

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	VkB1 1950	Seite
77	4. 7. 1950 Straßensperrung; hier: Bundesstraße Nr. 62	214
78	8. 7. 1950 Autobahn Hamburg—Lübeck; Wiederfreigabe der Teilstrecke Hamburg—Horn—Stapefeld	214
79	20. 6. 1950 § 44 BOKraft, Aufbauten von Omnibussen und Omnibus-Anhängern	214
80	1. 7. 1950 § 52 StVZO, zusätzliche Scheinwerfer	214
81	6. 7. 1950 Widerruf der allgemeinen Betriebserlaubnisse Nr. 118 und 119	214
82	11. 7. 1950 Feststellbarkeit der Handbremse bei Dreiradkraftfahrzeugen . .	214
83	27. 6. 1950 Verordnung PR Nr. 40/50 über Vergütungen für Leistungen von Spediteuren in Seehäfen (Seehafen-Speditions-Tarife)	214
84	6. 7. 1950 III. Nachtrag zum Tarif des Bundesschleppbetriebes für den Mittellandkanal und die westdeutschen Kanäle vom 22. März 1949	215
85	6. 7. 1950 XVIII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem Mittellandkanal und den westdeutschen Kanälen vom 6. 3. 1937	215
86	31. 7. 1950 Hinweis	215
86	1. 7. 1950 Straßensperrungen im Gebiet der Deutschen Bundesrepublik	216
86a	31. 7. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)briefe	228a
86b	31. 7. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)scheine	228d
86c	31. 7. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	228 i

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	Seite	Bücherschau:	Seite
Übersicht	218	Neuerscheinungen	223
Auslese	220	Buchbesprechungen	224
		Rechtsprechung	211

4. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Juli 1950

Heft 14

Verlagspostamt Dortmund. Beim Ausbleiben des Verkehrsblattes wollen Postbezieher sich lediglich an die liefernden Postämter wenden

AMTLICHER TEIL

Nr. 77 Straßensperrungen; hier: Bundesstraße Nr. 62

Offenbach (Main), den 4. Juli 1950
StB 4 — 172/824/50

Das Hessische Staatsministerium — Straßenbauverwaltung — Wiesbaden teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 62 Alsfeld—Hersfeld ist wegen Bauarbeiten zwischen Autobahnauffahrt Alsfeld bis Eifa voraussichtlich bis zum 15. 10. 1950 für den Gesamtverkehr gesperrt.

- Umleitung: a) für den Ortsverkehr über Ortsweg (alte Alsfelder Straße) bis Eifa,
b) für den Fernverkehr über Autobahnauffahrt Alsfeld, weiter über die Autobahn bis Autobahnauffahrt Berfa.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Kunde

(VkB! S. 214)

Nr. 78 Autobahn Hamburg—Lübeck; Wiederfreigabe der Teilstrecke Hamburg—Horn—Stapelfeld.

Offenbach (Main), den 8. Juli 1950
— StB 4 — 168/824/50 —

Die Autobahn Hamburg—Lübeck ist auf der gesamten Länge für den allgemeinen Verkehr in beiden Fahrrichtungen wieder befahrbar. Für die am 26. 6. 1950 freigegebene Reststrecke Hamburg—Horn—Stapelfeld (km 0 bis km 10,0) bestehen zunächst noch folgende Verkehrsbeschränkungen:

- 1) Die Randstreifen dürfen nicht befahren werden.
- 2) Die Geschwindigkeit darf 60 km/st nicht überschreiten.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Kunde

(VkB! S. 214)

Nr. 79 § 44 BOKraft, Aufbauten von Omnibussen und Omnibus-Anhängern.

Offenbach (Main), den 20. Juni 1950
— StV 7 — 357/724/50 —

Durch Ziffer 15 des Erlasses St 7 — 132/88/49 vom 20. 3. 1949 (VkB! S. 21) ist die Verwendung anderer Baustoffe als Metall dem Hersteller unter der Voraussetzung freigestellt, daß die Baustoffe und die Bauweise dem Stand der technischen Entwicklung entsprechen und ausreichender Schutz für die Insassen gewährleistet ist.

