durch Nachlesen im Schiffsattest und ggf. in den schriftlichen Weisungen nach Rn 10 185. C Durch Nachfrage beim Verloader. D Durch Nachlesen im Beförderungspapier nach Rn 6002 (3) und (4) ADN R.
055	10 183 (1)	Von wem wird das normale Zulassungszeugnis ausgestellt? A Von der Wasserschutzpolizei bzw. von den von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bezeichneten Polizeiorganen. B Von einer von allen Rheinufestaaten und Belgien anerkannten Klassifikationsgesellschaft. C Von einer zuständigen Behörde eines der Rheinufestaaten oder Belgiens. D Von der für das Laden des Schiffes zuständigen Hafenbehörde.
056	10 183 (3)	Welches ist, ohne Verlängerung, die höchste Gültigkeitsdauer eines normalen Zulassungszeugnisses? A Zwei Jahre. B Drei Jahre. C Fünf Jahre. D Zehn Jahre.
057	10 185	Für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, die sich während der Beförderung gefährlicher Güter ereignen können, muß der Absender dem Schiffsführer ein Papler mitgeben. Der Schiffsführer muß den Personen an Bord von dessen Inhalt Kenntnis geben und dafür besorgt sein, daß das Papler während der Beförderung an Bord angeschlagen ist. Wie heißt dieses Papler? A ADN R-Manifest. B Zulassungszeugnis. C Beförderungspapier. D Schriftliche Weisungen.
058	10 185	In welchem Dokument sind die Maßnahmen beschrieben, die bei einem Unfall oder Zwischenfall zu tun sind? A Im Zulassungszeugnis. B Im ADN R. C In den schriftlichen Weisungen. D Im Beförderungspapier.
059	10 185 (1)	Während der Beförderung von Stückgütern, die alle vom gleichen Absender kommen, tritt ein unangenehmer Geruch auf, dessen Ursache Ihnen nicht bekannt ist. Sind Maßnahmen zu treffen, und wenn ja, welche? A Es ist nichts Besonderes zu unternehmen. Ich fahre weiter und beobachte die Angelegenheit. B Ich nehme vorsorglich Verbindung mit dem Absender auf, wenn nötig, lege ich

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		das Schiff vor Anker, und zwar außerhalb bewohnter Gebiete bzw. ich berate den Schiffsführer entsprechend. Im übrigen treffe ich die in den schriftlichen Weisungen für diesen Fall vorgesehenen Maßnahmen. C Sicherheitshalber benachrichtige ich die Feuerwehr. D Ich betätige das Bleib-weg-Signal und beobachte die weitere Entwicklung.
060	10 185 (1)	Wer muß dem Schiffsführer die schriftlichen Weisungen zur Verfügung stellen? A Die für das Laden zuständige Hafenbehörde. B Der Absender. C Der Reeder. D Der Hersteller der Ware.
061	10 185 (1)	Wozu dienen die schriftlichen Weisungen nach Rn 10 185 ADN R? A Als Ersatz für die nach Rn 6007 vorgeschriebenen Beförderungspapiere. B Als Instruktion für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen. C Als Weisungen für die beim Stauen der gefährlichen Güter zu beachtenden Maßnahmen. D Als Weisungen an Beamte oder Beauftragte, die das Schiff bzw. die Ladung während der Beförderung gefährlicher Güter kontrollieren (Polizei, Zoll, SUK).
062	10 185 (1)	Die schriftlichen Weisungen enthalten bestimmte Angaben über das Gefahrgut sowie über Maßnahmen, die nach Unfällen oder Zwischenfällen vorzukehren sind. Welche der hiernach aufgeführten Angaben gehören nicht dazu? A Das Nettogewicht der an Bord befindlichen Partie des gefährlichen Gutes, für das die schriftliche Weisung zutrifft. B Die zu ergreifenden Maßnahmen für den Fall, daß Personen mit dem Gefahrgut in Berührung kommen. C Die im Brandfall zu ergreifenden Maßnahmen. D Die bei Bruch der Verpackung zu ergreifenden Maßnahmen.
063	10 185 (1) a	Wo sind die Gefahren beschrieben, die bestimmte entzündbare flüssige Stoffe in sich bergen? A Im Zulassungszeugnis. B In den schriftlichen Weisungen. C Im Kapitel I der Anlage B des ADN R. D Im Beförderungspapier.
064	10 185 (1) a	Wie erfährt der Schiffsführer, welche Schutzausrüstung für einen bestimmten Gefahrguttransport an Bord des Schiffes mitzuführen ist? A Durch Umfragen bei den Kollegen. B Das steht in den schriftlichen Weisungen. C Die richtige Zusammenstellung bestimmt der Schiffsführer auf Grund der im Beförderungspapier enthaltenen Angaben und entsprechend seiner Kenntnisse. D Das steht im Zulassungszeugnis unter der Rubrik „Verschiedenes“.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
065	10 185 (1) a + d	Was geschieht, wenn leichtes Heizöl ins Wasser gelangt? A Das Öl verbindet sich mit dem Wasser. B Das Heizöl sinkt auf den Boden des Gewässers. C Das Öl bildet auf dem Wasser Ölseln oder einen Ölfilm und kann große Mengen Wasser verunreinigen. D Das Öl verbindet sich nicht mit dem Wasser und kann daher von der Wasseroberfläche leicht wieder abgeschöpft werden.
066	10 185 (1) a: 10 373	Wo können Sie nachlesen, welches Erste-Hilfe-Material während der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden muß? A Im Beförderungspapier. B In den schriftlichen Weisungen. C Im Zulassungszeugnis. D In der Anlage A des ADN.
067	10 185 (1) b	Sie sind mit einem ätzenden Stoff in Berührung gekommen. Was tun Sie zuerst? A Den Arzt rufen. B Die Berührungsstelle gründlich mit Wasser waschen bzw. die in den schriftlichen Weisungen angegebenen Maßnahmen ergreifen. C Beobachten, ob sich die Haut rötet, dann weiter entscheiden. D Die Berührungsstelle mit kühlenden Umschlägen behandeln.
068	10 185 (1) b	Beim Abflanschen der Fülleitung haben Sie Dieselmotorenöl an die Arme bekommen. Was tun Sie? A An der Luft trocknen lassen. B Die Arme mit Wasser und Seife waschen. C Gar nichts, denn Dieselmotorenöl ist ungefährlich. D Beobachten, ob sich die Haut rötet. Wenn ja, Berührungsstelle mit kühlenden Umschlägen behandeln.
069	10 185 (1) b RheinSchPV/ MoselSchPV/ Bin SchStrO § 8.14	Was ist nach einem Unfall an Deck eines Schiffes, das gefährliche Güter befördert, zuerst zu tun, wenn bei dem Unfall durch die gefährlichen Güter Personenschaden entstanden ist? A Reederei benachrichtigen. B Unfallstelle sperren. C Erste Hilfe leisten und ggf. einen Arzt rufen. D Polizei benachrichtigen.
070	10 185 (1) b	Was ist nach einem Unfall, der sich an Deck eines Schiffes, das giftige Stoffe befördert, zuerst zu tun, wenn bei dem Unfall Personenschaden entstanden ist? A Verletzte aus der Gefahrenzone bringen. B Ggf. Leck abdichten. C Bleib-weg-Signal auslösen. D Schriftliche Weisung lesen.
071	10 185 (1) c	Wo können Sie nachlesen, welche Mittel oder Gruppen von Mitteln bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter zur Feuerbekämpfung nicht verwendet werden dürfen? A Im Beförderungspapier. B In den schriftlichen Weisungen. C Im Zulassungszeugnis. D In der Anlage A des ADN.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
072	10 185 (1) d	Was geschieht, wenn bei einer Havarie leicht entzündbare flüssige Stoffe in das Wasser gelangen? A Es können sich über der Wasseroberfläche Gas-/Luftgemische bilden, die unter Umständen an weit entfernt liegenden Stellen gezündet werden und zur Explosion führen können. B Da die ausgetretene Flüssigkeit sofort verdampft, entsteht durch die ins Wasser gelangte Flüssigkeit keine Gefahr. C Das Gefahrgut vermischt sich mit dem Wasser, womit eine Gefahr ausgeschaltet wird. D Das Wasser wird vorerst verschmutzt, es reinigt sich aber wieder, indem sich die leicht entzündbare Flüssigkeit durch Verdampfen dieser Flüssigkeit vom Wasser löst.
073	10 185 (1) d	Wo soll sich die Besatzung eines Gastankers bei Gasaustritt möglichst aufhalten? A In der Wohnung. B Im Maschinenraum. C Auf der Luvseite des Gasaustritts. D Auf der Leeseite des Gasaustritts.
074	10 185 (1) d	Bei einer Havarie wird auf Ihrem Tankschiff Benzol frei. Welche Maßnahmen treffen Sie? A Bleib-weg-Signal auslösen, Schiff festlegen, Schutzmaßnahmen laut schriftlichen Weisungen einleiten, zuständige Behörde verständigen. B Notrufstelle Koblenz (7 44 44) verständigen, Arzt rufen, an der nächstmöglichen Liegestelle festmachen und schriftliche Weisung lesen. C Bleib-weg-Signal auslösen, an der nächstmöglichen Liegestelle festmachen und Feuerwehr anfordern. D Vor Anker gehen, Polizei benachrichtigen und Schiff verlassen.
075	10 185 (2)	In welchen Sprachen sind die schriftlichen Weisungen abgefaßt? A In deutscher und französischer Sprache. B In englischer, deutscher, niederländischer und französischer Sprache. C In allen Sprachen jener Länder, die durchfahren werden. D In mindestens einer der Amtssprachen einer der Rheinufestaaten.
076	10 185 (3)	Wo und wie müssen Sie die zutreffenden schriftlichen Weisungen an Bord mitführen, wenn Sie auf Ihrem Schiff ein gefährliches Gut befördern? A In meiner Wohnung, zusammen mit meinem Patent. B Als Anschlag an einer allen Personen an Bord bekanntgemachten, gut zugänglichen Stelle. C Als Aufkleber am Tank. D In einem besonders bezeichneten Umschlag im Steuerhaus.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
077	10 185 (3)	Wer muß die Besatzung über den Inhalt der schriftlichen Weisungen unterrichten? A Der Reeder. B Die Ladestelle des betreffenden gefährlichen Gutes. C Der Schiffsführer. D Der Absender.
078	10 185 (3)	Wem muß der Schiffsführer vom Inhalt der schriftlichen Weisungen Kenntnis geben? A Dem Personal der Löschstelle. B Dem Empfänger des Gefahrgutes. C Den Personen an Bord seines Schiffes. D Der Wasserschutzpolizei bei Betreten des Schiffes.
079	10 185 (3)	Sie übernehmen ein Gefahrgut, das Ihrer Besatzung aus den bisherigen Transporten noch nicht bekannt ist. Wozu sind Sie verpflichtet? A Zur Unterrichtung der während der Beförderung an Bord befindlichen Personen über den Inhalt der schriftlichen Weisungen. B Im Zusammenhang mit der Übernahme des Gefahrgutes sind mir nach ADNR keine besonderen Verpflichtungen auferlegt. C Als Schiffsführer steht es mir frei, meine Besatzung über das Gefahrgut bzw. über den Inhalt der schriftlichen Weisungen zu unterrichten. Eine Verpflichtung besteht aber nicht, weil alle Personen an Bord, die mit der Handhabung des Gefahrgutes zu tun haben, jederzeit selber in die ausgehändigten schriftlichen Weisungen Einsicht nehmen können. D Es besteht dann keine Pflicht des Schiffsführers zur Unterrichtung seiner Besatzung, wenn das Schiff für das zu befördernde Gefahrgut besonders ausgerüstet ist.
080	10 185 (3)	Mit den Beförderungspapieren haben Sie auch die schriftlichen Weisungen erhalten. Was tun Sie damit? A Ich gebe allen Personen an Bord von deren Inhalt Kenntnis. Danach werden die schriftlichen Weisungen, solange das Gefahrgut an Bord ist, sichtbar an einer für alle bekanntgemachten Stelle auf dem Schiff angeschlagen. B Ich hefte sie zu der an Bord befindlichen „Sammlung der schriftlichen Weisungen“. C Ich bewahre sie zusammen mit dem Stauplan nach Rn 10 181 (1) c in einer besonders gekennzeichneten Mappe im Steuerhaus auf. D Ich lese sie genau durch und bewahre sie griffbereit in meiner Wohnung auf.
081	10 185 (3)	Wann sollten Sie vom Inhalt der schriftlichen Weisungen Kenntnis nehmen und die Personen an Bord Ihres Schiffes darüber unterrichten? A Vor dem Laden. B Bei der ersten sich bietenden Gelegenheit nach dem Ablegen des Schiffes von der Ladestelle. C Sofort nach einem Unfall oder Zwischenfall. D Unmittelbar vor dem Löschen des betreffenden Gefahrgutes.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
082	10 240	Mit wievielen zusätzlichen Feuerlöschern muß ein Schiff, das gefährliche Güter befördert, ausgerüstet sein? A Mit einem bis acht zusätzlichen Feuerlöschern, je nach Gefahrenart der beförderten gefährlichen Güter. Die Anzahl ist in den schriftlichen Weisungen angegeben. B Mit mindestens zwei zusätzlichen Feuerlöschern. C Mit einem zusätzlichen Feuerlöscher, der sich an auffallender, gut zugänglicher Stelle im Steuerhaus befinden muß. D Mit drei zusätzlichen Feuerlöschern, die gleichmäßig über den Bereich der Ladung bzw. den geschützten Bereich des Schiffes verteilt angebracht sein müssen.
083	10 261(1) a + (2)	Müssen alle Tankmotorschiffe mit einer Sprechfunkanlage für den öffentlichen Fernsprechdienst ausgerüstet sein. A Ja, sofern dies für das entsprechende Gefahrgut in den schriftlichen Weisungen vorgeschrieben ist. B Nein. Es genügt, wenn Gefahrgutschiffe über eine Sprechfunkanlage mit den Sprechwegen 10, 13, 18, 20 und 22 verfügen. C Nein, Tankmotorschiffe, die ausschließlich Güter der Klasse 3 (IIla) Kategorie K2 oder K3 befördern, sind von der Ausrüstung mit Sprechfunkanlagen für den öffentlichen Fernsprechdienst befreit. D Ja, soweit es sich nicht um Tankmotorschiffe handelt, die zur Beförderung von weniger als 25 t Güter der Klasse 3 (IIla) Kategorie K3 bestimmt sind.
084	10 261 (1) + (2)	Muß ein Tankmotorschiff, das für die Beförderung von 25 t entzündbaren flüssigen Stoffen der Klasse 3 (IIla) Kategorie K3 eingerichtet ist, über eine Sprechfunkanlage verfügen? A Nein, nur Schiffe, die den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, Anlage 9, 10 oder 11 unterliegen, müssen mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein. B Ja, wenn das Tankmotorschiff seine Fahrt bei unsichtigem Wetter nicht unterbricht; andernfalls könnte es jedoch nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf die Funkanlage verzichten. C Nein, für K2- und K3-Tankschiffe ist die Sprechfunkanlage nicht vorgeschrieben. D Ja, von der Ausrüstungspflicht sind nur Tankmotorschiffe befreit, die für die Beförderung von weniger als 25 t K3-Stoffen eingerichtet sind.
085	10 261 (1) a + (2)	Muß ein Tankmotorschiff, das für die Beförderung von weniger als 25 t entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 (IIla) Kategorie K3 bestimmt ist, über eine Sprechfunkanlage verfügen? A Ja, wenn das Tankmotorschiff seine Fahrt bei unsichtigem Wetter nicht unterbricht;

