

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

73. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. September 2019

Heft 18

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2019	Seite
Bundesfernstraßen			
115	26. 08. 2019	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2019 Sachgebiet 16.0: Bauvertragsrecht und Verdingungswesen; 16.2: Vergabe- und Vertragsunterlagen	610
116	26. 08. 2019	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2019 Sachgebiet 05.2: Brücken- und Ingenieurbau Grundlagen 16.2: Vergabe- und Vertragsunterlagen 16.4: Abwicklung von Verträgen	610
117	26. 08. 2019	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 18/2019 Sachgebiet 05.4: Brücken- und Ingenieurbau; Bauarten	611
Straßenverkehr			
118	26. 08. 2019	Aufhebung des Musters der Sehtestbescheinigung (§ 12 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung)	614
Eisenbahnen			
119	12. 08. 2019	Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „Maßnahmenbündel im Bahnknoten Lindau“ in der Stadt Lindau, Bahn-km 151,590 bis 153,150 der Strecke 5362 Buchloe–Lindau-Hbf, Bahn-km 0,000 bis 5,900 der Strecke 5420 Lindau Hbf–Lindau-Reutin (DB-Grenze) sowie Bahn- km 0,000 bis 2,400 der Strecke 5421 Lindau-Aeschach–Lin- dau-Reutin	614
120	29. 08. 2019	Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „ABS 48 Elektrifizierung der Strecke Gelten- dorf–Memmingen–Lindau Planfeststellungsabschnitt 14“, Bahn- km 3,000 bis 13,632 der Strecke 4560 Kißlegg–Hergatz in der Gemeinde Kißlegg im Landkreis Ravensburg	615
121	17. 09. 2019	Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststel- lung für das Vorhaben „Breisgau-S-Bahn 2020, Strecke 4311– Elztalbahnhof“ in der Großen Kreisstadt Waldkirch, der Stadt Elzach sowie den Gemeinden Denzlingen, Sexau, Gutach i. Br. und Winden im Elztal im Landkreis Emmendingen, Bahn-km 0,007 bis 19,354 der Strecke 4311 Denzlingen–Elzach	616
Grundsatzangelegenheiten			
122	17. 09. 2019	Bekanntmachung der Neufassung der Richtlinie R 003	618

Nr.	Datum	VkBl. 2019	Seite
Wasserstraßen, Schifffahrt			
123	01. 09. 2019	Bekanntmachung einer Verwaltungsvorschrift über die Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung	623
124	02. 09. 2019	Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Änderung der Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung	627
125	02. 09. 2019	Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Ände- rung der Strandschutzwerk-Sicherungsverordnung Borkum und der Düdenschutzverordnung Wangerooge	628
126	04. 09. 2019	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rund- schreiben 1590, „Einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (in der durch Entschließung MSC.370(93) ge- änderte Fassung)“, in deutscher Sprache	629
127	04. 09. 2019	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rund- schreiben 1591, „Einheitliche Interpretationen des IGF-Co- des“, in deutscher Sprache	629
128	04. 09. 2019	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rund- schreiben 1532/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinien über Be- triebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zu si- cheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache	630
129	04. 09. 2019	Bekanntmachung des Rundschreibens des Aus- schusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rund- schreiben 876, „Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbe- stätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Ver- brauch an Ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine recht- zeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL“, in deutscher Sprache	633
130	04. 09. 2019	Bekanntmachung der Entschließung des Aus- schusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.287(71), „Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens“, in deut- scher Sprache	634
Aufgebote			
130a	30. 09. 2019	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	636
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			642

Das aktuelle Inhaltsverzeichnis und weitere Informationen finden Sie im Internet: <http://www.verkehrsblatt.de>

AMTLICHER TEIL

Bundesfernstraßen

**Nr. 115 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 16/2019
Sachgebiet 16.0: Bauvertragsrecht
und Verdingungs-
wesen;
16.2: Vergabe- und
Vertragsunterlagen**

StB14/7138.4/021-3173643
Bonn, den 26. August 2019

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Organisation des Austauschs von
Informationen über die Durchführung
von Baumaßnahmen: GAEB-Daten-
austausch XML (GAEB DA XML)**

– **Freigabe zur Anwendung im Bereich
der Bundesfernstraßen**

Bezug: Mein Allgemeines Rundschreiben
Nr. 08/2017 vom 24. April 2017,
StB 14/7138.4/021-2816930

Eine Unterarbeitsgruppe der Fachgruppe AVA/StB der Bund-/Länder-Dienstbesprechung IT-Koordinierung im Straßenwesen hat die Verwendbarkeit der Ausgabe „GAEB DA XML Version 3.2“ für den Straßen- und Brückenbau im Zusammenhang mit den dafür vorhandenen Funktionalitäten von RIB iTWO ab der Edition 2016 geprüft und befürwortet deren Anwendung.

Daher gebe ich die Ausgabe „GAEB DA XML Version 3.2“ für alle Ausschreibungen von Bauleistungen im Bereich der Bundesfernstraßen ab sofort und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise zur Anwendung frei.

Zum Zwecke des Datenaustausches im Bereich Ausschreibung/Vergabe sind die Austauschphasen

- X 80 Universelle LV-Daten
- X 81 Leistungsbeschreibung
- X 82 Kostenanschlag
- X 83 Angebotsaufforderung
- X 84 Angebotsabgabe
- X 85 Nebenangebot
- X 86 Auftragserteilung

zu verwenden.

RIB iTWO übernimmt beim Import keine Formatierungen von Texten, wenn STLK-Texte verwendet werden. Ebenso sind Freitexte entsprechend der STLK-Richtlinien ohne Formatierungen (Hervorhebungen) auszutauschen und in Vergabeunterlagen zu verwenden.

Abweichend von Ziffer I. (2) meines ARS Nr. 08/2017 gilt Folgendes: Für bereits begonnene Ausschreibungen bleibt die Schnittstelle in der Version GAEB90 (DA81-86) weiterhin zulässig, ebenso in begründeten Fällen bei künftigen Ausschreibungen. Für den Datenaustausch von Mengenberechnungen ist ausschließlich die Schnittstelle in der Version GAEB90 (DA11) anzuwenden.

Die Richtlinien für das Anwenden des Standardleistungskataloges im Straßen- und Brückenbau (STLK-Richtlinien) sowie das Handbuch für die Vergabe und Abwicklung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau werden bezüglich der Anwendung von GAEB DA XML zeitgleich aktualisiert und in Kürze bekanntgegeben.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

(VkB1. 2019 S. 610)

**Nr. 116 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 17/2019
Sachgebiet 05.2: Brücken- und
Ingenieurbau
Grundlagen
16.2: Vergabe- und
Vertragsunterlagen
16.4: Abwicklung von
Verträgen**

StB14/7135.3/010-3151064
Bonn, den 26. August 2019

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Vergütung von Prüffingenieurleistungen
im Brücken- und Ingenieurbau
Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung
für die statische und konstruktive
Prüfung von Ingenieurbauwerken für
Verkehrsanlagen (RVP)**

- Bezug:
- a) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2005, S 15/38.06.20-01/167 Va 2004 vom 04.01.2005
 - b) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 04/2017, StB 14/7135.3/010 vom 04.01.2005
 - c) Rundschreiben Straßenbau vom 27.12.2018, StB 14/7135.3/010-3089160

(1) Die mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 04/2017 (s. Bezug b)) bekannt gegebene „Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung für die statische und konstruktive Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen (RVP), Ausgabe 2016“ musste aktualisiert werden. Mit der Fortschreibung werden notwendige Anpassungen hinsichtlich der Vergütungsregeln im Tunnelbau im Bereich der Eisenbahnen, der Bewertung der Grundleistung bei der Prüfung der Nachrechnung von Straßenbrücken gemäß Nachrechnungsrichtlinie und der Berücksichtigung von mit-zuverarbeitender Bausubstanz umgesetzt.

Die Berufsverbände, die Deutsche Bahn AG und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wurden beteiligt.

(2) Hiermit bitte ich Sie, die RVP, Ausgabe 2019 zum 01.08.2019 im Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Im Interesse einer einheitlichen Regelung begrüße ich es, wenn bei Bauvorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend verfahren wird.

(3) Die RVP wird als Anhang in das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB) aufgenommen und als pdf-Datei, der Vordruck „Prüfbericht“ (Anlage 7 zur RVP) als Word-Datei, auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht. Die Dateien können unter <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Verkehr-UndMobilitaet/Strasse/hva-f-stb-richtlinientext.html> eingesehen und heruntergeladen werden.

(4) Für Prüfleistungen, die vor dem 01.08.2019 beauftragt oder deren Vergabe bereits begonnen wurde, ist weiterhin die RVP, Ausgabe 2016 anzuwenden.

(5) Die Regelungen zur Vergütung für die Prüfung des baulichen Brandschutzes für Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen im Geschäftsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes finden im Bereich der Bundesfernstraßen keine Anwendung.

(6) Prüfleistungen mit einem Auftragswert ab dem EU-Schwellenwert gemäß § 106 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) werden nach Maßgabe des § 74 der Vergabeverordnung (VgV) vergeben – in der Regel im Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb. In allen anderen Fällen erfolgt die Vergabe von Prüfleistungen nach den haushaltsrechtlichen Bestimmungen des Bundes.

(7) In einzelnen Bundesländern wird die Vergütung von Prüfsachverständigenleistungen durch ländereigene Gebühren- bzw. Honorarverordnungen geregelt. Unabhängig von diesen Regelungen wird der Bund mit der Einführung dieser Richtlinie die Honorare für Prüfsachverständigenleistungen nur noch bis zur Höhe der sich aus dem vorgegebenen Berechnungsverfahren der RVP ermittelten Vergütung erstatten.

(8) Zur Evaluierung bitte ich mir ab sofort bis vorerst Ende Juli 2020 von allen Verträgen im Bereich der Bundesfernstraßen, bei denen eine Abminderung der Vergütung für die Prüfung von Bauwerken mit großer Längenausdehnung (Linienbauwerke) vereinbart wurde, eine Kopie an ref-stb14@bmvi.bund.de zu übersenden.

(9) Das im Bezug genannte Allgemeine Rundschreiben Nr. 04/2017 (Bezug b)) hebe ich hiermit auf.

(10) Von Ihrem Einführungserlass bitte ich mir eine Kopie zuzusenden.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

(VkBl. 2019 S. 610)

**Nr. 117 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 18/2019
Sachgebiet 05.4: Brücken- und
Ingenieurbau;
Bauarten**

StB17/7192.70/10-3180877
Bonn, den 26. August 2019

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich per E-Mail:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Qualitätssicherung beim Schweißen von
Kopfbolzendübeln im Brückenbau**

Anlage: Qualitätssicherung beim Schweißen von
Kopfbolzendübeln im Brückenbau

A.

(1) Im Rahmen der Brückenmodernisierung werden viele Ersatzneubauten in Stahlverbundbauweise geplant und errichtet. Hierbei ist zu beachten, dass vor allem

die Ermüdungsfestigkeit ein entscheidender Parameter für die Dauerhaftigkeit und Langlebigkeit einer Brücke ist; insbesondere vor dem Hintergrund steigender Transportzahlen. Das Anschweißen von Kopfbolzendübeln für die Stahlverbundbrücken wird dabei grundsätzlich im Herstellerwerk vorgenommen, um so eine gute und normgerechte Ausführungsqualität zu erzielen.

- (2) Beim Schweißen von Kopfbolzendübeln mit dem automatischen Bolzenschweißverfahren mit Hubzündung kann es in Einzelfällen jedoch zu Fehlschweißungen kommen. Hierzu enthält DIN EN ISO 14555 im Abschnitt 14.7 Angaben bezüglich der Reparatur fehlerhafter Bolzenschweißungen. Die dort gemachten Angaben führen zwar zu einer ausreichenden statischen Tragfähigkeit, nicht jedoch zu einer ausreichenden Ermüdungsfestigkeit der Kopfbolzendübel. In der Anlage habe ich daher die Grundsätze, die zur Erreichung einer ausreichenden Ausführungsqualität im Hinblick auf die Ermüdungsfestigkeit der Bolzen im Brückenbau zu beachten sind, zusammengefasst. Ich bitte, die ergänzenden Regelungen zum Schweißen von Kopfbolzendübeln im Brückenbau unter Ziffer 2 der Anlage ab sofort im Vorgriff auf die Fortschreibung der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen (ZTV-ING) im Teil 4 Abschnitt 2 vertraglich zu vereinbaren.
- (3) Können die in der Anlage befindlichen Randbedingungen nicht eingehalten werden, so ist eine ausreichende Tragfähigkeit und eine ausreichende Ermüdungsfestigkeit durch experimentelle Untersuchungen nach DIN EN 1994-2, 6.6.3.1 (4) auf der Grundlage von DIN EN 1990 nachzuweisen. Dies erfordert grundsätzlich eine Zustimmung im Einzelfall.

B.

- (1) Die Einhaltung der Ausführungsqualität bitte ich in Form einer unabhängigen Fertigungsüberwachung sicherzustellen. Zustimmungen im Einzelfall bitte ich vorab mit mir abzustimmen.
- (2) Einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens bitte ich mir zu übersenden. Im Interesse einer einheitlichen Regelung würde ich es begrüßen, wenn für Bauvorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend verfahren wird.
- (3) Dieses Allgemeine Rundschreiben Straßenbau wird im Verkehrsblatt, Heft Nr. 18/2019 vom 30.09.2019, veröffentlicht.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

Anlage zum ARS 18/2019 vom 26.08.2019

Qualitätssicherung beim Schweißen von Kopfbolzendübeln im Brückenbau

Beim Schweißen von Kopfbolzendübeln mit dem automatischen Bolzenschweißverfahren mit Hubzündung

kann es in Einzelfällen zu Fehlschweißungen kommen. Hierzu enthält DIN EN ISO 14555 im Abschnitt 14.7 Angaben bezüglich der Reparatur fehlerhafter Bolzenschweißungen. Die dort gemachten Angaben führen zwar zu einer ausreichenden statischen Tragfähigkeit, nicht jedoch zu einer ausreichenden Ermüdungsfestigkeit der Kopfbolzendübel. Nachfolgend werden einige Hinweise gegeben, welche Grundsätze zur Erreichung einer ausreichenden Ausführungsqualität im Hinblick auf die Ermüdungsfestigkeit der Bolzen im Brückenbau zu beachten sind. Die Einhaltung ist durch die herstellereigene Fertigungsüberwachung in Form einer unabhängigen Fertigungsüberwachung des AG oder in dessen Auftrag sicherzustellen.