Nach der Begründung hierzu sollte den Herstellern, den Tendenzen des Auslandes folgend, die Möglichkeit gegeben werden, für den oberen Teil der Aufbauten Kunststoffe, wie Plexiglas u. a., freizügig zu verwenden, wofür ein besonderes Bedürfnis z. B. bei Omnibussen für den Gelegenheitsverkehr vorliegt. Daraus folgt, daß der tragende Teil des Aufbaues in der in § 44 vorgeschriebenen Ganzmetallbauweise ausgeführt sein muß; das gilt insbesondere für die Spanten und die für den Schutz der Insassen ebenso wichtige äußere Behütung. Unzulässig ist daher die früher angewandte Holzbauweise. Diese entspricht nicht dem Stande der technischen Entwicklung und den zum Schutze der Insassen billigerweise zu stellenden Anforderungen, sie kann daher nicht zugelassen werden.

Um Beanstandungen bei der Erstuntersuchung der Fahrzeuge (§ 78 BOKraft) zu vermeiden, wird den Herstellern von Aufbauten für Omnibusse und Omnibus-Anhänger dringend nahegelegt, in Zweifelsfällen schon vor Baubeginn mit dem zuständigen amtlich anerkannten Sachverständigen der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr Fühlung zu nehmen und die Baupläne mit ihm zu erörtern.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Straulino

(VkB! S. 214)

Nr. 80 § 52 StVZO, zusätzliche Scheinwerfer.

Offenbach (Main), den 1. Juli 1950
— StV 7 — 19/721/50 —

a) Nach § 52 Abs. 1 StVZO können außer den in § 50 vorgeschriebenen Scheinwerfern zur Beleuchtung der Fahrbahn ein oder zwei (d. h. bis zu zwei) zusätzliche Scheinwerfer verwendet werden.

Danach sind zulässig:

- Zwei zusätzliche Scheinwerfer gleicher Art (z. B. zwei Nebellampen) oder
- zwei zusätzliche Scheinwerfer verschiedener Art (z. B. eine Nebellampe und eine Kurvenlampe).

Außerdem kann nach § 52 Abs. 2 StVZO ein Suchscheinwerfer und ein Rückfahrtscheinwerfer oder einer von beiden verwendet werden.

b) Nach § 60 Abs. 3 Satz 4 StVZO sind Vorrichtungen zum Abstellen der Kennzeichenbeleuchtung nur zulässig, wenn alle Lichtquellen, die einen Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn werfen können, gleichzeitig mit der Kennzeichenbeleuchtung oder vor dieser verlöschen. Daraus folgt, daß die Scheinwerfer und sämtliche für die Beleuchtung nach vorn verwendbaren zusätzlichen Scheinwerfer so geschaltet sein müssen, daß sie nur zusammen mit der Kennzeichenbeleuchtung brennen können.

c) Der Erlass St 7 — 87/811/49 vom 30. 11. 1949 (VkB! S. 153), nach dem nicht oder nicht vorschriftsmäßig angeschlossene Rückfahrtscheinwerfer und Suchscheinwerfer unzulässig sind und entfernt werden müssen, gilt auch für Nebellampen, Kurvenlampen, Breitstrahler und dergleichen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Straulino

(VkB! S. 214)

Nr. 81 Widerruf der allgemeinen Betriebserlaubnisse Nr. 118 und 119.

Offenbach (Main), den 6. Juli 1950
— StV 7 — 215/711/50 II —

Die der Firma Siegmund Kübler, Fahrzeugbau, in Heidelberg-Leimen erteilten allgemeinen Betriebserlaubnisse Nr. 118 für Kraftfahrzeuganhänger Typ E 3 und Nr. 119 für Kraftfahrzeuganhänger Typ E 5 sind auf Grund des § 20 Abs. 4 StVZO zurückgenommen worden, weil die Voraussetzungen für ihre Erteilung (§ 20 Abs. 1 StVZO) nicht mehr bestehen.

