

Verkehrsblatt

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

INHALTSVERZEICHNIS

69. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Oktober 2015

Heft 20

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2015	Seite
Grundsatzangelegenheiten			
172	01. 10. 2015	Bekanntmachung zu der dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen beigefügten Verordnung (ADN 2015)	662
Landverkehr			
173	12. 10. 2015	2. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2. Oktober 2015	662
174	12. 10. 2015	Aufhebung „Vorläufiger Nachweis der Fahrberechtigung Bescheinigung nach § 22 Abs. 4 Satz 7 Fahrerlaubnis-Verordnung“	679
175	12. 10. 2015	Aufhebung verschiedener Verfahrensregelungen im Zusammenhang mit Unterweisungen in Sofortmaßnahmen am Unfallort und die Ausbildung in Erster Hilfe.	680
176	12. 10. 2015	Richtlinie für die Anerkennung der Eignung einer Stelle für die Schulung in Erster Hilfe im Sinne des § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung	680
177	09. 10. 2015	Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten – Aktualisierung der Verkehrsblattverlautbarung Nr. 89 vom 29. Mai 2015 (VkBl. 2015 S. 404)	685
178	09. 10. 2015	Veröffentlichung von Regelplänen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zwecks Verlagerung der Standardbegleitfälle der Polizei unter Zuhilfenahme privater Verwaltungshelfer zur Visualisierung der Verkehrszeichenanordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten	686

Nr.	Datum	VkBl. 2015	Seite
Straßenbau			
179	07. 04. 2015	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 09/2015 Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf; Entwurfsrichtlinien Sachgebiet 17.0: Haushaltsangelegenheiten; Allgemeines	696
Wasserstraßen, Schifffahrt			
180	05. 10. 2015	Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen	697
181	30. 09. 2015	Zehnte Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (10. BinSchUOAbweichV)	705
182	24. 09. 2015	Vierzigste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (40. RheinSchPVAbschV)	711
183	29. 10. 2015	Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Ostsee	722
184	09. 10. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1182/Rev.1 „Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen“	723
185	13. 10. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1454/Rev.1, „Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können“	735
Aufgebote			
185a	31. 10. 2015	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	740
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			748

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

AMTLICHER TEIL**Grundsatzangelegenheiten****Nr. 172 Bekanntmachung zu der dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen beigefügten Verordnung (ADN 2015)**

Bonn, den 01. Oktober 2015
G 24/3644.20/2-2015

Das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat zu der von ihr herausgegebenen offiziellen deutschen Übersetzung des ADN 2015 mit dem Dokument CCNR-ZKR/ADN/Korrekturen ADN 2015, eine Korrektur der Absätze 9.3.2.22.4 a), 3. Spiegelstrich und 9.3.3.22.4 b), 3. Spiegelstrich ADN bekannt gemacht.

Das Dokument kann im Internet unter der Adresse <http://ccr-zkr.org/13020300-de.html#031> abgerufen werden.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Manfred Weiner

(VkBli. 2015 S. 662)

Landverkehr**Nr. 173 Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2. Oktober 2015**

Bonn, den 12. Oktober 2015
LA21/7323.2/00-01/2479650

Nachstehend gebe ich die Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2. Oktober 2015 mit Begründung bekannt. Die Verordnung wurde am 20. Oktober 2015 im Bundesgesetzblatt I S. 1674 verkündet und ist am 21. Oktober 2015 in Kraft getreten.

Mit dieser Verordnung werden insbesondere die Erfordernisse für die Schulung in Erster Hilfe geändert werden. Ferner erfolgt eine Verankerung der fahrerlaubnisrechtlichen Dokumente und der sicherheitstechnischen Anforderungen in den Anlagen der Fahrerlaubnis-Verordnung. Außerdem wird eine Regelung für Fahrerlaubnisse von

Angehörigen der Streitkräfte der Vereinigten Staaten und Kanadas aufgenommen und ein alternatives Verfahren für Ausstellungen eines vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis (EPA/VNF) geregelt.

Änderungen, die der Bundesrat zum ursprünglichen Verordnungsentwurf der BR-Drucksache 338/15 vorgenommen hat, sind im Rahmen der Begründung kenntlich gemacht.

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

**Zweite Verordnung
zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung*¹
Vom 2. Oktober 2015**

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b, e, g, r, w und x und Nummer 3 Buchstabe c und des § 6e Absatz 1 Nummer 5 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und x zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe w zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) und § 6e Absatz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2213) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 19 wird wie folgt gefasst: „§ 19 Schulung in Erster Hilfe“.

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18), der Richtlinie 2014/85/EU der Kommission vom 1. Juli 2014 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 194 vom 2.7.2014, S. 10) sowie der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

- a1) Nach der Angabe zu § 22 wird folgende Angabe eingefügt: „§ 22a Abweichendes Verfahren bei Elektronischem Prüfauftrag und Vorläufigem Nachweis der Fahrerlaubnis“.
- b) Nach der Angabe zu § 29 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 29a Fahrerlaubnisse von in Deutschland stationierten Angehörigen der Streitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas“.
- c) Die Angabe zu § 68 wird wie folgt gefasst:
„§ 68 Stellen für die Schulung in Erster Hilfe“.
- d) Die Angaben zu den Anlagen 8a bis 8c werden durch folgende Angaben ersetzt:
„Anlage 8a Muster des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis (VNF) (zu § 22 Absatz 4 Satz 7)
Anlage 8b Muster der Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“ (zu § 48a)
Anlage 8c Muster eines Internationalen Führerscheins nach dem Internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 (zu § 25b Absatz 2)
Anlage 8d Muster eines Internationalen Führerscheins nach dem Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (zu § 25b Absatz 3)“.
2. Dem § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:
„(3) Abweichend von Absatz 2 Satz 1 kann die Fahrerlaubnis auch durch eine andere Bescheinigung als den Führerschein nachgewiesen werden, soweit dies ausdrücklich bestimmt oder zugelassen ist. Absatz 2 Satz 2 gilt für eine Bescheinigung im Sinne des Satzes 1 entsprechend.“
3. In § 6 Absatz 1 wird in Klasse A1 im ersten Spiegelstrich das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
4. § 10 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 7 wird die Spalte „Auflagen“ wie folgt gefasst:
„Im Falle des Buchstaben b Doppelbuchstabe bb ist die Fahrerlaubnis mit den Auflagen zu versehen, dass von ihr nur bei Fahrten im Inland und im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses Gebrauch gemacht werden darf. Die Auflagen entfallen, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis das 21. Lebensjahr vollendet oder die Berufsausbildung nach Buchstabe b Doppelbuchstabe bb vor Vollendung des 21. Lebensjahres erfolgreich abgeschlossen hat.“
- b) In Nummer 9 wird die Spalte „Auflagen“ wie folgt gefasst:
„1. Im Falle des Buchstaben c Doppelbuchstabe bb ist die Fahrerlaubnis mit der Auflage zu versehen, dass von ihr nur bei Fahrten zur Personenbeförderung im Linienverkehr im Sinne der §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes Gebrauch gemacht werden darf, sofern die Länge der jeweiligen Linie nicht mehr als 50 Kilometer beträgt. Die Auflage entfällt, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis das 23. Lebensjahr vollendet hat.“
2. In den Fällen der Buchstaben d und e ist die Fahrerlaubnis mit den Auflagen zu versehen, dass von ihr nur
- 2.1 bei Fahrten im Inland,
- 2.2 im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses und
- 2.3 bei Fahrten zur Personenbeförderung im Sinne der §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes, sofern die Länge der jeweiligen Linie nicht mehr als 50 Kilometer beträgt,
Gebrauch gemacht werden darf. Die Auflage nach Nummer 2.1 entfällt, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis entweder das 24. Lebensjahr vollendet oder die Berufsausbildung abgeschlossen und das 21. Lebensjahr vollendet hat. Die Auflage nach Nummer 2.2 entfällt, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis entweder das 24. Lebensjahr vollendet oder die Berufsausbildung abgeschlossen hat. Die Auflage nach Nummer 2.3 entfällt, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis das 20. Lebensjahr vollendet hat.“
5. In § 17 Absatz 6 wird Satz 2 wie folgt gefasst:
„Dies gilt nicht bei den Fahrerlaubnissen der Klassen AM und T sowie bei den Klassen BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE, wenn der Bewerber bereits Inhaber einer auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oder D1E ist.“
6. § 19 wird wie folgt gefasst:
- „§ 19
Schulung in Erster Hilfe
- (1) Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen an einer Schulung in Erster Hilfe teilnehmen, die mindestens neun Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten umfasst. Die Schulung soll dem Antragsteller durch theoretischen Unterricht und durch praktische Übungen gründliches Wissen und praktisches Können in der Ersten Hilfe vermitteln.
- (2) Der Nachweis über die Teilnahme an einer Schulung in Erster Hilfe wird durch die Bescheinigung einer für solche Schulungen amtlich anerkannten Stelle oder eines Trägers der öffentlichen Verwaltung, insbesondere der Bundeswehr, der Polizei oder der Bundespolizei, geführt. Im Falle der Erweiterung oder der Neuerteilung einer Fahr-

erlaubnis ist auf einen Nachweis zu verzichten, wenn der Bewerber zuvor bereits an einer Schulung in Erster Hilfe im Sinne des Absatzes 1 teilgenommen hat.

- (3) Des Nachweises über die Teilnahme an einer Schulung in Erster Hilfe im Sinne des Absatzes 1 bedarf insbesondere nicht, wer
1. ein Zeugnis über die bestandene ärztliche oder zahnärztliche Staatsprüfung oder den Nachweis über eine im Ausland erworbene abgeschlossene ärztliche oder zahnärztliche Ausbildung,
 2. ein Zeugnis über eine abgeschlossene Ausbildung in einem bundesrechtlich geregelten Gesundheitsfachberuf im Sinne des Artikels 74 Absatz 1 Nummer 19 des Grundgesetzes, in einem der auf Grund des Berufsbildungsgesetzes staatlich anerkannten Ausbildungsberufe Medizinischer, Zahnmedizinischer, Tiermedizinischer oder Pharmazeutisch-kaufmännischer Fachangestellter/Medizinische, Zahnmedizinische, Tiermedizinische oder Pharmazeutisch-kaufmännische Fachangestellte oder in einem landesrechtlich geregelten Helferberuf des Gesundheits- und Sozialwesens oder
 3. eine Bescheinigung über die Ausbildung als Schwesternhelferin, Pflegediensthelfer, über eine Sanitätsausbildung oder rettungsdienstliche Ausbildung oder die Ausbildung als Rettungsschwimmer mit der Befähigung für das Deutsche Rettungsschwimmer-Abzeichen in Silber oder Gold

vorlegt.“

7. § 21 Absatz 3 Satz 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. ein Nachweis über die Schulung in Erster Hilfe,“.

8. In § 22 Absatz 4 Satz 7 werden die Wörter „durch eine befristete Prüfungsbescheinigung, die im Inland zum Nachweis der Fahrberechtigung dient,“ durch die Wörter „durch eine nur im Inland als Nachweis der Fahrerlaubnis geltende befristete Prüfungsbescheinigung nach Anlage 8a“ ersetzt.

- 8a. Nach § 22 wird folgender § 22a eingefügt:

„§ 22a

Abweichendes Verfahren
bei Elektronischem Prüfauftrag
und Vorläufigem Nachweis der Fahrerlaubnis

- (1) Abweichend von § 22 Absatz 4 Satz 1 kann die Fahrerlaubnisbehörde mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde von dem Übersenden eines vorbereiteten Führerscheines an die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der folgenden Vorschriften absehen. Soweit nachstehend

nichts anderes bestimmt ist, bleiben die allgemeinen Vorschriften unberührt.