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		andernfalls könnte es jedoch nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf die Funkanlage verzichten. B Nein, Tankmotorschiffe, die für die Beförderung von weniger als 25 t K3-Stoffen eingerichtet sind, brauchen nicht mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein. C Nein, für K2- und K3-Tankschiffe ist die Sprechfunkanlage nicht vorgeschrieben. D Nein, nur Schiffe, die den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, Anlagen 9, 10 oder 11 unterliegen, müssen mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein.	0889	10 331	Ist an Bord von Schiffen, die gefährliche Güter in Versandstücken befördern, der Einsatz von tragbaren Deckwaschpumpen, die mit flüssigem Brennstoff betrieben werden, erlaubt? A Nein. B Ja, wenn der Flammpunkt des Brennstoffes auf 55°C oder höher liegt. C Ja, aber nur dann, wenn alle Laderaumluken geschlossen sind. D Ja, jedoch dann nicht, wenn die Versandstücke Güter der Klassen 1a, 1b oder 1c (1a oder 1c) enthalten.
086	10 261 (1) a + (2)	Ein 1200-t-Tankmotorschiff ist gemäß Zulassungszeugnis ausschließlich für die Beförderung von K3-Stoffen zugelassen. Muß dieses Schiff über eine Sprechfunkanlage für den öffentlichen Fernsprehdienst verfügen? A Ja. B Nein. C Ja, jedoch nur im Verkehr zwischen Belgien und den Niederlanden. D Die Ausrüstung dieses Schiffes mit einer Sprechfunkanlage für den öffentlichen Fernsprehdienst liegt im Ermessen des Schiffseigners.	090	10 344	Dürfen auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, die Maschinen mit Petroleum oder Benzin (Flammpunkt unter 55°C) gereinigt werden? A Ja, sofern dabei nicht geraucht wird. B Nein. C Ja, wenn mindestens 10 m vom Arbeitsplatz entfernt kein Feuer oder offenes Licht oder andere Zündquellen bestehen. D Nur bei auf Deck angeordneten Maschinen, sofern diese mindestens 7 m von Schornsteinen entfernt aufgestellt sind und in diesem Umkreis auch keine anderen Zündquellen vorhanden sind.
087	10 261 (1) b + (2)	Müssen alle Schiffe, die Güter befördern, welche den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, Anlage 9, 10 oder 11 unterliegen, über eine Sprechfunkanlage für den öffentlichen Fernsprehdienst verfügen? A Nein, Sprechfunkanlagen für den öffentlichen Fernsprehdienst sind nur für Fahrgastschiffe vorgeschrieben, hingegen müssen Gefahrgutschiffe über eine Sprechfunkanlage mit den Sprechwegen 10, 13, 18, 20 und 22 verfügen. B Ja, sofern dies in den schriftlichen Weisungen für das betreffende Gefahrgut vorgeschrieben ist. C Ja, soweit es sich bei diesen Schiffen nicht um Schubleichter oder Schleppkähne handelt. D Nein, Sprechfunkanlagen für den öffentlichen Fernsprehdienst sind nur für solche Schiffe vorgeschrieben, die explosionsgefährliche Güter nach Anlage 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung befördern.	091	10 373	Wo ist angegeben, welches Erste-Hilfe-Material bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden muß? A In den schriftlichen Weisungen. B Im Beförderungspapier. C Im Kapitel 2, II. Teil der Anlage A des ADN. D Im Zulassungszeugnis.
088	10 300	Unter welchen Randnummern sind die allgemeinen Betriebsvorschriften enthalten, die bei der Beförderung gefährlicher Güter aller Klassen zu beachten sind? A Unter Rn 10 000 bis 10 099. B Unter Rn 10 300 bis 10 399. C Unter Rn 11 300 bis 11 399. D Unter Rn 131 200 bis 131 299.	092		gestrichen
			093	10 374 (1)	Auf welche Weise wird das Rauchverbot an Bord bekanntgegeben? A Durch mündliche Anweisung des Schiffsführers an alle Personen an Bord. B Überhaupt nicht, da im ADN geregelt. C Durch Anordnung der örtlich zuständigen Behörde. D Durch das Anbringen von Hinweistafeln an geeigneten Stellen an Bord.
			094	10 375 (1)	Sie müssen eine Reparatur durchführen. Welche Art von Werkzeugen dürfen Sie im Bereich der Ladung eines beladenen Typ-IV-Tankschiffes nicht verwenden? A Wenn gefährliche Güter geladen sind, dürfen grundsätzlich keine Reparaturen im Bereich der Ladung durchgeführt werden. B Nichtverchromte Werkzeuge. C Werkzeuge, bei deren Verwendung die Gefahr einer Funkenbildung besteht. D Jede Art metallener Werkzeuge.
			095	10 383; 131 383	Sie stellen fest, daß die letzte Untersuchung Ihrer Feuerlöscher über ein Jahr zurückliegt. Welche der nachfolgenden Maßnahmen treffen Sie? A Ich lasse die Feuerlöscher unverzüglich prüfen oder durch solche ersetzen, deren Prüfbescheinigung nicht abgelaufen ist.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		B Das Überschreiten des Ablaufdatums ist bis zur Beendigung der Reise nicht problematisch. C Ich warte, bis ich das nächste Mal zum Materiallager der Reederei komme. Dann beschaffe ich mir andere Feuerlöscher. D Der Fälligkeitstermin kann bis zu einem halben Jahr überschritten werden. In dieser Zeit kann ich meine Feuerlöschgeräte ersetzen oder nachprüfen lassen.			D Ja, es besteht kein Zusammenladeverbot für die Güter dieser Klassen.
096	10 383; 131 383	Wie oft müssen die Feuerlöschgeräte Ihres Tankschiffes untersucht werden? A Mindestens alle zwei Jahre. B Mindestens alle drei Jahre. C Mindestens einmal jährlich. D Bei jeder Verlängerung des Zulassungszeugnisses oder, wenn kein solches erforderlich ist, des Schiffsattestes.	101	10 402	Dürfen Güter der Klassen 2 (Id) F und 3 (IIa) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Nein, Güter dieser beiden Klassen dürfen nicht im gleichen Schiff befördert werden. B Nein, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe A der Zusammenladeverbote. C Ja, entsprechend Buchstabe B der Zusammenladeverbote. D Ja, es besteht überhaupt kein Zusammenladeverbot für diese beiden Güter.
097	.. 401 (Kap. II)	Unter welchen dreistelligen Endziffern der ADN-Randnummern finden Sie im Kapitel II die zur Beförderung gewisser gefährlicher Güter zulässigen Höchstgewichte (Mengenbegrenzung)? A Unter Rn ... 211. B Unter Rn ... 374. C Unter Rn ... 401. D Unter Rn ... 506.	102	10 402	Unter welcher Randnummer finden Sie in den allgemeinen Bestimmungen des ADN für die Beförderung gefährlicher Güter aller Klassen Vorschriften hinsichtlich der Zusammenladeverbote? A Unter Rn 10 100. B Unter Rn 10 231. C Unter Rn 10 402. D Unter Rn 10 413.
098	10 402	Dürfen Güter der Klassen 6.1 (IVa) und 8 (V) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Ja, vorausgesetzt, daß sie in einem horizontalen seitlichen Abstand von mindestens 3 m gestaut werden. B Nein, die Güter dieser beiden Klassen müssen durch mindestens ein wasserdichtes Laderaumschott voneinander getrennt gestaut werden. C Ja, es besteht kein Zusammenladeverbot für die Güter dieser Klassen. D Nein, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe A der Tabelle von Rn 10 402.	103	10 402; 10 414	Sie haben eine Stückgutladung. Die Versandstücke sind durch Gefahrezettel gekennzeichnet. Dürfen Sie diese Versandstücke beliebig in einem Laderaum stauen? A Ja. B Nein, es dürfen nur Versandstücke mit gleicher Gefahrenezeichnung im selben Laderaum gestaut werden. C Beim Stauen sind allgemein die Zusammenladeverbote und Mengenbegrenzungen zu beachten. Außerdem können generelle Beförderungsverbote bestehen. D Wenn Versandstücke mit verschiedenen Gefahrezetteln im selben Laderaum gestaut werden, dann darf dies nur unter Beachtung der für diesen Fall anzuwendenden besonderen Stapelvorschriften erfolgen.
099	10 402	Dürfen Güter der Klassen 1a (Ia) und 1c (Ic) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Nein. B Ja, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe B der Zusammenladeverbote. C Ja, es besteht kein Zusammenladeverbot, jedoch müssen die Stapelvorschriften beachtet werden. D Ja, alle Güter der Klasse 1 (I) dürfen im gleichen Laderaum gestaut werden.	104	10 402; 10 414 (2) c	Darf man Versandstücke, die verschiedene gefährlicher Güter enthalten, beliebig nebeneinander stauen. A Ja, wenn die Gefahrezettel sichtbar bleiben. B Nein, grundsätzlich nicht. C Ja, wenn das Stapelverbot berücksichtigt wird. D Nur soweit dies durch die Zusammenladeverbote nicht ausgeschlossen ist.
100	10 402	Dürfen Güter der Klassen 1b (Ib) Ziff. 8 und 6.2 (VI) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Güter dieser beiden Gefahrklassen dürfen nicht mit dem gleichen Schiff befördert werden. B Nein, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe A der Zusammenladeverbote. C Ja, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe B der Zusammenladeverbote.	105	u. a. 10 407, „407	Hat der Schiffsführer beim Laden und Löschen außer den Bestimmungen des ADN noch zusätzliche Vorschriften zu beachten? Wenn ja, welche? A Nein, es ist alles durch das ADN geregelt. B Die örtlichen Vorschriften wie z. B. Hafenordnungen. C Lokale Vorschriften, soweit von der Strom- oder Hafenpolizei darauf hingewiesen wird.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		D Bestimmungen von Hafenordnungen, soweit diese Bestimmungen am Hafeneingang deutlich und für die Besatzungen der ankommenden Schiffe sichtbar angeschlagen sind.	110	11 408 (2)	Ihr Schiff wird mit explosiven Stoffen beladen. Ein Gewitter zieht auf. Was tun Sie? A Weiterarbeiten, wenn die Landanlage einen Blitzableiter hat. B Das Schiff sofort von der Umschlagstelle wegbringen. C Die Beladung während des Gewitters unterbrechen. D Weiterarbeiten, bis die für die Umschlagstelle zuständige Hafenbehörde die weitere Beladung verbietet.
106	10 411 (3) 10 181	Welches der nachfolgend aufgeführten Papiere muß der Schiffsführer bei der Beförderung gefährlicher Güter vor Antritt der Fahrt erstellen? A Für jedes Gefahrgut eine schriftliche Weisung. B Eine Bestätigung, worin sich der Schiffsführer dafür verbürgt, daß die gefährlichen Güter entsprechend den ADN-R-Vorschriften geladen und gestaut wurden. C Eine Aufstellung, aus welcher der Ladeort, die Bezeichnung der Ladestelle sowie das Datum und die Uhrzeit des Ladens jedes einzelnen gefährlichen Gutes ersichtlich ist. D Ein Stauplan oder ein anderes Papier, aus dem ersichtlich ist, welche gefährlichen Güter (Bezeichnung gemäß Beförderungspapier) in den einzelnen Laderäumen, den festverbundenen Tanks oder an Deck untergebracht sind.	111	11 502; RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO Anlage 11	Welchen Mindestabstand zu anderen Schiffen müssen solche Schiffe während der Fahrt nach Möglichkeit halten, die mit explosiven Stoffen und Gegenständen der Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic) beladen sind? A 50 m. B 100 m. C 10 m. D 20 m.
107	10 411 (3)	Von wem ist der Stauplan aufzustellen, wenn das Schiff gefährliche Güter verschiedener Klassen geladen hat? A Vom Schiffsführer. B Vom Verloader. C Von irgendeinem Mitglied der Schiffsbesatzung. D Vom Disponenten der Reederei.	112	14 100 (1)	Sie haben eine Partie von 40 Flaschen Propagas (Rn 6131 Ziff. 6) übernommen und diese ordnungsgemäß stehend an Deck und gegen Umfallen und Sonnenbestrahlung geschützt gestaut. Das Bruttogewicht pro Flasche beträgt ca. 27 kg und das Füllgewicht 13 kg. Benötigen Sie für die Beförderung dieser Flüssiggaspartie ein Zulassungszeugnis? A Nein, das Schiff braucht im vorliegenden Fall kein Zulassungszeugnis, weil die Partie insgesamt keine 5000 kg wiegt. B Ja, Güter der Klasse 2 (Id) dürfen in allen Fällen nur in Schiffen mit entsprechendem Zulassungszeugnis befördert werden. C Nein, das Schiff muß jedoch mit mindestens drei zusätzlichen Feuerlöschern ausgerüstet sein. D Ja, wenn das Schiff gleichzeitig auch noch andere ADN-R-Gefahrgüter befördert.
108	10 506	Darf ein gefährliches Gut von einem Schiff auf ein anderes umgeladen werden? A Nein. B Ja, mit Genehmigung der örtlich zuständigen Behörde. C Ja, wenn für das Schiff kein Zulassungszeugnis erforderlich ist. D Ja, wenn sowohl der Absender wie auch der Empfänger des gefährlichen Gutes ihr ausdrückliches Einverständnis dazu gegeben haben.	113	31 100 (1); RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Sie laden mit Ihrem Gütermotorschiff u. a. eine Partie von 25 t Petroleum der Klasse 3 (IIla) Kategorie K2 in Versandstücken (Stahlfässer). Müssen Sie Ihr Schiff wegen dieser Gefahrgutbeladung mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Ja, die Partie Petroleum unterliegt aufgrund ihres Gewichtes den Vorschriften der Anlage B des ADN-R und ist daher nach Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung zu bezeichnen. B Nein, weil die Partie das Bruttogewicht von 25 t nicht übersteigt. C Ja, alle Schiffe, die Güter der Klasse 3 (IIla) befördern, müssen Blaulicht/Blaukegel führen. D Nein, weil die Gefahrgutpartie überhaupt nicht dem Anwendungsbereich der Anlage B des ADN-R unterliegt.
109	11 401 (1) + (2)	Ihr Fahrzeug ist gemäß Zulassungszeugnis u. a. für die Beförderung von Gütern der Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic) zugelassen. Sie erhalten Order, – 20 t Nitrozellulose der Klasse 1a (Ia) Ziff. 4, – 5 t Momentzündschnüre der Klasse 1b (Ib) Ziff. 1d, – 10 t Hagelraketen der Klasse 1c (Ic) Ziff. 21 ADN-R-konform zu übernehmen. Dürfen Sie diese Ladung unter Beachtung der Zusammenladeverbote befördern? A Ja, nach der Mengenbegrenzungstabelle für die Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic) werden die zulässigen Höchstgewichte nicht überschritten. B Nein, das zulässige Gesamtgewicht der drei Partien wird überschritten. C Ja, wenn die Nitrozellulose im vordersten und die Momentzündschnüre im hintersten Laderaum gestaut werden. D Nein, die Zusammenladung dieser Güter auf demselben Schiff ist verboten.			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
114	31 100 (1) RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Sie befördern mit Ihrem Gütermotorschiff u. a. eine Partie von 30 t Leuchtpetroleum der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K2 in Versandstücken (Stahlfässern). Müssen Sie Ihr Schiff wegen dieser Gefahrgutbeiladung mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Ja, weil die Partie das Bruttogewicht von 25 t übersteigt. B Ja, alle Schiffe, die Güter der Klasse 3 (IIIa) befördern, müssen Blaulicht/Blaukegel führen. C Nein, wegen dieser Beiladung braucht das Schiff nicht besonders bezeichnet zu werden. D Nein, Blaulicht-/Blaukegelbezeichnung muß nur von Tankschiffen geführt werden.			C 50 t. D 5 t.
115	41 301	Bei der Übernahme von 120 t Ferrosilicium (Klasse 6.1 [IVa] Ziff. 4) muß Ihr Schiff nach Rn 41 260 mit einem Gaskonzentrationsmeßgerät („Toximeter“) ausgerüstet sein. Innerhalb welcher Zeitabstände müssen in allen Räumen des Schiffes, die von der Besatzung betreten werden, die Gaskonzentrationen gemessen werden? A Mindestens einmal täglich. B Das liegt im Ermessen des Schiffsführers, jedoch muß unmittelbar nach dem Laden und vor dem Löschen gemessen werden. C Mindestens einmal in acht Stunden. D Die Zeitabstände sind nicht starr festgelegt, es muß jedoch gemessen werden, sobald ein unangenehmer Geruch festgestellt wird.	119	131 121	In welchen Tankschiffstypen dürfen Stoffe der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K0n befördert werden? A In den Typen I und II. B In den Typen I bis III. C In den Typen I bis IV. D In den Typen I bis V.
116	61 100; 10 172	Dürfen Sie bei der Beförderung ekelerregender oder ansteckungsgefährlicher Stoffe der Klasse 6.2 (VI) Fahrgäste an Bord mitnehmen? A Nein, grundsätzlich nicht. B Ja, vorausgesetzt, daß die Gefahrgüter unter Deck gestaut und die Luken geschlossen sind. C Ja, aufgrund der für diese Stoffe geltenden Bestimmungen der Sondervorschriften von Kapitel II, unterliegt das Schiff in diesem Fall den Bestimmungen von Rn 10 172 nicht. D Ja, sofern eine Sondergenehmigung einer zuständigen Behörde vorliegt.	120	131 121	In der folgenden Aufzählung wird eine Kategorie von Stoffen genannt, die nicht in geschlossenen Tankschiffen befördert zu werden braucht. Um welche Kategorie der Klasse 3 (IIIa) handelt es sich? A Um die Kategorie K0n. B Um die Kategorie K1n. C Um die Kategorie K1s. D Um die Kategorie Kx.
117	61 100; 10 374	Neben 800 t Baumstämmen umfaßt Ihre Ladung 10 t frische Häute der Klasse 6.2 (VI) Ziff. 2. Darf an Deck Ihres Schiffes geraucht werden. A Ja, vorausgesetzt, daß die Häute im Schiff gestaut und die Luken geschlossen sind. B Nur im Einverständnis mit dem Schiffsführer. C Nein, bei dieser Ladung ist das Rauchverbot grundsätzlich gegeben. D Ja, Schiffe, die Güter der Klasse 6.2 (VI) befördern, unterliegen hinsichtlich des Rauchverbots nicht der Anlage B des ADN.	121	131 121	In der Tankschiffahrt wird zwischen fünf Tankschiffstypen unterschieden. Unter welcher Randnummer sind die jeweiligen Gefahrgutkategorien genannt, die im einzelnen von diesen Schiffstypen befördert werden dürfen? A Unter Rn 10 402. B Unter Rn 14 121. C Unter Rn 51 414. D Unter Rn 131 121.
118	71 401	Welches ist die auf einem Schiff größte zur Beförderung zugelassene Menge organischer Peroxide (Klasse 5.2 [VII])? A 300 t. B 100 t.	122	ZKR-Resolution 1982-II-33 + 34 (131 121)	Muß ein „geschlossenes“ Tankschiff, das bestimmte gefährliche Güter befördert, mit einer Radaranlage ausgerüstet sein? A Ja, alle Tankschiffe des „geschlossenen Typs“ (Typen I, II und III) müssen mit Radargeräten ausgerüstet sein. B Radaranlagen sind nur bei Schiffen mit Einmannsteuerhäusern im Sinne von Kapitel 9 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zwingend vorgeschrieben. C Ja, auf Typ-I-Tankschiffen beim Transport von unter Druck verflüssigtem oder tiefgekühltem, flüssigen Ammoniak. D Der Einbau und die Verwendung eines Radargerätes liegt in jedem Fall im Ermessen des Schiffseigners und wird vom Gesetzgeber nicht zwingend vorgeschrieben.
			123	131 181, 151 181	Wer gilt als Absender leerer ungereinigter Tanks von Tankschiffen? A Der Eigentümer der letzten Ladung. B Der Schiffsführer. C Der künftige Absender einer neuen Ladung. D Die Reederei
			124	131 200	Unter welchen Randnummern sind die Sondervorschriften bezüglich Bau, Einrichtung und Ausrüstung der Tankschiffe enthalten, die bei der Beförderung gefährlicher Güter der Klassen 2 (Id) und 3 (IIIa) zu beachten sind? A Unter Rn 10 200 bis 10 299. B Unter Rn 10 400 bis 10 499. C Unter Rn 131 200 bis 131 299. D Unter Rn 131 400 bis 131 499.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