Die Zurücknahme hat die Wirkung, daß auf Grund der allgemeinen Betriebserlaubnisse Nr. 118 und 119 keine Fahrzeuge mehr zum Verkehr zugelassen werden dürfen; zugelassene Fahrzeuge bleiben im Rahmen des § 17 StVZO zugelassen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Straulino

(VkB! S. 214)

Nr. 82 Feststellbarkeit der Handbremse bei Dreiradkraftfahrzeugen.

Offenbach (Main), den 11. Juli 1950
— StV 7 — 152/724/50 II —

Es besteht Anlaß zu dem Hinweis, daß die Vorschrift in § 41 Abs. 3 StVZO (Vorhandensein einer Feststellbremse) auch für Dreiradkraftfahrzeuge gilt. Ausgenommen sind lediglich Krafträder mit Beiwagen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Straulino

(VkB! S. 214)

Nr. 83 Verordnung PR Nr. 40/50 über Vergütungen für Leistungen von Spediteuren in Seehäfen (Seehafen-Speditions-Tarife). Vom 27. Juni 1950.

Nachstehend wird die vom Bundesminister für Verkehr und Bundesminister für Wirtschaft unter dem 27. Juni

1950 erlassene Verordnung PR Nr. 40/50 über Vergütungen für Leistungen von Spediteuren in Seehäfen (Seehafen-Speditions-Tarife) nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung wurde im Bundesanzeiger Jahrgang 2, Nr. 122 vom 29. Juni 1950, S. 1, verkündet und ist am 30. Juni 1950 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr

In Vertretung
Dr. Schiller

**Verordnung PR Nr. 40/50 über
Vergütungen für Leistungen von Spediteuren in Seehäfen
(Seehafen-Speditions-Tarife).**

Vom 27. Juni 1950.

Auf Grund der §§ 2, 3 und 10 des Übergangsgesetzes über Preisbildung und Preisüberwachung (Preisgesetz) vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetz-Bl. S. 7) in Verbindung mit § 4 Abs. 2 der Anordnung über Preisbildung und Preisüberwachung nach der Währungsreform vom 25. Juni 1948 (WiGB1. S. 61) und Artikel 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird verordnet:

§ 1

(1) Entgelte für Speditionsleistungen in Seehäfen bestimmen sich für Besorgung der fob-Lieferung, der Verschiffung und der damit verbundenen Nebenleistungen, sowie für die Verteilung von Sammeladungen

in den Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck nach den Seehafen-Speditions-Tarifen vom 27. Juni 1950, die Bestandteile dieser Verordnung sind.

(2) Diese Tarife gelten für alle nach Inkrafttreten dieser Verordnung abgeschlossenen Verträge; sie gelten bis auf weiteres.

(3) Die Seehafen-Speditions-Tarife vom 27. Juni 1950 sind bei den Preisbildungsstellen Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein, bei den obersten Landesverkehrsbehörden und den von ihnen zu bestimmenden Verkehrsbehörden, bei den Industrie- und Handelskammern Bremen, Hamburg und Lübeck, der Arbeitsgemeinschaft Spedition e. V. in Bielefeld, dem Verein Bremer Spediteure e. V., dem Verein Hamburger Spediteure e. V. und dem Verein Lübecker Spediteure e. V. zu beziehen.

§ 2

(1) In volkswirtschaftlich begründeten Einzelfällen können die für die Seehäfen zuständigen Preisbildungsstellen Ausnahmen anordnen oder zulassen.

(2) Die Entscheidungen auf Grund des Abs. 1 sollen nach Anhören der Organisationen des Speditionsgewerbes ergehen.

§ 3

Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung werden nach den Vorschriften des Gesetzes zur Vereinfachung des Wirtschaftsstrafrechtes (Wirtschaftsstrafgesetz) vom 26. Juli 1949 (WiGB1. S. 193) in der Fassung des Gesetzes vom 29. März 1950 (Bundesgesetz-Bl. S. 78) geahndet.