- (2) Die Fahrerlaubnisbehörde übermittelt der zuständigen Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr zur Durchführung der Prüfung folgende Daten in Bezug auf den Bewerber:
1. Prüfauftragsnummer,
 2. Ausstellungsdatum des Prüfauftrages,
 3. Name, Vorname, Geburtsdatum, Anschrift, Geburtsort, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Art des Ausweisdokumentes und Ausweisnummer,
 4. eine digitale Kopie des Lichtbildes für den Führerschein,
 5. Angaben zum Vorbesitz von Fahrerlaubnisklassen,
 6. Prüfauftragsart (Ersterteilung, Erweiterung, Umschreibung, Neuerteilung),
 7. beantragte Fahrerlaubnisklassen,
 8. Auflagen und Beschränkungen zu den beantragten Fahrerlaubnisklassen,
 9. Mindestalter,
 10. Angaben zur theoretischen Prüfung,
 11. Angaben zur praktischen Prüfung,
 12. Angabe, ob der Bewerber auf das Ausstellen eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis verzichtet hat.
- (3) Der Sachverständige oder Prüfer hat im Falle einer bestandenen Prüfung abweichend von § 22 Absatz 4 Satz 3 dem Bewerber einen Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis nach Anlage 8a unter Einsetzen des Aushändigungsdatums auszuhändigen. § 22 Absatz 4 Satz 4 und 5 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass das Ergebnis der Prüfung, die jeweils erteilte Fahrerlaubnisklasse und das Ausgabedatum des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisbehörde unter Angabe der Daten nach Absatz 2 Nummer 1 und 3 elektronisch übermittelt wird.
- (4) Ist der Bewerber bereits im Besitz eines Führerscheines oder eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis und soll die Fahrerlaubnis auf weitere Klassen erweitert werden, darf nach bestandener Prüfung der Vorläufige Nachweis der Fahrerlaubnis nur ausgehändigt werden, wenn der Bewerber dem Sachverständigen oder Prüfer seinen bisherigen Führerschein oder den ihm zuvor erteilten Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis zur Weiterleitung an die Fahrerlaubnisbehörde übergibt. Die Fahrerlaubnisbehörde hat den neuen Führerschein mit den erteilten Klassen dem Bewerber alsbald auszuhändigen, zu übersenden oder übersenden zu lassen.
- (5) Der Bewerber kann in seinem Antrag nach § 21 erklären, dass er für alle beantragten Fahrerlaubnisklassen auf das Ausstellen eines Vorläufigen

Nachweises der Fahrerlaubnis verzichtet. Im Falle eines Verzichtes hat der Sachverständige oder Prüfer lediglich das Ergebnis der Prüfung der Fahrerlaubnisbehörde zu übermitteln und dem Bewerber eine Bestätigung darüber auszuhändigen. Ist der Bewerber bereits im Besitz eines Führerscheines oder eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis, erhält er den Führerschein mit den zusätzlich erteilten Fahrerlaubnisklassen nur gegen Rückgabe des bisherigen Führerscheines oder des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde ausgehändigt.

- (6) Der Bewerber kann in seinem Antrag nach § 21 erklären, dass er den Führerschein unmittelbar nach der bestandenen Prüfung benötigt. Die Fahrerlaubnisbehörde hat im Falle einer Erklärung nach Satz 1 den Führerschein bereits mit der Erteilung des Prüfauftrages an die Technische Prüfstelle herstellen zu lassen und diesen dem Bewerber, soweit alle übrigen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis vorliegen, auszuhändigen, zu übersenden oder übersenden zu lassen. Absatz 5 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.
- (7) Der Vorläufige Nachweis der Fahrerlaubnis gilt als Nachweis im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 und nur im Inland; er ist bis zur Aushändigung des Führerscheines, längstens für drei Monate ab dem Tag seiner Aushändigung, gültig.“

9. § 25b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Anlage 8b und 8c“ durch die Wörter „den Anlagen 8c und 8d“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 und Absatz 2a Satz 1 wird jeweils die Angabe „Anlage 8b“ durch die Angabe „Anlage 8c“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 und Absatz 3a Satz 1 wird jeweils die Angabe „Anlage 8c“ durch die Angabe „Anlage 8d“ ersetzt.
- d) In Absatz 4 Satz 1 wird
 - aa) die Angabe „Anlage 8b“ durch die Angabe „Anlage 8c“ und
 - bb) die Angabe „Anlage 8c“ durch die Angabe „Anlage 8d“
 ersetzt.

10. In § 27 Absatz 1 Satz 1, § 30 Absatz 1 Satz 1 und § 31 Absatz 1 Satz 1 wird jeweils die Nummer 4 wie folgt gefasst:

„4. § 19 über die Schulung in Erster Hilfe,“.

11. Nach § 29 wird folgender § 29a eingefügt:

„§ 29a
Fahrerlizenzen von
in Deutschland stationierten
Angehörigen der Streitkräfte der
Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas

In Deutschland stationierte Mitglieder der Streitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika oder Kanadas oder des zivilen Gefolges dieser Streitkräfte und deren jeweilige Angehörige sind berechtigt, mit einem im Entsendestaat ausgestellten Führerschein zum Führen privater Kraftfahrzeuge in dem Entsendestaat solche Fahrzeuge im Bundesgebiet zu führen, wenn sie

1. eine gültige Bescheinigung nach Artikel 9 Absatz 2 des Zusatzabkommens zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen innehaben und
2. zum Zeitpunkt der Erteilung der Bescheinigung nach Nummer 1 berechtigt waren, im Entsendestaat private Kraftfahrzeuge zu führen.

Die Bescheinigung ist beim Führen von Kraftfahrzeugen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Eine Verlängerung der Bescheinigung durch die Truppenbehörden bleibt unberührt.“

12. In § 48 Absatz 4 Nummer 6 wird das Wort „Ausbildung“ durch das Wort „Schulung“ ersetzt.
13. § 48a Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für das Verfahren bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis für das Führen von Kraftfahrzeugen in Begleitung gelten die §§ 22 und 22a mit folgenden Maßgaben:

1. Über die Fahrerlaubnis ist eine Prüfungsbescheinigung nach dem Muster der Anlage 8b auszustellen, die bis drei Monate nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Inland zum Nachweis im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 dient.
2. Die Prüfungsbescheinigung tritt an die Stelle des Führerscheines oder des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis.
3. In der Prüfungsbescheinigung sind die zur Begleitung vorgesehenen Personen namentlich aufzuführen. Auf Antrag können weitere begleitende Personen namentlich auf der Prüfungsbescheinigung nachträglich durch die Fahrerlaubnisbehörde eingetragen werden.
4. Im Falle des § 22a Absatz 1 Satz 1 ist auf das Übersenden einer vorbereiteten Prüfungsbescheinigung zu verzichten.
5. Zusätzlich zu den nach § 22a Absatz 2 zu übermittelnden Daten übermittelt die Fahrerlaubnisbehörde die in die Prüfungsbe-

scheinigung aufzunehmenden Angaben zu den Begleitpersonen.

6. Ist der Bewerber bereits im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM, der Klasse A1, der Klasse L oder der Klasse T, ist abweichend von § 22a Absatz 4 der Führerschein nicht bei Aushändigung der Prüfungsbescheinigung zurückzugeben. In die Prüfungsbescheinigung sind die Klasse AM und die Klasse L nicht aufzunehmen.
7. Ist der Bewerber noch nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM oder der Klasse L, kann er in seinem Antrag nach § 21 erklären, dass er für die genannten Fahrerlaubnisklassen einen Führerschein erhalten möchte. In der Prüfungsbescheinigung sind diese Klassen nicht aufzunehmen.

Die Prüfungsbescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.“

14. § 49 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In den Nummern 10 und 12 werden die Wörter „die Nummer der befristeten Prüfungsbescheinigung“ durch die Wörter „die Nummer des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis oder der befristeten Prüfungsbescheinigung“ ersetzt.
- b) In Nummer 11 werden die Wörter „oder die befristete Prüfungsbescheinigung (§ 22 Absatz 4 Satz 7)“ durch die Wörter „den Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis oder die befristete Prüfungsbescheinigung“ ersetzt.

15. § 51 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

- a) In den Buchstaben h und j werden jeweils die Wörter „die Nummer der befristeten Prüfungsbescheinigung“ durch die Wörter „die Nummer des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis oder der befristeten Prüfungsbescheinigung“ ersetzt.
- b) In Buchstabe i werden die Wörter „oder die befristete Prüfungsbescheinigung (§ 22 Absatz 4 Satz 7)“ durch die Wörter „den Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis oder die befristete Prüfungsbescheinigung“ ersetzt.

16. § 52 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

- a) In den Buchstaben h und j werden jeweils die Wörter „die Nummer der befristeten Prüfungsbescheinigung“ durch die Wörter „die Nummer des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis oder der befristeten Prüfungsbescheinigung“ ersetzt.
- b) In Buchstabe i werden die Wörter „oder die befristete Prüfungsbescheinigung (§ 22 Absatz 4 Satz 7)“ durch die Wörter „den Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis oder die befristete Prüfungsbescheinigung“ ersetzt.

17. § 68 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 68

Stellen für die Schulung in Erster Hilfe“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „die Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen oder Ausbildungen“ durch die Wörter „die Schulungen“ ersetzt.
- bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Einer Anerkennung nach Satz 1 bedarf es nicht für Stellen, die ein Unfallversicherungsträger nach einer von ihm nach § 15 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 1a, des Siebten Buches Sozialgesetzbuch erlassenen Unfallverhütungsvorschrift über Grundsätze der Prävention für die Ausbildung zur Ersten Hilfe ermächtigt hat und vom Unfallversicherungsträger öffentlich bekannt gemacht sind.“
- cc) In Satz 3 werden die Wörter „Aus- oder Fortbildungen“ durch die Wörter „Schulungen“ ersetzt.
- dd) In Satz 4 werde die Wörter „den Sätzen 1 und 2“ durch die Angabe „Satz 1“ ersetzt.

c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen und die Ausbildung“ durch die Wörter „die Schulung“ ersetzt.
- bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:
„Die Anerkennung kann befristet und mit Auflagen, insbesondere hinsichtlich der Fortbildung der mit der Schulung befassten Personen, verbunden werden, um die ordnungsgemäßen Schulungen sicherzustellen.“
- cc) In den Sätzen 5 und 7 werden jeweils die Wörter „Unterweisungen oder Ausbildungen“ durch das Wort „Schulungen“ ersetzt.
- dd) Folgender Satz 8 wird angefügt:
„Satz 7 gilt auch für die Stellen nach Absatz 1 Satz 2.“

d) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Unfallversicherungsträger und die nach Absatz 2 Satz 7 Aufsicht führenden Stellen unterrichten sich gegenseitig über Untersuchungen nach Absatz 1 Satz 3 sowie Rücknahmen und Widerrufe nach Absatz 2 Satz 4 und 5.“

18. In § 74 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 1 werden die folgenden Sätze 2 bis 4 eingefügt:
„Die Bescheinigung hat das Format DIN A5 und die Farbe rosa, der Umfang beträgt 1 Blatt, ein beidseitiger Druck ist möglich. Das Trägermaterial besteht aus Sicherheitspapier mit einer Stär-

ke von 90 g/m², ohne optische Aufheller, in das die folgenden fälschungsschwerenden Sicherheitsmerkmale eingearbeitet sind:

1. als Wasserzeichen das gesetzlich für die Bundesdruckerei geschützte Motiv: „Bundesadler“,
2. nur unter UV-Licht sichtbar gelb und blau fluoreszierende Melierfasern,
3. chemische Reagenzien.