125	131 210 (1)	Auf einem Tankschiff befinden sich auf SB und BB in den Gangborden zwischen Wohnung und Bereich der Ladung je eine senkrechte, 50 cm hohe, klappbare Schutzwand (Gassperre). Was ist in diesem Zusammenhang beim Laden, Löschen und Entgasen zu beachten? A Die Gassperren müssen während des Ladens, Löschens und Entgasens geschlossen (aufgeklappt) sein, damit Gase, die schwerer als Luft sind, nicht in den Wohnbereich gelangen können. B Das Schließen der Gassperren ist während des Ladens, Löschens und Entgasens nicht nötig, jedoch während der Fahrt. C Die Gassperren müssen während des Ladens, Löschens und Entgasens bei wenig Wind oder Windstille geschlossen sein. D Die Gassperren müssen dann geschlossen werden, wenn während des Ladens oder Löschens der Wind aus der Richtung des Ladebereichs zur Wohnung hin weht.			anzeigt, daß der höchstzulässige Füllungsgrad eines Tanks bald erreicht ist. B Ein Gerät, das den momentanen Füllstand des betreffenden Tanks anzeigt. C Ein Gerät, das anzeigt, daß der Brennstofftank für die Antriebsmaschine bald leer wird. D Ein Gerät, das vor zu hohem Druck in den Ladetanks warnt.
126	131 211	Welches der folgenden Merkmale ist typisch für ein Typ-I-Tankschiff? A keine Gaspandelleitung. B Die Tanks sind als Druckbehälter ausgebildet. C Zusätzliche Kofferdämme. D Tanks, die durch die Außenhaut und das Deck gebildet werden.	131	131 221 (3)	Bei welchem Füllungsgrad muß ein Niveau-Warngerät auf einem Typ-V-Tankschiff spätestens ansprechen? A Bei 86 % Füllung des Tanks (einschl. des Ausdehnungsschachtes). B Bei 90 % Füllung des Tanks (einschl. des Ausdehnungsschachtes). C Bei 92 % Füllung des Tanks (einschl. des Ausdehnungsschachtes). D Bei 97 % Füllung des Tanks (ohne Ausdehnungsschacht).
127	131 212 (1), (2) + (3)	An welchen der nachfolgend aufgeführten Stellen befinden sich auf einem Tankschiff Flammendurchschlagsicherungen? A In den Lüftungsöffnungen der Kofferdämme. B In der Entlüftungsöffnung des Schmierölbunkers. C In den Lüftungsöffnungen des Maschinenraumes. D In den Wohnraumlüftern.	132	131 223 (1)	Welcher Tankschiffstyp muß mit einem Druck von 0,65 bar geprüft werden? A Typ II. B Typ III. C Typ IV. D Typ V.
128	131 212 (1), (2) + (3)	Welche Aufgabe hat eine Flammendurchschlagsicherung? A Sie soll das Hineinschlagen einer Flamme in einen zu schützenden Raum (z. B. Tank, Kofferdamm) verhindern. B Sie soll den Strömungswiderstand in den Rohrleitungen erhöhen. C Sie soll Schmutzteile zurückhalten. D Sie soll das Austreten explosibler Dämpfe in die Atmosphäre verhindern.	133		gestrichen
129	131 221 (1) a, 131 421	Was ist unter einer 97%-Marke zu verstehen? A Die Niveaumarkierung im Tank eines Tankschiffes, die den höchstzulässigen Füllungsgrad anzeigt. B Eine Innenmarkierung in Kofferdämmen. C Die eingestellte Füllhöhe für das Ansprechen des Niveau-Warngerätes. D Eine Kontrollmarkierung, die ausschließlich bei Schiffen mit geschlossenem System vorgeschrieben ist.	134	131 260, 131 301 (4)	Wie stellt man an Bord fest, ob von der Ladung herrührende giftige Gase in gefährlicher Konzentration frei geworden sind? A Mit einem „Explosimeter“. B Mit einem „Toximeter“. C Mit einem Sauerstoffmeßgerät. D Mit irgendeinem Gasspürgerät.
130	131 221 (1) c + (3)	Was ist ein Niveau-Warngerät nach ADN R? A Ein Gerät, das beim Laden durch akustische und optische Warnung	135	131 260, 131 383 (5)	Wie muß die Meßgenauigkeit der Gaskonzentrationsmeßgeräte für brennbare Gase („Explosimeter“) geprüft werden? A Innerhalb der sich durch den Betrieb ergebenden Zeitabstände durch die Besatzung. B Die Meßgenauigkeit der Geräte muß jährlich durch eine Service-Stelle des Herstellerwerkes geprüft und das Ergebnis in einem Kontrollbruch eingetragen werden. C Das Gerät muß vor jedem Gebrauch entsprechend seiner Betriebsanweisung auf Meßgenauigkeit geprüft werden. D Über die Prüfung der Meßgenauigkeit von Explosimetern bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen, die Geräte sollten jedoch mindestens einmal jährlich auf ihre Funktionstüchtigkeit hin geprüft werden. Dies kann durch die Besatzung geschehen.
			136	131 301 (1)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen die leeren Kofferdämme eines Tankschiffes geprüft werden, um festzustellen, ob das Schott dicht ist? A Nach dem Laden. B Wöchentlich mindestens dreimal. C Jeweils morgens und abends. D Einmal täglich.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
137	131 301 (4)	Wann bzw. wozu ist der Zugang zu den Tanks und Kofferdämmen von Tankschiffen gestattet? A Der Zugang ist unter Beachtung von bestimmten Sicherheitsvorkehrungen für die Durchführung von Kontroll- und Reinigungsarbeiten gestattet. B Der Zugang ist generell verboten. C Der Zugang ist nur während der Fahrt zu Kontrollzwecken gestattet. D Der Zugang ist nur an besonders ausgewiesenen Liegestellen zu Kontrollzwecken gestattet.
138	131 320	Wozu dürfen die Kofferdämme eines Tankschiffes benutzt werden? A Als Stauraum. B Als zusätzlicher Laderaum für nicht gefährliche Güter. C Für die Zwecke, für die er nach Kapitel III ADN ausstattet ist, sowie für die Aufnahme von Ballastwasser beim leeren Schiff. D Als Tank für die vorübergehende Lagerung von Ladungsresten.
139	131 320, 131 420	Was ist nach ADN nach zu tun, wenn festgestellt wird, daß Ladung durch ein undichtes Schott in einen Kofferdamm eindringt? A Der Kofferdamm ist sofort mit Wasser zu füllen B Die eingedrungenen Ladungsbestandteile sind durch geeignete Mittel aufzusaugen und im Restetank zu deponieren. C Der Inhalt des an den Kofferdamm angrenzenden Tanks ist unverzüglich in andere Ladetanks des Schiffes umzupumpen. D Der Schiffseigner ist sofort über den Vorfall zu benachrichtigen. Seine Anweisungen sind auf jeden Fall zu befolgen.
140	131 354 (1)	Dürfen Sie auf Deck eines Typ-III-Tankschiffes eine tragbare, explosionsgeschützte Kabellampe verwenden? A Ja, sofern diese einem Typ „bescheinigte Sicherheit“ entspricht. B Ja, jedoch nur außerhalb des Bereichs der Ladung. C Nein. D Ja, jedoch nicht während des Ladens, Löschens und Entgasens.
141	131 375; 10 375	Ist es auf einem Typ-V-Tankschiff gestattet, im Bereich der Ladung Gegenstände zu gebrauchen, bei deren Verwendung die Gefahr einer Funkenbildung besteht? A Nein, die Verwendung funkenbildender Gegenstände ist auf allen Tankschiffen verboten. B Ja, aber es darf nur nachgewiesenermaßen funkenarmes Werkzeug verwendet werden. Die Verwendung anderer Gegenstände, durch welche die Gefahr einer Funkenbildung entsteht, ist nicht gestattet. C Nein, mit Ausnahme der Verwendung von Stahltrossen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		D Ja, die diesbezüglichen Vorschriften von Rn 10 375 gelten nicht auf Typ-V-Tankschiffen, mit Ausnahme der Güter der Klasse V, Ziffer 21a) bis d) und 35.
142	131 374	Darf im Bereich der Ladung an Deck eines sich in Fahrt befindlichen Typ-V-Tankschiffes, das 1000 t Heizöl schwer (Klasse 3 [IIa] Kategorie K3) geladen hat, geraucht werden? A Ja, auf Typ-V-Tankschiffen ist das Rauchen nur in den Tanks, den Laderäumen, den Kofferdämmen und den Pumpenräumen verboten. B Auf Typ-V-Tankschiffen ist das Rauchen nur außerhalb des Bereichs der Ladung gestattet. C Nein, an Deck von Tankschiffen ist das Rauchen generell verboten. D Grundsätzlich besteht auf dem ganzen Schiff Rauchverbot. Es gilt jedoch nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern die Öffnungen geschlossen sind.
143	131 374; 10 374	Darf an Deck eines sich in Fahrt befindlichen Typ-IV-Tankschiffes, das 1000 t Heizöl schwer (Klasse 3 [IIa] Kategorie K3) geladen hat, geraucht werden? A Ja, denn es braucht auf Grund des geladenen Gutes kein Blaulicht/Blaukegel zu führen. B Ja, aber nur außerhalb des Bereichs der Ladung. C Nein, an Deck von Typ-IV-Tankschiffen ist das Rauchen verboten. D Ja, sofern das Rauchverbot nicht mit Hinweistafeln nach § 3.44 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung angezeigt ist.
144	131 383 (1)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen auf einem Typ-III-Tankschiff die Feuerlöschgeräte untersucht werden? A Alle fünf Jahre, jeweils bei der Verlängerung des Zulassungszeugnisses. B Mindestens einmal jährlich. C Alle drei Jahre. D Die Kontrolle wird dem Ermessen des Schiffsführers überlassen, sie sollte jedoch nach Möglichkeit mindestens alle zwei Jahre erfolgen.
145	131 383 (2)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen die für das Laden und Löschen benutzten Schläuche von Tankschiffen geprüft werden? A Jährlich einmal. B Alle fünf Jahre, jeweils bei der Verlängerung des Zulassungszeugnisses. C Die Schlauchkupplungen sind jährlich auf Dichtheit, die Schläuche selber alle zwei Jahre auf Zustand und Dichtheit zu prüfen. D Die erstmalige Prüfung ist nach fünfjährigem Gebrauch der Schläuche vorzunehmen, nachher sind sie alle zwei Jahre zu prüfen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
146	131 383 (2)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen auf einem Typ-V-Tankschiff die für das Laden und Löschen bestimmten Schläuche geprüft werden? A Mindestens alle zwei Jahre. B Mindestens alle drei Jahre. C Die Prüfzeitabstände sind in den Rheinuferstaaten nicht einheitlich geregelt, sie betragen zwischen zwei und fünf Jahre. D Mindestens einmal jährlich.			C Entweder vom Schiffsführer oder von einem Beauftragten der Landanlage. D Vom Schiffsführer und von der für den Umschlag verantwortlichen Person der Landanlage.
147	131 412; 151 412	In welchem Teil (Anlage, Kapitel, Abschnitt) des ADN wird die Prüfliste und deren Verwendung umschrieben? A In Anlage A, Teil II, Kapitel 2. B In Anlage B, Kapitel II, Abschnitt 1. C In Anlage B, Kapitel III, Abschnitt 4. D In Anlage B, Kapitel IV, Abschnitt 3.	152	131 412 (3); 151 412 (3); Anhang 3	In welcher Sprache oder in welchen Sprachen ist die Prüfliste gedruckt? A In einer Amtssprache jenes Landes, in dem geladen oder gelöscht wird. B In englischer, französischer und niederländischer Sprache. C In deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache. D Bei internationalen Transporten in englischer oder französischer Sprache, bei nationalen Transporten in einer Amtssprache des Landes, in dem der Transport durchgeführt wird.
148	131 412; 151 412	Wann müssen für das Laden und Löschen von Gefahrgütern Prüflisten nach dem Muster des Anhangs 3 ADN ordnungsgemäß verwendet werden? A Beim Laden und Löschen von Gefahrgütern, bei denen das Höchstgewicht der beförderten Menge gemäß Anlage B, Kapitel II begrenzt ist. B Beim Umschlag von Gefahrgütern der Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic). C Beim Laden und Löschen von Tankschiffen. D Beim Umschlag von Gefahrgütern, bei denen in den Beförderungspapieren die Ausfertigung von Prüflisten gefordert wird.	153	131 421	Ein Typ-III-Tankschiff wird mit einem Stoff der Klasse 3 (IIa) Kategorie K2 beladen. Welches ist der höchstzulässige Füllungsgrad? A 91 % B 95 % C 97 % D 98 %
149	131 412; 151 412	In wieviel Exemplaren muß beim Umschlag einer Ladung Jagdmunition der Klasse 1b (Ib) die Prüfliste nach dem Muster des Anhangs 3 ADN ausgefertigt werden? A In einem Exemplar. B In zwei Exemplaren. C In drei Exemplaren. D Die Ausfertigung von Prüflisten ist beim Umschlag von Jagdmunition nicht erforderlich.	154	131 421	Einer der folgenden höchstzulässigen Füllungsgrade für einen Stoff der Klasse 3 (IIa) Kategorie K2 stimmt nicht. Welcher ist es? A Typ I-Tankschiff Füllungsgrad 91 % B Typ II-Tankschiff Füllungsgrad 95 % C Typ III-Tankschiff Füllungsgrad 97 % D Typ IV-Tankschiff Füllungsgrad 97 %
150	131 412 (1); Anhang 3	Wer muß die Prüfliste unterzeichnen? A Der Schiffsführer und ein weiteres Mitglied der Besatzung. B Der Schiffsführer und die Person der Landanlage, die für das Laden bzw. Löschen verantwortlich ist. C Der Schiffsführer und ein Vertreter der örtlich zuständigen Behörde. D Die Prüfliste ist nicht zu unterzeichnen, sie ist bloß eine Gedankenstütze für den Schiffsführer, um den reibungslosen Umschlag sicherzustellen.	155	131 421	Unter welcher Randnummer finden Sie im ADN die Bestimmungen über die höchstzulässigen Füllungsgrade von Tankschiffen? A Unter Rn 31 121 und 51 121. B Unter Rn 131 421 und 151 421. C Unter Rn 10 321. D Dies steht nicht im ADN, sondern im normalen Zulassungszeugnis unter Ziff. 10c und im zeitweiligen Zulassungszeugnis unter Ziff. 8c.
151	131 412 (1); 151 412 (1); Anhang 3	Bevor auf Tankschiffen mit dem Laden oder Löschen gefährlicher Güter begonnen werden darf, muß die Prüfliste nach Rn 131 412 bzw. 151 412 ausgefüllt und unterzeichnet sein. Von wem? A Ausgestellt von der Umschlagstelle und unterzeichnet vom Schiffsführer. B Von irgendeinem Besatzungsmitglied des Schiffes und von einem Beauftragten der Landanlage.	156	131 421; 151 421	Wo ist vorgeschrieben, bis zu welchem Füllungsgrad ein Tank eines Tankschiffes gefüllt werden darf? A In der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. B In den schriftlichen Weisungen. C In der Anlage B des ADN. D Im Zulassungszeugnis.
			157	131 422 (1)	Dürfen auf blaulicht-/blaukegelführenden Typ II- und Typ III-Tankschiffen die festgeschraubten Tanklukendeckel während des Ladens und Löschens geöffnet werden? A Das Öffnen der Tankluken ist während des Ladens verboten, während des Löschens jedoch gestattet. B Ja, das kurzzeitige Öffnen der Tankluken zu Kontrollzwecken ist nach dem Entspannen der Tanks gestattet.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Das Öffnen der Tankluken ist nur mit dem Einverständnis der Umschlagstelle gestattet. D Das Öffnen der Tankluken ist absolut verboten, weil alle Typ II- und Typ III-Tankschiffe mit Niveau-Anzeigegeräten nach Rn 131 221 (1) b ADNR ausgestattet sein müssen.			D Ja, sofern alle Zugänge und Öffnungen der Wohnungen geschlossen sind.
158	131 422 (1); 131 222 (3) b	Dürfen auf einem Typ IV-Tankschiff während des Löschens von „Heizöl leicht“ die Tankluken zu Kontrollzwecken geöffnet werden? A Ja, das Öffnen der Tankluken von Typ IV-Tankschiffen ist beim Löschen von „Heizöl leicht“ gestattet. B Nein, nur die besonderen Öffnungen zum Feststellen des Füllungsgrades und zur Probeentnahme dürfen während des Umschlags benützt werden. C Das Öffnen der Tankluken ist nur mit dem Einverständnis der Umschlagstelle gestattet. D Das Öffnen der Tankluken ist verboten, weil alle Typ IV-Tankschiffe mit Niveau-Anzeigegeräten ausgerüstet sein müssen.	162	131 441	Darf auf einem Typ V-Tankschiff während des Umschlags einer Ladung Heizöl schwer der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K3 in den Wohnungen auf einem Gasölkocher gekocht oder eine Petrollampe in Betrieb gehalten werden. A Nein, auf dem Schiff darf kein Feuer oder offenes Licht vorhanden sein. B Ja, auf Typ V-Tankschiffen darf während des Ladens, Löschens und Entgasens Feuer oder offenes Licht vorhanden sein. C Auf Typ V-Tankschiffen ist Feuer und nicht elektrisches Licht während des Ladens verboten, während des Löschens jedoch gestattet. D Ja, aber nur dann, wenn dies an der betreffenden Umschlagstelle offiziell erlaubt ist.
159	131 430; 2. Abs.	Es ist wichtig, beim Laden von Tankschiffen mit Benzin elektrostatische Aufladung zu vermeiden. Wie kann dies nach ADNR erreicht werden? A Durch die Herstellung einer elektrisch leitenden Verbindung zwischen dem Schiff und der Landanlage. B Durch Einschalten des Niveau-Warngeräts. C Durch Öffnen der Tankluken während des Ladens. D Durch die in § 1.05 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vorgeschriebenen Maßnahmen.	163	131 451; 131 252 (3) + (4); 131 257 (2)	Während des Ladens und Löschens von Benzin sowie beim Entgasen von Tankschiffen dürfen gewisse elektrische Haushalts- und Heizgeräte nicht benutzt werden. Wie sind diese gekennzeichnet? A Durch entsprechende Beschriftung in deutscher, französischer und niederländischer Sprache. B Durch Aufkleber mit entsprechenden Warnzeichen (brennende Glühbirne, rot durchgestrichen, analog Rauchverbot-Hinweistafel). C Durch rote Farbe. D Durch gelbe Farbe oder entsprechende Aufkleber.
160	131 441	Sie fahren ein Typ IV-Tankschiff, haben im Maschinenraum eine Reparatur durchzuführen und wollen die Zeit während des Ladens nutzen. Darf diese Reparatur, bei der geschweißt werden muß, durchgeführt werden? A Ja, im Maschinenraum dürfen Arbeiten mit Feuer und offenem Licht durchgeführt werden. B Nein, da während des Ladens, Löschens und Entgasens auf dem Schiff kein Feuer oder offenes Licht vorhanden sein darf. C Ja, jedoch nur im Einvernehmen mit der Umschlagsanlage. D Ja, wenn während der Schweißarbeiten alle Öffnungen des Maschinenraums geschlossen bleiben.	164	131 475	An der Umschlagstelle muß ein Typ IV-Tankschiff mit Trossen festgemacht werden. Welche der nachfolgenden Trossen sind nur unter Einhaltung besonderer ADNR-Vorschriften zugelassen? A Stahlrossen. B Kunststoffrossen. C Manilatrossen. D Gewöhnliche Hanftrossen.
161	131 441	Darf auf einem Typ IV-Tankschiff während des Löschens von Heizöl schwer der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K3 innerhalb der Wohnung auf einem Gasölkocher gekocht oder eine Petrollampe in Betrieb gehalten werden? A Ja, aber nur nach Absprache mit der Umschlagstelle. B Ja, beim Umschlag von Heizöl schwer entsteht dadurch keinerlei Gefahr. C Nein, auf dem Schiff darf kein Feuer oder offenes Licht vorhanden sein.	165	Anlage B, Kap. II, 151 ..., 131 ...	In welchem Kapitel der Anlage B des ADNR sind die Sondervorschriften für die Beförderung ätzender Stoffe der Klasse 8 (V) in Tankschiffen enthalten? A In Kapitel I. B In Kapitel II. C In Kapitel III. D In Kapitel IV.
			166	151 421	Welches ist bei Beförderung von Salpetersäure der Ziff. 2 der höchstzulässige Füllungsgrad für ein Typ III-Tankschiff? A 90 %. B 97 %. C 96 %. D 95 %.
			167	Anlage B, Anhang 1	Wo finden Sie im ADNR die Muster des „Normalen Zulassungszeugnisses“ und des „Vorläufigen Zulassungszeugnisses“? A Im Kapitel I, Abschnitt 1 der Anlage B. B Im Kapitel II, Abschnitt 2 der Anlage B. C Im Anhang 1 zur Anlage B. D Im Anhang 3 zur Anlage B.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