§ 4

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

(2) Entgegenstehende Bestimmungen werden aufgehoben.

Bonn, den 27. Juni 1950.
I B 4/S 7/5163/50

Der Bundesminister
für Verkehr

Der Bundesminister für
Wirtschaft

Im Auftrage In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Bergemann Dr. Krautwig
(VkB1. S. 214)

Nr. 84 III. Nachtrag zum Tarif des Bundesschleppbetriebs für den Mittellandkanal und die westdeutschen Kanäle vom 22. März 1949*)

Offenbach (Main), den 6. Juli 1950
— B 270/39—72/50 —

1. In Teil C I B ist hinter Tarifstelle **49 c** neu aufzunehmen:

„g) für Zucker

49 d 1.) Zucker der Güterklasse II (Nr. 852 und 854) von Seehäfen der Unterems, der unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal nach Häfen südlich und östlich Bergeshövede 0,35 Dpf/tkm

49 e 2.) Zucker der Güterklasse III (Nr. 853 und 855) von Seehäfen der Unterems, der unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal nach Häfen südlich und östlich Bergeshövede 0,30 Dpf/tkm“

2. Der Nachtrag ist am 15. Mai 1950 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Kullmann

*) Veröffentlicht im Verkehrsblatt Nr. 9 vom 15. 4. 1949.

(VkB1. S. 215)

Nr. 85 XVIII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrt-abgaben auf dem Mittellandkanal und den westdeutschen Kanälen vom 6. 3. 1937*)

Offenbach (Main), den 6. Juli 1950
— B 253/1—715/50 —

1. In Teil D III C ist in Ziffer 9 mit neuer Buchstabenbezeichnung „e)“ folgende neue Tarifstelle **68 h** aufzunehmen:

„ **68 h** e) Zucker (Nr. 852 bis 855) bis auf jederzeitigen Widerruf 6/10, wenn die Güter von den Unterweserhäfen kommen und nach Orten südlich oder östlich Bergeshövede gehen, soweit für die Mittellandkanalstrecke östlich Minden nicht die auf 5/10 ermäßigten Abgaben nach Ziffer 7 dieses Tarifteils (Tarifstelle **68 b**) zu zahlen sind.“

2. Der Nachtrag ist am 15. Mai 1950 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Kullmann

*) Veröffentlicht im Reichsverkehrsblatt A Nr. 5 vom 15. 3. 1937.

(VkB1. S. 215)

Nr. 86 Straßensperrungen nach dem Stande vom 1. Juli 1950.

Nach dem Stand vom 1. Juli 1950 bestehen im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen folgende Straßensperrungen, deren Dauer einen Monat überschreitet.