Der Vordruck weist auf der Vorderseite eine fortlaufende Vordrucknummerierung auf.“

- b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 5.

19. § 76 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 wird die Angabe „§ 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 1b“ ersetzt.

- b) Nach Nummer 11 werden die folgenden Nummern 11a und 11b eingefügt:

„11a § 19 (Schulung in Erster Hilfe)

Einer Schulung im Sinne des § 19 Absatz 1 steht eine Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen oder eine Ausbildung in Erster Hilfe nach den bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 geltenden Vorschriften gleich.

11b. § 19 (Weitergeltung von Bescheinigungen über lebensrettende Sofortmaßnahmen und Erste Hilfe)

Bescheinigungen über die Teilnahme an einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen gelten bis zum Ablauf des 21. Oktober 2015 bei einem Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A2, A, B, BE, L und T als Nachweis im Sinne des § 21 Absatz 3 Nummer 5. Bescheinigungen über die Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe gelten unbefristet bei einem Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis als Nachweis im Sinne des § 21 Absatz 3 Nummer 5.“

- c) Die bisherigen Nummern 11a und 11b werden die Nummern 11c und 11d.

- d) Nach Nummer 12 werden die folgenden Nummern 12a und 12b eingefügt:

„12a. § 22 Absatz 4 Satz 7 und Anlage 8a (Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis)

Ein Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis darf bis zum 1. April 2016 nach dem bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 geltenden Muster ausgestellt werden.

12b. § 22a Absatz 2 Nummer 4, auch in Verbindung mit § 48a Absatz 3, ist erst ab dem 1. April 2016 anzuwenden.“

- e) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. Anlage 8 b (Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“)

Eine Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“ darf bis zum 1. April 2016 nach dem bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 geltenden Muster der Anlage 8a ausgestellt werden.“

- f) Nach Nummer 17 werden die folgenden Nummern 18 und 19 angefügt:

„18. § 68 (Anerkennung von Stellen für die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen und für die Schulung in Erster Hilfe)

Nach den bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 anerkannte Stellen für die Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen können bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen durchführen.

19. § 74 Absatz 4 (Ausnahmegenehmigungen)

Ausnahmegenehmigungen dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 auf dem bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 zulässigen Trägermaterial ausgestellt werden.“

20. Nach Anlage 8 wird folgende neue Anlage 8a eingefügt:

„Anlage 8a

(zu § 22 Absatz 4 Satz 7)

Muster des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis (VNF)

Vorbemerkungen

Farbe: rosa

Format: DIN A5

Umfang: 1 Blatt, einseitiger Druck

Trägermaterial: Sicherheitspapier in einer Stärke von 90 g/m² ohne optische Aufheller

In das Trägermaterial sind die folgenden fälschungsschwerenden Sicherheitsmerkmale eingearbeitet:

1. als Wasserzeichen das gesetzlich für die Bundesdruckerei geschützte Motiv „Bundesadler“,
2. nur unter UV-Licht sichtbare gelb und blau fluoreszierende Melierfasern,
3. chemische Reagenzien.

Der Vordruck weist eine fortlaufende Vordrucknummerierung auf.

Abweichungen vom nachstehenden Muster sind zulässig soweit Besonderheiten des Verfahrens, insbesondere der Einsatz maschineller Datenverarbeitung, dies erfordern.

Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis (FeV)		Vordrucknummerierung
Diese Bescheinigung dient anstelle des Führerscheins befristet zum Nachweis der Fahrerlaubnis im Inland. Sie ist nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis. Beim Führen von Kraftfahrzeugen ist sie mitzuführen und zuständigen Personen bei Kontrollen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Unterschrift der Fahrerlaubnisinhaberin/des Fahrerlaubnisinhabers		
Diese Bescheinigung ist bis zur Aushändigung des Führerscheins, längstens jedoch bis zum _____ gültig; soweit die Bescheinigung maschinell ausgefüllt ist, ist sie auch ohne Unterschrift der ausstellenden Behörde gültig. Führerschein-Nr. (soweit vorhanden): _____ Fahrerlaubnisbehörde: _____ Ort: _____ Ausstellungsdatum: _____		
Ausgehändigt durch die Fahrerlaubnisbehörde/den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr* am: _____ (Stempel) _____ (Unterschrift und Stempel der Fahrerlaubnisbehörde/des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr)*		
Name, Vorname: _____ geboren am: _____ in: _____ ist berechtigt, Kraftfahrzeuge folgender Klasse/n zu führen**:		
Klasse	Erteilungsdatum	Klassenbezogene Beschränkung/Auflagen/Zusatzangaben gem. Anlage 9 FeV
AM		
A1		
A2		
A		
B		
C1		
C		
D1		
D		
BE		
C1E		
CE		
D1E		
DE		
L		
T		
Allgemeingültige Beschränkungen/Auflagen/Zusatzangaben:		

* Nichtzutreffendes ist zu streichen.

** Nicht erteilte Klassen sind durch einen Strich entwertet.“

21. Die bisherigen Anlagen 8a und 8c werden die Anlagen 8b und 8d.

22. Die neue Anlage 8b wird wie folgt gefasst:

**„Anlage 8b
(zu § 48a)“**

Muster der Prüfungsbescheinigung zum
„Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“

Vorbemerkungen

Farbe: rosa
Format: DIN A5
Umfang: 1 Blatt, einseitiger Druck

Trägermaterial: Sicherheitspapier in einer Stärke von 90 g/m² ohne optische Aufheller

In das Trägermaterial sind die folgenden fälschungserschwerenden Sicherheitsmerkmale eingearbeitet:

1. als Wasserzeichen das gesetzlich für die Bundesdruckerei geschützte Motiv „Bundesadler“,
2. nur unter UV-Licht sichtbare gelb und blau fluoreszierende Melierfasern,
3. chemische Reagenzien.

Der Vordruck weist eine fortlaufende Vordrucknummerierung auf.

Abweichungen vom nachstehenden Muster sind zulässig soweit Besonderheiten des Verfahrens, insbesondere der Einsatz maschineller Datenverarbeitung, dies erfordern.

Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“		Vordrucknummerierung
Diese Bescheinigung dient anstelle des Führerscheins befristet zum Nachweis der Fahrerlaubnis im Inland. Sie ist nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis. Beim Führen von Kraftfahrzeugen ist sie mitzuführen und zuständigen Personen bei Kontrollen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Unterschrift der Fahrerlaubnisinhaberin/des Fahrerlaubnisinhabers		
Diese Bescheinigung ist bis zur Aushändigung des Führerscheins, längstens jedoch bis zum _____ gültig; soweit die Bescheinigung maschinell ausgefüllt ist, ist sie auch ohne Unterschrift der ausstellenden Behörde gültig. Führerschein-Nr. (soweit vorhanden): _____ Fahrerlaubnisbehörde: _____ Ort: _____ Ausstellungsdatum: _____		
Ausgehändigt durch die Fahrerlaubnisbehörde/den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr* am: _____ (Stempel) _____ (Unterschrift und Stempel der Fahrerlaubnisbehörde/des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr)*		
Name, Vorname: _____ geboren am: _____ in: _____ ist berechtigt, Kraftfahrzeuge folgender Klasse/n zu führen**:		
Klasse	Erteilungsdatum	Klassenbezogene Beschränkung/Auflagen/Zusatzangaben gem. Anlage 9 FeV
B		
BE		
B96		
AM***		
L***		
Allgemeingültige Beschränkungen/Auflagen/Zusatzangaben:		

* Nichtzutreffendes ist zu streichen.

** Nicht erteilte Klassen sind durch einen Strich entwertet.

*** Nur auszufüllen, wenn kein Führerschein vorhanden ist oder kein Führerschein ausgehändigt werden soll.

Namentlich benannte Personen

Name	Vorname	Geburtsdatum

“.

23. Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II wird wie folgt geändert:

- a) Die laufenden Nummern 12 und 13 werden durch die folgenden laufenden Nummern 12 und 13 ersetzt:

„12	182	Auflagen zu den Klassen D1, D1E, D und DE: Bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres nur Fahrten im Inland und im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden. Die Auflagen, nur im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses von der Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, entfallen nach Abschluss der Ausbildung auch vor Vollendung des 21. Lebensjahres.
13	183	(weggefallen)“.

- b) In der laufenden Nummer 14 wird die Angabe „Anlage 8a“ durch die Angabe „Anlage 8b“ ersetzt.
- c) Die laufenden Nummern 15 bis 17 werden wie folgt gefasst:

„15	185	Auflagen zu den Klassen C und CE: Bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres nur 1. bei Fahrten im Inland und 2. im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden. Die Auflagen nach Nummer 1 und 2 entfallen, auch vor Vollendung des 21. Lebensjahres, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Berufsausbildung abgeschlossen hat.
-----	-----	---

16	186	Auflagen zu den Klassen D1 und D1E: Bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres nur 1. bei Fahrten im Inland und 2. im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden. Die Auflage nach Nummer 1 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 21. Lebensjahr vollendet hat. Die Auflage nach Nummer 2 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 21. Lebensjahr vollendet oder die Berufsausbildung abgeschlossen hat.
17	187	Auflagen zu den Klassen D und DE: Bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres nur 1. bei Fahrten im Inland, 2. im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden, und 3. bei Fahrten zur Personenbeförderung im Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 PBefG bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometer. Die Auflage nach Nummer 1 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 21. Lebensjahr vollendet hat und die Berufsausbildung abgeschlossen wurde. Die Auflage nach Nummer 2 entfällt, wenn die Berufsausbildung abgeschlossen wurde. Die Auflage nach Nummer 3 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 20. Lebensjahr vollendet hat.

- d) Die folgenden laufenden Nummern 22 und 23 werden angefügt:

„22	192	Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen nach der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung
23	193	Auflagen zu den Klassen D und DE: Bis zur Vollendung des 23. Lebensjahres nur bei Fahrten zur Personenbeförderung im Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 PBefG bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometer nach beschleunigter Grundqualifikation nach § 4 Absatz 2 BKrFQG.

- e) In den laufenden Nummern 2, 3, 4, 5, 8 und 9 wird jeweils in der Spalte „Schlüsselzahl“ das Fußnotenzeichen „*“ angefügt.
- f) In der laufenden Nummer 12 wird in der Spalte „Schlüsselzahl“ das Fußnotenzeichen „**“ angefügt.
- g) Nach der Tabelle werden die bisherigen die Tabelle abschließenden Sätze durch die folgenden Fußnoten ersetzt:
- „* Die Schlüsselzahlen 171 bis 175, 178 und 179 dürfen nur bei der Umstellung von Fahrerlaubnissen, die bis zum 31. Dezember 1998 und in den Fällen des § 76 Nummer 11b erteilt worden sind, verwendet werden.
- ** Die Schlüsselzahl 182 darf nur bei der Umstellung von Fahrerlaubnissen, die bis zum 18. Januar 2013 und in den Fällen des § 76 Nummer 11b erteilt worden sind, verwendet werden.“

24. In Anlage 11 wird nach der Zeile „Andorra“ folgende Zeile eingefügt:

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung
„Bosnien und Herzegowina	A1, A, B	nein	nein“.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Fahrerlaubnis-Verordnung in der vom 21. Oktober 2015 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2. Oktober 2015

Der Bundesminister für
Verkehr und digitale Infrastruktur
A. Dobrindt

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Zum 1. April 2015 erfolgt auf Beschluss der DGUV, der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe und dem DVR eine Straffung der Erste-Hilfe-Ausbildung. Dies hat zur Folge, dass künftig statt der bisherigen zwei unterschiedlichen Kurse „Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen“ im Umfang von 8 x 45 Minuten für PKW- und Motorradfahrerlaubnisse und der „Ausbildung in Erster Hilfe“ im Umfang von 16 x 45 Minuten für LKW- und Bus-Fahrerlaubnisse nur noch eine „Schulung in Erster

Hilfe“ im Umfang von 9 x 45 Minuten einheitlich für alle Fahrerlaubnisklassen erforderlich ist.