1 Allgemeines

Für Verbundbrücken und Verankerungskonstruktionen im Brückenbau erfolgt die Bemessung von Kopfbolzendübeln auf der Grundlage des Eurocode 4-2 für die Grenzzustände der Tragfähigkeit, der Gebrauchstauglichkeit und der Ermüdung. DIN EN 1994-2 geht davon aus, dass Kopfbolzendübel mit dem automatischen Bolzenschweißverfahren mittels Hubzündung nach DIN EN ISO 14555 aufgeschweißt werden, bei dem sich am Bolzenfuß ein Schweißwulst gemäß den Richtwerten in DIN EN ISO 13918 ausbildet. Diese Forderungen im Eurocode 4-2 sind deshalb von besonderer Bedeutung, weil die im Eurocode 4 angegebenen Tragfähigkeiten auf der Auswertung von Versuchen basieren und sowohl im Grenzzustand der Tragfähigkeit und insbesondere im Grenzzustand der Ermüdung nennenswerte Abweichungen bezüglich der Geometrie des Schweißwulstes zu einer Reduzierung der Tragfähigkeit bzw. der Lebensdauer führen können. Aus diesem Grunde wird im Eurocode 4 explizit darauf hingewiesen, dass bei Dübeldurchmessern, die nicht im Anwendungsbereich des Eurocode 4 liegen und nicht mit dem automatischen Bolzenschweißverfahren mit Hubzündung aufgeschweißt werden sowie bei Schweißwülsten, die nicht den Richtwerten nach DIN EN ISO 13918 entsprechen, die Bemessungsregeln in Eurocode 4 nicht gültig sind und in diesen Fällen durch Versuche nachgewiesen werden muss, ob eine vergleichbare statische Tragfähigkeit und insbesondere eine ausreichende Ermüdungsfestigkeit vorliegt. Die Abmessungen für die Schweißwülste nach DIN EN ISO 13918, Bild 5 und Tabelle 10 sind dabei mittlere Richtwerte, die in Schweißposition PA erreicht werden können. Vor diesem Hintergrund kommt insbesondere der Qualitätssicherung von Bolzenschweißungen bei Konstruktionen unter ermüdungswirksamen Beanspruchungen eine besondere Bedeutung zu, da unzureichende und unregelmäßige Schweißwulstabmessungen bzw. Reparaturschweißungen zu einer signifikanten Reduzierung der Ermüdungsfestigkeit führen können.

2 Ergänzende Regelungen zum Schweißen von Kopfbolzendübeln im Brückenbau

Nachfolgend werden ergänzend zu DIN EN ISO 14555 und ZTV-ING einige Randbedingungen festgelegt, die bei der Herstellung von Bolzenschweißverbindungen nach DIN EN ISO 14555 bei Stahl- und Verbund-

brücken sowie bei Bolzenschweißverbindungen von anderen ermüdungsbeanspruchten Bauteilen zu beachten sind.

Bolzenschweißverbindungen von Verbundbrücken sind mit Ausnahme von begründeten Einzelfällen grundsätzlich im Herstellerwerk herzustellen. Begründete Ausnahmefälle sind z. B. das Aufschweißen von Hand an Stellen, an denen aus Transportgründen Montagelaschen vorhanden sind, die auf der Baustelle abgetrennt werden. Es handelt sich somit nur um einige wenige Dübel im Verhältnis zur Gesamtanzahl der sich auf dem Bauteil befindlichen Dübel. Bei diesen Dübeln ist auch ein Aufschweißen von Hand unter Beachtung der in ZTV-ING, Teil 4, Abschnitt 2.2 genannten Randbedingungen und Ausbildung einer Schweißnahtvorbereitung mittels Fase am Bolzenfuß zulässig. Diese Schweißverbindung erfüllt ebenfalls die Voraussetzungen nach Eurocode 4-2.

Nach DIN EN ISO 14555 ist insbesondere Folgendes zu beachten: Für das Bolzenschweißen auf Verbundbrücken muss der ausführende Betrieb eine Qualifikation gemäß Abschnitt 10 der DIN EN ISO 14555 haben. Es müssen die umfassenden Qualitätsanforderungen gemäß Tabelle B.1 der DIN EN ISO 14555 erfüllt werden. Es darf nur gemäß DIN EN ISO 14732 und DIN EN ISO 14555, Abschnitt 6 qualifiziertes Personal eingesetzt werden. Die Eignung des Schweißpersonals für Verbundbrücken ist durch regelmäßige Arbeitsprüfungen gemäß Abschnitt DIN EN ISO 14555, 14.2 auch für anspruchsvolle Schweißpositionen, wie z. B. das Schweißen in der Nähe von freien Rändern in PA Position, sowie, falls erforderlich, für Schweißungen in Horizontalposition nachzuweisen. Auf die notwendige Durchführung und Dokumentation der vereinfachten Arbeitsprüfung gemäß DIN EN ISO 14555, Abschnitt 14.3 wird besonders hingewiesen.

Die Anzahl der mangelhaften Schweißungen nach DIN EN ISO 14555, 14.7 muss bei Verbundbrücken in der Regel unter 1 % der pro Bauteil aufgeschweißten Kopfbolzendübel liegen. Andernfalls sind Maßnahmen zur Verbesserung der Ausführungsqualität zu ergreifen (siehe DIN EN ISO 14555, 14.7, letzter Satz). Wenn der Durchmesser des Schweißwulstes nicht kleiner als der 1,2fache Schaftdurchmesser d des Dübels und die kleinste Wulsthöhe nicht kleiner als $0,15 d$ ist, darf davon ausgegangen werden, dass die Schweißwulstabmessungen den Richtwerten in DIN EN ISO 13918 noch entsprechen und eine ausreichende Tragfähigkeit sowie eine ausreichende Ermüdungsfestigkeit nach DIN EN 1994-2 gegeben ist und die Schweißung somit als nicht mangelhaft angesehen werden kann.

In DIN EN ISO 14555 werden in Abschnitt 14.7 Maßnahmen bei mangelhafter Übereinstimmung mit den Vorgaben der DIN EN ISO 13918 angegeben, die zunächst für alle aufgeschweißten Bolzenverbindungen gelten. Mit Bezug auf die Anforderungen in DIN EN 1994-2 bezüglich der Ermüdungsfestigkeit sind die in DIN EN 14555, Abschnitt 14.7 angegebenen Verfahren bei Verbundbrücken nur eingeschränkt zugelassen. Bolzen mit mangelhaften Schweißungen

sind in hoch auf Ermüdung beanspruchten Bauteilen nach (5) grundsätzlich auszutauschen. Ein vollständiges oder partielles Ausbessern mit anderen Schweißverfahren ist nicht zulässig. Wenn in speziellen Fällen das Bolzenschweißverfahren mit Hubzündung nicht mehr möglich ist oder die Bedingungen nach 3 nicht eingehalten sind, sind die Bolzen mit dem in ZTV-ING, Teil 4, Abschnitt 2.2 angegebenen Verfahren auszutauschen oder neue Dübel an einer benachbarten Stelle zu setzen. Ein Belassen der Bolzen mit mangelhaften Schweißungen und ein Ersatz durch einen zusätzlichen Bolzen ist bei hoch auf Ermüdung beanspruchten Bauteilen nicht zulässig. Mangelhafte Dübel sind kerbfrei zu entfernen (z. B. oberhalb des Wulstes abtrennen, Rest in Krafrichtung mit Grundwerkstoff eben abschleifen, ggf. Kerben/WEZ abschleifen, Rissprüfung durchführen).

Als hoch auf Ermüdung beanspruchte Bauteile sind die folgenden Bauteile anzusehen:

- alle direkt durch Radlasten beanspruchte Verbundbauteile, wie z. B. Zugbänder bei Kastenträgern mit äußeren Diagonalen entsprechend der „Empfehlungen für die Gestaltung von großen Stahlverbund-Hohlkastenbrücken“ und Quer- und Längsträger zur Abtragung der Verkehrslasten in die Hauptträger,
- Verbundbrücken mit kleinen und mittleren Stützweiten, bei denen die kritische Länge der jeweiligen Einflusslinie kleiner als 50 m ist und der Ermüdungsnachweis der Kopfbolzendübel höher als 50 % ausgenutzt ist,
- spezielle Verankerungskonstruktionen bei integralen Brücken, bei denen Kräfte über „Schwertkonstruktionen“ in die Widerlager eingeleitet werden und die Verteilung der Dübelkräfte in den Grenzzuständen der Gebrauchstauglichkeit und der Ermüdung unter Berücksichtigung der Nachgiebigkeit der Dübel ermittelt werden muss,
- Verankerungen von Fahrbahnübergängen und die Verankerung von Lagern, wenn ermüdungswirksame Einwirkungen zu berücksichtigen sind.

3 Zustimmung im Einzelfall

Wenn von den zuvor genannten Randbedingungen abgewichen wird, ist eine ausreichende Tragfähigkeit und eine ausreichende Ermüdungsfestigkeit durch experimentelle Untersuchungen nach DIN EN 1994-2, 6.6.3.1 (4) auf der Grundlage von DIN EN 1990 nachzuweisen. Dies erfordert grundsätzlich eine Zustimmung im Einzelfall.

(VkBl. 2019 S. 611)

Aufhebungsbescheid

Nr. 118 **Aufhebung des Musters der Sehtestbescheinigung (§ 12 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung)**

Bonn, den 26. August 2019
StV11/7323.2/20

Mit Verkehrsblattverlautbarung vom 14.06.2013 (VkBl. S. 712) wurde das Muster der „Sehtestbescheinigung (§ 12 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung)“ bekannt gemacht. Mit der „Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 11.03.2019 (BGBl. I S. 218) wurde das Muster der Sehtestbescheinigung in die Anlage 6 (zu den §§ 12, 48 Absatz 4 und 5) der Fahrerlaubnis-Verordnung überführt.

Aus diesem Grund wird hiermit die Bekanntmachung „Muster der Sehtestbescheinigung (§ 12 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung)“ vom 14.06.2013 (VkBl. S. 712) aufgehoben.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Renate Bartelt-Lehrfeld

(VkBl. 2019 S. 614)

Bekanntmachung

Nr. 119 **Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „Maßnahmenbündel im Bahnknoten Lindau“ in der Stadt Lindau, Bahn-km 151,590 bis 153,150 der Strecke 5362 Buchloe–Lindau-Hbf, Bahn-km 0,000 bis 5,900 der Strecke 5420 Lindau Hbf–Lindau-Reutin (DB-Grenze) sowie Bahn-km 0,000 bis 2,400 der Strecke 5421 Lindau-Aeschach–Lindau-Reutin**

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg (Planfeststellungsbehörde) vom 18.07.2019, Az. 651ppa/001-2017#001, ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) festgestellt worden. Vorhabenträgerin ist die DB Netz AG.

Gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO i.V.m. § 18 AEG und § 3 Abs. 1 BEVVG ist von der Planfeststellungsbehörde die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet worden.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab 07.10.2019 bis einschließlich 21.10.2019 in der Stadt Lindau im Foyer des Stadtbauamtes der Stadt Lindau, Bregenzer Straße 8, 88131 Lindau (B), zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Er kann während der Dienststunden von Montag bis Freitag von 08:30 bis 12:30 Uhr und Mittwoch von 14 Uhr bis 17:30 Uhr von jedermann eingesehen werden.

Der verfügende Teil des Beschlusses lautet (Auszug):

Der Plan für das Vorhaben „Maßnahmenbündel im Bahnknoten Lindau“ in der Stadt Lindau; Bahn-km 151,590 bis 153,150 der Strecke 5362 Buchloe–Lindau-Hbf, Bahn-km 0,000 bis 5,900 der Strecke 5420 Lindau Hbf–Lindau-Reutin (DB-Grenze) sowie Bahn-km 0,000 bis 2,400 der Strecke 5421 Lindau-Aeschach–Lindau-Reutin, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens sind im Wesentlichen die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen:

- Neubau einer Verkehrsstation im Bf Lindau-Reutin
- Neubau der Abstell- und Tankanlage Lindau-Reutin
- Lückenschlussmaßnahme zur Abtrennung der Altanlagen im Bf Lindau Hbf
- Einkürzung der Bahnsteige im Bf Lindau Hbf
- Erneuerung der westlichen Stützmauer des Seedammes
- Elektrifizierung der Strecke 5362 zwischen Lindau-Aeschach und Bf Lindau Hbf

Der DB Netz AG werden gemäß § 18 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG und § 19 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 10 WHG i.V.m. § 15 WHG erteilt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 10.05.2019, Az. 651ppa/001-2017#001, wurde seitens der Planfeststellungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 i.V.m. § 7 Abs. 1, § 9 Abs. 3 und § 9 Abs. 4 UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen hinsichtlich der Unterrichtungspflichten; der VV BAU, VV BAU STE und VV IST; des Naturschutzes und der Landschaftspflege; der bau- und betriebsbedingten Immissionen; des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft; der Straßen, Wege und Zufahrten; des Denkmalschutzes; der Infrastrukturleitungen und sonstigen Anlagen der DB und Dritter; der Grundinanspruchnahme; der Vollzugskontrolle sowie der Zusagen.

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Die Rechtsbehelfsbelehrung lautet:

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, sie entfällt aufgrund der besonderen Anordnung der sofortigen Vollziehung.