Nr.	Bezeichnung des Straßenzuges von — nach	Gesperrte Strecke Gemarkung	Gesperrt für	Dauer der Sper- rung	Umleitung	Mehr- länge km
I. Nordrhein-Westfalen						
B 1	Salzkotten — Paderborn	Paderborn (Brücken- wiederherstellung)	Verkehr über 12 t	b. a. w.	über Elsen	8,0
B 8	Köln — Altenkirchen (Westerwald)	Buisdorf (Siegbrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	Autobahn	7,0
B 51	Bochum — Haltern	Haltern (Lippebrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Flaesheim	9,8
B 57	Köln — Aachen	Umgehungsstraße Linnich	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über alte B 57 Linnich	2,0
B 60	Duisburg — Landesgrenze Venlo	Ortslage Wachtendonk	Fahrzeuge über 3 t	b. a. w.	über Straelen	10,5
B 61	Lünen — Hamm — Minden	Ortslage Bad Oeyn- hausen	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Gohfeld	3,6
B 65	Minden — Bückeburg	Lübbecke	Gesamt- verkehr	b. a. w.	örtlich	
B 223	Oberhausen — Dorsten	Dorsten	Gesamt- verkehr	b. a. w.	Autobahn	17,5
B 226	Buer — Bochum	Brücken über Emscher u. Rhein-Herne-Kanal	Gesamt- verkehr	b. a. w.	östlich über Reckling- hausen — Herten, west- lich über Gelsenkirchen — Wanne-Eickel	17,0 11,0
B 229	a) Soest — Arnsberg	Möhne-Talsperre	Gesamt- verkehr	b. a. w.	a) über Stockum, Möhne Randweg	10,5
	b) Brügge — Lennep	Bahnhof Brügge	Verkehr über 6 t	b. a. w.	b) B 54 über Kirspe, B 237 und LIO nach Halver	23,0
B 234	Wuppertal — Unna	Ruhrbrücke bei Wetter	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Volmarstein	12,0
B 288	Krefeld — Uerdingen Mündelheim — B 1	Kreuzung B 8 / 288 — B 1	Gesamt- verkehr	b. a. w.	B 8 — Kaiserswerth — B 1	8,0
II. Niedersachsen						
Auto- bahn	Hannover — Ruhrgebiet	Bad Nenndorf — Kleinenbremen	Verkehr über 50 t	b. a. w.	B 65 über Stadthagen — Bückeburg — Klei- nenbremen	2,0
Auto- bahn	Göttingen — Kassel	Hedemünden (Werrabrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	B 80 — Behelfsbrücke über die Werra (Steil- strecke bei Laubach!) od. über Hann.-Münden über Sarstedt	3,0 13,0 1,0
B 6	Hildesheim — Hannover	a) Sarstedt b) Hildesheim	Gesamt- verkehr Gesamt- verkehr	b. a. w. Dez. 1950	über Stadtstraßen	0,6
B 218	Lingen — Bramsche — Minden	Bramsche (Brücke über Mittellandkanal)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	Bramsche — Wallen- horst — Engter	5,0
B 243	Hildesheim — Seesen	Marienburg, südost- wärts von Hildesheim	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Hildesheim — Galgenberg, Domäne Marienburg	2,0
III. Hamburg						
B 75	Hamburg — Lübeck	Ortsteil Tonndorf	Gesamt- verkehr	5. 9. 1950	in Richtung Lübeck über Jenfelder Straße, Kol- logstraße, Wilsonstraße	2,0
IV. Bayern						
B 16	Günzburg — Donauwörth	Günzburg — Gundel- fingen	Fahrzeuge über 9 t	b. a. w.	über Autobahnbrücke bei Leipheim — Lan- genau — Sontheim	12,0
B 25	Feuchtwangen — Rothen- burg — Uffenheim	Insingen — Lohr — Haltenmühle	Gesamt- verkehr	b. a. w.	Insingen — Diebach — Gebtsattel — Siechhaus	0,7
B 85	Regen — Passau	Regen — Obermitterdorf (Talbrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Metten — Ober- mitterdorf oder über Reitmühle	3,0
B 299	Landshut — Neuötting	Erharting	Gesamt- verkehr	Nov. 1950	über Landstraße II. Ord- nung Nr. 8 bei Erhar- ting	17,0
B 300	Augsburg — Memmingen	Krumbach — B 19 (Günzbrücke bei Baben- hausen)	Fahrzeuge über 6 t	b. a. w.	über Krumbach — Wei- ßenhorn — Babenhausen oder über Babenhausen — Holzgünz — Mem- mingen	27,0