Außerdem hat sich hinsichtlich des zum 19.01.2013 (Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie) neu geregelten Mindestalters für die Bus-Fahrerlaubnisse Anpassungsbedarf an die Regelungen zur Berufskraftfahrerqualifikation ergeben.

Darüber hinaus sollen die fahrerlaubnisrechtlichen Dokumente vereinheitlicht und die sicherheitstechnischen Anforderungen erhöht werden, um insbesondere die Fälschungssicherheit dieser Dokumente zu erhöhen.

Schließlich soll mit dieser Verordnung ein 1993 den Amerikanischen Truppen zugesagtes und seit Jahren in weiten Teilen geübtes Verfahren für die Anerkennung von Fahrerlaubnissen von Angehörigen einiger NATO-Truppen im Fahrerlaubnisrecht verankert werden.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden bestehen keine Auswirkungen.

Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger

Durch die Straffung der Erste-Hilfe-Ausbildung fallen für Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A2, A, B, BE, L und T Kosten in Höhe von ca. 35 Euro statt bislang ca. 25 Euro an. Außerdem steigt der Zeitaufwand für den Besuch der Kurse um eine Unterrichtseinheit (45 Minuten). Für Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, D1E und DE sinken die Kosten von derzeit ca. 40–50 Euro auf ca. 35 Euro. Der Zeitaufwand verringert sich außerdem um 7 Unterrichtseinheiten (45 Minuten). Bei der Ermittlung der Kosten ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese vom jeweiligen Anbieter festgesetzt werden und daher auch regional unterschiedlich ausfallen können.

In den Klassen AM, A1, A2, A, B, BE, L und T wurden lt. KBA-Statistik insgesamt im Jahr 2013 1.240.586, im Jahr 2012 1 224 679 und im Jahr 2011 1 254 594 Fahrerlaubnisse erteilt. Damit entstehen für diesen Personenkreis (rd. 1,2 Mio. Fälle) Mehrkosten in Höhe von ca. 12 Mio. Euro.

In den Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE und D1E wurden lt. KBA Statistik im Jahr 2013 139 797 im Jahr 2012 118 251 und im Jahr 2011 122 558 Fahrerlaubnisse erteilt. Legt man den Durchschnitt dieser 3 Jahre (126 868) zugrunde, ergeben sich für diesen Personenkreis Einsparungen zwischen 634 345 Euro und 1 903 035 Euro.

Durch die geänderten Dokumente entsteht den Bürgerinnen und Bürgern kein Mehraufwand, da die sicherheitstechnischen Anforderungen an die Dokumente nicht zu einer Preissteigerung führen.

2. Wirtschaft

Durch die Vorgaben zum vorläufigen Nachweis der Fahrberechtigung entstehen den Technischen Prüfstellen, die diese Nachweise bereits selbst ausdrucken ca. 8 000 Euro höhere Papierkosten pro Jahr.

Hinzu kommen ca. 7 000 Euro für die erforderlichen IT-Anpassungen.

3. Verwaltung

- a) Bund: Keine Auswirkungen.
- b) Länder: Keine Auswirkungen.
- c) Kommunen: Einigen Kommunen kann durch die Umstellung auf das neue Papier ein geringer Mehraufwand entstehen, der allerdings bereits durch die Gebühren abgegolten ist. Von einem Land wird ein Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 25 000 Euro angegeben.

Weitere Kosten

Keine.

Befristung und Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

Eine Evaluierung der Regelungen ist nicht vorgesehen, da die Unfallversicherungsträger und nicht die Bundesregierung den gesetzlichen Auftrag haben, für die erforderliche Aus- und Fortbildung der betrieblichen Ersthelfer zu sorgen (§ 23 SGB VII). Nähere Vorgaben hierzu enthält das Gesetz nicht. Dadurch ist den Trägern im Rahmen der Gesetze ein weiter Spielraum hinsichtlich der Organisation der Erste Hilfe-Ausbildung eröffnet. Mit den hier getroffenen Regelungen wird lediglich das seit dem 01.04.2015 praktizierte Verfahren übernommen.

Gleichstellungspolitische Belange

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil – zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Als Folge der Änderungen wird das Inhaltsverzeichnis angepasst.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 Nummer 1 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a¹ einzufügen:

a¹) Nach der Angabe zu § 22 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 22 a Abweichendes Verfahren bei Elektronischem Prüfauftrag und Vorläufigem Nachweis der Fahrerlaubnis“.

Begründung:

Aufgrund der Einfügung eines neuen § 22 a ist eine Anpassung der Inhaltsübersicht der Fahrerlaubnis-Verordnung erforderlich.

Zu Nummer 2 (§ 4 Absatz 3 neu)

Mit dieser Neuregelung erfolgt eine Gleichstellung des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis mit dem Führerschein.

Zu Nummer 3 (§ 6 Absatz 1)

Nach Artikel 4 Nummer 3 der Richtlinie 2006/126/EG gilt als „Krafttrad“ jedes zweirädrige Kraftfahrzeug mit oder ohne Beiwagen im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2002/24/EG. Unter Buchstabe a) werden die mit der Klasse A1 zu fahrenden Kraftfahrzeuge eingeschränkt auf einen Hubraum von bis zu 125 cm³, eine Motorleistung von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht bis zu 0,1 kW/kg. Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte in § 6 Absatz 1 FeV. Danach fallen Kraftfahrzeuge unter die Klasse A1, die folgende Merkmale erfüllen: Kraftfahrzeuge (auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1 kW/kg nicht übersteigt.

Während also nach der 3. Führerscheinrichtlinie für Kraftfahrzeuge der Klasse A1 die Merkmale der Hubraum und Motorleistung nur durch ein Komma getrennt sind, müssen nach der Umsetzung in der FeV beide Merkmale Hubraum und Motorleistung erfüllt sein. Mit der Änderung erfolgt eine Anpassung an die Definition der Richtlinie 2006/126/EG. In der Folge fallen auch sog. Elektro-Leichtkraftfahrzeuge, bei denen lediglich eine Nenndauerleistung in kW, nicht jedoch ein Hubraum definiert werden kann, unter diese Bestimmung.

Zu Nummer 4 (§ 10 Absatz 1)

Zu a (§ 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 rechte Spalte „Auflagen“):

Umsetzung von Artikel 3 Absatz 1 a) Satz 3 der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (Fahren während der Ausbildung). Redaktionelle Anpassung.

Zu b) (§ 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 rechte Spalte „Auflagen“):

Fall c) bb): Umsetzung von Artikel 5 Absatz 3 a) i) Satz 1 der Richtlinie 2003/59/EG.

Fall d): Umsetzung von Artikel 3 Absatz 1 a) Satz 3 (Fahren während der Ausbildung) und Artikel 5 Absatz 3 a) ii) Satz 2 der Richtlinie 2003/59/EG.

Fall e): Umsetzung von Artikel 3 Absatz 1 a) Satz 3 (Fahren während der Ausbildung) und Artikel 5 Absatz 3 a) i) Satz 2 der Richtlinie 2003/59/EG.

Zu Nummer 5 (§ 17 Absatz 6)

Mit der Richtlinie 2014/85/EU der Kommission vom 1. Juli 2014 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein hat die EU-Kommission die Möglichkeit eröff-

net, die bestehende stringente Automatikregelung zu öffnen. Von dieser Möglichkeit wird mit dieser Regelung Gebrauch gemacht. Danach ist es nun für den Wegfall der Beschränkung auf Fahrzeuge mit Automatikgetriebe nicht mehr erforderlich, dass zuvor die Fahrerlaubnis der Klasse B auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe erworben wurde. Es reicht aus, wenn der Bewerber bereits eine Fahrerlaubnis besitzt, für die er eine Prüfung auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe mindestens der Klasse B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oder D1E abgelegt hat.

Zu den Nummern 6, 7, 10, 12, 17, 19 b, c, f
(§§ 19, 21, 27, 30, 31, 48, 68, 76 Nr. 11a–d, 18)

Einer vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club und Deutschem Roten Kreuz im Jahr 2012 zu Kenntnissen in der Ersten Hilfe durchgeführten Studie (EuroTest 2013) zufolge ist die Akzeptanz der Ersten-Hilfe-Ausbildung eher gering; die Lernwirksamkeit wird insbesondere wegen der Überfrachtung der 16 Unterrichtseinheiten (UE) umfassenden Ausbildung als eingeschränkt angesehen. Dies war für die Unfallversicherungsträger und die Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe Grundlage, die Schulung von Ersthelfern einer Revision zu unterziehen. Im Ergebnis ist es ab 01.04.2015 zu einer Straffung von 16 UE zu je 45 Minuten auf 9 UE gekommen. Die Erste-Hilfe-Schulung wird sich zukünftig auf die Vermittlung der lebensrettenden Maßnahmen und einfache Erste-Hilfe-Maßnahmen sowie grundsätzliche Handlungsstrategien fokussieren. Dies bedeutet Verzicht auf zu hohe Detailgenauigkeit der Anweisungen und Verzicht auf überflüssige medizinische Informationen bei gleichzeitiger didaktischer Optimierung. Die Erste-Hilfe-Fortbildung wird deutlich zielgruppenorientierter gestaltet.

In der Folge kann für den Bereich des Straßenverkehrs auf die Dualität von „Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen“ einerseits und „Erste Hilfe-Ausbildung“ andererseits verzichtet werden, zumal die zukünftige Schulung in Erster Hilfe auch in ausreichendem Maße straßenverkehrsrechtliche Belange und Themen berücksichtigen wird. Auch ist es aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zumutbar, wenn alle Bewerber um eine Fahrerlaubnis an einer nunmehr 9 UE umfassenden Ersthelferausbildung teilnehmen. Darüber hinaus wird in § 19 Absatz 3 durch die Einfügung des Wortes „insbesondere“ die Möglichkeit geschaffen, auch andere gleichwertige Nachweise anzuerkennen.

Ursprüngliche Fassung der Nummer 17 Buchstabe b:

17. § 68 wird wie folgt geändert: ...