168	Anlage B, Anhang 2	Was soll durch die Kennzeichnung der Versandstücke mit Gefahrzetteln erreicht werden? A Die Symbole lassen u. a. erkennen, welche Gefahren von dem gefährlichen Ladegut ausgehen. B Der Empfänger soll wissen, welches Versandstück für ihn bestimmt ist. C Der Schiffsführer soll darauf hingewiesen werden, daß er alle mit Gefahrzetteln versehenen Versandstücke nur auf Deck laden darf. D Die Kennzeichnung der Versandstücke mit Gefahrzetteln soll vor allem beim grenzüberschreitenden Verkehr die Zollabfertigung erleichtern.			B Beim Ankuppeln der Verbindungsflansche muß mindestens jede zweite Schraube eingesetzt und angezogen werden. C Beim Ankuppeln der Verbindungsflansche genügen drei eingesetzte Schrauben, die jedoch untereinander den gleichen Abstand haben und gut angezogen sein müssen. D Vom Schiffsführer ist nichts zu beachten; die Verantwortung für das Ankuppeln der landseitigen Umschlagsleitung an das Bordsystem liegt ausschließlich bei der Landanlage.
169	Anlage B, Anhang 2	Welcher der abgebildeten Gefahrzettel weist auf ätzende Gefahreigenschaften des Versandstückes hin? A  (schwarz/weiß) B  (schwarz/weiß) C  (schwarz/weiß) D  (schwarz/gelb)	174	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinStrO § 1.02.5	Wer ist gegebenenfalls für die Bezeichnung des Schiffes mit Blaulicht-/Blauegel verantwortlich? A Der Schiffsführer. B Der Absender. C Die Umschlagsfirma. D Die Reederei.
170	Anlage B, Anhang 2	Welcher der abgebildeten Gefahrzettel weist auf giftige Gefahreigenschaften des Versandstückes hin? A  (schwarz/weiß) B  (schwarz/gelb) C  (schwarz/weiß/rot) D  (schwarz/weiß)	175	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 1.02.5	Wer ist für das Einholen der Blaulicht-/Blauegelbezeichnung eines Tankschiffes verantwortlich, wenn die Tanks geleert, gereinigt und entgast sind und ein gültiges Gasfreiheitszeugnis vorliegt? A Der Schiffsführer. B Der Empfänger. C Der Sachverständige, der das Gasfreiheitszeugnis ausgestellt hat. D Die Reederei.
171	Anlage B, Anhang 2	Wo finden Sie im ADN die Muster der Gefahrzettel, die durch die internationalen Regelungen vorgeschrieben sind? A Im Teil II, Kapitel 2 der Anlage A. B Im Kapitel III, Abschnitt 1 der Anlage B. C Im Anhang 2 zur Anlage B. D Im Anhang 3 zur Anlage B.	176	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 3.05.1	Sie wollen mit Ihrem Tankschiff, das zuvor Benzin befördert hatte, zur Werft fahren, um eine Reparatur ausführen zu lassen. Die Tanks sind leer, wurden gereinigt und entgast, und es liegt ein gültiges Gasfreiheitszeugnis vor. Was geschieht mit der Blaulicht-/Blauegelbezeichnung des Schiffes? A Die Bezeichnung muß sichtbar bleiben. B Das Schiff darf keine Blaulicht-/Blauegelbezeichnung führen, solange das Gasfreiheitszeugnis gültig ist. C Die Werftleitung hat zu bestimmen, ob das Schiff auf dem Werftareal mit Blaulicht-/Blauegel zu bezeichnen ist oder nicht. D Die Blaulicht-/Blauegelbezeichnung wird auf halbe Höhe gesetzt.
172	Anlage B, Anhang 3	Wo finden Sie im ADN einen Vordruck der Prüfliste nach Rn 131 412 bzw. Rn 151 412? A Im Kapitel I, Abschnitt 4 der Anlage B. B Im Kapitel III, Abschnitt 1 der Anlage B. C Im Anhang 2 zur Anlage B. D Im Anhang 3 zur Anlage B.	177	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 3.05.1	Das Gefahrgut, das Sie befördern sollen, steht nicht in den Anlagen 9, 10 und 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung. Wie bezeichnen Sie Ihr Schiff? A Mit einem blauen Licht bzw. mit einem blauen Kegel. B Das Schiff ist wegen dieses Gefahrguttransportes nicht zu bezeichnen. C Mit den entsprechenden Gefahrzetteln nach Anhang 2 zur Anlage B des ADN. D Mit einer orangefarbenen Tafel nach RID/ADR.
173	Anlage B, Anhang 3 Pt. I. 6.2 + Pt. II. 8.2	Die Umschlagsleitung der Landanlage soll an das Rohrleitungssystem des Tankschiffes angeschlossen werden. Was ist zu beachten? A Alle Schrauben der Verbindungsflansche müssen eingesetzt und angezogen werden.	178	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 3.14 + 3.32; Anlage 9	Sie sollen Benzin der Klasse 3 (IIIa) Ziffer 1a befördern. Wie müssen Sie Ihr Tankschiff bezeichnen? A Am Tag mit zwei blauen Kegeln und nachts mit zwei blauen Lichtern.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		B Bei allen Gütern der Klasse 3 (IIIa) ist immer ein blaues Licht bzw. ein blauer Kegel zu verwenden. C Es sind die Vorschriften von § 3.14 bzw. § 3.32 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung anzuwenden. Demzufolge ist das Schiff mit einem blauen Licht bzw. mit einem blauen Kegel zu bezeichnen. D Für dieses Gefahrgut ist keine Bezeichnung vorgeschrieben.
179	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 3.14 + 3.32; Anlagen 9 und 10	Sie haben Ihr Tankschiff gelöscht. Die Tanks sind noch nicht gereinigt. Was geschieht mit der Blaulicht-/Blaukegelbezeichnung? A Sie bleibt unverändert. B Sie muß entfernt werden. C Sie kann je nach Zweckmäßigkeit beibehalten oder entfernt werden. D Sie ist auf halbe Höhe zu setzen.
180	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 3.14 + 3.32; Anlagen 11; ADNR Rn 10 500	Nach welchem Reglement ist ein Schiff zu bezeichnen, das ein bestimmtes gefährliches Gut, z. B. ein explosionsgefährliches Transportgut, geladen hat? A Nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung und dem ADNR. B Nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und dem ADNR. C Das Schiff selber braucht nicht bezeichnet zu werden, hingegen müssen die Versandstücke mit Gefahrzettel nach dem Anhang 2 der Anlage B ADNR gekennzeichnet werden. D Nach einer der „Internationalen Regelungen“ gemäß Rn 10 102 (1) 1 ADNR.
181	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 7.05 + 7.06	Auf welchen Liegestellen darf man mit einem Schiff, das gefährliche Güter befördert, stilliegen, wenn das Schiff nicht unter die Bestimmungen der Anlagen 9, 10 oder 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung fällt? A Auf einer Liegestelle, die nicht für Blaulicht-/Blaukegel-Schiffe bestimmt ist. B Auf einer Liegestelle für Schiffe mit irgendeinem gefährlichen Transportgut. C Auf jeder beliebigen Liegestelle. D Auf einer Liegestelle, auf der nur solche Schiffe liegen, die das gleiche Gefahrgut befördern.
182	RheinSchPV/ MoselSchPV/ BinSchStrO § 7.06	Auf welchen Liegestellen darf man mit einem Schiff stilliegen, das nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Moselschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung § 3.14 Ziff. 1 bzw. § 3.32 Ziff. 1 bezeichnet ist? A Auf jeder normalen Liegestelle für Selbstfahrer. B Auf einer Liegestelle für Schiffe mit irgendeinem gefährlichen Transportgut. C Auf einer Liegestelle entsprechend der Bezeichnung des Schiffes.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		D Auf allen Liegestellen für Blaulicht-/Blaukegel-Schiffe.
183	RheinSchUO § 8.04 + 8.91 + Empfehlung Nr. 13 zu Kapitel 8 der RheinSchUO an die Schiffsunter- suchungs- kommissionen	Dürfen auf Tankschiffen, die dem ADNR unterliegen, Ersatz- oder Leerbehälter für Flüssiggas im Bereich der Ladung gelagert werden? A Nein. B Ja, jedoch nur in einem Gasflaschenschrank. C Ja, wenn sie stehend und gegen Umfallen und übermäßigen Einfluß von Sonnenstrahlung geschützt gelagert sind. D Ja, sie müssen jedoch liegend, gegen Wegrollen gesichert und gegen übermäßigen Einfluß von Sonnenstrahlung geschützt gelagert werden.
184	Bestimmungen von RID + ADR	Bei einigen Stoffen der Klasse 3 (IIIa) besteht außer der Brandgefahr noch eine andere Gefahr. Wie wird bei Versandstücken auf diese zusätzliche Gefahr aufmerksam gemacht? A Durch Kennzeichnung der Versandstücke mit entsprechendem zusätzlichen Gefahrzettel. B Durch Vermerk im Beförderungspapier. C Zum Gefahrzettel für entzündbare flüssige Stoffe wird in mindestens 3 cm hoher Druckschrift die UN-Nummer des Gefahrgutes hinzugeschrieben. D Durch Hervorheben (rot unterstreichen) der zusätzlichen Gefahr in den schriftlichen Weisungen.
185	Allgemeine Grund- kenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welcher der hiernach genannten entzündbaren flüssigen Stoffe entwickelt beim Freiwerden genügend Dämpfe, damit sich über der Flüssigkeitsoberfläche ein zündbares Gemisch bilden kann? A Benzin. B Dieselloil. C Leichtes Heizöl. D Petroleum.
186	Allgemeine Grund- kenntnisse	Kann sich das Niveau der Ladung eines geschlossenen Tanks während des Transports erhöhen? A Nein. B Ja, aber nur bei starkem Wellengang. C Ja, aber nur bei sinkendem Luftdruck (Schlechtwetterlage). D Ja, vor allem, wenn sich die flüssige Ladung erwärmt (z. B. durch Sonnenstrahlung).
187	Allgemeine Grund- kenntnisse	Wo sollten Sie mit einem Feuerlöscher möglichst stehen, wenn Sie einen Brand zu bekämpfen haben? A Auf der Luvseite des Feuers. B Auf der Leeseite des Feuers. C In einem Abstand von mindestens sieben Metern vom Feuer. D Seitlich des Feuers, um dessen Ausbreitung beobachten zu können.
188	Allgemeine Grund- kenntnisse	Darf man ein umluftunabhängiges Atemschutzgerät ohne Aufsicht benutzen, um in einen Tank einzusteigen? A Ja, umluftunabhängige Atemschutzgeräte dürfen überall, mit oder ohne Aufsichtsperson, eingesetzt werden.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		B Der Einsatz darf nur erfolgen, wenn eine zweite Person mit Atemschutzgerät einsatzbereit ist, um erforderlichenfalls Alarm schlagen und die Rettung des ersten Mannes durchführen oder mindestens einleiten zu können. C Ein umluftunabhängiges Atemschutzgerät darf nur dann ohne Aufsicht bei einem Tankeinstieg verwendet werden, wenn der Einsteigende mittels einer Halteleine gesichert ist. D Für den Einsatz von umluftunabhängigen Atemschutzgeräten gibt es keine besonderen Vorschriften. Diese können gleich wie die anderen Atemschutzgeräte eingesetzt werden.	193	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welche der beiden nachstehenden Behauptungen ist richtig und welche ist falsch? I. Der Explosionsbereich eines Stoffes liegt immer zwischen der oberen und der unteren Explosionsgrenze. II. Der Explosionsbereich eines Stoffes liegt oberhalb der oberen Explosionsgrenze. A Beide Behauptungen sind richtig. B Die Behauptung I ist richtig, die Behauptung II falsch. C Die Behauptung I ist falsch, die Behauptung II richtig. D Beide Behauptungen sind falsch.
189	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist die Zündtemperatur? A Die Temperatur einer Flüssigkeit, bei der das Gasgemisch über der Flüssigkeit mit einer Flamme erstmals entzündet werden kann. B Die Temperatur, bei der ein Stoff sich selbst entzündet. C Die Temperatur, bei der ein Stoff explodiert. D Die niedrigste Temperatur, bei der sich ein Stoff unter erhöhter Sauerstoffzufuhr selbst entzündet.	194	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Warum dürfen die Ladetanks nicht randvoll gefüllt werden? A Weil das Ladegut sich im Wellengang nicht frei bewegen (schwappen) könnte. B Weil sich die Flüssigkeit beim Erwärmen ausdehnt, Schaden am Schiff anrichten oder/und aus dem Tank auslaufen könnte. C Weil es nicht möglich ist, ein Schiff „randvoll“ zu laden, ohne daß das Risiko des Überlaufens besteht. D Weil das „randvolle Laden“ zuviel Zeit beanspruchen würde. Dies hätte eine unverhältnismäßig lange Belegung der Umschlagstellen zur Folge.
190	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist der Flammpunkt? A Die tiefste Temperatur, bei der nach vorschriftsmäßigem Erwärmen einer Flüssigkeit sich über dieser mit der umgebenden Luft Dämpfe bilden, die sich beim Annähern einer Flamme kurzzeitig entzünden. B Die Temperatur, bei der ein Stoff sich selbst entzündet. C Die Temperatur, bei der ein Stoff explodiert. D Die niedrigste Temperatur, bei der sich ein Stoff unter erhöhter Sauerstoffzufuhr selbst entzündet.	195	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Wodurch kann elektrostatische Aufladung entstehen? A Durch das gleichmäßige langsame Aufladen der Akkumulatoren. B Durch Reibung elektrisch schlecht leitender Stoffe oder Gegenstände aneinander. Dies tritt u. a. beim Befüllen von Tanks mittels nicht geerdeter Umschlagleitungen auf. C Durch die Herstellung einer elektrisch leitenden Verbindung von der Landanlage zum Schiff. D Wenn Metall auf Metall geschlagen wird.
191	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Wie ist der Explosionsbereich eines Stoffes begrenzt? A Zwischen der oberen Explosionsgrenze und 100 Volumenprozenten. B Zwischen der unteren Explosionsgrenze und 10 Volumenprozenten. C Zwischen der unteren und der oberen Explosionsgrenze. D Zwischen null Volumenprozent und der oberen Explosionsgrenze.	196	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was können Sie tun, um beim Befüllen eines Tanks die elektrostatische Aufladung möglichst gering zu halten? A Flammendurchschlagsicherung ausbauen. B Die Befüllung mit reduzierter Ladeleistung beginnen, bis der Auslauf des Füllrohres in der Flüssigkeit steht. C Die Befüllung mit erhöhter Ladeleistung beginnen. D Das Erdungskabel entfernen.
192	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist im Zusammenhang mit Explosionsgefahr unter einem mageren Gasgemisch zu verstehen? A Das Gemisch enthält einen zu geringen Anteil Luft und kann somit nicht explodieren. B Das Gemisch enthält einen zu geringen Anteil Stickstoff, womit die Gefahr einer Explosion besteht. C Das Gemisch liegt durch seinen zu geringen Anteil brennbarer Gase unterhalb des Explosionsbereichs. D Das Gemisch enthält einen zu geringen Anteil Sauerstoff, um explosionsfähig zu sein.	197	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welche der nachfolgenden Behauptungen betreffend Filter in Atemschutzgeräte ist richtig? A Filter schützen bei einer Schadstoffkonzentration von 1 % und bei normalem Gebrauch etwa während einer halben Stunde. B An Deck schützen Filtermasken während unbegrenzter Zeit. C Filtermasken dürfen nur an Deck, in Kofferdämmen und in Wallgangtanks verwendet werden. D Bei der Verwendung von Filtermasken spielt der Sauerstoffgehalt im Verwendungsbereich keine Rolle.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
198	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welche der hiernach aufgeführten Atemschutzgeräte dürfen absolut nicht in geschlossenen Räumen verwendet werden? A Filtermasken. B Preßluftatmer. C Frischluftschlauchgerät. D Druckschlauchgerät.			B Die Flammendurchschlagsicherungen nach Rn 131 222 (5) können ausgebaut werden; bei Außentemperaturen, bei denen Kristallisation auftreten kann, müssen sie ausgebaut werden. C Das ganze Deck im Bereich der Ladung muß berieselt werden können. D Die Kofferdämme müssen mit Wasser geflutet sein.
199	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Wie lange darf der Saugschlauch einer Schlauchmaske bei einem an Bord verwendeten Atemschutzgerät höchstens sein? A 5 m. B 10 m. C 12 m. D 20 m.	205	Rn 141 222 (2)	Dürfen Hochgeschwindigkeitsventile auf Doppelhüllenschiffen klappbar sein? A Nein. B Ja, aber nur wenn die Sicherheit und Funktionsfähigkeit in geklapptem Zustand gewährleistet bleibt. C Ja, sie dürfen aber nur in gasfreiem Zustand geklappt werden. D Das ADNR enthält hierüber keine Vorschriften.
200	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Bei Befüllen eines Tanks müssen Sie mit gedrosselter Ladeleistung beginnen. Wann dürfen Sie diese erhöhen? A Nachdem die ersten 100 l geladen sind. B Nachdem die ersten 500 l geladen sind. C Sobald der Auslauf des Füllrohres im Flüssigkeitsspiegel der Ladung eintaucht. D Nachdem der Tank zur Hälfte gefüllt ist.	206	Rn 141 225	Müssen sich die Lade- und Löschrohrleitungen der Doppelhüllentankschiffe an Deck von den übrigen Rohrleitungen unterscheiden? A Ja, gemäß einem speziellen Farb-Code. B Ja, die Anschlüsse müssen beschriftet sein. C Ja, und zwar deutlich. D Das ADNR enthält hierüber keine Vorschriften.
201	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist bei Tankschiffen eine Gaspendelleitung? A Eine Verbindungsleitung zwischen einem geschlossenen Tankschiff und dem Tank einer Landanlage, durch die beim Laden im Tank des Schiffes vorhandene Gase in den Landtank abgeführt werden. B Eine Verbindungsleitung zwischen zwei Tanks oder Gruppen von Tanks, womit auf einem geschlossenen Tankschiff ein Druckausgleich in den verschiedenen Laderäumen erzielt wird. C Eine Verbindungsleitung zwischen dem Gasölbunker und dem Tagestank. D Eine Druckluft-Verbindungsleitung zwischen einem Schubboot und Tankschubleichtern.	207	Rn 141 235 (2)	Dürfen auf einem Schiff des Typs IIa oder IIIa Wallgänge und Doppelböden zur Ballastaufnahme benützt werden? A Ja, bei Beförderung von Stoffen, für die kein Doppelhüllenschiff vorgeschrieben ist, dürfen sie benützt werden. B Ja, eine Ballastaufnahme darf aber nur für Leerfahrten erfolgen. C Nein, Wallgänge und Doppelböden sind ohnehin stets trocken zu halten und benötigen daher keine Einrichtung zur Ballastaufnahme. D Ja, sie müssen aber über Ejektoren oder durch eine unabhängige Einrichtung im Bereich der Ladung gelenzt werden können.
202	141 103	Welche Randnummern enthalten die besonderen Vorschriften über die Beförderung von Stoffen der Klassen IVa (6.1) und IIIa (3), Kategorie Kx in Doppelhüllentankschiffen? A 131 000 – 131 499. B 141 000 – 141 499. C 10 000 – 10 999. D 41 000 – 41 999.	208	Rn 141 260	Muß das nach Rn 141 121 (1) geforderte Gerät zur Messung toxischer Gase auch auf Schubleichtern ohne Wohnräume vorhanden sein? A Ja, es gibt keine Ausnahme. B Nein, es genügt, wenn das Schubboot oder das Schiff, das die gekoppelte Zusammenstellung antreibt, mit einem solchen Gerät ausgerüstet ist. C Ja, sofern sich auf dem Schubleichter eine Wohnung befindet. D Nein, es genügt, wenn der Schiffseigner eine verantwortliche Person bezeichnet, die über ein solches Gerät verfügt und im Bedarfsfall kurzfristig aufgeboden werden kann.
203	Rn 141 104	Was bedeutet der Buchstabe „a“ hinter der Schiffstypenbezeichnung „IIa“ oder „IIIa“? A Schiff mit zeitweiligem Zulassungszeugnis. B Schubleichter. C Für die Beförderung von Gefahrgut zugelassenes Trockengüterschiff. D Doppelhüllenschiff im Sinne des ADNR	209	Rn 141 301 (4) (Rn 131 301) (4)	Dürfen Wallgänge und Doppelböden auf Tankschiffen betreten werden? A Nein. B Nur wenn ein „Gasfreizeugnis“ vorliegt. C Es gelten die gleichen Vorschriften wie für Tanks, Kofferdämme und Pumpenräume.
204	Rn 141 121	Welche zusätzlichen Bestimmungen gelten für die Beförderung von Pyrolysebenzin? A Zum Messen von bedeutenden Konzentrationen von aus der Ladung herkommenden toxischen Gasen müssen in Verbindung mit Rn 141 260 geeignete Geräte einschließlich Prüfröhrchen für den jeweiligen Stoff mitgeführt werden.			