Nr.	Bezeichnung des Straßenzuges von — nach	Gesperrte Strecke Gemarkung	Gesperrt für	Dauer der Sper- rung	Umleitung	Mehr- länge km
V. Hessen						
Auto- bahn B 42	Frankfurt/M. — Kassel	Dennhausen (Tiefenbachbrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	B 83	0,5
B 44	Mainz — Lorchhausen — Köln	Mainz — Lorchhausen	Lkw. über 5 t	b. a. w.	Autobahn Frankfurt/M. — Köln	
	Gr. Gerau — Mannheim	Stockstadt—Biebesheim	Durch- gangs- verkehr	b. a. w.	über Pfungstadt	4,2
B 45	Hanau — Friedberg	Ilbenstadt — Kaichen	Gesamt- verkehr	15. 8. 1950	über Assenheim und Bönstadt	4,6
B 45	Eberbach — Hanau	Münster (Krs. Dieburg) — Eppertshausen	Gesamt- verkehr	31. 8. 1950	für Ortsverkehr über Dieburg — Hergershausen; für Fernverkehr über B 26 Babenhausen — Dudenhofen	2,0
B 49	Limburg — Gießen	Wetzlar — Ortsdurchfahrt	Lkw.	b. a. w.	Dutenhofen — Garben- heim	6,2
B 80	Hann. Münden — Karls- hafen	Gieselwerder — Gewissenruhe	Gesamt- verkehr	15. 10. 1950	a) für Fahrzeuge über 7 t üb. Gieselwerder — Gottsbüren — Waldesruhe b) für Fahrzeuge unter 7 t üb. Gieselwerder — Gottsbüren — Helmarshausen	6,0 1,0

VI. Württemberg-Baden

Auto- bahn B 3	Wendlingen — Stuttgart- Süd	Sulzbachtalbrücke bei Denkendorf	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Denkendorf	0,6
	Frankfurt/M. — Karlsruhe	a) Bensheim — Heidel- berg (Apfelbachbrücke in Großsachsen)	Fahrzeuge über 16 t	b. a. w.	Autobahn Darmstadt — Heidelberg	15,0
		b) Heidelberg — Bruch- sal (Rohrgrabendurch- laß in Rohrbach)	Fahrzeuge über 9 t	b. a. w.	Autobahn Heidelberg — Bruchsal	8,0
		c) Heidelberg — Bruch- sal (Leimbachbrücke in Wiesloch)	Fahrzeuge über 16 t	b. a. w.	Autobahn Heidelberg — Bruchsal	3,0
		d) Heidelberg — Bruch- sal (Kahlbach-Durchlaß bei Rauenberg)	Fahrzeuge über 16 t	b. a. w.	Autobahn Heidelberg — Bruchsal	8,0
B 39	Speyer — Heilbronn	Speyer — Walldorf (Rheinbrücke Speyer)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	Rheinfähre Speyer, Zu- fahrt nur für Fahrzeuge bis 12 t; für Fahrzeuge bis 30 t. über Rhein- fähre Rheinhausen	
B 44	Mannheim — Lampertheim	Mannheim — Bürstadt (Jungbuschbrücke in Mannheim)	Fahrzeuge über 12 t	b. a. w.	Friedrich-Ebert-Brücke in Mannheim	
B 290	Tauberbischofsheim — Mergentheim	Tauberbischofsheim — Königshofen (Grünbach- brücke in Gerlachsheim)	Fahrzeuge über 9 t	b. a. w.	über Gemeindestraßen	1,2

VII. Rheinland-Pfalz

B 9	Koblenz — Mainz	Remagen — Bingen	Lkw. über 5 t	b. a. w.	über B 50 und B 327	
B 9	Mainz — Worms	Oppenheim/Rh.	Lkw. über 5 t	15. 8. 1950	für Fernverkehr über Mainz — Alzey — Monsheim — Worms, für Nahverkehr örtlich über Hochstätten — Fürfeld — Freilaubers- heim und umgekehrt	16,0
B 48	Hochstätten — Ebernburg	Ebernburg (Brückenbau)	Gesamt- verkehr	1. 8. 1950		4,0

VIII. Württemberg-Hohenzollern

B 18	Wangen i. Allg. — Lindau	Hiltensweiler — Lan- desgrenze in Richtung Lindau	Gesamt- verkehr	Sept. 1950	über B 32 und B 12	1,0
B 27	Tübingen — Rottweil	Bodelshausen — Hechingen	Gesamt- verkehr	15. 8. 1950	Bahnhof Bodelshausen — Sickingen — Hechin- gen	2,0

Abkürzungen: B = Bundesstraße; b. a. w. = bis auf weiteres. (VkB1. S. 216)