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „die Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen oder Ausbildungen“ durch die Wörter „die Schulungen“ ersetzt.
- bb) In Satz 3 werden die Wörter „Aus- oder Fortbildungen“ durch die Wörter „Schulungen“ ersetzt.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 Nummer 17 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

,b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „die Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen oder Ausbildungen“ durch die Wörter „die Schulungen“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Einer Anerkennung nach Satz 1 bedarf es nicht für Stellen, die ein Unfallversicherungsträger nach einer von ihm nach § 15 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 1 a, des Siebten Buches Sozialgesetzbuch erlassenen Unfallverhütungsvorschrift über Grundsätze der Prävention für die Ausbildung zur Ersten Hilfe ermächtigt hat, und vom Unfallversicherungsträger öffentlich bekannt gemacht sind.“

cc) In Satz 3 werden die Wörter „Aus- oder Fortbildungen“ durch die Wörter „Schulungen“ ersetzt.

dd) In Satz 4 werden die Wörter „den Sätzen 1 und 2“ durch die Angabe „Satz 1“ ersetzt.“

Begründung:

Die erst mit Artikel 1 Nummer 22 der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 eingefügte Vorschrift ist zu ändern, weil die Erfüllung der Verpflichtung zur öffentlichen Bekanntgabe der Stellen für die Schulung in Erster Hilfe in § 68 Absatz 1 Satz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) den zuständigen Landesbehörden teilweise unmöglich ist.

Stellen, die nach § 68 Absatz 1 Satz 2 FeV von einem Unfallversicherungsträger nach einer von ihm nach § 15 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 1 a, des Siebten Buches Sozialgesetzbuch erlassenen Unfallverhütungsvorschrift über Grundsätze der Prävention für die Ausbildung zur Ersten Hilfe ermächtigt sind, sind den für die amtliche Anerkennung der Stellen für die Schulung in Erster Hilfe zuständigen Landesbehörden nicht in jedem Fall bekannt. Die Unfallversicherungsträger sind nicht verpflichtet, den nach Landesrecht zuständigen Behörden die Stellen mitzuteilen, die sie für die Ausbildung zur Ersten Hilfe ermächtigt haben.

Daher sieht § 68 Absatz 1 Satz 2 FeV eine öffentliche Bekanntgabe der Stellen, die nach einer nach § 15 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 1 a, des Siebten Buches Sozialgesetzbuch erlassenen Unfallverhütungsvorschrift über Grundsätze der Prävention für die Ausbildung zur Ersten Hilfe ermächtigt sind, durch die Unfallversicherungsträger selbst vor. Die Verpflichtung der zuständigen Landesbehörden in § 68 Absatz 1 Satz 4 FeV beschränkt sich auf die öffentliche Bekanntgabe der amtlich anerkannten Stellen.

Nummer 11 (§ 29a neu)

Diese Regelung übernimmt die im Rahmen der Revision des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatuts 1993 erfolgte und gegenüber den amerikanischen Truppen mit Briefwechsel dargelegte Rechtsauslegung in nationales Recht. Danach wurde es als vereinbar mit Artikel 9 Absatz 2 des Zusatzabkommens angesehen, dass die Berechtigung zum Führen von privaten Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland auch dann bestehen bleibt, wenn der entsprechende, im Entsendestaat erteilte Führerschein abläuft, sofern der Inhaber im Besitz der in dieser Vorschrift genannten Bescheinigung ist. Es wird weiter als vereinbar mit Artikel 9 Absatz 2 angesehen, wenn die Behörden der Entsendestaaten oder der Truppe im Einklang mit ihren Vorschriften die Gültigkeit solcher Führerscheine, falls diese abläuft, verlängern. Die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis im Wege der Umschreibung auf der Grundlage der in dieser Vorschrift genannten Bescheinigung ist nicht möglich.

Nummer 13b) (§ 48a Absatz 3)

Hierbei handelt es sich um eine sprachliche Anpassung.

Nummer 18, 19f (§§ 74 Absatz 4, 76 Nr. 19)

Nach den bisher geltenden rechtlichen Bestimmungen wurden an die Ausfertigung von Bescheinigungen, die Ausnahmen, Auflagen oder Beschränkungen regeln, die nicht im Führerschein mittels Schlüsselzahl vermerkt werden können, keine sicherheitstechnischen Anforderungen gestellt. Es besteht daher die Möglichkeit der Fälschung.

Die neu beschriebenen Dokumenteneigenschaften stellen durch ihre hochwertige materialmäßige und drucktechnische Ausstattung, die Vordrucknummerierung und die damit erreichte Vereinheitlichung eine Weiterentwicklung des bisherigen Status quo dar. Das Bundeskriminalamt hat in einer sicherheitstechnischen Bewertung die Einführung empfohlen.

Zu Nummern 8, 9, 13a, 14, 15, 16, 19d, 20, 21, 23b)
(§§ 22 Absatz 4, 25b, 48a, 49, 51, 52, 76 Nr. 12a,
Anlage 8a neu -8d, Anlage 9 SZ 184)

Bisher regelte eine Bekanntmachung im Verkehrsblatt (VkB1. 1998, Heft 23, S. 1313) das Aussehen und das Material der Bescheinigung, die als vorläufiger Nachweis der Fahrberechtigung nach § 22 Absatz 4 Satz 7 dient. Dies hat zu einer bundesweit uneinheitlichen Darstellung und zur Nutzung unterschiedlicher Materialien geführt. Mit der Aufnahme als Anlage in die Fahrerlaubnis-Verordnung und der Beschreibung der Dokumenteneigenschaften wird eine Vereinheitlichung und in der Folge bessere Überprüfbarkeit auch bei Kontrollen ermöglicht. Ferner wird durch die hochwertige materialmäßige und drucktechnische Ausstattung und die Vordrucknummerierung eine Weiterentwicklung des bisherigen Status quo erreicht. Das Bundeskriminalamt (BKA) hat in einer sicherheitstechnischen Bewertung die Einführung empfohlen.

Ursprüngliche Fassung der Nummer 8:

8. In § 22 Absatz 4 Satz 7 werden die Wörter „durch eine befristete Prüfungsbescheinigung, die im Inland zum Nachweis der Fahrberechtigung dient,“ durch die Wörter „durch einen nur im Inland geltenden vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis nach Anlage 8a oder eine nur im Inland als Nachweis der Fahrerlaubnis geltende befristete Prüfungsbescheinigung nach Anlage 8b“ ersetzt.

Änderung durch den Bundesrat:

- ,8. In § 22 Absatz 4 Satz 7 werden die Wörter „durch eine befristete Prüfungsbescheinigung, die im Inland zum Nachweis der Fahrberechtigung dient,“ durch die Wörter „durch eine nur im Inland als Nachweis der Fahrerlaubnis geltende befristete Prüfungsbescheinigung nach Anlage 8 a“ ersetzt.’

Begründung:

Es wird ein Verweis auf das Muster in Anlage 8 a geschaffen.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 folgende Nummer 8 a einzufügen:

,8a. Nach § 22 wird folgender § 22 a eingefügt:

„§ 22 a

**Abweichendes Verfahren bei Elektronischem
 Prüfauftrag und Vorläufigem Nachweis der
 Fahrerlaubnis**

- (1) Abweichend von § 22 Absatz 4 Satz 1 kann die Fahrerlaubnisbehörde mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde von dem Übersenden eines vorbereiteten Führerscheines an die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der folgenden Vorschriften absehen. Soweit nachstehend nichts anderes bestimmt ist, bleiben die allgemeinen Vorschriften unberührt.
- (2) Die Fahrerlaubnisbehörde übermittelt der zuständigen Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr zur Durchführung der Prüfung folgende Daten in Bezug auf den Bewerber:
 1. Prüfauftragsnummer,
 2. Ausstellungsdatum des Prüfauftrages,
 3. Name, Vorname, Geburtsdatum, Anschrift, Geburtsort, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Art des Ausweisdokumentes und Ausweisnummer,
 4. eine digitale Kopie des Lichtbildes für den Führerschein,
 5. Angaben zum Vorbesitz von Fahrerlaubnisklassen,
 6. Prüfauftragsart (Ersterteilung, Erweiterung, Umschreibung, Neuerteilung),
 7. beantragte Fahrerlaubnisklassen,
 8. Auflagen und Beschränkungen zu den beantragten Fahrerlaubnisklassen,

9. Mindestalter,
 10. Angaben zur theoretischen Prüfung,
 11. Angaben zur praktischen Prüfung,
 12. Angabe, ob der Bewerber auf das Ausstellen eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis verzichtet hat.
- (3) Der Sachverständige oder Prüfer hat im Falle einer bestandenen Prüfung abweichend von § 22 Absatz 4 Satz 3 dem Bewerber einen Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis nach Anlage 8 a unter Einsetzen des Aushändigungsdatums auszuhändigen. § 22 Absatz 4 Satz 4 und 5 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass das Ergebnis der Prüfung, die jeweils erteilte Fahrerlaubnisklasse und das Ausgabedatum des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisbehörde unter Angabe der Daten nach Absatz 2 Nummer 1 und 3 elektronisch übermittelt wird.
- (4) Ist der Bewerber bereits im Besitz eines Führerscheines oder eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis und soll die Fahrerlaubnis auf weitere Klassen erweitert werden, darf nach bestandener Prüfung der Vorläufige Nachweis der Fahrerlaubnis nur ausgehändigt werden, wenn der Bewerber dem Sachverständigen oder Prüfer seinen bisherigen Führerschein oder den ihm zuvor erteilten Vorläufigen Nachweis der Fahrerlaubnis zur Weiterleitung an die Fahrerlaubnisbehörde übergibt. Die Fahrerlaubnisbehörde hat den neuen Führerschein mit den erteilten Klassen dem Bewerber alsbald auszuhändigen, zu übersenden oder übersenden zu lassen.
- (5) Der Bewerber kann in seinem Antrag nach § 21 erklären, dass er für alle beantragten Fahrerlaubnisklassen auf das Ausstellen eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis verzichtet. Im Falle eines Verzichtes hat der Sachverständige oder Prüfer lediglich das Ergebnis der Prüfung der Fahrerlaubnisbehörde zu übermitteln und dem Bewerber eine Bestätigung darüber auszuhändigen. Ist der Bewerber bereits im Besitz eines Führerscheines oder eines Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis, erhält er den Führerschein mit den zusätzlich erteilten Fahrerlaubnisklassen nur gegen Rückgabe des bisherigen Führerscheines oder des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde ausgehändigt.
- (6) Der Bewerber kann in seinem Antrag nach § 21 erklären, dass er den Führerschein unmittelbar nach der bestandenen Prüfung benötigt. Die Fahrerlaubnisbehörde hat im Falle einer Erklärung nach Satz 1 den Führerschein bereits mit der Erteilung des Prüfauftrages an die Technische Prüfstelle herstellen zu lassen und diesen dem Bewerber, soweit alle übrigen Vorausset-

zungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis vorliegen, auszuhändigen, zu übersenden oder übersenden zu lassen. Absatz 5 Satz 2 und 3 gelten entsprechend.

- (7) Der Vorläufige Nachweis der Fahrerlaubnis gilt als Nachweis im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 und nur im Inland; er ist bis zur Aushändigung des Führerscheines, längstens für drei Monate ab dem Tag seiner Aushändigung gültig.“ ‘

Begründung:

Es soll ein alternatives Verfahren unter Nutzung des elektronischen Datenaustausches zum herkömmlichen Verfahren (gemäß § 22 Absatz 4 Satz 1) geregelt werden:

Hat ein Land sich für die Anwendung des Verfahrens nach § 22 a entschieden, wird im Regelfall auf die Herstellung eines Kartenführerscheins vor der Fahrerlaubnisprüfung verzichtet. Dem Bewerber wird nach bestandener Fahrerlaubnisprüfung vom Sachverständigen oder Prüfer zunächst ein Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis anstelle des Kartenführerscheins ausgehändigt. Die Bestellung des Kartenführerscheins bei der Bundesdruckerei GmbH wird erst im Nachgang von der Fahrerlaubnisbehörde ausgelöst. Über die Art des Führerscheinerhalts (Abholung oder Zusendung) entscheidet der Bewerber. Auch bei dem Verfahren nach § 22 a wird sichergestellt, dass infolge einer gesonderten Erklärung des Bewerbers im Antrag nach § 21 der Führerschein nach bestandener Prüfung erhalten werden kann (wegen einer bevorstehenden Fahrt ins EU-Ausland).