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23 in 80539 München gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung oder die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Der Planfeststellungsbeschluss kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde angefordert werden. Er kann des Weiteren im Internet unter www.eisenbahn-bundesamt.de (Infrastruktur/Planfeststellung/Planrechtsentscheidungen) eingesehen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss gilt mit dem Ende der Auslegungsfrist allen Betroffenen und Einwendern, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht individuell zugestellt worden ist, als zugestellt.

Nürnberg, den 12. August 2019

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Im Auftrag
Zehe

(VkBf. 2019 S. 614)

Nr. 120 Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „ABS 48 Elektrifizierung der Strecke Geltendorf–Memmingen–Lindau Planfeststellungsabschnitt 14“, Bahn-km 3,000 bis 13,632 der Strecke 4560 Kißlegg–Hergatz in der Gemeinde Kißlegg im Landkreis Ravensburg

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart (Planfeststellungsbehörde) vom 12.04.2019, Az. 591ppw/063-2015#003 ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) festgestellt worden. Vorhabenträgerin ist die DB Netz AG.

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetz sofort vollziehbar.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab 07.10.2019 bis einschließlich 21.10.2019 erneut in der Gemeinde Kißlegg im Rathaus, Bauverwaltung, Schloßstraße 5, 88353 Kißlegg, 2. Obergeschoss, im Flur zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Er kann während der Dienststunden von Montag bis Freitag von 08:00 Uhr bis 12:30 Uhr und donnerstags zusätzlich von 14.00 Uhr bis 17:00 Uhr von jedermann eingesehen werden.

Der verfügende Teil des Beschlusses lautet:

Der Plan für das Vorhaben „ABS 48 Elektrifizierung der Strecke Geltendorf–Memmingen–Lindau Planfeststellungsabschnitt 14“ in der Gemeinde Kißlegg und Wangen, im Landkreis Ravensburg, Bahn-km 3,000 bis 13,632 der Strecke 4560 Kißlegg–Hergatz, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Elektrifizierung der Allgäubahn. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Strecke zwischen Buchloe und Hergatz für den bogenschleunigten Betrieb zu ertüchtigen und die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anzuheben.

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Mit dem Vorhaben sind folgende Auswirkungen verbunden:

- vorübergehende (bauzeitliche) und dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken
- mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen durch Immissionen (vor allem bau- und betriebsbedingte Schallimmissionen sowie betriebsbedingte Erschütterungen), Neubau von Lärmschutzwänden
- Eingriffe in Natur und Landschaft, Beeinträchtigung von besonders geschützten Arten, landschaftspflegerische Maßnahmen
- Beeinträchtigung von Böden

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen zum Schutz der Umwelt, der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer. Die Nebenbestimmungen betreffen insbesondere den Immissionsschutz, den Schutz von Natur und Landschaft und den Schutz von Rechten Dritter.

Die Rechtsbehelfsbelehrung lautet:

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

Der Planfeststellungsbeschluss kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde angefordert werden. Er kann des Weiteren im Internet unter www.eisenbahn-bundesamt.de (Infrastruktur/Planfeststellung/Planrechtsentscheidungen) eingesehen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss gilt mit dem Ende der Auslegungsfrist allen Betroffenen und Einwendern, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht individuell zugestellt worden ist, als zugestellt.

Stuttgart, den 29. August 2019

Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag
Dr. Johst

(VkBf. 2019 S. 615)

Nr. 121 Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „Breisgau-S-Bahn 2020, Strecke 4311 – Elztalbahn“ in der Großen Kreisstadt Waldkirch, der Stadt Elzach sowie den Gemeinden Denzlingen, Sexau, Gutach i. Br. und Winden im Elztal im Landkreis Emmendingen, Bahn-km 0,007 bis 19,354 der Strecke 4311 Denzlingen–Elzach.

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe (Planfeststellungsbehörde) vom 17.09.2019, Az. 591ppw/063-2015#012 ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) festgestellt worden. Vorhabenträgerin ist die DB Netz AG, Großprojekte Südwest, Gutschstraße 6, 76137 Karlsruhe.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist angeordnet (§ 80 Abs. 4 Nr. 2 VwGO).

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab 1. Oktober 2019 bis einschließlich 14. Oktober 2019 an folgenden Orten zur allgemeinen Einsichtnahme aus und kann zu den angegebenen Dienststunden von jedermann eingesehen werden:

- Gemeinde Denzlingen: Rathaus Denzlingen, Hauptstraße 110, 79211 Denzlingen im 2. OG in der Bauverwaltung. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 08:00 bis 12:00 Uhr und Donnerstag von 15:00 bis 18:00 Uhr.
- Gemeinde Sexau: Rathaus Sexau, Dorfstr. 61, 79350 Sexau im Bauamt Zimmer 9. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 08:00 bis 12:00 Uhr und Mittwoch von 15:30 bis 18:00 Uhr.
- Stadt Waldkirch: Rathaus Waldkirch, Marktplatz 1–5, 79183 Waldkirch in Zimmer 306. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 08:30 bis 12:00 Uhr, Montag bis Mittwoch von 14:00 bis 15:30 Uhr und Donnerstag von 14:00 bis 18:00 Uhr.
- Gemeinde Gutach im Breisgau: Gemeindeverwaltung Gutach im Breisgau, Dorfstr. 33, 79261 Gutach, Offenlage im Büro 9 in der Bauverwaltung. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 08:00 bis 12:30 Uhr, Montag 14:00 bis 16:00 Uhr und Donnerstag 14:00 bis 18:00 Uhr.
- Gemeinde Winden im Elztal: Rathaus Winden im Elztal, Bahnhofstraße 1, 79297 Winden in Zimmer 7 im Sekretariat. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 08:30 bis 12:00 Uhr und Donnerstag von 16:00 bis 18:00 Uhr.
- Stadt Elzach: Rathaus Elzach, Hauptstraße 69, 79215 Elzach in der Bauabteilung. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 08:00 bis 12:00 Uhr, Mittwoch von 14:00 bis 18:00 Uhr und Donnerstag von 14:00 bis 16:00 Uhr.

Der verfügende Teil des Beschlusses lautet:

Der Plan für das Vorhaben „Breisgau-S-Bahn 2020, Strecke 4311–Elztalbahn“ in der Großen Kreisstadt Waldkirch sowie den Gemeinden Denzlingen, Sexau, Gutach im Breisgau, Winden im Elztal und Elzach im Landkreis Emmendingen, Bahn-km 0,007 bis 19,354 der Strecke 4311 Denzlingen–Elzach, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- die Elektrifizierung der Strecke
- Anpassungen an Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerüberführungen sowie Erneuerung vorhandener Brückenbauwerke infolge zu geringer Durchfahrtshöhen
- Beseitigung eines Geschwindigkeitseinbruchs zwischen km 6,1 und 8,5 der Strecke

- Umbau der Gleisanlage sowie des vorhandenen Bahnsteiges im Bahnhof Waldkirch und Herstellung der Barrierefreiheit
- Ausbau des Haltepunktes Gutach zum Kreuzungsbahnhof durch den Neubau eines zweiten Gleises mit Außenbahnsteig einschließlich Rückbau einer Fußgängerüberführung sowie weiterer Anpassungsmaßnahmen
- Anpassungen von Bahnübergängen entlang der Strecke

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Mit dem Vorhaben sind folgende Auswirkungen verbunden: vorübergehende und dauerhafte Grundstücksinanspruchnahmen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Erweiterung der Gleisanlagen in Gutach, den Neubau und die Änderung bestehender Bahnsteige, die Auffassung und Anpassung von Bahnübergängen, die Errichtung der Oberleitungsanlage, die teilweise Verlegung eines Baches. Es kommt zu bauzeitlichen Immissionen (insbes. Baulärm). Es sind landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen zum Schutz der Umwelt, der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer. Die Nebenbestimmungen betreffen den Gewässerschutz, den Schutz vor bauzeitlichen und betriebsbedingten Immissionen, den Natur- und Artenschutz, die Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft, den Schutz von Versorgungsanlagen, den Schutz privaten und öffentlichen Eigentums sowie sonstige öffentliche, insbesondere kommunale Belange. Eine umweltfachliche Bauüberwachung wurde angeordnet.

Hinsichtlich des Immissionsschutzes und des Gewässerschutzes hat sich die Planfeststellungsbehörde zu bestimmten Fragen ergänzende Entscheidungen vorbehalten.

Die Rechtsbehelfsbelehrung lautet:

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgerichtshof für Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim**

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, sie entfällt aufgrund der besonderen Anordnung der sofortigen Vollziehung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80

Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung beim

**Verwaltungsgerichtshof für Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Karlsruhe, den 17. September 2019

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag
Tribukait

(VkBli. 2019 S. 616)

Grundsatzangelegenheiten

Nr. 122 **Bekanntmachung der Neufassung der Richtlinie R 003**

Bonn, den 17. September 2019
G 16 – 3641.90/2

Die Richtlinie R 003 vom 09.06.2016 (VkBli. 2016 S. 430) hebe ich hiermit auf und gebe diese in neuer Fassung bekannt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Lennarz

**Richtlinie für das Verfahren der Bauart-Zulassung
von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver
Stoffe, von radioaktiven Stoffen in besonderer Form,
von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen und
von freigestellten spaltbaren Stoffen – R 003 –**

Inhalt

- 1 Geltungsbereich
- 2 Zuständige Behörden für die Bundesrepublik Deutschland
- 2.1 Bauarten von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver Stoffe

- 2.2 Bauarten von radioaktiven Stoffen in besonderer Form und von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen
- 2.3 Bauarten von freigestellten spaltbaren Stoffen
- 3 Verfahren der Bauart-Zulassungen
- 3.1 Bauart-Zulassung von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver Stoffe
- 3.1.1 Antragstellung
- 3.1.2 Antragsunterlagen
- 3.1.3 Bauartprüfung
- 3.1.4 Bauart-Zulassung
- 3.2 Anerkennung ausländischer Bauart-Zulassungen von Versandstücken
- 3.2.1 Antragstellung
- 3.2.2 Antragsunterlagen
- 3.2.3 Sicherheitstechnische Begutachtung
- 3.2.4 Anerkennung
- 3.3 Bauart-Zulassung von radioaktiven Stoffen in besonderer Form und von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen
- 3.3.1 Antragstellung
- 3.3.2 Antragsunterlagen
- 3.3.3 Bauartprüfung
- 3.3.4 Bauart-Zulassung
- 3.4 Bauart-Zulassung von freigestellten spaltbaren Stoffen
- 3.4.1 Antragstellung
- 3.4.2 Antragsunterlagen
- 3.4.3 Bauartprüfung
- 3.4.4 Bauart-Zulassung
- 4 Kosten

1 **Geltungsbereich**

Diese Richtlinie erläutert

- die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB),
 - die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (Gefahrgutverordnung See – GGVSee) und
 - die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO),
- soweit nach den o. g. Rechtsvorschriften über die Beförderung radioaktiver Stoffe in der jeweils gültigen Fassung auf der Grundlage der Empfehlungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe der

Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) „Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, 2012 Edition, Specific Safety Requirements No. SSR-6“ die Bauart von einer zuständigen Behörde zugelassen sein muss,

für alle Bauarten von

- Versandstücken des Typs C, B(U) und B(M) für radioaktive Stoffe,
- Versandstücken für spaltbare Stoffe (CF, B(U)F, B(M)F, AF und IF),
- Versandstücken für nicht spaltbares oder spaltbar freigestelltes Uranhexafluorid (H(U) und H(M)),
- radioaktiven Stoffen in besonderer Form,
- gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen und
- freigestellten spaltbaren Stoffen.

Die Bauart-Zulassung¹ stellt die öffentlich-rechtliche Voraussetzung für die Fertigung und Verwendung der o.g. Bauarten dar. Dabei obliegt dem Zulassungsinhaber der zulassungspflichtigen Bauart, diese sicher zu bauen und dem Betreiber in geeigneter Weise (Schulung, Betriebs- und Wartungsdokumentation) die beabsichtigte, der Bauart-Zulassung entsprechende Verwendung bekannt zu machen.

Die produkthaftungsrechtlichen Pflichten des Zulassungsinhabers bleiben von den öffentlich-rechtlichen Pflichten unberührt.

2 Zuständige Behörden für die Bundesrepublik Deutschland

2.1 Bauarten von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver Stoffe

2.1.1 Zuständig für die Bauart-Zulassung von Versandstücken des Typs C, B(U), B(M) und von Versandstücken für spaltbare Stoffe (CF, B(U)F, B(M)F, AF und IF) ist das Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit (BfE)².

2.1.2 Zuständig für die Bauart-Zulassung von Versandstücken für nicht spaltbares oder spaltbar freigestelltes Uranhexafluorid (H(U) und H(M)) ist die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM)³.

2.1.3 Zuständig für die Anerkennung ausländischer Bauart-Zulassungen von Versandstücken ist das BfE.

2.2 Bauarten von radioaktiven Stoffen in besonderer Form und von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen

Zuständig für die Bauart-Zulassung von radioaktiven Stoffen in besonderer Form und von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen ist die BAM.

2.3 Bauarten von freigestellten spaltbaren Stoffen

Zuständig für die Bauart-Zulassung von gemäß Paragraph 417 f) der SSR-6⁴ freigestellten spaltbaren Stoffen ist das BfE.

3 Verfahren der Bauart-Zulassungen

3.1 Bauart-Zulassung von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver Stoffe

3.1.1 Antragstellung

Der Antrag auf Bauart-Zulassung von Versandstücken gemäß 2.1.1 einschließlich aller erforderlichen Unterlagen gemäß 3.1.2 ist beim BfE in zweifacher Ausfertigung⁵ zu stellen. Das BfE leitet eine Ausfertigung an die BAM weiter.

Der Antrag auf Bauart-Zulassung von Versandstücken gemäß 2.1.2 einschließlich aller erforderlichen Unterlagen gemäß 3.1.2 ist bei der BAM in zweifacher Ausfertigung⁵ zu stellen. Die BAM leitet eine Ausfertigung an das BfE weiter.