Frage Quellenbezug Frage und Antwortvorschläge
Nr.

		D Das ADNR enthält hierüber keine Vorschriften.
210	Rn 141 311	Ist das Öffnen von Lukendeckeln beladener Tanks bei der Beförderung von Stoffen der Klassen IVa (6.1) und IIIa (3) Kategorie Kx gestattet? A Ja, aber nur unter Beachtung der Vorschrift nach Rn 10 311. B Ja, aber nur kurzfristig zu Kontrollzwecken. C Ja, aber nur wenn die Gaskonzentration weniger als 50 % der unteren Explosionsgrenze beträgt. D Nein.
211	Rn 141 383 (6)	Wann und wie müssen Meßgeräte nach Rn 131 260, 141 121 und 141 260 geprüft werden? A Einmal innerhalb eines Jahres durch die Herstellerfirma. B Vor ihrer Anwendung, entsprechend der Betriebsanweisung. C Einmal innerhalb von zwei Jahren durch einen Sicherheitsbeauftragten. D Vor Antritt jeder Fahrt durch einen Absolventen eines ADNR-Schulungskurses.
212	Rn 141 401	Welche Mengenbegrenzung besteht für die Beförderung von gefährlichen Gütern in Versandstücken auf Doppelhüllentankschiffen der Typen IIa und IIIa? A Die Beförderung von Versandstücken auf Tankschiffen ist verboten. B Die Beförderung von Versandstücken auf Tankschiffen ist gestattet, sofern die Freimengen nicht überschritten werden. C Es ist verboten, gefährliche Güter in Versandstücken zu befördern. Dies gilt nicht für die Beförderung von Gütern, die im Zulassungszeugnis aufgeführt sind, bis zu einer Menge von 5000 kg (insgesamt). D Maximal 50 000 kg sind zulässig, jedoch unter Beachtung der Zusammenladeverbote.
213	Rn 141 452	Welche Feuerschutzvorschrift besteht für das Laden und Löschen von Tankschiffen, die Stoffe der Klassen IVa (6.1) und IIIa (3) Kategorie Kx befördern? A Es ist sicherzustellen, daß im Bedarfsfall spätestens 10 Minuten nach Alarmierung ein Feuerlöschboot an der Umschlagstelle einsatzbereit sein könnte. B Ein Mitglied der Schiffsbesatzung muß während des Umschlags mit einem Handfeuerlöscher bereit stehen. C Sobald die Lade-/Löschpumpe in Betrieb genommen wird, muß diese ständig mittels Wassersprühstrahl gekühlt werden können. D Auf Deck im Bereich der Ladung müssen drei Wasseranschlüsse mit Schläuchen und Sprühstrahlrohren in Bereitschaft gehalten werden.