Das Verfahren dient insbesondere der Entbürokratisierung und Ressourcenschonung, da im Regelfall auf die Vorbestellung und Vorproduktion von Kartenführerscheinen verzichtet wird. Daraus folgt, dass die Sachverständigen oder Prüfer am Prüfungstag keine Kartenführerscheine mit sich führen müssen. Zudem haben sich durch das medienbruchfreie Verfahren (elektronische Übersendung des Prüfauftrags) die Bearbeitungszeiten der Fahrerlaubnis-Anträge erheblich verkürzt. Die Bewerber profitieren von der Flexibilität des Prüftermins. Bei der Bestellung des Prüftermins bei der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr ist keine namentliche Anmeldung der Bewerber mehr erforderlich.

Das Verfahren wurde von den Ländern Berlin, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit positivem Ergebnis erprobt und hat sich seit mehreren Jahren bewährt.

Ursprüngliche Fassung der Nummer 13:

13. § 48a Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe „Anlage 8a“ durch die Angabe „Anlage 8b“ ersetzt.
- b) Das Wort „Fahrberechtigung“ wird durch das Wort „Fahrerlaubnis“ ersetzt.

Änderung durch den Bundesrat:**4. Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 48 a Absatz 3 FeV)**

In Artikel 1 ist Nummer 13 wie folgt zu fassen:

„13. § 48 a Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für das Verfahren bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis für das Führen von Kraftfahrzeugen in Begleitung gelten die §§ 22 und 22 a mit folgenden Maßgaben:

1. Über die Fahrerlaubnis ist eine Prüfungsbescheinigung nach dem Muster der Anlage 8 b auszustellen, die bis drei Monate nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Inland zum Nachweis im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 dient.
2. Die Prüfungsbescheinigung tritt an die Stelle des Führerscheines oder des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis.
3. In der Prüfungsbescheinigung sind die zur Begleitung vorgesehenen Personen namentlich aufzuführen. Auf Antrag können weitere begleitende Personen namentlich auf der Prüfungsbescheinigung nachträglich durch die Fahrerlaubnisbehörde eingetragen werden.
4. Im Falle des § 22 a Absatz 1 Satz 1 ist auf das Übersenden einer vorbereiteten Prüfungsbescheinigung zu verzichten.
5. Zusätzlich zu den nach § 22 a Absatz 2 zu übermittelnden Daten übermittelt die Fahrerlaubnisbehörde die in die Prüfungsbescheinigung aufzunehmenden Angaben zu den Begleitpersonen.
6. Ist der Bewerber bereits im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM, der Klasse A1, der Klasse L oder der Klasse T, ist abweichend von § 22 a Absatz 4 der Führerschein nicht bei Aushändigung der Prüfungsbescheinigung zurückzugeben. In die Prüfungsbescheinigung sind die Klasse AM und die Klasse L nicht aufzunehmen.
7. Ist der Bewerber noch nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM oder der Klasse L, kann er in seinem Antrag nach § 21 erklären, dass er für die genannten Fahrerlaubnisklassen einen Führerschein erhalten möchte. In der Prüfungsbescheinigung sind diese Klassen nicht aufzunehmen.

Die Prüfungsbescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.“

Begründung:

Es ist eine Anpassung der Regelungen zum Begleiteten Fahren ab 17 Jahre erforderlich, um auch hierbei

alternativ das neue Verfahren nach § 22 a anwenden zu können.

Da die Einschlussklasse AM auch zu Fahrten im Ausland berechtigt, erfolgt die Klarstellung, dass der Bewerber in seinem Antrag nach § 21 erklären kann, dass er für diese Klasse (sowie für Klasse L) einen Kartenführerschein erhalten möchte.

Zu Nummer 19 Buchstabe a (§ 76 Nummer 3)

Die Änderung ist eine Folge der mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) erfolgten Aufnahme von Kleinkraftfahrzeugen bis 45 km/h der Klasse L1e nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1), deren Bauart Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn auf höchstens 25 km/h beschränkt ist, in § 4 Absatz 1.

Zu Nummer 19e, 22 (§ 76 Nr. 15 und Anlage 8b neu)

Das bisherige als Vordruck verwendete Material Neobond ist frei käuflich beziehbar und wird den steigenden sicherheitstechnischen Anforderungen an fahrerlaubnisrechtliche Dokumente nicht gerecht. Es besteht die Möglichkeit, unter Vorlage ge- oder verfälschter Dokumente am Straßenverkehr teilzunehmen.

Die neu beschriebenen Dokumenteneigenschaften stellen durch ihre hochwertige materialmäßige und drucktechnische Ausstattung, die Vordrucknummerierung und die damit erreichte Vereinheitlichung eine Weiterentwicklung des bisherigen Status quo dar. Das BKA hat in einer sicherheitstechnischen Bewertung die Einführung empfohlen.

Ursprüngliche Fassung der Nummer 19 d) und e)

d) Nach Nummer 12 wird folgende Nummer 12a angefügt

„12a. § 22 Absatz 4 Satz 7 und Anlage 8a (Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis)

Ein Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis darf bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 nach dem bis zum 20. Oktober 2015 geltenden Muster ausgestellt werden.“

e) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. Anlage 8b zu § 48 (Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17“)

Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 nach dem bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 geltenden Muster der Anlage 8a ausgestellt werden.“

Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstaben d und e

(§ 22 Absatz 4 Satz 7 und Anlage 8 a FeV (Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis))

§ 22 a Absatz 2 Nummer 4 – neu –, § 48 a Absatz 3 FeV

Anlage 8 b (zu § 48 a FeV) (Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“)

In Artikel 1 Nummer 19 sind die Buchstaben d und e wie folgt zu fassen:

,d) Nach Nummer 12 werden folgende Nummern 12a und 12b eingefügt:

„12a. § 22 Absatz 4 Satz 7 und Anlage 8 a (Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis)

Ein Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis darf bis zum 1. April 2016 nach dem bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 geltenden Muster ausgestellt werden.

12b. § 22 a Absatz 2 Nummer 4, auch in Verbindung mit § 48 a Absatz 3, ist erst ab dem 1. April 2016 anzuwenden.“

e) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. Anlage 8 b (Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“)

Eine Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“ darf bis zum 1. April 2016 nachdem bis zum Ablauf des 20. Oktober 2015 geltenden Muster der Anlage 8 a ausgestellt werden.“ ‘

Begründung:

Insbesondere aus Gründen der Ressourcenschonung werden 6-monatige Übergangsfristen geschaffen für die Weiterverwendung der bisherigen Muster des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis sowie der Prüfungsbescheinigung (Begleitetes Fahren ab 17Jahre).

Insbesondere um Täuschungsversuchen bei der Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung zu begegnen, wird geregelt, dass die Fahrerlaubnisbehörde der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr eine digitale Kopie des Lichtbildes für den Führerschein übersendet. Diese Regelung ist erst ab dem ersten Tag des sechsten Kalendermonats, der auf den Kalendermonat der Verkündung dieser Verordnung folgt, anzuwenden, sodass die zuständigen Stellen eine angemessene Vorbereitungszeit auf die Umstellung haben.

Ursprünglich Fassung der Nummer 22:

22. In der neuen Anlage 8b werden die Vorbemerkungen wie folgt gefasst:

„Farbe: rosa

Format: DIN A5

Umfang: 1 Blatt, einseitiger Druck

Trägermaterial: Sicherheitspapier in einer Stärke von 90 g/m² ohne optische Aufheller

In das Trägermaterial sind die folgenden fälschungser-schwerenden Sicherheitsmerkmale eingearbeitet:

1. als Wasserzeichen das gesetzlich für die Bundesdruckerei geschützte Motiv: „Bundesadler“,
2. nur unter UV-Licht sichtbare gelb und blau fluo-reszierende Melierfasern,
3. chemische Reagenzien.

Der Vordruck weist eine fortlaufende Vordrucknum-merierung auf.

Abweichungen vom Muster sind zulässig soweit Be-sonderheiten des Verfahrens, insbesondere der Ein-satz maschineller Datenverarbeitung, dies erfordern.“

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 ist Nummer 22 ist wie folgt zu fassen:

,22. Die neue Anlage 8 b wird wie folgt gefasst:

„Anlage 8 b
(zu § 48 a)

Muster der Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“

Vorbemerkungen

Farbe: rosa

Format: DIN A5

Umfang: 1 Blatt, einseitiger Druck

Trägermaterial: Sicherheitspapier in einer Stärke von 90 g/m² ohne optische Aufheller

In das Trägermaterial sind die folgenden fälschungser-schwerenden Sicherheitsmerkmale eingearbeitet:

1. als Wasserzeichen das gesetzlich für die Bundesdruckerei geschützte Motiv: „Bundesadler“,
2. nur unter UV-Licht sichtbare gelb und blau fluo-reszierende Melierfasern,
3. chemische Reagenzien.

Der Vordruck weist eine fortlaufende Vordrucknum-merierung auf.

Abweichungen vom Muster sind zulässig soweit Bes-onderheiten des Verfahrens, insbesondere der Einsatz ma-schineller Datenverarbeitung, dies erfordern.

Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17Jahre“		Vordrucknummerierung
Diese Bescheinigung dient anstelle des Führerscheins befristet zum Nachweis der Fahrerlaubnis im Inland. Sie ist nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis. Beim Führen von Kraftfahrzeugen ist sie mitzuführen und zuständigen Personen bei Kontrollen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Unterschrift der Fahrerlaubnisinhaberin/des Fahrerlaubnisinhabers		
Diese Bescheinigung ist bis zur Aushändigung des Führerscheins, längstens jedoch bis zum _____ gültig; soweit die Bescheinigung maschinell ausgefüllt ist, ist sie auch ohne Unterschrift der ausstellenden Behörde gültig. Führerschein-Nr. (soweit vorhanden): _____ Fahrerlaubnisbehörde: _____ Ort: _____ Ausstellungsdatum: _____		
Ausgehändigt durch die Fahrerlaubnisbehörde/den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr* am: _____ (Stempel) _____ (Unterschrift und Stempel der Fahrerlaubnisbehörde/des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr)*		
Name, Vorname: _____ geboren am: _____ in: _____ ist berechtigt, Kraftfahrzeuge folgender Klasse/n zu führen**:		
Klasse	Erteilungsdatum	Klassenbezogene Beschränkung/Auflagen/Zusatzangaben gemäß Anlage 9 FeV
B		
BE		
B96		
AM***		
L ***		
Allgemeingültige Beschränkungen/Auflagen/Zusatzangaben:		

* Nichtzutreffendes ist zu streichen

** Nicht erteilte Klassen sind durch einen Strich entwertet

***Nur auszufüllen, wenn kein Führerschein vorhanden ist oder kein Führerschein ausgehändigt werden soll.

Namentlich benannte Personen

Name	Vorname	Geburtsdatum

Begründung:

Es erfolgt eine Anpassung des Musters der Prüfungsbescheinigung.

Zu Nummer 23 (Anlage 9)Zu den Buchstaben a), c) bis d)Zu Schlüsselzahl (SZ) 182:

Redaktionelle Anpassung

Zu SZ 183:

SZ 183 ist in SZ 187 aufgegangen und wird daher für die Zukunft aufgehoben.