Das BfE und die BAM bestätigen den Antragseingang.

Die Reihenfolge der Antragsbearbeitung richtet sich grundsätzlich nach dem Datum des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen.

3.1.2 Antragsunterlagen

Die Antragsunterlagen müssen mindestens die in den jeweils einschlägigen Regelungen⁶ der SSR-6⁴ geforderten Informationen enthalten.

Die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften für die beantragte Bauart-Zulassung ist in Form eines Sicherheitsberichtes nachzuweisen. Für die Erstellung des Sicherheitsberichtes ist der „Technische Leitfaden – Sicherheitsbericht für Bauarten von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver Stoffe“⁷ in der jeweils gültigen Fassung zugrunde zu legen.

Bei einem Antrag auf Bauart-Zulassung von Versandstücken des Typs B(M) und des Typs B(M) für spaltbare Stoffe (B(M)F) sind zusätzlich beizufügen:

- eine Liste der Anforderungen, denen das Versandstück gegenüber der Bauart von Versand-

¹ Anstelle der in den im Abschnitt 1 genannten Rechtsgrundlagen verwendeten Begriffe „Zulassung der Bauart“, „Zulassung von Versandstückmustern“ wird in dieser Richtlinie einheitlich der Begriff „Bauart-Zulassung“ verwendet.

² Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit, 11513 Berlin.

³ Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), 12200 Berlin.

⁴ Aus Vereinfachungsgründen wird hier nicht auf die in Abschnitt 1 aufgeführten Vorschriften für die einzelnen Verkehrsträger, sondern verkehrsträgerübergreifend auf die SSR-6 Bezug genommen

⁵ Es ist auch zulässig, den Antrag einschließlich aller erforderlicher Unterlagen in jeweils einfacher Ausfertigung an das BfE und die BAM parallel zu übersenden. Diese Verfahrensweise ist im Antrag kenntlich zu machen.

⁶ In der SSR-6 (Ausgabe 2012) sind das die zutreffenden Paragraphen 807(c), 809, 812 und 815.

⁷ Der „Technische Leitfaden – Sicherheitsbericht für Bauarten von Versandstücken zur Beförderung radioaktiver Stoffe“ ist auf den Internetseiten des BfE in der jeweils gültigen Fassung verfügbar.

stücken des Typs B(U) bzw. B(U)F nicht entspricht,

- jede vorgesehene zusätzliche Betriebsüberwachung während der Beförderung, die notwendig ist, um die Sicherheit des Versandstücks zu gewährleisten oder die nicht erfüllten Anforderungen auszugleichen,
- Angaben über Beschränkungen hinsichtlich der Beförderungsart, über besondere Belade-, Entlade- oder Handhabungsverfahren,
- Angaben über den Bereich der Umgebungsbedingungen (Temperatur, Sonneneinstrahlung) für den das Versandstück ausgelegt ist.

Werden bei der Nachweisführung Computerprogramme verwendet, obliegt es dem BfE und der BAM, zusätzliche Unterlagen zum Nachweis der Eignung dieser Programme einzufordern. Dies können z. B. sein:

- Unterlagen über den Umfang und Ergebnisse der Verifizierung/Validierung des Programms einschließlich der Festlegung und Begründung ggf. erforderlicher Sicherheitsfaktoren (Konservativität),
- Unterlagen über Untersuchungen zur Verifizierung der Programme auf der Grundlage von Vergleichen zwischen Berechnungs- und Untersuchungsergebnissen (z. B. Messungen),
- Begründungen für die Anwendbarkeit der Programme einschließlich möglicher Fehlerquellen, insbesondere für Bedingungen, für die noch keine ausreichende Verifizierung nachgewiesen wurde,
- Bewertung der Auswirkungen von Modellannahmen und Vereinfachungen sowie sonstigen, den Berechnungen zugrunde liegenden Optionen auf die Berechnungsergebnisse, insbesondere auf die Sicherheitsabstände gegen Grenzwerte sicherheitstechnisch bedeutsamer Parameter und
- Begründung der Eingangsparameter.

Darüber hinaus behalten sich das BfE und die BAM vor, Qualifikationsnachweise der mit der Durchführung der Berechnungen beauftragten Mitarbeiter anzufordern.

3.1.3 Bauartprüfung

Das BfE und die BAM führen die umfassende sicherheitstechnische Begutachtung der Bauart durch (Bauartprüfung). Sie bewerten den Sicherheitsbericht einer Bauart hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.

Im Einzelnen wird die sicherheitstechnische Begutachtung der mechanischen und thermischen Auslegung, der zulässigen Freisetzung von radioaktivem Inventar sowie des Managementsystems⁸ von

der BAM vorgenommen. Dafür erforderliche Versuche an Prototypen, Modellen oder einzelnen Komponenten werden von der BAM durchgeführt. Die BAM kann Versuche anderer Prüfstellen anerkennen, sofern diese nachweisen, dass sie die Anforderungen an geeignete Prüfvorrichtungen gemäß SSR-6 und SSG-26⁹ und an die Prüf- und Fachkompetenz nach DIN EN ISO/IEC 17025¹⁰ in der jeweils gültigen Fassung erfüllen. Bei Bauarten gemäß 2.1.1 fasst die BAM die Ergebnisse ihrer Bauartprüfung in einem Prüfungszeugnis zusammen.

Das BfE bewertet in seiner sicherheitstechnischen Begutachtung den Sicherheitsbericht hinsichtlich der Begrenzung der äußeren Dosisleistung, der Kritikalitätssicherheit, der Stoffzuordnung (LSA, SCO, LDRM)¹¹ und der Einhaltung der Aktivitätsgrenzwerte hinsichtlich der radiologischen Eigenschaften. Bei Bauarten gemäß 2.1.2 fasst das BfE die Ergebnisse seiner Bauartprüfung hinsichtlich der Begrenzung der äußeren Dosisleistung und der Stoffzuordnung in einem Prüfungszeugnis zusammen.

Aus den Prüfungszeugnissen können sich Auflagen für die jeweilige Bauart-Zulassung ergeben.

Die gemäß 2. zuständige Behörde für die Erteilung der Bauart-Zulassung fasst die Ergebnisse des Verfahrens zusammen.

3.1.4 Bauart-Zulassung

Die Bauart-Zulassung wird von der gemäß 2. zuständigen Behörde erteilt, wenn die Bauartprüfung mit positivem Ergebnis abgeschlossen wurde. Die Bauartzulassung wird in der Regel auf drei Jahre befristet. Ein hiervon abweichender Gültigkeitszeitraum kann vom Antragsteller beantragt werden. Dieser Antrag ist zu begründen.

Die Gültigkeit der Bauart-Zulassung wird auf Antrag verlängert, wenn weder eine Rechtsänderung von Relevanz eingetreten ist, noch sicherheitstechnische Gründe gegen eine Verlängerung vorliegen. Mit diesem Antrag sind Unterlagen einzureichen, die belegen, dass die Einhaltung aller zutreffenden Anforderungen auch weiterhin gewährleistet ist. Dazu gehören u. a. die Bewertung des Einflusses weiterentwickelter technischer Regeln auf die Bauart sowie der Erfahrungsrückfluss aus der Anwendung der Bauart, insbesondere bezüglich des Managementsystems.

Sofern in den Bauart-Zulassungen nichts anderes festgelegt ist, ermächtigen gültige Bauart-Zulassungen vorbehaltlich gesetzlicher Vorschriften (z. B. Rechtsänderungen, Übergangsfristen) zur Fertigung einer unbeschränkten Anzahl von Verpackungen.

⁸ BAM-GGR 011 Maßnahmen zur Qualitätssicherung von Verpackungen zulassungspflichtiger Bauarten für Versandstücke zur Beförderung radioaktiver Stoffe (Diese Gefahrgutregel ist auf den Internetseiten der BAM in der jeweils gültigen Fassung verfügbar.)

⁹ Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material (2012 Edition), Specific Safety Guide No. SSG-26

¹⁰ DIN EN ISO/IEC 17025 Allgemeine Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien

¹¹ LSA: Stoff mit geringer spezifischer Aktivität
SCO: Oberflächenkontaminierter Gegenstand
LDRM: Gering dispergierbarer radioaktiver Stoff

Vorbehaltlich anderer erforderlicher Genehmigungen (z. B. Beförderungsgenehmigung) ist jedes Versandstück zur Beförderung zugelassen, wenn zum Zeitpunkt der Beförderung für die Bauart eine gültige Bauart-Zulassung, für die Verpackung eine Bescheinigung über die Prüfung vor Inbetriebnahme (Abnahmebescheinigung) sowie die Bescheinigungen über wiederkehrende Prüfungen vorliegen.

Das BfE und die BAM führen jeweils ein Verzeichnis der von ihnen erteilten Bauart-Zulassungen. Die Veröffentlichung der Verzeichnisse und der Bauart-Zulassungen (auch auszugsweise) bleibt dem BfE und der BAM vorbehalten.

3.2 Anerkennung ausländischer Bauart-Zulassungen von Versandstücken

3.2.1 Antragstellung

Der Antrag auf Anerkennung ausländischer Bauart-Zulassungen von Versandstücken einschließlich aller erforderlichen Unterlagen gemäß 3.2.2 ist beim BfE in zweifacher Ausfertigung⁵ zu stellen. Das BfE leitet eine Ausfertigung an die BAM weiter.

Das BfE und die BAM bestätigen den Antragseingang.

Die Reihenfolge der Antragsbearbeitung richtet sich grundsätzlich nach dem Datum des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen.

3.2.2 Antragsunterlagen

Dem Antrag sind mindestens folgende Unterlagen beizufügen:

- a) eine Kopie der ausländischen Bauart-Zulassung;
- b) die deutsche Übersetzung dieser Bauart-Zulassung;
- c) wenn nicht bereits in der Zulassung enthalten, eine vervielfältigungsfähige Abbildung von höchstens 21 cm × 30 cm, die die Beschaffenheit der Bauart zeigt, einschließlich ggf. erforderlicher Stoßdämpfer, Wärmeschutzschilde und Behältereinbauten (in ihr sind mindestens die Gesamtabmessungen und die Massen der bei der Beförderung und Handhabung interessierenden Teile einschließlich der Gesamtmasse im leeren und gefüllten Zustand anzugeben);
- d) der vollständige Sicherheitsbericht in deutscher Übersetzung¹²;
- e) das Managementsystem für den Betrieb in deutscher Übersetzung¹² einschließlich aller erforderlichen Anweisungen für Bedienung (einschließlich besonderer Verstauvorschriften oder sonstiger Anweisungen, z. B. für eine sichere Wärmeableitung oder für die Gewährleistung der Unterkritikalität), Wartung und wiederkehrende Prüfungen sowie für Vorgänge bei der Beförderung (einschließlich Umschlag bei

verschiedenen Verkehrsträgern und dabei zur Anwendung kommende Umschlag- und Transportmittel) und des beförderungsbedingten Zwischenaufenthalts;

- f) die deutsche Übersetzung der Bedienungsanweisung;
- g) bei einem Antrag auf Anerkennung einer Bauart-Zulassung von Versandstücken des Typs B(M) und des Typs B(M) für spaltbare Stoffe (B(M)F) zusätzlich:
 - eine Liste der Anforderungen, denen das Versandstück gegenüber der Bauart von Versandstücken des Typs B(U) bzw. B(U)F nicht entspricht,
 - jede vorgesehene zusätzliche Betriebsüberwachung während der Beförderung, die notwendig ist, um die Sicherheit des Versandstücks zu gewährleisten oder die nicht erfüllten Anforderungen auszugleichen,
 - Angaben über Beschränkungen hinsichtlich der Beförderungsart, über besondere Belade-, Entlade- oder Handhabungsverfahren,
 - Angaben über den Bereich der Umgebungsbedingungen (Temperatur, Sonneneinstrahlung) für das das Versandstück ausgelegt ist;
- h) bei einem Antrag auf Anerkennung der Bauart-Zulassung auf der Grundlage von Übergangsvorschriften zusätzlich Angaben aus denen hervorgeht, welche Anforderungen der unter 1. aufgeführten, zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Vorschriften das Versandstück nicht erfüllt.

3.2.3 Sicherheitstechnische Begutachtung

Das BfE und die BAM führen die sicherheitstechnische Begutachtung durch. Sie bewerten den Sicherheitsbericht einer Bauart hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.

Art und Umfang der Begutachtung wird vom BfE in Abhängigkeit von der zu begutachtenden Bauart unter Einbeziehung der BAM festgelegt.

Das BfE fasst die Ergebnisse des Verfahrens zusammen.

3.2.4 Anerkennung

Die Anerkennung wird vom BfE erteilt, wenn die sicherheitstechnische Begutachtung mit positivem Ergebnis abgeschlossen wurde. Die Anerkennung wird höchstens für die in der Originalzulassung festgelegte Gültigkeitsdauer erteilt.

Das BfE führt ein Verzeichnis der erteilten Anerkennungen. Die Veröffentlichung des Verzeichnisses und der Anerkennungen (auch auszugsweise) bleibt dem BfE vorbehalten.

¹² Es bleibt dem BfE (in Absprache mit der BAM) vorbehalten, auf eine Übersetzung teilweise oder vollständig zu verzichten.

3.3 Bauart-Zulassung von radioaktiven Stoffen in besonderer Form und von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen

3.3.1 Antragstellung

Der Antrag auf Bauart-Zulassung von radioaktiven Stoffen in besonderer Form einschließlich aller erforderlichen Unterlagen gemäß 3.3.2 ist bei der BAM in einfacher Ausfertigung zu stellen.

Der Antrag auf Bauart-Zulassung von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen einschließlich aller erforderlichen Unterlagen gemäß 3.3.2 ist bei der BAM in zweifacher Ausfertigung⁵ zu stellen. Die BAM leitet eine Ausfertigung an das BfE weiter.

Die BAM und, wenn zutreffend, das BfE bestätigen den Antragseingang.