Anworten zur Fachprüfung ADNR

Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort
001	B	031	D	061	B	091	A	121	D
002	D	032	C	062	A	092	gestrichen	122	C
003	C	033	C	063	B	093	D	123	B
004	C	034	C	064	B	094	C	124	C
005	A	035	D	065	C	095	A	125	A
006	C	036	B	066	B	096	C	126	B
007	B	037	B	067	B	097	C	127	A
008	B	038	A	068	B	098	C	128	A
009	D	039	B	069	C	099	A	129	A
010	D	040	C	070	A	100	D	130	A
011	C	041	B	071	B	101	C	131	C
012	A	042	C	072	A	102	C	132	A
013	B	043	B	073	C	103	C	133	gestrichen
014	B	044	A	074	A	104	D	134	B
015	B	045	B	075	B	105	B	135	C
016	B	046	A	076	B	106	D	136	D
017	A	047	A	077	C	107	A	137	A
018	A	048	D	078	C	108	B	138	C
019	A	049	B	079	A	109	B	139	A
020	B	050	B	080	A	110	C	140	C
021	D	051	A	081	A	111	A	141	D
022	C	052	A	082	B	112	A	142	A
023	C	053	A	083	D	113	B	143	C
024	C	054	A	084	D	114	A	144	B
025	A	055	C	085	B	115	C	145	A
026	C	056	C	086	A	116	C	146	D
027	B	057	D	087	C	117	D	147	C
028	B	058	C	088	B	118	D	148	C
029	C	059	B	089	B	119	A	149	D
030	B	060	B	090	B	120	B	150	B

Anworten zur Fachprüfung ADNR

Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort	Frage Nr.	richtige Antwort
151	D	164	B	177	B	190	A	203	D
152	C	165	C	178	C	191	C	204	A
153	C	166	D	179	A	192	C	205	B
154	B	167	C	180	A	193	B	206	C
155	B	168	A	181	A	194	B	207	D
156	C	169	B	182	C	195	B	208	B
157	B	170	A	183	C	196	B	209	C
158	B	171	C	184	A	197	A	210	D
159	A	172	D	185	A	198	A	211	B
160	B	173	A	186	D	199	D	212	C
161	C	174	A	187	A	200	C	213	D
162	B	175	A	188	B	201	A		
163	C	176	B	189	B	202	B		

Anlage 2

Muster einer Bescheinigung nach Rn 10 170 Abs. 2 ADNR

Die nach Rn 10 170 Abs. 2 ADNR erforderliche Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR muß dem nachstehend dargestellten Muster entsprechen. Für dieses Dokument wird als Format das des europäischen nationalen Führerscheins (A7 – 105 mm x 74 mm) oder ein auf dieses Format faltbares Doppelblatt vorgeschrieben. Farbe orange.

(1. Innenseite – Seite 2)

Seite 2	
Verlängerungen	
Verlängert bis	
durch	
Datum	(Stempel)
Unterschrift	
Verlängert bis	
durch	
Datum	(Stempel)
Unterschrift	
Verlängert bis	
durch	
Datum	(Stempel)
Unterschrift	

(2. Innenseite – Seite 3)

Seite 3	
Bemerkungen	
Die Kenntnisse gemäß Rn 10 170 Abs. 3 ADNR wurden erstmals erworben durch	
☐ Ablegung einer Fachprüfung ADNR ¹⁾ ☐ Teilnahme an einer Schulung ²⁾ *)	
¹⁾ Nichtzutreffendes streichen. ²⁾ Nur Bewerber, die ihr Rheinschifferpatent oder Binnenschifferpatent vor dem 1. April 1986 erworben haben, können bis zum 31. März 1989 die Kenntnisse durch Schulung erwerben.	

ADNR-Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR

Nr. der Bescheinigung

D

Name

Vorname(n)

geboren am

Staatsangehörigkeit

Der Inhaber dieser Bescheinigung verfügt über besondere Kenntnisse des ADNR gemäß Randnummer 10 170 (2) der Anlage B ADNR.

Diese Bescheinigung gilt bis zum 19, soweit sie nicht innerhalb der Geltungsdauer durch Teilnahme an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung verlängert wurde.¹⁾

Ausgestellt durch

Datum

Unterschrift

(Stempel)

¹⁾ Verlängerung der Gültigkeit siehe Seite 2.

(Titelblatt – Seite 1)

Straßenverkehr**Nr. 209 Bekanntmachung
zur Verordnung TSF Nr. 5/88**

Bonn, den 28. Oktober 1988
StV 16/28.18.11-90

Durch die Verordnung TSF Nr. 5/88 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 28. Oktober 1988 (BAnz. S. 4709) wird der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 5/88 geändert. Die Verordnung tritt am 1. Dezember 1988 in Kraft.

Der Nachtrag ist vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., Breitenbachstraße 1, 6000 Frankfurt a. M. 93, zu beziehen.

Inhalt der Änderung:

1. Aufnahme des Ausnahmetarifs 123 (Milch) in Nummer 24 Abs. 2 der Vorschriften für die Frachtberechnung (Beförderungsentgelte, die bei Garantieleistungen nicht berücksichtigt werden);
2. Einführung der Ausnahmetarife
123 (Milch)
320 (Kalkhydrat, Baugips);
3. Neuausgabe der Ausnahmetarife
067 (Apfelsinen usw.)
116 (Bestimmte Lebensmittel)
533 (Rückstände aus Shredderanlagen usw.)
762 (Papier, Pappe usw.);
4. Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife
090 (Gerste usw.) – Druckfehlerberichtigung –
110 (Fruchtsaft, Fruchtnektar)
195 (Sekt usw.) – Druckfehlerberichtigung –
461 (Glas);
5. Aufhebung des Ausnahmetarifs
760 (Holzzellstoff usw.).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Wulf

(VkB I 1988 S. 789)

**Nr. 210 Bekanntmachung Nr. 22/88
über Sonderabmachungen nach § 22 a
des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Köln, den 4. November 1988
I A – 081

Auf Grund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgendes veröffentlicht:

1. Sonderabmachung Nr. 02108

1. Name des Unternehmers: Weigl + Co. KG

2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte:

		DM/100 kg					
		15 t	20 t	23 t	24 t	25 t	26 t
I von	Hamburg						
nach	München	–	–	–	–	–	5,30
II von	Lübeck						
nach	Heilbronn	5,90*	5,35*	4,95	–	4,80	–
	Raubling	8,50	–	8,20	8,10	–	–
	Königsbrunn*	9,15	7,35	7,15	6,95	–	–
von	Miesbach*						
nach	Bremen	–	–	–	–	–	6,00

* zusätzlich aufgenommen
ab 12. September 1988

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:
I Holz Zellstoff mit weniger als
40 % Wasser
II Papier, unbearbeitet

4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 5. August 1988

6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 8. August 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 7. November 1988

7. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 15 t, nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung;
Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend.

2. Sonderabmachung Nr. 04253

1. Name des Unternehmers: Erich Kieserling
GmbH & Co. KG

2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM je Sendung
von Grevenbroich
nach Bremen 700,00

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart: Weißzucker in Säcken

4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 10. Oktober 1988

6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 11. Oktober 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 10. Januar 1989

7. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 25 t, nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung

3. Sonderabmachung Nr. 05329

1. Name des Unternehmers: Ferntransporte Gerhard Möller
von Hamburg
nach Berlin

3. Güterart: Obst, Südfrüchte (sämtlich frisch)

4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Vereinbarte
Beförderungsentgelte: 990,00 DM je Beförderung
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

6. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 1. Oktober 1988

7. Dauer der
Sonderabmachung: ab 1. Oktober 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 1. Januar 1989

8. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 15 t, nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung; das vereinbarte Beförderungsentgelt schließt die Vergütung für den Temperaturschutz des Gutes im plusgradigen Bereich ein.

4. Sonderabmachungen Nr. 0683 (A) und Nr. 10400 (B)

1. Name der Unternehmer: A: Christoph Wennekamp KG
B: Ahlmann-Transport GmbH
+ Co. KG

2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte :

	DM/100 kg		
	20 t	23 t	24 t
von Lübeck			
nach Orten der Postleitbereiche			
200	1,90	1,80	1,71
216	2,09	1,95	1,90
239, 272	2,47	2,37	2,28
273, 274, 281, 303, 304, 306, 307,			
310-313, 315-318	2,50	2,39	2,33
219, 280, 282, 283, 285, 286, 287	2,80	2,70	2,61
300, 301, 302-322, 325, 326, 328, 330, 332-339	2,95	2,82	2,75
290, 291, 293, 294	3,14	3,01	2,94
443	3,47	3,47	3,46
305	3,48	3,33	3,28
284, 288, 289, 470-479	3,71	3,61	3,51
410	3,90	3,80	3,70
440-442, 444-447	3,97	3,80	3,74
400-406, 413, 415, 417-420, 422-425, 427-430, 432, 433, 435, 437, 439	3,98	3,82	3,75
450, 451, 452-455, 457, 459	3,99	3,80	3,70
460, 462, 463, 465, 467, 469	4,08	3,90	3,80
500	4,14	3,97	3,93
295-299	4,18	3,99	3,90
575-584, 586-588	4,18	3,99	3,94
480, 481, 483, 484, 490, 492, 493, 495, 497-499	4,22	4,04	3,80
340-342, 345, 347, 349	4,25	4,07	3,98
530, 533-535, 537	4,41	4,27	4,18
560, 562, 563, 565	4,43	4,25	4,17
501-504, 506, 509-514, 516-519	4,46	4,19	4,18
100	4,47	4,27	4,18
645	4,67	4,47	4,37
350-354	4,75	4,46	4,37
600	4,75	4,56	4,47
540	4,80	4,60	4,51
605, 607-609	4,86	4,66	4,58
343, 344	4,89	4,69	4,57
520-525, 527, 590-592, 594-599	4,91	4,71	4,60
873-878	4,94	4,75	4,67
650, 652	5,02	4,82	4,75
620-625, 627, 629	5,10	4,90	4,85
635-639	5,14	4,94	4,89
610-612, 614	5,32	5,13	5,04
670-673, 680, 682-684	5,34	5,13	5,08
541-548	5,36	5,15	5,09
690	5,37	5,13	5,05
710	5,46	5,23	5,13
750, 751	5,48	5,24	5,16
870-872	5,49	5,26	5,18
630-634	5,51	5,27	5,18
646-649	5,60	5,38	5,22

von Lübeck

nach Orten der

Postleitbereiche

553-556, 558, 559,

653-655, 657, 658

355-359

640-644

752-759

700-702

674-676, 678, 679

550-552

692

760-764

693-699

725-727, 729-734

867, 868

703, 705-709,

711-718

780-784

860-866

850-859

740-748

660-669

790-793

880-883, 885-889

840-849

807

890-894

830, 831, 833-839

720, 721, 723, 724

794-799

800-806

808-813, 815-826

895-899

770, 771, 773-777,

779, 785, 786, 788,

789

von Kiel

nach den o. a. Orten

In diesen Fällen gelten die
vorstehenden Entgelte zu-
sätzlich der nachstehenden
Zuschläge und zwar bei
Beförderungen nach den
Orten der Postleitzone

– 4, 5, 6, 7 u. 8 0,20 DM/100 kg
– 1, 2 und 3 0,40 DM/100 kg

von Hamburg

nach den o. a. Orten

In diesen Fällen gelten die
Entgelte ab Lübeck abzüg-
lich der nachstehenden
Abschläge, und zwar bei
Beförderungen nach den
Orten der Postleitzone

– 7 und 8 0,20 DM/100 kg
– 2, 3, 4, 5 u. 6 0,40 DM/100 kg

DM/100 kg

20 t

von Stockstadt am Main

nach Bremen

Bremerhaven

Hamburg

sämtliche Entgelte ggf. zuzüg-
lich Umsatzsteuer

3. Güterart:

Papier, Karton – unbearbeitet
oder bearbeitet – Zellulose in
Rollen oder Ballen, Schnittholz

4. Gütermenge:

mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachungen:	14. Oktober 1988	von Bremen	DM/100 kg
6. Dauer der Sonderabmachungen:	ab 1. November 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. Januar 1989	nach Rheda-Wiedenbrück	3,25
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend. Regelmäßig ein Versandort mit einer Beladestelle und ein Empfangsort mit einer Entladestelle je Beförderung. In Ausnahmefällen ist die Beladung an zwei Versandorten sowie die Entladung an bis zu drei Empfangsorten je Beförderung vereinbart. Entfernung zwischen den Empfangsorten höchstens 100 km. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung nur bis zum ersten Empfangsort. Die Vor- und Nachlaufbeförderungen werden nach Tarif vergütet, entgeltpflichtig jeweils mindestens 5 t. Auftragsvergabe möglichst in Gebiete, in denen anschließende Belademöglichkeit besteht.	Sendenhorst	3,40
		Ahaus, Brühl Erftkreis, Bonn, Düren, Düsseldorf, Duisburg, Gelsenkirchen, Haan, Jülich, Köln, Krefeld, Kreuzau, Monheim Kr. Mettmann, Ratingen, Remscheid, Wuppertal	3,50
		Viersen	3,75
		Geseke, Sundern (Sauerland)	3,80
		Gummersbach, Lindlar	4,20
		* Mayen	4,80
			ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
		3. Güterart:	Papier, unbearbeitet
			* Zellulose
		4. Gütermenge:	mindestens 500 t
			jeweils in 3 Monaten
		5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	29. August 1988
		6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 1. September 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 30. November 1988
		7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 15 t, nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung
5. Sonderabmachung Nr. 07998		7. Sonderabmachung Nr. 10401	
1. Name des Unternehmers:	Werner Ehrlich Spedition GmbH	1. Name des Unternehmers:	Uwe Motzkus
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	DM/100 kg	2. Verkehrsverbindungen:	von Hamburg, Kiel, Lübeck
von Bremen			nach Orten in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) und umgekehrt im Rundlaufverkehr
nach Neu-Isenburg	4,50		
Karlsruhe	5,20	3. Güterart:	Güter in Sattelanhängern (Trailern) im durchgehenden Ein-/Ausfuhrverkehr, unbeladene Trailer
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer	4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten; Leergewichte der Trailer bleiben bei Ermittlung der Mindestmenge außer Ansatz
3. Güterart:	Papier, unbearbeitet	5. Vereinbarte Beförderungsentgelte:	1,45 DM je Tarifkm im Rundlauf einschließlich etwaiger Beförderungen von unbeladenen Trailern und Fahrten nur des Kraftfahrzeugs
4. Gütermenge:	mindestens 500 t		ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
	jeweils in 3 Monaten	6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	10. September 1988
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	11. Juli 1988	7. Dauer der Sonderabmachung:	ab 10. September 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. Dezember 1989
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 12. Juli 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zu um 11. Oktober 1988		
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 20 t und nur eine Beladestelle je Beförderung		
6. Sonderabmachung Nr. 08111			
1. Name des Unternehmers:	Wilhelm Kloft Transportgesellschaft mbH		
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	DM/100 kg		
von Bremen			
nach Osnabrück	2,24		
Lengerich Kr. Steinfurt	3,00		
Schwerte	3,20		

8. Wichtigste

Sonderbedingungen:

Regelmäßig 1–3 Ladestellen je Rundlauf. Bei Bedienung mehrerer Be- und Entladestellen auf einer Fahrt werden die Tarifkm entsprechend dem vereinbarten Beförderungsweg über alle Ladestellen ermittelt; mit dem vereinbarten Beförderungsentgelt sind die Gestellung der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Trailers abgegolten.