Zu SZ 185–187:

SZ 185 wurde sprachlich angepasst, um durch klareren Aufbau bessere Verständlichkeit zu gewährleisten und einen Gleichlauf mit SZ 182 herzustellen (Aufzählung der Ausbildungsberufe).

SZ 186 wurde sprachlich angepasst, keine diesbezügliche Änderung des § 10 FeV.

SZ 187 wurde neu gefasst, um durch klarere Struktur bessere Verständlichkeit zu erreichen und als Folgeänderung zur Neufassung von § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 rechte Spalte „Auflagen“.

Zu SZ 192

Die Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 23.12.2014 (BGBl. I S. 2432) regelt, dass die Fahrerlaubnisklasse B abweichend von § 6 Absatz 1 FeV auch Fahrzeuge umfasst, deren zulässige Gesamtmasse 3 500 kg übersteigt, jedoch nicht mehr als 4 250 kg beträgt, soweit

1. die Fahrzeuge
 - a) elektrisch betrieben und
 - b) im Bereich Gütertransport eingesetzt sind
2. der Inhaber der Fahrerlaubnis an einer zusätzlichen Fahrzeugeinweisung teilgenommen hat.

Der Nachweis der Fahrberechtigung gemäß § 2 der o.g. Ausnahme-Verordnung erfolgt durch die in Spalte 12 der die Klasse B betreffenden Zeile des Führerscheins eingetragene Schlüsselzahl 192. Die Schlüsselzahl 192 ist mit dem Ablaufdatum „31.12.19“ [zum Beispiel 192(31.12.19)] zu versehen.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der zuteilbaren Schlüsselzahlen wird die Schlüsselzahl 192 auch in Anlage 9 aufgenommen.

Zu SZ 193

Diese SZ wird zur Dokumentation von § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Fall c) bb) neu eingeführt.

Zu Buchstabe e)

Diese Änderung macht die Sonderstellung der gekennzeichneten SZ deutlich, die alle nur bei der Umstellung von Fahrerlaubnissen, die bis zum 31. Dezember 1998 und in den Fällen des § 76 Nummer 11a erteilt worden sind, verwendet werden dürfen.

Zu Buchstabe f)

Die Änderung macht die Sonderstellung von SZ 182 klar.

Zu Buchstabe g)

Die Sätze werden in Fußnoten umgewandelt.

Zu Nummer 24 (Anlage 11)

Mit Bosnien und Herzegowina wurde eine Gemeinsame Absichtserklärung über die Umschreibung von Führerscheinen abgeschlossen.

Zu Artikel 2

Auf Grund der hintereinander kurzfristig erfolgten Änderungen ist die Fahrerlaubnis-Verordnung unübersichtlich geworden. Es erscheint daher sinnvoll, den geltenden Rechtszustand in einer konsolidierten Fassung zu dokumentieren.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten.

(VkBf. 2015 S. 662)

Nr. 174 **Aufhebung „Vorläufiger Nachweis der Fahrberechtigung Bescheinigung nach § 22 Abs. 4 Satz 7 Fahrerlaubnis-Verordnung“**

Bonn, den 12. Oktober 2015
LA 21/7324.3/21

Mit der Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1674) ist eine Vereinheitlichung fahrerlaubnisrechtlicher Dokumente sowie die Formulierung sicherheitstechnischer Anforderungen an die Bescheinigungen erfolgt. In diesem Zuge wurde auch das Muster des vorläufigen Nachweises der Fahrberechtigung (VNF) (zu § 22 Absatz 4) als Anlage 8a aufgenommen. In der Folge wird die Verkündung vom 20. Oktober 1998 „Vorläufiger Nachweis der Fahrberechtigung Bescheinigung nach § 22 Abs. 4 Satz 7 Fahrerlaubnis-Verordnung“ (VkBf. S. 1313) außer Kraft gesetzt.

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

(VkBf. 2015 S. 679)

Nr. 175 Aufhebung verschiedener Verfahrensregelungen im Zusammenhang mit Unterweisungen in Sofortmaßnahmen am Unfallort und die Ausbildung in Erster Hilfe

Bonn, den 12. Oktober 2015
LA 21/73234.5/30-2399169

Seit dem 01.04.2015 umfasst die Schulung in Erster Hilfe 9 Unterrichtseinheiten zu 45 Minuten. In der Folge wurde für den Bereich des Straßenverkehrs auf die Alternative der Vermittlung von „Grundzügen der Versorgung Unfallverletzter“ einerseits und „Erste Hilfe Ausbildung“ andererseits verzichtet, zumal die zukünftige Ausbildung in Erster Hilfe auch in ausreichendem Maße straßenverkehrsrechtliche Belange und Themen berücksichtigen wird.

Die erforderlichen Änderungen wurden mit der Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1674) umgesetzt.

In der Folge kann eine Bereinigung derzeit noch geltender Verfahrensregelungen erfolgen. Die nachfolgenden Verkündungen werden außer Kraft gesetzt:

1. Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort oder Ausbildung in Erster Hilfe als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis vom 1. August 1969 an hier: Übergangsregelung vom 26. Juni 1969 (VkBf. S. 302)
2. Nachweis über die Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort und über die Ausbildung in Erster Hilfe (§§ 8a, 8b StVZO) hier: Prüfung für den Beruf des pharmazeutisch-technischen Assistenten vom 23. Januar 1970 (VkBf. S. 135)
3. Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort (§ 8a StVZO) Behandlung von Körperbehinderten vom 16. Dezember 1970 (VkBf. S. 6)
4. Sofortmaßnahmen am Unfallort und Ausbildung in Erster Hilfe (§§ 8a, 8b StVZO) – Bescheinigungen von Dienststellen der Truppe ohne des zivilen Gefolges der nicht-deutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes vom 31. März 1971 (VkBf. S. 135).
5. Nachweis über Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort und über Ausbildung in Erster Hilfe gemäß §§ 8a und 8b StVZO vom 6. Februar 1974 (VkBf. S. 105)

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

(VkBf. 2015 S. 680)

Nr. 176 Richtlinie für die Anerkennung der Eignung einer Stelle für die Schulung in Erster Hilfe im Sinne des § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung

Bonn, den 12. Oktober 2015
LA 21/73234.5/30-2399169

Im Benehmen mit den für das Fahrerlaubniswesen zuständigen obersten Landesbehörden gebe ich die Richtlinie für die Anerkennung der Eignung einer Stelle für die Schulung in Erster Hilfe im Sinne des § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung bekannt. Diese Richtlinie ersetzt die bisherige Richtlinie für die Anerkennung der Eignung einer „anderen Stelle“ im Sinne der §§ 8a und 8b StVZO vom 8. Mai 1970 (VkBf. S. 300), geändert durch die Richtlinie vom 18. März 1991 (VkBf. S. 398).

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

Richtlinie für die Anerkennung der Eignung einer Stelle für die Schulung in Erster Hilfe im Sinne des § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 20. Oktober 2015

I.

Nach § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980) in der Fassung der Verordnung vom 20. Oktober 2015 bedürfen Stellen, die Schulungen in Erster Hilfe für den Erwerb einer Fahrerlaubnis durchführen, der amtlichen Anerkennung durch die für das Fahrerlaubniswesen oder das Gesundheitswesen zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmte oder nach Landesrecht zuständige Stelle.

Ziel des Anerkennungsverfahrens ist es, die Qualität und die Einheitlichkeit der Schulungen sicherzustellen.

II.

1. Lehrplan

Die Schulung hat sich nach einem Lehrplan zu richten, der für die Lehrkräfte hinsichtlich Inhalt, Durchführung der praktischen Demonstrationen und Übungen sowie Mindestzeitmaß verbindlich ist.

Im Lehrplan sind Aussagen zu dem Gesamtlernziel, der Organisation und der Gliederung der Schulung zu treffen. Die einzelnen Abschnitte beinhalten Folgendes:

- Teillernziel,
- Methoden,
- Medien, Visualisierung,
- benötigte Materialien,
- genaue Beschreibung der Erste-Hilfe-Maßnahmen, gegebenenfalls
- Praxisanleitung,
- Hintergrundinformationen für die Lehrkraft,
- Erfolgskontrolle.

2. Inhalt und Durchführung der Schulung

Die Schulung hat nach Inhalt und Umfang sowie in methodisch-didaktischer Hinsicht mindestens dem Standard zu entsprechen, der in sachlicher Übereinstimmung mit den in der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe vertretenen Hilfsorganisationen und unter Berücksichtigung von Empfehlungen des Deutschen Beirates für Erste Hilfe und Wiederbelebung bei der Bundesärztekammer in den jeweils aktuellen Lehrplänen und Leitfäden zum Erste-Hilfe-Lehrgang festgelegt ist.

Der Teilnehmer soll nach Abschluss der Schulung bereit und in der Lage sein, unter besonderer Beachtung des Eigenschutzes, Erste Hilfe – auch unter Verwendung einfacher Hilfsmittel z. B. aus dem Kfz-Verbandkasten (DIN 13164) – durchzuführen.

2.1 Schulungsinhalte

Die Schulungsinhalte sind den Teilnehmern durch theoretischen Unterricht, durch Demonstration und durch Üben so zu vermitteln, dass die Teilnehmer Erste Hilfe leisten können. Eine Durchführung des theoretischen Unterrichts unter Verwendung von einzelnen Elementen am PC oder Notebook unter Begleitung der Lehrkraft ist möglich.

Lernziele, theoretische und praktische Inhalte für die Schulung in Erster Hilfe¹

Zielsetzung

Die Teilnehmer können grundsätzliche Maßnahmen bei Notfallsituationen nach anerkannten und geltenden Standards systematisch anwenden. Die Vermittlung erfolgt praxisnah und kompetenzorientiert. Die Maßnahmen sollten im Gesamttablauf unter Einschluss der psychischen Betreuung der vom Notfall betroffenen Personen geübt werden.