Die Reihenfolge der Antragsbearbeitung richtet sich grundsätzlich nach dem Datum des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen.

3.3.2 Antragsunterlagen

Die Antragsunterlagen müssen mindestens die in den jeweils einschlägigen Regelungen¹³ der SSR-6⁴ geforderten Informationen enthalten.

Für die Erstellung der Unterlagen ist die Gefahrgutregel der BAM „BAM-GGR 017 Leitfaden für die Prüfung und Zulassung von radioaktiven Stoffen in besonderer Form“¹⁴ in der jeweils gültigen Fassung zugrunde zu legen. Diese Unterlagen müssen insbesondere enthalten:

- a) Angabe des oder der Hersteller der Bauart bzw. einzelner Komponenten;
- b) die Bauartbezeichnung;
- c) eine genaue Beschreibung der radioaktiven Stoffe (bei Kapseln: des Inhalts), dazu gehören insbesondere folgende Angaben:
 - Nuklide/Nuklidzusammensetzung,
 - Aktivität und ggf. Masse,
 - physikalischer und chemischer Zustand und
 - Art der ausgesandten Strahlung sowie der Nutzstrahlenart;
- d) eine genaue Beschreibung der Bauart durch vollständige Konstruktionszeichnungen, Werkstoffspezifikationen, Angabe von Kennzeichnungen;
- e) die Angabe des vorgesehenen Anwendungsbereiches;
- f) Nachweise über durchgeführte Prüfungen¹⁵ zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen;

- g) das Managementsystem für Fertigung und Betrieb, das alle unter a) aufzuführenden Hersteller einschließt, einschließlich der Angabe zu vorgesehenen beförderungsvorbereitenden Maßnahmen..

3.3.3 Bauartprüfung

Die BAM und, bei Bauarten von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen, das BfE führen die umfassende sicherheitstechnische Begutachtung der Bauart durch (Bauartprüfung). Sie bewerten den Sicherheitsbericht einer Bauart hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Im Einzelnen wird die sicherheitstechnische Begutachtung der mechanischen und thermischen Auslegung, der zulässigen Freisetzung von radioaktivem Inventar sowie des Managementsystems von der BAM vorgenommen.

Das BfE bewertet bei Bauarten von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen den Sicherheitsbericht hinsichtlich der Dosisleistung und fasst die Ergebnisse ihrer Bauartprüfung in einem Prüfungszeugnis zusammen. Aus dem Prüfungszeugnis können sich Auflagen für die Bauart-Zulassung ergeben.

Die BAM fasst die Ergebnisse des Verfahrens zusammen.

3.3.4 Bauart-Zulassung

Die Bauart-Zulassung wird von der BAM erteilt, wenn die Bauartprüfung mit positivem Ergebnis abgeschlossen wurde. Die Bauart-Zulassung wird in der Regel auf fünf Jahre befristet. Ein hiervon abweichender Gültigkeitszeitraum kann vom Antragsteller beantragt werden. Dieser Antrag ist zu begründen.

Die Gültigkeit der Bauart-Zulassung wird auf Antrag verlängert, wenn weder eine Rechtsänderung von Relevanz eingetreten ist, noch sicherheitstechnische Gründe gegen eine Verlängerung vorliegen.

Sofern in den Bauart-Zulassungen nichts anderes festgelegt ist, ermächtigen gültige Bauart-Zulassungen vorbehaltlich gesetzlicher Vorschriften (z.B. Rechtsänderungen, Übergangsfristen) zur Fertigung einer unbeschränkten Anzahl von radioaktiven Stoffen in besonderer Form bzw. von gering dispergierbaren radioaktiven Stoffen.

Die BAM führt ein Verzeichnis der erteilten Bauart-Zulassungen. Die Veröffentlichung des Verzeichnisses und der Bauart-Zulassungen (auch auszugsweise) bleibt der BAM vorbehalten.

3.4 Bauart-Zulassung von freigestellten spaltbaren Stoffen

3.4.1 Antragstellung

Der Antrag auf Bauart-Zulassung von gemäß Paragraph 417 f) der SSR-6⁴ freigestellten spaltbaren Stoffen einschließlich aller erforderlichen Unterlagen gemäß 3.4.2 ist beim BfE in zweifacher Ausfertigung⁵ zu stellen. Das BfE leitet eine Ausfertigung an die BAM weiter.

¹³ In der SSR-6 (Ausgabe 2012) ist das der Paragraph 803.

¹⁴ Die Gefahrgutregel der BAM „BAM-GGR 017 Leitfaden für die Prüfung und Zulassung von radioaktiven Stoffen in besonderer Form“ ist auf den Internetseiten der BAM in der jeweils gültigen Fassung verfügbar.

¹⁵ Werden bei einer auf rechnerischen Methoden basierender Nachweisführung Computerprogramme verwendet, gelten die Ausführungen in 3.1.2. entsprechend.

Das BfE und die BAM bestätigen den Antragseingang.

Die Reihenfolge der Antragsbearbeitung richtet sich grundsätzlich nach dem Datum des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen.

3.4.2 Antragsunterlagen

Die Antragsunterlagen müssen mindestens die in den jeweils einschlägigen Regelungen¹⁶ der SSR-6⁴ geforderten Informationen enthalten.

Diese Unterlagen müssen insbesondere enthalten:

- a) eine genaue Beschreibung der Stoffe; insbesondere sind Angaben zum physikalischen und chemischen Zustand aufzuführen;
- b) einen Bericht über durchgeführte Prüfungen und deren Ergebnisse oder einen auf rechnerischen Methoden basierenden Nachweis, der die Einhaltung aller Anforderungen belegt, damit die Stoffe von der Klassifizierung als „SPALTBAR“ ausgenommen werden können;
- c) eine Beschreibung des Managementsystems;
- d) Angaben zu den vor der Beförderung zu ergreifenden besonderen Maßnahmen.

3.4.3 Sicherheitstechnische Begutachtung

Das BfE und die BAM führen die umfassende sicherheitstechnische Begutachtung der Bauart durch. Sie bewerten die Antragsunterlagen hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.

Art und Umfang der Begutachtung wird vom BfE in Abhängigkeit von der zu begutachtenden Bauart unter Einbeziehung der BAM festgelegt.

Das BfE fasst die Ergebnisse des Verfahrens zusammen.

3.4.4 Bauart-Zulassung

Die Bauart-Zulassung wird vom BfE erteilt, wenn die Bauartprüfung mit positivem Ergebnis abgeschlossen wurde. Die Zulassung wird in der Regel auf fünf Jahre befristet. Ein hiervon abweichender Gültigkeitszeitraum kann vom Antragsteller beantragt werden. Dieser Antrag ist zu begründen.

Die Gültigkeit der Bauart-Zulassung wird auf Antrag verlängert, wenn weder eine Rechtsänderung von Relevanz eingetreten ist, noch sicherheitstechnische Gründe gegen eine Verlängerung vorliegen.

Das BfE führt ein Verzeichnis der erteilten Bauart-Zulassungen. Die Veröffentlichung des Verzeichnisses und der Bauart-Zulassungen (auch auszugsweise) bleibt dem BfE vorbehalten.

4 Kosten

Die Kosten für Prüfung, Begutachtung und Zulassung gehen zu Lasten des Antragstellers. Die dem BfE und der BAM entstehenden Kosten werden

nach Aufwand aufgrund der Kostenverordnung für Maßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Güter (GGKostV) in der jeweils gültigen Fassung abgerechnet. Die Stundensätze für die Kostenberechnung des BfE sind in der jeweils gültigen Dienstanweisung über die Erhebung von Gebühren und Auslagen im Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit (BfE) festgelegt.

(VkBl. 2019 S. 618)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 123 Bekanntmachung einer Verwaltungsvorschrift über die Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

Mainz, den 01. September 2019
3800S12-315.01/0007-001/2

Aufgrund des § 4 Absatz 1 und Absatz 5 sowie des Anhangs II § 8.01 Nummer 1 Satz 2 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398), jeweils in Verbindung mit Artikel 1.01 Nummer 10.3 ES-TRIN, wird die nachstehende Verwaltungsvorschrift bekannt gemacht.

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Im Auftrag
Steffan Bölker

Verwaltungsvorschrift über die Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (Stand: 01. September 2019)

Inhalt

1. Geltungsbereich
2. Notwendigkeit der Anerkennung oder Berufung
3. Anerkennung oder Berufung
4. Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen
5. Dauer, Verlängerung
6. Verfahren, Ablehnung und Widerruf
7. Pflichten
8. Stempel
9. Einverständniserklärung
10. Inkrafttreten

Anlagen:

1. Vorzulegende Unterlagen und Nachweise
2. Liste der Sachgebiete für Sachverständige
3. Pflichten der Sachverständigen

¹⁶ In der SSR-6 (Ausgabe 2012) ist das der Paragraph 805.

4 Stempel – Muster

5 Antrag und Einverständniserklärung

1. Geltungsbereich

Diese Verwaltungsvorschrift definiert die Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen und beschreibt das Verfahren der Anerkennung oder Berufung von Einzelpersonen als Sachverständige nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), sofern diese in Verwaltungsverfahren der GDWS eingebunden werden.

2. Notwendigkeit der Anerkennung oder Berufung

Die technische Zulassung nach § 5 Absatz 1 BinSchUO ist die behördliche Feststellung und Bestätigung, dass das abgenommene Fahrzeug den Vorschriften der BinSchUO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Schiffbautechnik entspricht.

Sie beinhaltet die Prüfung der Bauart und der Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Anhangs II Teil I bis IV und Anhang IX der BinSchUO in Verbindung mit dem ES-TRIN.

Das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist anwendbar.

Die Behörde kann sich nach § 4 Absätze 1 und 5 auch i. V. m. Anhang II § 8.01 Nummer 1 BinSchUO, jeweils i. V. m. mit Artikel 1.01 Nummer 10.3 ES-TRIN, auf die Tätigkeit externer Personen stützen.

Bevor Externe diese Prüfungen durchführen dürfen, ist es notwendig, dass sich die GDWS von der Qualifikation, der speziellen Sachkunde und der persönlichen Integrität der Person überzeugt hat.

Dies geschieht im Zuge eines besonderen Anerkennungsverfahrens.

3. Anerkennung oder Berufung

Die Anerkennung oder Berufung beinhaltet die Befugnis in Verwaltungsverfahren der GDWS Sachverhalte/Tatbestände in Berechnungen, Berichten, Plänen, Versuchsergebnissen oder vor Ort sowie deren Übereinstimmung mit gesetzlichen Forderungen und anerkannten Regeln der Schiffbautechnik festzustellen. Die Anerkennung oder Berufung bedarf der Schriftform. Sie ist räumlich nicht begrenzt, jedoch auf das Sachgebiet der Sachverständigen oder der zugelassenen Person sowie auf den Aufgabenbereich der GDWS beschränkt.

4. Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen

Fachtechnische Voraussetzung für die Anerkennung oder Berufung ist der erfolgreiche Abschluss eines Studiums an einer staatlich anerkannten Fachhochschule oder TU/Hochschule in den Bereichen Schiffbau, Maschinenbau, Elektrotechnik oder artverwandten Fachrichtungen.

Bewerber müssen eine mindestens 3-jährige Berufspraxis im beantragten Sachgebiet nachweisen. Dazu sind Unterlagen gemäß **Anlage 1** vorzulegen.

5. Dauer, Verlängerung

Die Anerkennung oder Berufung erfolgt in der Regel für die Dauer von 5 Jahren. Ist die Anerkennung oder Berufung an die Gültigkeit einer zugrundeliegenden Befähigung gebunden, so endet die Anerkennung mit Ablauf der Gültigkeit der zugrundeliegenden Befähigung.

Auf Antrag ist eine Verlängerung um jeweils höchstens 5 Jahre möglich, wenn die Voraussetzungen weiterhin gegeben sind. Ein Antrag auf Verlängerung sollte mindestens 3 Monate vor Ablauf der Anerkennung oder Berufung an die GDWS gestellt werden.

Die Anerkennung oder Berufung erlischt mit Vollendung des 75. Lebensjahres. Bei Vorlage eines ausagefähigen ärztlichen Attests, kann die Anerkennung oder Berufung um jeweils zwei weitere Jahre verlängert werden.

6. Verfahren, Ablehnung und Widerruf

Der formlose Antrag auf Anerkennung oder Berufung als Sachverständiger ist unter Beifügung der in **Anlage 1** dargestellten Unterlagen an die GDWS, Brucknerstraße 2, 55127 Mainz oder zsuk@wsv.bund.de zu richten.

Im Antrag ist anzugeben, für welche Sachgebiete nach **Anlage 2** der Antrag gestellt wird.

Die Überprüfung zur Anerkennung oder Berufung wird in einem schriftlichen Verfahren durchgeführt. Bei Unstimmigkeiten oder berechtigten Zweifeln kann eine mündliche oder praktische Klärung durch die GDWS durchgeführt werden.

Für in **Anlage 2** gesondert gekennzeichnete Sachgebiete ist vor der erstmaligen Anerkennung oder Berufung die Teilnahme an Untersuchungen im Rahmen der BinSchUO verpflichtend.

Die Überprüfung zur Anerkennung oder Berufung und zu deren Verlängerung sind kostenpflichtig. Die Gebühren werden nach Aufwand nach Maßgabe des § 1 Absatz 2 Binnenschiffahrtskostenverordnung erhoben. Die Überprüfung von Sachverständigen, deren Hilfe sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bedient, d. h. die Sachverständigen, die nicht selbstständig tätig werden, sondern ausschließlich einer Untersuchungskommission angehören, ist nicht als kostenpflichtige individuelle Leistung zu betrachten und damit nicht kostenpflichtig.

Die GDWS stellt dem Antragsteller eine Bescheinigung über die Anerkennung oder Berufung als Sachverständiger aus. Die Anerkennung oder Berufung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Antragsteller die Voraussetzungen nicht erfüllt. Im Fall der Ablehnung der Anerkennung oder Berufung erhält der Antragsteller einen rechtsmittelfähigen Bescheid.