6. Dauer der

Sonderabmachung:

ab 6. September 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 6. Dezember 1988

7. Wichtigste

Sonderbedingungen:

mindestens 17 t und höchstens 3 Entladestellen je Beförderung; je Entladestelle mindestens 3 t; dabei dürfen von der ersten Entladestelle die weiteren Entladestellen jeweils höchstens 150 km entfernt sein.

8. Sonderabmachung Nr. 11301

1. Name des Unternehmers: Piso GmbH & Co. KG

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte

Beförderungsentgelte:

DM/100 kg

von Hamburg

nach Orten

der Postleiträume

30–33	3,20
44, 45	3,30
47–49	3,50
29	3,60
46, 57	3,70
41–43, 58	3,80
56	3,90
40, 50	4,00
51–53	4,10
34	4,20
59	4,50
35, 54	4,60
10	4,70
63	5,10
55	5,30
60–62, 64, 65	5,40
67–69, 87	5,60
66	6,10
70, 71, 73, 74	6,20
85	6,30
75	6,40
86	6,50
76	7,00
72, 77–79, 84, 88	7,50
80	7,70
89	7,80
81–83	8,00

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:

Konserven, Südfrüchte und Südfruchterzeugnisse, Obst und Obsterzeugnisse, Obst-, Frucht- und Gemüsesäfte und deren Konzentrate, Gewürze, Garne, Honig, Harz, Kaffee, Kakao, Kasein, Kautschuk, Paraffin, Papier, Tabak, Tee, Textilien, Lederwaren, Arbeitshandschuhe, Maschinen und Maschinenteile, Spielwaren, Spirituosen, Wein, Haushaltswaren, Chemikalien, Bücher

4. Gütermenge:

mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:

6. September 1988

9. Sonderabmachung Nr. 11305

1. Name des Unternehmers:

Wwe. L. Lehmkuhl & Sohn

2. Verkehrsverbindungen:

von Bremen, Bremerhaven nach Orten innerhalb der Bezirkszone (§ 13 a Abs. 1 GüKG) von Rheda-Wiedenbrück und umgekehrt

3. Güterart:

Güter in Containern, unbeladene Container; Güter, vorgeladen in Wechselaufbauten oder Sattelanhängern des Auftraggebers, unbeladene Wechselaufbauten oder Sattelanhänger

4. Gütermenge:

mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Vereinbarte

Beförderungsentgelte:

- bei Rundlaufbeförderungen
 - für jeden Tarifkm insgesamt mindestens 1,40 DM, und zwar für die Hin- und Rückbeförderung einschließlich etwaiger Fahrten ohne Container, mit unbeladenen Container/Wechselaufbauten/Sattelanhängern oder nur des Kraftfahrzeugs (Zwischenleerfahrt),
 - für jeden Tarifkm ausschließlich zwischen den Depots des Auftraggebers in Bremen, Bremerhaven und Hamburg einerseits und in Ginsheim-Gustavsburg, Neuss und Stuttgart andererseits mit jeweils nur einer Ladestelle insgesamt mindestens 1,35 DM
 - oder, soweit sich ein niedrigeres Gesamtentgelt ergibt, insgesamt mindestens 1,60 DM je Tarifkm für die Beförderungsleistung ohne die Zwischenleerfahrt, bei einer Zwischenleerfahrt über mehr als 280 Tarifkm für jeden weiteren Tarifkm 1,30 DM;
- bei Einwegbeförderungen mindestens 1,80 DM je Tarifkm für den Lastlauf, ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Wird für den Auftraggeber bei einem Rundlauf in der einen Richtung Gut nach der Sonderabmachung und in der anderen Richtung dem Tarif unterliegendes Gut befördert, so gelten für ersteres die o.a. Rundlaufsätze, wenn das Entgelt für das tarifgebundene Gut in der Höhe mindestens diesen Sätzen entspricht. Andernfalls wird für das nach der Sonderabmachung zu befördernde Gut Entgelt wie für Einwegbeförderungen vergütet.

6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:

15. August 1988

7. Dauer der Sonderabmachung:

ab 15. August 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 15. November 1988

8. Wichtigste Sonderbedingungen:

§ 3 der Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife in Teil III Abschnitt 1 RKT gilt entsprechend.

Mit den vereinbarten Beförderungsentgelten sind die Gestellung nur der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Fahrgestells (Chassis)/Sattelanhängers/Wechselaufbauten abgegolten.

Stellt der Unternehmer vereinbarungsgemäß auch das Chassis, so werden hierfür – außer für die Zwischenleerfahrt – mindestens 0,19 DM je Tariffkm vergütet.

Sattelan Anhänger/Wechselaufbauten werden stets vom Auftraggeber gestellt.

Bei Bedienung mehrerer Be- oder Entladestellen auf einer Fahrt werden die Tariffkm entsprechend dem vereinbarten Beförderungsweg über alle Ladestellen ermittelt.

Evtl. Vorholen oder Verbringen von Containern/Wechselaufbauten/Sattelanhängern geht nicht zu Lasten des Unternehmers.

Für die Beförderung von Wechselaufbauten oder Sattelanhängern gilt ergänzend:

– Derartige Beförderungen werden dem Unternehmer nicht als Einwegbeförderung übertragen.

– Hafenseits höchstens 2 Ladestellen, auch in verschiedenen Häfen, im Binnenland höchstens 3 Ladestellen, auch in unterschiedlichen Orten, je Hin- oder Rückbeförderung.

10. Sonderabmachung Nr. 11306

1. Name des Unternehmers:

Detert Spedition GmbH

2. Verkehrsverbindungen:

von Bremen, Bremerhaven, Hamburg
nach Orten in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)
und umgekehrt im Rundlaufverkehr

3. Güterart:

Güter in Containern, unbeladene Container

4. Gütermenge:

mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Vereinbarte

Beförderungsentgelte:

insgesamt mindestens 1,40 DM je Tariffkm, und zwar für die Hin- und Rückbeförderung einschließlich einer etwaigen Fahrt ohne Container, mit unbeladenen Containern oder nur des Kraftfahrzeugs (Zwischenleerfahrt) oder, soweit sich für den einzelnen Fahrzeugumlauf ein niedrigeres Gesamtentgelt ergibt, insgesamt mindestens 1,60 DM je Tariffkm ohne die Zwischenleerfahrt; bei einer Zwischenleerfahrt über mehr als 200 Tariffkm zusätzlich für jeden weiteren Tariffkm 1,30 DM.

Außerdem – in Verbindung mit einem Rundlauf – für Fahrten mit Containerfahrgestell (Chassis) oder nur des Kraftfahrzeugs

	DM je Fahrt
von Bremen	
nach Bremerhaven	50,00
von Hamburg	
nach Bremen	70,00
von Hamburg	
nach Bremerhaven	100,00
und umgekehrt	
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer	

6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:

25. Mai 1988

7. Dauer der Sonderabmachung:

ab 25. Mai 1988 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 25. August 1988.

8. Wichtigste Sonderbedingungen:

Die Allgemeinen Bestimmungen für Ausnahmetarife im RKT Teil III Abschnitt 1 gelten mit Ausnahme des § 2 entsprechend.

Mit den vereinbarten Beförderungsentgelten sind die Gestellung der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Containerfahrgestells (Chassis) abgegolten.

Stellt der Unternehmer vereinbarungsgemäß auch das Chassis, so werden hierfür – außer für die Zwischenleer-

fahrt – mindestens 0,19 DM je Tariffkm vergütet.

Bei Bedienung mehrerer Be- und Entladestellen auf einer Fahrt werden die Tariffkm über alle Ladestellen entsprechend dem vereinbarten Beförderungsweg ermittelt.

Evtl. Vorholen oder Verbringen von Containern geht nicht zu Lasten des Unternehmers.

Hamburg 4,00 DM je 100 kg vergütet.

Die Änderung wurde am 20. September 1988 vereinbart und am 1. Oktober 1988 wirksam.

11. Sonderabmachung Nr. 9336

1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Regionalleitung Nord
Hannover
Beschäftigter Unternehmer:
Rudolf Schnieder
2. Verkehrsverbindungen: von Bremen
nach Lübeck
3. Güterart: Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte
Beförderungsentgelte: 2,40 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 29. September 1988
7. Dauer der
Sonderabmachung: ab 1. Oktober 1988 auf un-
bestimmte Zeit, mindestens je-
doch bis zum 31. Dezember
1988
8. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 20 t und nur eine
Entladestelle je Beförderung.

12. Änderung der Sonderabmachung Nr. 02101 (VkB I 1988 S. 502)

Die Güterart wurde um Obst, getrocknet und gedörnt, sowie um Trockenfrüchte erweitert.

Die wichtigsten Sonderbedingungen lauten nunmehr:

Regelmäßig mindestens 20 t, in Ausnahmefällen mindestens 17 t und höchstens 3 Entladestellen je Beförderung; je Entladestelle mindestens 3 t; dabei dürfen vom Postleitraum der ersten Entladestelle die weiteren Entladestellen jeweils höchstens 150 km entfernt sein.

Die Änderung wurde am 7. September 1988 vereinbart und wirksam

13. Änderung der Sonderabmachung Nr. 03120 (VkB I 1988 S. 297)

Für Beförderungen von Hamburg nach Berlin wurde die Güterart um Honig erweitert.

Die Änderung wurde am 27. September 1988 vereinbart und am 10. Oktober 1988 wirksam.

14. Vierte Änderung der Sonderabmachung Nr. 04108 (VkB I 1983 S. 272, zuletzt geändert 1987 S. 588)

Die wichtigsten Sonderbedingungen lauten nunmehr:

mindestens 23 t je Beförderung,
regelmäßig nur ein Versandort und eine Entladestelle je Beförderung. Kontinuierliche Auftragsvergabe und Abbeförderung sowie regelmäßige Anschlußbeförderungen ab Berlin; dabei ist in Verbindung mit den Hinbeförderungen besonders vereinbart: Anschlußbeförderungen ab Entladestelle der Hinbeförderung am Tag der Entladung; beträgt das Gewicht einer solchen Beförderung weniger als 18,5 t Gut der Ladungsklasse A/B oder wird ausnahmsweise kein Anschlußbeförderungsauftrag erteilt, werden anstelle der vereinbarten Entgelte nach Nummer 2 für die Beförderung ab Bremen 4,75 DM und ab

15. Zwölfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 04157 (VkB I 1986 S. 208, zuletzt geändert 1988 S. 720)

In die Sonderabmachung wurde für die Beförderung von Papier, unbearbeitet, folgende Verkehrsverbindung mit dem nebenstehenden Beförderungsentgelt neu aufgenommen:

	DM/100 kg	Mindestgewicht
von Bremen		
nach Bad Dürkheim	4,60	23 t
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer	

Die Änderung wurde am 21. Oktober 1988 vereinbart und am 24. Oktober 1988 wirksam.

16. Dritte Änderung der Sonderabmachung Nr. 04195 (VkB I 1987 S. 199, zuletzt geändert 1987 S. 787)

Die Güterart wurde um Zellulose erweitert.

Die Änderung wurde am 29. September 1988 vereinbart und wirksam.

17. Zweite Änderung der Sonderabmachung Nr. 04196 (VkB I 1987 S. 199, geändert 1988 S. 588)

In die Sonderabmachung wurden für die Beförderung von Chemikalien folgende Verkehrsverbindungen mit dem nebenstehenden Beförderungsentgelt neu aufgenommen:

	DM/100 kg
von Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Sobernheim	
nach Bremen	4,49
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 20 t, nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung.

Die Änderung wurde am 1. Oktober 1988 vereinbart und wirksam.

18. Zweite Änderung der Sonderabmachungen Nr. 04243 (A) und Nr. 05316 (B) (A: VkB I 1988 S. 412, B: VkB I 1988 S. 532, beide geändert 1988 S. 720)

In die Sonderabmachungen wurden für die Beförderung von Butter folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

	DM je Sendung
I von Cuxhaven	500,00
Schortens	575,00
Osnabrück	600,00
Hannover, Langenhagen	610,00
Dissen am Teutoburger Wald	700,00
Höxter	900,00
Gelsenkirchen	1100,00
Mülheim a. d. Ruhr	1150,00
Duisburg	1200,00
Burscheid Rheinisch-Bergischer Kreis, Hürth, Krefeld, Neuss, Viersen	1300,00
nach Bremen	
gilt nur für B:	
II von Kiel	500,00
Dissen am Teutoburger Wald	1000,00
Neuss	1450,00
nach Hamburg	

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderungen wurden vereinbart und wirksam am:

- zu I 12. September 1988,
- II 26. September 1988.

19. Änderung der Sonderabmachung Nr. 07999
(VkB I 1988 S. 685)

Die wichtigsten Sonderbedingungen lauten nunmehr wie folgt:
regelmäßig 20 t und höchstens 2 Entladestellen je Beförderung; je Entladestelle mindestens 3 t; Entfernung zwischen den Entladestellen höchstens 75 km.

Die Änderung wurde am 7. September 1988 vereinbart und wirksam.

20. Dreizehnte Änderung der Sonderabmachung Nr. 11139
(VkB I 1986 S. 538, zuletzt geändert 1988 S. 720)

In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten unter Beschränkung auf die unten aufgeführten Güterarten neu aufgenommen:

	DM/100 kg
von Bremen	
a) nach Monheim Kr. Donau-Ries	6,50
Güterart: Hartfaserplatten	
b) nach Mannheim	5,00
Güterart: Furniere	

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde vereinbart und wirksam am
zu a) 27. September 1988 28. September 1988
b) 5. Oktober 1988 7. Oktober 1988

21. Siebte Änderung der Sonderabmachung Nr. 9187
(VkB I 1986 S. 538, zuletzt geändert 1988 S. 646)

Achte Änderung der Sonderabmachungen Nr. 9188, Nr. 9189 und Nr. 9190

(VkB I 1986 S. 538, zuletzt geändert 1988 S. 703)

Siebte Änderung der Sonderabmachung Nr. 9193

(VkB I 1986 S. 642, zuletzt geändert 1988 S. 588)

Die Vereinbarungen über die Beförderungsentgelte wurden für folgende Verkehrsverbindung neu gefaßt:

	DM/100 kg
von Hamburg	
nach Langenfeld (Rheinland)	4,14

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderungen wurden am 7. September 1988 vereinbart und wirksam.

22. Fünfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 9229
(VkB I 1987 S. 172, zuletzt geändert 1988 S. 532)

In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

	DM/100 kg		
	20 t	23 t	24 t
von Hamburg			
nach Königsbrunn	8,20	7,85	7,70

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 30. August 1988 vereinbart und wirksam.