Die Anerkennung oder Berufung von Sachverständigen kann mit einem Vorbehalt des Widerrufs, einer Befristung, mit Bedingungen, Auflagen und dem Vorbehalt von Auflagen versehen werden. Sie kann insbesondere widerrufen werden, wenn der Sachverständige die

Voraussetzungen nicht mehr erfüllt oder wiederholt Mängel bei der Tätigkeit festgestellt wurden.

Sofern die Überprüfung mit einem positiven Resultat endet, wird der Sachverständige in eine Liste der GDWS aufgenommen, die auf der Internetseite www.elwis.de bereitgestellt wird.

Mit der Anerkennung oder Berufung werden die Abnahmeprotokolle der Sachverständigen in Verwaltungsverfahren der GDWS, Dezernat Technische Schiffssicherheit – ungeachtet einer Plausibilitätsprüfung – anerkannt.

7. Pflichten

Siehe **Anlage 3**

8. Stempel

Damit die GDWS die Abnahmeprotokolle identifizieren kann, hat der Sachverständige seine Abnahmeprotokolle, Berichte, Bescheinigungen, usw. mit einem Stempel nach **Anlage 4** (Muster) zu versehen und eigenhändig zu unterschreiben.

9. Einverständniserklärung

Der Antragsteller bestätigt mit der Einverständniserklärung (**Anlage 5**), dass er mit dem Verfahren nach dieser Verwaltungsvorschrift einverstanden ist und im Falle der Anerkennung oder Berufung die Pflichten nach **Anlage 3** einhalten wird.

10. Inkrafttreten

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am Tag nach der Bekanntmachung im Verkehrsblatt in Kraft.

Anlage 1

Vorzulegende Unterlagen und Nachweise

Folgende Unterlagen sind für die Überprüfung der fachlichen Befähigung und der persönlichen Integrität dem Antrag beizufügen:

1. aktueller tabellarischer und persönlich unterschriebener Lebenslauf mit lückenloser Angabe des fachlichen Werdegangs bis zum Zeitpunkt der Antragstellung;
2. aktuelles Lichtbild;

3. Führungszeugnis zur Vorlage bei einer Behörde gemäß § 30 Absatz 5 und § 30b Bundeszentralregistergesetz (BRZG), das nicht älter als drei Monate ist;
4. Nachweise, Zeugnisse und Urkunden über den bisherigen beruflichen Werdegang (insbesondere beglaubigte Abschriften oder Fotokopien der antragsrelevanten Zeugnisse, Diplome oder sonstigen Urkunden, über die Berechtigung zur Führung etwaiger akademischer Titel und Grade oder sonstiger Berufsbezeichnungen, Beschäftigungsnachweise und einschlägige Dienst- und/oder Arbeitszeugnisse);
5. detaillierte Nachweise, aus denen sich die besondere fachliche Eignung ergibt, beispielsweise in Form von selbständig erstellten Gutachten auf dem beantragten Sachgebiet, Veröffentlichungen oder Stellungnahmen und Tätigkeitsbeschreibungen, aus denen sich die Fähigkeit zur Gutachtenerstellung ergibt;
6. evtl. vorhandener fachbezogener Nachweis der öffentlichen Bestellung und Vereidigung durch eine Industrie- und Handelskammer;
7. sonstige fachbezogene Nachweise, Urkunden, Zeugnisse oder Bescheinigungen;
8. eine Erklärung, dass eine mindestens 3-jährige Berufserfahrung im antragsrelevanten Bereich vorliegt;
9. Auszug aus dem Gewerbezentralregister oder ein gleichwertiges Dokument eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, damit ausgeschlossen werden kann, dass eine Eintragung im Gewerbezentralregister (GZR) nach § 149 Absatz 2 der Gewerbeordnung (GewO) aufgrund eines Verstoßes gegen gewerberechtliche Bestimmungen vorliegt.

Die GDWS kann darüber hinaus weitere Nachweise fordern.

Zur Vereinfachung des Verfahrens soll der Antragsteller alle ihm zuerkannten Prüfbefugnisse und Anerkennungen oder Berufungen als Sachverständiger, die für das beantragte Sachgebiet von Bedeutung sind, gemeinsam mit dem Antrag vorlegen.

Darüber hinaus können die Mitgliedschaft in Fachausschüssen, wie z. B. DIN, CEN, CENELEC, sowie Veröffentlichungen in Form von Fachbeiträgen und weitere Referenzen, als Nachweis der fachlichen Befähigung dienen.

Anlage 2

Liste der Fachgebiete für Sachverständige nach BinSchUO

Lfd. Nr.	Sachgebiet	Schwerpunkt	Bemerkungen	Fundstelle
1	Schiffbau		Teilnahme an Schiffsuntersuchungen vorab erforderlich.	§ 4 (1) BinSchUO
2	Schiffsmaschinenbau		Teilnahme an Schiffsuntersuchungen vorab erforderlich.	§ 4 (1) BinSchUO
3	Nautik		Teilnahme an Schiffsuntersuchungen vorab erforderlich.	§ 4 (1) BinSchUO
4	Traditionsfahrzeuge		Teilnahme an Schiffsuntersuchungen vorab erforderlich.	§ 4 (1) BinSchUO i. V. m. Artikel 24.02 ES-TRIN
5	Prüfung von Stabilitätsnachweisen			§ 4 (5) BinSchUO

Lfd. Nr.	Sachgebiet	Schwerpunkt	Bemerkungen	Fundstelle
6	Landrevision			§ 4 (5) BinSchUO
7	Krane			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Artikel 14.12 Nr. 6 und 7 ES-TRIN
8	Prüfung von elektrischen Anlagen und Antrieben			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Kapitel 10 und 11 ES-TRIN
9	Schiffselektronik			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Kapitel 12 ES-TRIN
10	Isolationswiderstände und Erdung der elektr. Systeme auf Fahrgastschiffen			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Artikel 19.10 Nr. 9 ES-TRIN
11	Prüfung von fest installierten Feuerlöschanlagen			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Artikel 13.04 Nr. 6 und 13.05 Nr. 9 ES-TRIN
12	Prüfung von Flüssiggasanlagen			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Artikel 17.13 ES-TRIN
13	Abnahme von Seil- und Kettenanlagen von Fähren			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Anhang II § 3.05 BinSchUO
14	Fahrgastboote	Sportfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen	Teilnahme an Schiffsuntersuchungen vorab erforderlich.	§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Anhang II § 8.01 BinSchUO
15	Fahrgastboote mit Segeln	Sportfahrzeuge mit Segeln zur Beförderung von Fahrgästen	Teilnahme an Schiffsuntersuchungen vorab erforderlich. Die Anerkennung schließt die Zeesboote ein.	§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Anhang II § 8.01 BinSchUO
16	Segel und Takelage	Segel und Takelage	Werden im Rahmen einer Untersuchung nach Anhang II § 7.04 BinSchUO tätig	§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Anhang II § 7.04 Nr. 2 und § 8.01 BinSchUO und Artikel 20.19 ES-TRIN
17	höhenverstellbare Steuerhäuser			§ 4 (5) BinSchUO i.V.m. Artikel 7.12 ES-TRIN

Anlage 3

Pflichten der Sachverständigen

1. Sachverständige haben ihre Aufgaben unabhängig, unparteiisch, weisungsfrei, gewissenhaft und persönlich zu erfüllen und die ihnen in Auftrag gegebenen Abnahmeprotokolle und Berichte unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen zu erstellen. Auf Gründe, die geeignet sind, Misstrauen gegen ihre Unparteilichkeit zu rechtfertigen, haben sie die GDWS unverzüglich hinzuweisen. Sachverständige haben sich im Beruf und während ihrer Tätigkeit zuverlässig und integer zu verhalten.
2. Insbesondere ist den Sachverständigen untersagt:
 - a. Weisungen entgegenzunehmen, die das Ergebnis ihrer Tätigkeit beeinträchtigen oder verfälschen können;
 - b. ein Vertragsverhältnis einzugehen, das ihre Unparteilichkeit oder ihre wirtschaftliche oder fachliche Unabhängigkeit beeinträchtigen kann;
 - c. sich oder Dritten für ihre Tätigkeit außer der gesetzlichen Entschädigung oder angemessenen Vergütung Vorteile versprechen zu lassen;
- d. Gutachten/Prüfungen vorzunehmen bezüglich Fahrzeugen, an deren Entwicklung, Planung oder Bau sie beteiligt sind oder waren;
- e. die bei der Ausübung ihrer Tätigkeit erlangten Kenntnisse Dritten unbefugt mitzuteilen oder zum Vor- oder Nachteil Dritter unbefugt zu verwenden. Die Pflicht zur Geheimhaltung gilt auch für die Zeit nach dem Erlöschen oder nach dem Widerruf der Anerkennung.
3. Sachverständige haben die von ihnen angeforderten Leistungen unter Anwendung ihrer Sachkunde in eigener Person zu erbringen (persönliche Aufgabenerfüllung). Insbesondere haben sie ihre Abnahmeprotokolle und Berichte eigenhändig zu unterschreiben und mit dem Stempel (Muster wie von der GDWS vorgegeben) zu versehen.
4. Sachverständige dürfen Hilfskräfte nur zur Vorbereitung der Abnahmeprotokolle oder von Berichten und nur insoweit beschäftigen, als sie ihre Mitarbeit ordnungsgemäß überwachen können; der Umfang der Tätigkeit der Hilfskräfte ist im Abnahmeprotokoll/Bericht kenntlich zu machen. Wertungen hat der Sachverständige persönlich vorzunehmen.
5. Sachverständige haben ihre Leistungen grundsätzlich schriftlich zu erbringen, es sei denn, dass die GDWS hierauf verzichtet oder sich die Schriftform aus der Natur des Auftrages erübrigt.

6. Sachverständige haben bei ihrer Tätigkeit in dem Sachgebiet, für das sie zugelassen sind, einen Stempel nach dem vorgegebenen Muster zu beschaffen und zu führen.

Anlage 4

Stempel – Muster

Beispiel eines Stempels für Sachverständige im Sachgebiet „Fahrgastboote“ auf der Grundlage des Anhangs II Teil III BinSchUO:

Vorname Nachname von der GDWS anerkannter Sachverständiger für Fahrgastboote

Erläuterung:

Sachverständiger	Bezeichnung gemäß der Anerkennung oder Berufung als Sachverständiger
Fahrgastboote	Das Sachgebiet, hier am Beispiel des Sachgebietes „Fahrgastboote“, für das der Sachverständige anerkannt bzw. berufen wurde. Soweit die Anerkennung mehrere Sachgebiete umfasst, können alle Sachgebiete auf einem Stempel aufgeführt werden.

Anlage 5

Antrag und Einverständniserklärung:

Hiermit beantrage ich:

(Name, Vorname) _____

(Straße, Nr.) _____

(PLZ, Wohnort) _____

- ☐ eine erstmalige Anerkennung/Berufung
- ☐ eine Verlängerung meiner bisherigen Anerkennung/Berufung

als _____
(Sachgebiet oder mehrere Sachgebiete)

Ich bestätige mit meiner Unterschrift, dass ich mit den in der Verwaltungsvorschrift:

„Kriterien für die Auswahl von Sachverständigen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung“

der GDWS vom 01. September 2019 genannten Kriterien einverstanden bin und die in der Anlage 3 dokumentierten Pflichten von Sachverständigen einhalten werde.

Mit der Veröffentlichung meiner Kontaktdaten bin ich einverstanden/nicht einverstanden.^(*)

(Ort, Datum) (Name) (Unterschrift)

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Der Antrag ist zu richten an: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Brucknerstraße 2, 55127 Mainz
oder per E-Mail an: zasuk@wsv.bund.de

(VkBl. 2019 S. 623)

Nr. 124 Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Änderung der Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung

Vom 02. September 2019

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt verordnet

- aufgrund des § 27 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes, der durch Artikel 522 Nummer 2 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 der Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Strompolizeiverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, der durch Artikel 21 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I 2016, 1257) geändert worden ist, und
- aufgrund des § 46 Satz 1 Nummer 3 des Bundeswasserstraßengesetzes, der durch Artikel 522 Nummer 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Regelung, Beschränkung oder Untersagung des Gemeingebrauchs, der zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I 2016, 1257) geändert worden ist:

Artikel 1

Die Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung vom 6. Juni 2016 (VkBl. 2016, 435) wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
„(4) Eine allgemeine Genehmigung wird durch das Aufstellen des Schildes nach dem Muster 3 der Anlage mit der im Einzelfall erforderlichen Aufschrift erteilt. Die allgemeine Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Das Schild wird unter dem Schild nach dem Muster 1 der Anlage oder unter dem Schild nach dem Muster 2 der Anlage angebracht. Ist das Aufstellen von Schildern unzulässig, so kann für bestimmte Personengruppen die allgemeine Genehmigung öffentlich, sowie nachrichtlich im Internet, bekannt gemacht werden.“
2. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 werden die Wörter „Nummer 1 oder 2“ gestrichen.
 - b) Nach Nummer 1 werden die folgenden Nummern 2 und 3 eingefügt:
„2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 2 Absatz 2 zuwiderhandelt,
3. einer vollziehbaren Auflage nach § 3 Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt,“.
 - c) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die Nummer 4 und 5.
3. In § 8 Satz 1 wird die Angabe „31. Dezember 2019“ durch die Angabe „31. Dezember 2021“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

3800R-413.01/15-002
Bonn, den 02. September 2019

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
in Vertretung
Dirk Schwarzmann

(VkBl. 2019 S. 627)

Nr. 125 Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Änderung der Strandschutzwerk-Sicherungsverordnung Borkum und der Düdenschutzverordnung Wangerooge

Vom 02. September 2019

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt verordnet

- aufgrund des § 27 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes, der durch Artikel 522 Nummer 2 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 der Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Strompolizeiverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, der durch Artikel 21 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I 2016, 1257) geändert worden ist, und
- aufgrund des § 46 Satz 1 Nummer 3 des Bundeswasserstraßengesetzes, der durch Artikel 522 Nummer 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Regelung, Beschränkung oder Untersagung des Gemeingebrauchs, der zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I 2016, 1257) geändert worden ist:

Artikel 1

Änderung der Strandschutzwerk-Sicherungsverordnung Borkum

Die Strandschutzwerk-Sicherungsverordnung Borkum vom 6. Juni 2016 (VkBl. S. 438) wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.

- b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. einer vollziehbaren Auflage nach § 2 Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt oder“.

- c) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3.

2. In § 6 Satz 1 wird die Angabe „31. Dezember 2019“ durch die Angabe „31. Dezember 2021“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Düdenschutzverordnung Wangerooge

Die Düdenschutzverordnung Wangerooge vom 6. Juni 2016 (VkBl. 2016, S. 439) wird wie folgt geändert.

1. § 3 wird wie folgt gefasst:

**„§ 3
Befreiungen**

Von den Verboten des § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 befreit sind die Bediensteten oder Beauftragten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, anderer Behörden, der Einrichtungen des Rettungs- und des Feuerwehrdienstes sowie sonstiger Hilfsorganisationen, soweit die in § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Tätigkeiten zur Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben erforderlich sind.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 4 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.

- b) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. einer vollziehbaren Auflage nach § 2 Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt oder“.

- c) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 6.

3. In § 6 Satz 1 wird die Angabe „31. Dezember 2019“ durch die Angabe „31. Dezember 2021“ ersetzt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

3800R-413.01/0005
3800R-413.01/0006
Bonn, den 02. September 2019

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
in Vertretung
Dirk Schwarzmann

(VkBl. 2019 S. 628)

Nr. 126 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1590, „Einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (in der durch Entschließung MSC.370(93) geänderte Fassung)“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 04. September 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1590, „Einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (in der durch Entschließung MSC.370(93) geänderte Fassung)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1590
11. Juni 2018

Einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (in der durch Entschließung MSC.370(93) geänderten Fassung)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunundneunzigsten Tagung (vom 16. bis zum 25. Mai 2018), mit dem Ziel eine genauere Anleitung zu dem Ausdruck „jedes Eindocken“ in dem Kontext der Überprüfung der Höchst-Füllstand-Alarmgeber auf Flüssiggastankschiffen bereitzustellen, die folgende einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code) (in der durch Entschließung MSC.370(93) geänderten Fassung) angenommen, die vom Unterausschuss „Carriage of Cargoes and Containers“ bei seiner vierten Tagung vorbereitet wurde:

Einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (In der durch Entschließung MSC.370(93) geänderten Fassung)

Überprüfung der Höchst-Füllstand-Alarmgeber

Der Ausdruck „jedes Eindocken“ wird als die Berücksichtigung des äußeren Schiffsbodens, die für die Erneuerung des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und/oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe erforderlich ist, verstanden.

- 2 Die Mitgliedsstaaten sind dazu aufgefordert die oben aufgeführte einheitliche Interpretation als An-

leitung bei der Anwendung der einschlägigen Bestimmung des IGC-Codes zu verwenden und allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

(VkBl. 2019 S. 629)

Nr. 127 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1591, „Einheitliche Interpretationen des IGF-Codes“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 04. September 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1591, „Einheitliche Interpretationen des IGF-Codes“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1591
11. Juni 2018

Einheitliche Interpretationen des IGF-Codes

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunundneunzigsten Tagung (vom 16. bis zum 25. Mai 2018), in der Absicht eine genauere Anleitung für die Anwendung der einschlägigen Anforderungen des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), bereitzustellen, einheitliche Interpretationen des Codes, die vom Unterausschuss „Carriage of Cargoes and Containers“ bei seiner vierten Tagung vorbereitet wurden und in der Anlage wiedergegeben sind, zugestimmt.
- 2 Mitgliedstaaten werden dazu aufgefordert, die sich in der Anlage befindlichen einheitlichen Interpretationen als Anleitung bei der Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des IGF-Codes zu verwenden und zur Kenntnis aller Beteiligten zu bringen.

Anlage

Einheitliche Interpretationen des IGF-Codes

- 1 Höhere Beladungsgrenzen der Lagertanks als berechnet unter Verwendung der Bezugstemperatur (Absatz 6.8.2)

Die Alternativoption zur Beladungsgrenze, die in 6.8.2 dargestellt ist, ist als Alternative zu 6.8.1 zu verstehen, und darf nur angewendet werden, wenn die mit den Formeln in 6.8.1 berechnete Beladungsgrenze einen niedrigeren Wert als 95 % aufweist.

2 Andere Räume mit hohem Brandrisiko (Absatz 11.3.3)

Die folgenden „anderen Räumen mit hohem Brandrisiko“ müssen mindestens berücksichtigt werden, doch es darf sich nicht auf diese beschränkt werden:

- .1 Laderäume, außer Ladetanks für Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 60 °C und außer Laderäume, die nach Regel II-2/10.7.1.2 oder II-2/10.7.1.4 SOLAS befreit sind;
- .2 Fahrzeug-, Ro-Ro- und Sonderräume;
- .3 Wirtschaftsräume (mit hohem Risiko): Küchen, Pantrys mit Kocheinrichtungen, Saunas, Farbräume und Vorratsräume mit einer Fläche von 4 m² oder mehr, Räume für die Aufbewahrung entzündbarer flüssiger Stoffe und Werkstätten, die nicht Teil der Maschinenräume sind, wie es in den Regeln II-2/9.2.2.4, II-2/9.2.3.3 und II-2/9.2.4 SOLAS vorgegeben ist; und
- .4 Unterkunftsräume mit größerer Brandgefahr: Saunas, Verkaufsläden, Friseurläden und Schönheitssalons sowie Gesellschaftsräume, die Möbel und Einrichtungsgegenstände von anderer als beschränkter Brandgefahr enthalten und eine Decksfläche von 50 m² oder mehr haben, wie es in Regel II-2/9.2.2.3 SOLAS vorgegeben ist.

3 Füllstandsanzeiger im Lenzbrunnen von Tankanschlussräumen unabhängiger Lagertanks für verflüssigtes Gas (Absatz 15.3.2)

Der nach 15.3.2 des IGF-Codes erforderliche „Füllstandsanzeiger“ ist als ausschließlich erforderlich für den Zweck der Anzeige eines Alarmzustandes zu verstehen; ein Flüssigkeitsstandschalter (Schwimmerschalter) wird zum Beispiel als ein diese Anforderungen erfüllendes Instrument erachtet.

4 Überprüfung der Höchst-Füllstands-Alarmgeber (Absatz 15.4.2.3)

Der Ausdruck „jeder Aufenthalt im Dock“ bedeutet:

- .1 für Frachtschiffe die Außenbesichtigung des Schiffsbodens, die für die Erneuerung des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und/oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe erforderlich ist; und
- .2 für Fahrgastschiffe die Außenbesichtigung des Schiffsbodens, die gemäß den Absätzen 5.10.1 und 5.10.2 von *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)*, 2017 (Entschließung A.1121(30) in der jeweils geltenden Fassung), durchzuführen ist.

Nr. 128 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschriften 1532/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zu sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 04. September 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschriften 1532/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zu sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschriften 1532/Rev.1 24. Mai 2018

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen*

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner sechshundneunzigsten Tagung (vom 11. bis zum 20. Mai 2016), nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses für Schiffsentwurf und -konstruktion bei seiner dritten Tagung, die „Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“ zugestimmt, um eine zusätzliche Anleitung für die einheitliche Umsetzung der Regel II-1/8-1.3 SOLAS zu geben.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner neunundneunzigsten Tagung (vom 16. bis zum 25. Mai 2018) der *Überarbeitung der Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen* (MSC.1/Rundschriften 1532), wie sie in der Anlage wiedergegeben ist, zugestimmt, worin die Verweise auf Regel II-1/8-1.3 SOLAS, die mit Entschließung MSC.436(99) geändert wurde, auf den neusten Stand gebracht werden.
- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegenden Überarbeiteten Richtlinien auf am

* In Übereinstimmung mit der Entscheidung von MSC 99 (MSC 99/22, Absatz 3.81.6) müssen diese Richtlinien bis zum Datum des Inkrafttretens der Änderungen der Regel II-1/8-1.3 SOLAS, die mit Entschließung MSC.436(99) angenommen wurden, d. h. bis zum 1. Januar 2020, ruhen gelassen werden.

oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Fahrgastschiffe anzuwenden und die Eigner von Fahrgastschiffen, Betreiber und alle anderen beteiligten Parteien auf sie aufmerksam zu machen.

Anlage

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

Allgemeines

- 1 Sofern ein bordeigener Stabilitätsrechner gemäß Regel II-1/8-1.3.1.1 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System einen bordeigenen Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereinbruch restlichen Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Auch müssen wechselseitige Kommunikations-Verbindungen mit landseitiger Unterstützung verfügbar sein, um dem Kapitän Informationen zur nach einer Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.
- 2 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.1.2 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System wechselseitige Kommunikations-Verbindungen zur landseitigen Unterstützung mit einem Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereinbruch restlichen Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Zusätzlich muss die landseitige Unterstützung auch in der Lage sein, dem Kapitän Informationen zur nach der Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.
- 3 Die Stabilitätsrechner müssen Software verwenden, die über folgende Fähigkeiten verfügt:

Verwendung des Beladungszustands vor der Beschädigung, Software zur Berechnung der nach einem beliebigen Wassereinbruch restlichen Leckstabilität durch die Verarbeitung sowohl von manuell eingegebenen Daten als auch von solchen aus Sensormessungen, um die vom Kapitän benötigten Betriebsinformationen unter Verwendung eines präzisen und detaillierten Rechenmodells des gesamten Schiffskörpers einschließlich Aufbauten und Anhängen, aller innen gelegenen Abteilungen und Tanks usw., zusammen mit nach oben bzw. nach unten führenden Durchströmöffnungen, Querflutungseinrichtungen, Fluchtwegen, Schiffsprofil und dem Status wasserdichter Türen (d. h. offen oder geschlossen) zu errechnen.

Systemübersicht

- 4 Es müssen jederzeit mindestens zwei eigenständige Stabilitätsrechner verfügbar sein (entweder zwei bordeigene oder zwei über die landseitige Unterstützung oder jeweils ein bordeigener und landsei-

tiger), die zum Empfangen und Verarbeiten der zur Lieferung von Betriebsinformationen an den Kapitän notwendigen Daten in der Lage sind.

- 5 Das bordeigene System muss über eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) verfügen, die sowohl an die Hauptschalttafel als auch an die Not-schalttafel angeschlossen ist.

Dateneingabe

- 6 Dem System muss vorab ein detailliertes Rechenmodell des gesamten Schiffskörpers einschließlich der Anhänge, aller Abteilungen, Tanks und der relevanten, in der Leckrechnung berücksichtigten Teile der Aufbauten, der Windangriffsfläche, der nach unten und nach oben führenden Durchströmöffnungen, der Querflutungseinrichtungen, der Verbindungen innerer Abteilungen und der Fluchtwege eingespeichert werden. Jedem Innenraum muss seine Standardflutbarkeit gemäß Regel II-1/7-3 zugeordnet werden, sofern nicht ein präziserer Wert für die Flutbarkeit errechnet wurde.
- 7 Das System muss die aktuellsten genehmigten Angaben zum Leerschiffsgewicht und zum Gewichtsschwerpunkt verwenden.
- 8 Einzelheiten der Leckstelle(n) und -ausdehnung(en) oder der beschädigten Abteilungen müssen von der Besatzung des Schiffes manuell eingegeben werden und mit Daten von elektronischen Sensoren wie z. B. Tiefgangsanzeigern, Tankfüllstandsvorrichtungen, Anzeigern für wasserdichte Türen und Flutungspegel-Sensoren kombiniert werden.
- 9 Wenn davon auszugehen ist, dass ein Sensor oder mehrere Sensoren fehlerhaft ist bzw. sind oder beschädigt wurde(n), muss die Schiffsbesatzung in der Lage sein, die Sensordaten mit manuellen Daten zu überschreiben. Das System muss der Bedienerperson klar anzeigen, ob ein Sensor, der verfügbar sein sollte, manuell gerade überschrieben wird.
- 10 Das System muss immer auf den aktuellen Beladungszustand aktualisiert werden, der die Grundlage jeglicher Leckstabilitätsberechnung bildet.

Berechnungsmethoden

Das System muss:

- 11 Software (siehe Absatz 3) verwenden, die zum Analysieren der Leckstabilität in der Folge eines jeden tatsächlichen Wassereinbruchs in der Lage ist, einschließlich solcher mit nicht zusammenhängenden Wassereinbruchstellen in mehreren Abteilungen,
- 12 den tatsächlichen Beladungszustand vor der Beschädigung verwenden, wie er im Modus für den Routinebetrieb ermittelt wurde,
- 13 zur Berücksichtigung der auf das Schiff wirkenden Momente in der Lage sein, wie z. B. solcher durch Wind, das Zuwasserlassen von Rettungsbooten, die Verschiebung von Ladung und den Standortwechsel von Fahrgästen,
- 14 die Auswirkung von Wind standardmäßig unter Verwendung der in Regel II-1/7-2.4.1.2 angegebenen

- Methode berücksichtigen, aber die manuelle Eingabe der Windgeschwindigkeit bzw. des Winddrucks zulassen, falls der Druck vor Ort wesentlich davon abweicht ($P = 120 \text{ N/m}^2$ entspricht Beaufort 6; ungefähr 13,8 m/s oder 27 Knoten),
- 15 zur Beurteilung der Auswirkung offener wasserdichter Türen in Hauptschotten auf die Stabilität in der Lage sein,
- 16 die Fähigkeit haben, dasselbe detaillierte Modell des Schiffskörpers für Übungen zur Lecksicherung oder für die Beurteilung von während eines Wassereintruchs möglichen Schadens- und Stabilitätsszenarien zu verwenden. Dies darf nicht die Fähigkeit des bordeigenen Rechners oder der landseitigen Unterstützung beeinträchtigen, die tatsächliche Lage zu überwachen und Betriebsinformationen an den Kapitän zu liefern.