23. Sechste Änderung der Sonderabmachung Nr. 9294
(VkB I 1988 S. 242, zuletzt geändert 1988 S. 720)

In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten unter Beschränkung auf die unten aufgeführten Güterarten neu aufgenommen:

	DM je Beförderung	Mindestgewicht
a) von Bremen		
nach Bad Dürkheim	400,00	5 t
Güterart: Baumwolle		
von Hamburg		
nach Bad Laasphe	900,00	20 t
Berlin	950,00	20 t
Güterart: Schnittholz		
von Kempen		
nach Bremen	700,00	15 t
Güterart: Maschinenteile		

b) von Bremen		
nach Neustadt in Holstein	640,00	20 t
Weisenbach	700,00	10 t
von Stockstadt a. Main		
nach Bremen	650,00	15 t
Güterart: Papier		
von Bremen		
nach Südlohn	650,00	15 t
Frechen	800,00	20 t
Kehl	950,00	15 t
Amberg (Oberpf)	1300,00	20 t
Saulgau	1350,00	20 t
Weingarten		
Kr. Ravensburg	1450,00	20 t

Güterart: Schnittholz

von Künzelsau	950,00	20 t
Regensburg	1150,00	20 t

nach Bremen

Güterart: Milchpulver

von Obrigheim Neckar-Odenwald-Kreis		
nach Bremen	850,00	15 t

Güterart: Stahl

von Kolbermoor		
nach Bremen	1450,00	20 t

Güterart: Graphitelektroden

	DM/100 kg	
von Bremen		
nach Worms	4,95	20 t
Güterart: Titan		

Sämtlichen Entgelten ist ggf. Umsatzsteuer hinzuzurechnen.
Die Änderung wurde vereinbart und wirksam am

zu a) 25. August 1988,
b) 15. September 1988.

24. Dritte Änderung der Sonderabmachung Nr. 9299
(VkB I 1988 S. 52, zuletzt geändert 1988 S. 588)

In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

	DM/100 kg
von Duisburg	
nach Bremen	4,80
Kitzingen	5,90
Augsburg	7,40

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 16. September 1988 vereinbart und wirksam.

25. Änderung der Sonderabmachung Nr. 9319
(VkB I 1988 S. 703)

In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit dem nebenstehenden Beförderungsentgelt neu aufgenommen:

	DM/100 kg
von Rinteln	
nach Bremen	1,75
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 21. September 1988 vereinbart und wirksam.

26. Von den auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Sonderabmachungen sind unwirksam geworden:

Sonderab- machung Nr.	veröffentlicht im VkB I	unwirksam ab
0826	1983 S. 272	1. September 1988
0344	1983 S. 599	1. Juni 1988
04122	1984 S. 185	1. Oktober 1988
0364	1985 S. 590	1. Mai 1988
04148	1986 S. 91	1. Oktober 1988
07470	1986 S. 538	1. Mai 1988
11169	1987 S. 46	1. Februar 1988
11171	1987 S. 107	20. Juli 1988
11243	1987 S. 125	23. März 1988
11180	1987 S. 172	12. Mai 1988
07524, 07652	1987 S. 199	1. Juli 1988
07483	1987 S. 255	4. Mai 1988
07676	1987 S. 255	15. März 1988
0659	1987 S. 527	1. Oktober 1988
07793	1987 S. 565	1. Juli 1988
03111	1987 S. 642	1. Mai 1988
0888	1987 S. 728	1. Juni 1988
10291	1987 S. 787	5. August 1988
04226	1988 S. 2	3. Mai 1988
07864	1988 S. 23	20. April 1988
07865	1988 S. 23	16. Mai 1988
07863	1988 S. 52	20. April 1988
9296	1988 S. 184	2. August 1988
9297	1988 S. 184	16. August 1988
0293	1988 S. 314	11. Juni 1988
0938	1988 S. 314	1. Mai 1988
10343, 10344	1988 S. 314	2. Juli 1988
11272	1988 S. 314	2. Mai 1988
10355	1988 S. 368	28. Juni 1988
11281	1988 S. 412	25. Juni 1988
07972	1988 S. 646	25. Februar 1988

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Im Auftrag
Winkler

(VkB I 1988 S. 789)

**Nr. 211 § 43 StVZO, Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen
hier: Lastkraftwagen und Zugmaschinen – (ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen) – mit Zentralachsanhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 11 t**

Bonn, den 7. November 1988
StV 13/36.25.31-01

Nach § 43 StVZO müssen die Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen so ausgebildet und befestigt sein, daß die nach dem Stand der Technik erreichbare Sicherheit gewährleistet ist. Dies gilt auch für Verbindungseinrichtungen, mit denen Zentralachsanhänger gekuppelt werden sollen.

Die Definition eines Zentralachsanhängers findet sich in der Richtlinie der Kommission vom 23. Dezember 1985 zur Anpassung der Richtlinie 71/320/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger an den technischen Fortschritt (85/647/EWG, Amtsblatt der EG Nr. L 380 vom 31. Dezember 1985); sie lautet:

„Ein Zentralachsanhänger ist ein gezogenes Fahrzeug mit einer Zugeinrichtung, die nicht senkrecht (zum Anhänger) beweglich ist und dessen Achse(n) (bei gleichmäßiger Beladung) nahe am Massenschwerpunkt des Fahrzeugs angeordnet ist, so daß nur eine kleine vertikale Last von höchstens 10 % der Gesamtmasse des Anhängers oder 1000 kg (es gilt der jeweils kleinere Betrag) auf das Zugfahrzeug übertragen wird.“

Bei der Klassifizierung von Zentralachsanhängern ist als Gesamtmasse diejenige zu berücksichtigen, die von der (den) Achse(n) des an das Zugfahrzeug angekoppelten und mit maximaler Last beladenen Anhängers auf den Boden übertragen wird.“

Diese Verlautbarung gilt nur für Zentralachsanhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 11 t nach obengenannter Definition. (Im folgenden „Zentralachsanhänger“ genannt.) Für andere Zentralachsanhänger wird zu einem späteren Zeitpunkt eine Regelung getroffen. Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen unterliegen nach § 22 a Abs. 1 Nr. 6 StVZO der Bauartgenehmigungspflicht. Die Prüfungen erfolgen auf der Grundlage der Technischen Anforderungen Nr. 31 „Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen“ (VkB I 1973 Seite 558, zuletzt geändert durch VkB I 1983 Seite 612). Bei diesen Prüfungen können nur statische Stützlasten, wie sie bei Zentralachsanhängern auftreten, berücksichtigt werden.

Die bisher durchgeführten Festigkeitsprüfungen berücksichtigen daher nicht in vollem Umfang die durch mehrachsige Zentralachsanhänger auf die Kupplungen im Betrieb ausgeübten dynamischen Vertikalbelastungen. Diese dynamischen Vertikalbelastungen haben besonders beim Mitführen von schweren Zentralachsanhängern schon zu Schäden an den Kupplungen geführt.

Anhängekupplungen, die auch zur Verbindung mit Zentralachsanhängern geeignet sein sollen, werden nach vorläufigen Technischen Anforderungen geprüft. Solche vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigten Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen tragen auf dem Fabrikschild zusätzlich den Hinweis:

„Zulässige Anhängelast von Zentralachsanhängern
... kg“

Um den Belangen der Verkehrssicherheit beim Mitführen von Zentralachsanhängern Rechnung zu tragen, ist folgendes zu beachten:

1. Anhängekupplungen

Nach Ablauf einer Übergangsfrist bis zum 31. 12. 1989 werden selbsttätige Anhängekupplungen gleich oder ähnlich DIN 74051 oder DIN 74052 für Lastkraftwagen und Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen –, die für die Verwendung mit Zentralachsanhängern nicht besonders genehmigt sind, für diese Verwendung als ungeeignet eingestuft. An derartigen Kupplungen dürfen dann Zentralachsanhänger nicht mehr angehängt werden.

2. Lastkraftwagen und Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen –, die nach dem 31. 12. 1989 erstmals in den Verkehr kommen:

2.1 In dem Gutachten zur Erteilung von Betriebserlaubnissen nach §§ 20 oder 21 StVZO sind künftig neben den bisher angegebenen zulässigen Anhängelasten auch die zulässigen Anhängelasten für Zentralachsanhänger aufzunehmen, sofern der Antragsteller dies wünscht und bestätigt, daß das Fahrzeug hierfür geeignet ist. Diese von den übrigen Anhängelasten abweichenden Werte sind im Fahrzeugbrief unter Nr. 33 z. B. wie folgt zu vermerken:

ZIFF. 28 B. MEHRACHS: ZENTRALACHSANH.

oder

ZIFF. 28 ZUL. ANH-LAST AUCH B. MEHRACHS. ZENTRALANH.

oder

ZIFF. 28 ZUL. GES.GEW. B. ZENTRALACHSANH.

je nach Erfordernis.

2.2 Nach dem 31. 12. 1989 erstmals in den Verkehr kommende Lastkraftwagen und Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen – dürfen nur dann mit Zentralachsanhängern betrieben werden, wenn

- die Anhängerkupplungen hierfür genehmigt und mit dem entsprechenden Fabriksschild nach Nr. 1 versehen sind und
- die zulässige Anhängelast für Zentralachsanhänger in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist.

3. Lastkraftwagen und Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen –, die vor dem 31. 12. 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind:

3.1 Fahrzeugpapiere von Lastkraftwagen und Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen –, die vor dem 31. 12. 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind, müssen, sofern der Fahrzeughalter Zentralachsanhänger mitführen möchte, bis spätestens 31. 12. 1990 geändert werden. Ggf. ist durch eine Herstellerbescheinigung nachzuweisen, daß auch der Lastkraftwagen und die Zugmaschine – ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen – selbst hierfür geeignet und ausgelegt sind.

3.2 In diesem Fall hat der Fahrzeughalter sicherzustellen, daß eine Kupplung angebaut ist, die für die Verbindung mit Zentralachsanhängern geeignet und mit einem entsprechenden Fabriksschild versehen ist.

3.3 Wird eine zur Verbindung mit Zentralachsanhängern geeignete Kupplung angebaut, deren Anbau nicht abnahmepflichtig ist und sind sonst keine Änderungen am Lastkraftwagen und an Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen – erforderlich, vermerkt die Zulassungsstelle im Fahrzeugbrief unter Nr. 26 oder 27 die Kupplung und unter 33 die zulässige Achslast beim Mitführen von Zentralachsanhängern (s. Beispiele unter Nr. 2.1). Der Zulassungsstelle ist auf Anforderung eine Herstellerbescheinigung über die fahrzeugseitige zulässige Stützlast vorzulegen (vgl. Punkt 3.1).

3.4 Sofern Änderungen am Lastkraftwagen und an Zugmaschinen – ausgenommen Iof-Zugmaschinen – erforderlich sind, die die Betriebserlaubnis nach § 19 Abs. 2 StVZO zum Erlöschen bringen, richtet sich das Verfahren nach dieser Vorschrift.

4. Austausch von Kupplungen:

4.1 Bei Austausch einer selbsttätigen Anhängerkupplung ohne den Verwendungsbereich „Zulässige Anhängelast von Zentralachsanhängern“ gegen eine andere Anhängerkupplung gleichen Typs jedoch mit dem Verwendungsbereich „Zulässige Anhängelast von Zentralachsanhängern“ gilt Nr. 3.3 oder 3.4, sofern der Fahrzeughalter Zentralachsanhänger mitführen möchte.

4.2 Bei Austausch von selbsttätigen Anhängerkupplungen nach DIN 74051 oder DIN 74052 (wie sie unter Nr. 26 der Fahrzeugpapiere vermerkt sind) gegen solche gleicher Größe, die jedoch nicht geeignet sind zum Mitführen von Zentralachsanhängern, sind ggf. die Fahrzeugpapiere nach § 27 Abs. 1 StVZO zu berichtigen bzw. die nicht mehr zulässigen Zentralachsanhängergewichte zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
W u l f

(VkB I 1988 S. 796)

Binnenschifffahrt

Nr. 212 Hinweis

Verordnung Nr. 15/88 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 13. Oktober 1988

(FA Nr. 13/88 Frachtenausschuß für den Rhein)

Bonn, den 8. November 1988

BW 11/28.25.40-11

Die Verordnung Nr. 15/88 vom 13. Oktober 1988 ist im Bundesanzeiger, S. 4581 vom 20. Oktober 1988 verkündet worden. Die Verordnung ist am 1. November 1988 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse des Frachtenausschusses ist im FTB – Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt –*) veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. V o g t

(VkB I 1988 S. 797)

Nr. 213 Hinweis

Feuerschutz, Feuerbekämpfung und Fluchtwege auf Fahrgastschiffen

Bonn, den 2. November 1988

BW 13/44.25.19

Mit der Zweiten und Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 13. September 1984 und 12. September 1985 waren unter anderem die Anforderungen an den Feuerschutz, die Feuerbekämpfung und die Fluchtwege auf Fahrgastschiffen erweitert und Übergangsvorschriften geändert worden.

In der Folge wurden bei Nachuntersuchungen von Fahrgastschiffen durch die Schiffsuntersuchungskommissionen entsprechende Auflagen in die Schiffsatteste eingetragen.

Nach Inkrafttreten der Fünften Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung am 1. Oktober 1988 und Erlass entsprechender Ausführungsanweisungen an die Schiffsuntersuchungskommissionen entsprechen die in den Schiffsattesten eingetragenen Auflagen nicht mehr in allen Punkten der Rechtslage.

Soweit bei Fahrgastschiffen zwischen dem 1. Oktober 1984 und dem 1. Oktober 1988 entsprechende Auflagen in das Schiffsattest eingetragen worden sind, wird daher empfohlen, vor der Durchführung von Umbau- oder Ausrüstungsmaßnahmen mit der Schiffsuntersuchungskommission, welche die Eintragung vorgenommen hat, Kontakt aufzunehmen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

J u n g m a n n

(VkB I 1988 S. 797)

*) Der FTB – Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt – kann vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstr. 15–17, 4100 Duisburg-Ruhrort, bezogen werden.

Wasserstraßen**Nr. 214 Merkblatt „Schwimmende Landebrücken“, Ausgabe 1988**

Bonn, den 31. Oktober 1988
 BW 21/52.08.08-1

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen

Nord 2300 Kiel
 Nordwest 2960 Aurich
 Mitte 3000 Hannover
 West 4400 Münster
 Südwest 6500 Mainz
 Süd 8700 Würzburg

Bundesanstalt für Gewässerkunde
 5400 Koblenz

Bundesanstalt für Wasserbau
 7500 Karlsruhe

nachrichtlich:
 Deutsches Hydrographisches Institut
 2000 Hamburg 4

Bundesamt für Schiffsvermessung
 2000 Hamburg 4

Bundesoberseeamt
 2000 Hamburg 4

Senator für Stadtentwicklung
 und Umweltschutz
 1000 Berlin 10

Behörde für Wirtschaft,
 Verkehr und Landwirtschaft
 2000 Hamburg 11

Bundesrechnungshof
 6000 Frankfurt/Main 1
 Rhein-Main-Donau AG
 8000 München 40

Betr.: Merkblatt „Schwimmende Landebrücken“, Ausgabe 1988
 Hiermit führe ich das Merkblatt „Schwimmende Landebrücken“, Ausgabe 1988 für den Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein.

Das Merkblatt dient der Festlegung von Lastannahmen und der Vereinheitlichung von Berechnungsgrundlagen für schwimmende Landebrücken bei der Erteilung von strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen. Weiterhin ist es für den Antragsteller zur Unterrichtung und als Grundlage für seine weiteren Planungen gedacht.

Die Richtlinien für die strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen bleiben von dem Merkblatt unberührt.

Die statischen Berechnungen bestehender Anlagen sind zu überprüfen, sofern durch dieses Merkblatt wesentlich ungünstigere Lastannahmen festgelegt, bzw. zusätzliche Nachweise gefordert werden. Dabei dürfen die während der bisherigen Betriebszeit gewonnenen Erkenntnisse, Meßergebnisse, Materialprüfungen usw. mit einbezogen werden.

Das Merkblatt ist auf Anfrage an Dritte abzugeben.

Die Drucksachenstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte wurde angewiesen das Merkblatt vorrätig zu halten. Ihren Bedarf bitte ich direkt der Drucksachenstelle mitzuteilen.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Schröder

(VkB I 1988 S. 798)