Datenausgabe

- 17 Das System muss die Rest-Hebelarmkurve (GZ-Kurve) sowohl grafisch als auch numerisch darstellen. Es muss auch die folgenden Informationen liefern: Tiefgang (vorne, mittschiffs und achtern), Trimm, Krängungswinkel, den maximalen positiven aufrichtenden Hebelarm, den Umfang positiver aufrichtender Hebelarme (Hebelarmkurve), den Winkel, bei dem die Stabilität abbricht, Einströmwinkel, bei denen Öffnungen eintauchen, und die Eintauchwinkel der Fluchtwege.
- 18 Das Ausgabeformat und die Maßeinheiten der von der Schiffsbesatzung oder der landseitigen Unterstützungsgruppe gelieferten Informationen müssen mit dem Format und den Maßeinheiten des genehmigten Stabilitätshandbuchs übereinstimmen, um einen einfachen Vergleich zu ermöglichen. Die Ausgabedaten müssen innerhalb der Toleranzen liegen, die in den *Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern* (Rundschreiben MSC.1/Circ.1229) festgelegt sind.
- 19 Das System muss eine Seitenansicht, Decksdraufsichten und Querschnitte des Schiffes zeigen, in denen die flutungsbedingte Wasserliniensebene und die beschädigten Abteilungen dargestellt werden.

Weitere Aspekte

- 20 Für die Systemsoftware muss ein Betriebshandbuch bereitgestellt werden, das in einer Sprache gedruckt ist, mit der die Schiffsbesatzung vollkommen vertraut ist. Das Handbuch muss auch die Beschränkungen des Systems angeben.
- 21 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen in der Bedienung des Systems, einschließlich der Kommunikations-Verbindungen mit der landseitigen Unterstützung, sachkundig sein. Sie müssen zur Auswertung der Ausgabedaten des Systems in der Lage sein, um dem Kapitän die benötigten Betriebsinformationen zu liefern.
- 22 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss ein Vertrag über die Bereitstellung der landseitigen Unterstützung zu jeder Zeit während der Geltungsdauer des Zeugnisses des Schiffes bestehen.

- 23 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung mit Personen besetzt sein, die in den Bereichen Stabilität und Schiffsfestigkeit angemessen qualifiziert sind; mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein.
- 24 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein (d. h., dass eine Eingabe von Einzelheiten zum Zustand des Schiffes, einschließlich des Schadens an Schiffsverbänden, wie angewiesen möglich ist).

Festigkeit

- 25 Das System muss zu einer wechselseitigen Kommunikation mit der landseitigen Gruppe mit einer vereinbarten Methode zur Beschreibung und Übermittlung von Einzelheiten zum Versagen und/oder zur Schwächung von Schiffsverbänden in der Lage sein.
- 26 Die Festigkeitgesichtspunkte des landseitigen Rechners müssen den Anforderungen einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

Ro-Ro-Fahrgastschiffe

- 27 Die Software muss über Algorithmen zur Abschätzung der Auswirkung einer Wasseransammlung an Deck (water accumulation on deck (WOD)) verfügen.

Zulassung und Prüfung

- 28 Die Stabilitätsaspekte des Systems müssen zu Beginn genehmigt und regelmäßig anhand bestätigter, auf einer Anzahl von Beladungs-/Schadens-Szenarien aus dem genehmigten Stabilitätshandbuch beruhenden Prüfbedingungen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das System ordnungsgemäß arbeitet und dass die gespeicherten Daten nicht unautorisiert geändert wurden.

Beschränkungen des Systems

- 29 Das System ist nicht dafür vorgesehen, Zwischenzustände asymmetrischer Flutung zu berechnen, bei denen das Schiff durch das plötzliche Eindringen einer gefluteten Wassermenge kentern könnte, bevor die Zeit für das Wirksamwerden von Maßnahmen zum Flutungsausgleich ausreicht.
- 30 Das System ist nicht dafür vorgesehen, die Schiffsbewegungen im Seegang, einschließlich der Auswirkungen von Tide, Strömung oder Wellenschlag, zu berücksichtigen.

Gleichwertiger Ersatz

- 31 Es dürfen gleichwertige Vorkehrungen für die Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän nach einem Wassereintruch getroffen werden, wenn sie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(VkBf. 2019 S. 630)

Nr. 129 Bekanntmachung des Rundschreibens des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 876, „Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 04. September 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 876, „Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MEPC.1/Rundschreiben 876
16. April 2018

Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einreichung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL

- 1 Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat auf seiner siebzigsten Tagung Entschließung MEPC.278(70) über *Änderungen der Anlage VI von MARPOL zum System zur Erfassung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen* angenommen, die am 1. März 2018 in Kraft getreten ist.
- 2 In Übereinstimmung mit Regel 22.2 der Anlage VI von MARPOL muss der Schiffsenergieeffizienz-Managementplan (SEEMP) am oder vor dem 31. Dezember 2018 bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 5.000 und mehr eine Beschreibung der Methodik, die beim nach 22A von Anlage VI von MARPOL erforderlichen Erfassen der Daten verwendet wird,

und des Verfahrens, das für die Meldung der Daten an die Verwaltung verwendet wird, umfassen.

- 3 Zusätzlich muss die Verwaltung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL sicherstellen, dass bei jedem Schiff, für das Regel 22A gilt, der SEEMP Regel 22.2 erfüllt. Dies muss vor der Datenerfassung nach Regel 22A geschehen, um sicherzustellen, dass die Methodik und das Verfahren vor Beginn des ersten Meldezeitraums eingeführt sind. Das Schiff erhält eine Übereinstimmungsbestätigung, die an Bord verbleibt.
- 4 Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat bei seiner zweiundsiebzigsten Tagung (vom 9. bis zum 13. April 2018) in Anerkennung der Notwendigkeit einer reibungslosen Umsetzung und einheitlichen Anwendung der obenerwähnten Änderungen der Anlage VI von MARPOL ein Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL, wie es in der Anlage wiedergegeben ist, zugelassen und vereinbart eine frühzeitige Einreichung des Teils II des SEEMP von Schiffen an die Verwaltung oder eine von ihr ordnungsgemäß ermächtigte Organisation für eine rechtzeitige Überprüfung anzuregen.
- 5 Mitgliedsregierungen werden dazu aufgefordert:
 - .1 bei betroffenen Beteiligten anzuregen den Teil II des SEEMP bei der Verwaltung oder einer ihrer anerkannten Organisationen bis zum 1. September 2018 einzureichen;
 - .2 das sich in der Anlage befindliche Musterbeispiel bei der Anwendung von Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL zu verwenden; und
 - .3 ihre Verwaltung, die Industrie, die entsprechenden Schifffahrtsorganisationen, Reedereien und gegebenenfalls andere betroffene Beteiligte auf dieses Rundschreiben hinzuweisen.

**Anlage
Musterbeispiel für eine
Übereinstimmungsbestätigung
Übereinstimmungsbestätigung – Teil II des SEEMP**

Ausgestellt gemäß den Bestimmungen des Protokolls von 1997, in der jeweils gültigen Fassung, zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (im Folgenden „das Übereinkommen“ genannt) im Namen der Regierung der

(vollständige Bezeichnung der Vertragspartei)

durch _____
(vollständige Bezeichnung der zuständigen Person oder Organisation, die gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens ermächtigt ist)

Angaben zum Schiff¹

Schiffsname _____

Unterscheidungssignal _____

IMO-Nummer² _____

Heimathafen _____

Bruttoreaumzahl _____

Falls zutreffend, das Überarbeitungsdatum des Teils II des SEEMP _____

Hiermit wird bestätigt:

Der SEEMP des Schiffs wurde unter Berücksichtigung der *Richtlinien von 2016 für die Erstellung eines Schiffsenergieeffizienz-Managementplans (SEEMP)*, die mit Entschlie-ßung MEPC.282(70) angenommen wurden, entwickelt und erfüllt Regel 22.2 von Anlage VI des Übereinkommens.

Ausgestellt in: _____

(Ausstellungsort der Bestätigung)

Datum (TT/MM/JJJJ) _____

(Ausstellungsdatum)

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten
Bediensteten, der die Bestätigung ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

(VkB1. 2019 S. 633)

**Nr. 130 Bekanntmachung der Entschlie-ßung
des Ausschusses für den Schutz der
Meeresumwelt MEPC.287(71), „Um-
setzung des Ballastwasser-Überein-
kommens“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 04. September 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschlie-ßung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.287(71), „Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

¹ Alternativ können die Angaben zum Schiff waagerecht in Kästchen gesetzt werden.

² In Übereinstimmung mit dem *Regelwerk über die IMO-Schiffsidentifizierungsnummer*, das mit Entschlie-ßung A.1117(39) von der Orga-nisation angenommen wurde.

**Entschlie-ßung MEPC.287(71)
(angenommen am 7. Juli 2017)**

Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERES-
UMWELT,

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkom-
mens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisati-
on betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den
Schutz der Meeresumwelt durch internationale Überein-
kommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresver-
schmutzung von Schiffen übertragen werden,

SOWIE GESTÜTZT AUF die Tatsache, dass die Interna-
tionale Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser
von Schiffen im Februar 2004 das Internationale Überein-
kommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von
Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (das Über-
einkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschlie-ßun-
gen angenommen hat,

IM HINBLICK DARAUF, dass die Bedingungen zum In-
krafttreten des Übereinkommens am 8. September 2016
erfüllt waren und dass es somit am 8. September 2017 in
Kraft treten wird,

IM BEWUSSTSEIN der Tatsache, dass zum Zeitpunkt des
Inkrafttretens mehr als 13 Jahre seit der Annahme des
Übereinkommens vergangen sein werden,

IM HINBLICK DARAUF, dass 60 Staaten, deren Handels-
flotten insgesamt ungefähr 68 % der Bruttoreumzahl der
Welthandelsschiffahrt ausmachen, bis zum 7. Juli 2017
dem Übereinkommen beigetreten sind,

IM BEWUSSTSEIN der Notwendigkeit für Gewissheit bei
der Anwendung des Übereinkommens und für das Ver-
trauen darin zu sorgen, und dadurch die Reedereien,
Schiffseigner, Geschäftsführer und Schiffsbetreiber sowie
die Industriezweige des Schiffbaus und der Herstellung
von Ausrüstung bei der rechtzeitigen Planung ihrer Be-
triebsabläufe zu unterstützen, und dafür einen frühen Ein-
bau von Ballastwasser-Behandlungsanlagen anzuregen,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG, dass die Internationale
Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von
Schiffen Regel B-3 (Ballastwasser-Behandlung auf Schif-
fen) des Übereinkommens angenommen hat, um einen
reibungslosen Übergang zur Norm für die Qualität des
Ballastwassers, die in Regel D-2 beschrieben ist, zwi-
schen den Jahren 2009 und 2019 sicherzustellen,

IN DER ERKENNTNIS, dass seit der Annahme des Über-
einkommens Zeit vergangen ist, was zu Ungewissheit
bezüglich der Anwendung von Regel B-3 für Schiffe ge-
führt hat und dass diese Ungewissheit durch die Anwen-
dung eines angemessenen Zeitplans für die Umsetzung
der Regeln D-1 (Norm für den Ballastwasser-Austausch)
und D-2 (Norm für die Qualität des Ballastwassers) nach
Inkrafttreten des Übereinkommens gemildert werden
kann,

GESTÜTZT DARAUF, dass die Vollversammlung bei ihrer
achtundzwanzigsten Tagung Entschlie-ßung A.1088(28)
*Application of the International Convention for the Control
and Management of Ships' Ballast Water and Sediments,
2004*, angenommen hat und ihn ersucht hat die Entschlie-

Bung einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen und der Vollversammlung entsprechend Bericht zu erstatten,

NACH ERFOLGTER ZUSTIMMUNG des Entwurfs der Änderungen von Regel B-3 des Übereinkommens (MEPC 71/17, Anlage 2) bei seiner einundsiebzigsten Tagung mit dem Ziel der Annahme auf seiner zweiundsiebzigsten Tagung,

- 1 ERSUCHT den Generalsekretär den Entwurf der Änderungen von Regel B-3 gemäß Artikel 19 des Übereinkommens an alle Vertragsparteien des Übereinkommens und alle Mitglieder der Organisation gleich nach Inkrafttreten des Übereinkommens weiterzuleiten;
- 2 BESCHLIESST, dass die Vertragsparteien, anstelle des in Entschließung A.1088(28) empfohlenen Umsetzungszeitplans und trotz des in Regel B-3 des Übereinkommens dargelegten Zeitplans, die geänderte Regel B-3 (MEPC 71/17, Anlage 2) gleich nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens umsetzen müssen, mit dem Ziel die Bildung eines dualen Vertragsregimes in dem Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten des Übereinkommens und dem Inkrafttreten der geänderten Regel B-3 zu vermeiden;
- 3 FORDERT die Staaten, die noch nicht dem Übereinkommen beigetreten sind, MIT NACHDRUCK AUF dies so bald wie möglich zu tun, in dem Verständnis, dass die Anforderungen der geänderten Regel B-3 nach Inkrafttreten des Übereinkommens umgesetzt werden;
- 4 BESTÄTIGT NOCHMALS die auf seiner achtundsechzigsten Tagung getroffene Vereinbarung, die im Ablaufplan der Umsetzung des Übereinkommens enthalten ist, bezüglich der Bestimmungen einer Nichtbestrafung von Vorreitern, die Ballastwasser-Behandlungssysteme eingebaut haben, die nach den *Richtlinien für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (G8)* (Entschließung MEPC.174(58), die später von Entschließung MEPC.279(70) ersetzt wurde) zugelassen wurden;
- 5 STIMMT ZU, dass diese Entschließung die Entschließung A.1088(28) *Application of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004*, ersetzt.

(VkBl. 2019 S. 634)