Die Teilnehmer sollen

- eigene Sicherheit/eigenes Schutzverhalten beherrschen; z. B. Absichern einer Unfallstelle vornehmen können
- den Notruf absetzen können
- Rettung aus einem Gefahrenbereich inklusive Straßenverkehr kennen
- Maßnahmen zur psychischen Betreuung und zum Wärmeerhalt durchführen können
- die Wundversorgung mit vorhandenen Verbandmitteln durchführen und bei Besonderheiten (Fremdkörper in Wunden, Nasenbluten, Amputationsverletzungen, Verbrennungen, Verätzungen) die ggf. notwendigen ergänzenden Maßnahmen ergreifen können
- bedrohliche Blutungen erkennen und entsprechende Maßnahmen durchführen können
- Maßnahmen bei Knochenbrüchen und Gelenkverletzungen durchführen können
- die Kontrolle des Bewusstseins durchführen können und Gefahren der Bewusstlosigkeit kennen

- die Kontrolle der Atmung durchführen können und Gefahren bei Atemstillstand kennen
- die Seitenlage durchführen können
- die Herz-Lungen-Wiederbelebung durchführen können
- den Einsatz eines Automatisierten Externen Defibrillators (AED) kennen
- die Helmabnahme beim bewusstlosen Motorradfahrer kennen
- hirnbedingte Störungen erkennen und entsprechende Maßnahmen bei Schlaganfall und Krampfanfall durchführen können
- Atemstörungen erkennen und entsprechende Maßnahmen bei Atemwegsverlegungen und Asthma bronchiale durchführen können
- kreislaufbedingte Störungen erkennen und entsprechende Maßnahmen bei Herzinfarkt und Stromunfällen durchführen können
- Temperaturbedingte Störungen erkennen und versorgen können
- Vergiftungen erkennen und versorgen können (u. a. Alkohol, Drogen)
- über das Thema „Organspende“ informiert werden

Praktische Inhalte

- Rettung aus dem Gefahrenbereich (AD)
- Absetzen des Notrufes (im Rahmen eines Fallbeispiels)
- Maßnahmen zur psychischen Betreuung und des Wärmeerhalts (im Rahmen eines Fallbeispiels)
- Wundversorgung mit Verbandmitteln aus dem Verbandkasten durchführen (TÜ)
- Abdrücken am Oberarm (TÜ)
- Druckverband am Arm (TÜ)
- Maßnahmen zur Schockvorbeugung/-bekämpfung (im Rahmen eines Fallbeispiels, z. B. Unterzuckerung durch Diabetes)
- Ruhigstellung bei Knochenbrüchen und Gelenkverletzungen mit einfachen Hilfsmitteln (TÜ)
- Handhabung einer Kälte-Sofortkompressen (AD)
- Feststellen des Bewusstseins (TÜ)
- Feststellen der Atemfunktion (TÜ)
- stabile Seitenlage (TÜ)
- Wiederbelebung (TÜ)
- Einbindung des AED in den Ablauf der Wiederbelebung (AD)
- Abnehmen des Helmes durch zwei Helfer (AD)
- Lagerungsarten – atemerleichternde Lagerung, Oberkörperhochlagerung (TÜ)
- Entfernen von Fremdkörpern aus den Atemwegen (AD)

2.2 Dauer der Schulung

Die Schulung umfasst mindestens 9 Unterrichtseinheiten von jeweils mindestens 45 Minuten Dauer. Insgesamt sind mindestens drei Pausen vorzusehen, deren Gesamtdauer mindestens 45 Minuten beträgt.

2.3 Teilnehmerzahl

Die Teilnehmerzahl darf 20 Personen nicht übersteigen.

¹ AD = Ausbilderdemonstration. Die Maßnahme wird von der Lehrkraft demonstriert und erläutert sowie gegebenenfalls von einzelnen Teilnehmern geübt. TÜ = Teilnehmerübungen. Die Maßnahme wird von der Lehrkraft demonstriert und erläutert sowie grundsätzlich von allen Teilnehmern bis zur sicheren Beherrschung (insbesondere durch zielgruppenorientierte Fallbeispiele) geübt. Die Maßnahmen sollen grundsätzlich im Gesamttablauf sowie jeweils auch unter Einschluss der psychischen Betreuung geübt werden.

Bei einer Teilnehmerzahl ab 15 Personen muss neben dem Ausbilder in jeder Schulung ein Ausbildungshelfer zur Verfügung stehen.

3. Sachliche Voraussetzungen

3.1 Schulungsräume

Der Antragsteller muss nachweisen, dass er über einen Schulungsraum verfügt, in dem theoretischer Unterricht, praktische Demonstrationen und Übungen in Erster Hilfe durchgeführt werden können. Die maximal zulässige Anzahl der Teilnehmer ergibt sich neben der Bestimmung nach Nummer 2.3 aus der Grundfläche des Raumes (10 m² Demonstrationsfläche + 2 m² pro Teilnehmer). Im Übrigen müssen die Voraussetzungen der Arbeitsstättenverordnung erfüllt sein.

3.2 Lehrmittel

Es müssen die notwendigen Unterrichtsmittel, insbesondere Demonstrations- und Übungsmaterialien sowie geeignete Medien vollzählig und funktionsfähig zur Verfügung stehen.

Das Demonstrations- und Übungsmaterial, insbesondere die Geräte zum Üben der Atemspende und der Herzdruckmassage, unterliegen besonderen Anforderungen der Hygiene und müssen nachweislich, gegebenenfalls nach jeder Anwendung, desinfiziert werden.

Es müssen mindestens folgende Demonstrations- und Übungsmaterialien vorhanden sein:

- Verbandkasten nach DIN 13164
- Decke
- Übungsgeräte zur Wiederbelebung (2 je Schulung)
- AED-Demonstrations-/Trainingsgerät (1 je Schulung)
- Auswechselbare Gesichtsmasken (je Teilnehmer)
- Schutzhelm für Motorradfahrer
- Rettungsdecke
- Schere nach DIN 58279-B190
- Verbandtuch nach DIN 13152-A
- Dreiecktuch (1 je Teilnehmer)
- Verbandpäckchen nach DIN 13151 M (1 je Teilnehmer)
- Wundauflage-Kompresse (1 je Teilnehmer)
- Wundschnellverband nach DIN 13019 (1 je Teilnehmer)
- Einmalhandschuhe nach DIN EN 455-1/455-2 (1 Paar je Teilnehmer)
- Fixierbinde nach DIN 61634 – PB 6 (1 je Teilnehmer)
- Warndreieck
- Warnweste

3.3 Teilnehmerunterlagen

Jedem Teilnehmer an einer Schulung ist eine Informationsschrift über die Lehrinhalte auszuhändigen.

4. Antragsteller und Lehrkräfte

Der Antragsteller muss nachweisen, dass er selbst zur Schulung befähigt ist oder über befähigte Lehrkräfte in ausreichender Zahl verfügt.

Die Befähigung ist gegeben, wenn die Lehrkraft durch Vorlage entsprechender gültigen Bescheinigungen

nachweist, dass sie über die erforderliche medizinisch-fachliche und pädagogische Qualifikation verfügt.

Folgende Anforderungen gelten für Lehrkräfte, die für die Durchführung der Schulung in Erster Hilfe eingesetzt werden sollen:

4.1 Persönliche Voraussetzungen

Mindestalter: 18 Jahre,

Beherrschung der deutschen Sprache in der schriftlichen und gesprochenen Form (analog zu § 2 FahrIG).

4.2 Medizinisch-fachliche Qualifikation

Notfallmedizinische, sanitätsdienstliche Ausbildung: mindestens Erste-Hilfe-Schulung und Sanitätsausbildung mit dokumentierter Prüfung (mindestens 48 Unterrichtseinheiten); die ärztliche Approbation wird als Qualifikation anerkannt.

4.3 Pädagogische Qualifikation

Lehrkräfteschulung bei einer Stelle, deren Eignung zur Aus- und Fortbildung von Lehrkräften in der Ersten Hilfe (Multiplikatorenschulung) durch einen Unfallversicherungsträger nach der Unfallverhütungsvorschrift über Grundsätze der Prävention festgestellt wurde, im Umfang von mindestens 55 Unterrichtseinheiten mit Prüfung.

Inhalte:

- Grundlagen zur allgemeinen Didaktik und Fachdidaktik (Zielgruppenanalyse, Auswahl der Inhalte, lernzielorientiertes Arbeiten)
- Methodik des Unterrichtens (Ausbildungsmethoden, Ausbildungsverhalten, Visualisierung und Präsentation), abgestimmt auf die Erste-Hilfe-Schulung,
- Einüben durch Rollenspiele und Unterrichtsbeispiele, abgestimmt auf die Erste-Hilfe-Schulung,
- Durchführung von Lernzielkontrollen, abgestimmt auf die Erste-Hilfe-Schulung.

Ein abgeschlossenes pädagogisches oder medizinisches Studium kann zum Teil auf die pädagogische Qualifikation angerechnet werden. Es ist jedoch mindestens eine entsprechende lehrprogrammbezogene Einweisung im Umfang von 16 Unterrichtseinheiten zu absolvieren.

4.4 Medizinisch-fachliche und pädagogische Fortbildung

Die Lehrkräfte müssen mindestens alle drei Jahre im Umfang von mindestens 16 Unterrichtseinheiten (8 Unterrichtseinheiten medizinisch-fachlich, 8 Unterrichtseinheiten pädagogisch) auf die Inhalte der Ersten-Hilfe-Schulung bezogen, bei einer in Nummer 4.3 genannten Stelle fortgebildet werden.

4.5 Haftpflichtversicherung

Der Antragsteller hat nachzuweisen, dass er eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat, die eventuelle Personen- und Sachschäden, die im Zusammenhang mit der Ersten-Hilfe-Schulung stehen, abdeckt.

5. Dokumentation

Die anerkannte Stelle hat über die durchgeführten Schulungen Aufzeichnungen gemäß dem Muster der Anlage 1 zu führen.

Diese Aufzeichnungen sind fünf Jahre aufzubewahren und auf Anforderung der Anerkennungs- bzw.

Aufsichtsbehörde vorzulegen. Die Teilnehmerdaten dürfen lediglich für die Dokumentation der Schulungsteilnahme verwendet werden. Eine andere Verwendung oder Weitergabe an Dritte ist nicht zulässig.

Ferner ist das Absolvieren der Lehrkräfteschulung sowie die regelmäßige Fortbildung sachgerecht zu dokumentieren und der Anerkennungsbehörde auf Anforderung vorzulegen.

6. Teilnahmebescheinigung

Jedem Teilnehmer ist eine Teilnahmebescheinigung gemäß dem Muster der Anlage 2 auszuhändigen. Die Bescheinigung darf jeweils nur erteilt werden, wenn die Lehrkraft die Überzeugung gewonnen hat, dass der Teilnehmer nach regelmäßigem Besuch die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt.

7. Anerkennung (Unterlagen, Inhalt, Befristung, Rücknahme und Widerruf der Anerkennung)

Die schulende Stelle muss Gewähr dafür bieten, dass die erforderliche Zuverlässigkeit in der Zusammenarbeit mit der anerkennenden Stelle sichergestellt ist.

Jede Änderung einer Voraussetzung, die der Anerkennung zugrunde liegt, ist unverzüglich der anerkennenden Stelle anzuzeigen.

7.1 Unterlagen

Dem Antrag auf Anerkennung sind insbesondere folgende Unterlagen beizufügen:

- Lehrplan nach Nummer 1 für 9 Unterrichtseinheiten
- Übersicht der Lehrmittel nach Nummer 3.2
- Bescheinigungen über die Qualifikation der Lehrkräfte nach Nummer 4
- Bei Zweifeln an der Befähigung einer Lehrkraft kann angeordnet werden, dass ein Gutachten des zuständigen Gesundheitsamtes oder einer anderen geeigneten Stelle darüber beigebracht wird, ob die Lehrkraft für befähigt gehalten wird.
- Nachweis geeigneter Räumlichkeiten nach Nummer 3.1

Auf Verlangen der Anerkennungsbehörde: Gutachten einer fachlich geeigneten Stelle oder Person zur Frage, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung gegeben sind.

7.2 Inhalt

In dem Anerkennungsbescheid sind die Lehrkräfte, deren Befähigung nachgewiesen worden ist, namentlich anzugeben. Der Inhaber der Anerkennung darf die Schulung nur durch Lehrkräfte durchführen lassen, die im Anerkennungsbescheid angegeben sind. Die Schulung darf nur in den im Anerkennungsbescheid aufgeführten Räumen durchgeführt werden.

7.3 Befristung

Die Anerkennung soll auf längstens 3 Jahre erteilt werden. Sie wird auf Antrag um längstens 3 Jahre verlängert, wenn alle Voraussetzungen für die Anerkennung weiterhin bestehen. Die weitere Befähigung der Lehrkräfte ist als erbracht anzusehen, wenn die Lehrkräfte durch Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung nachweisen, dass sie an einer Fortbildung nach Nummer 4.4 teilgenommen haben. Bestehen bei den Lehrkräften trotz Vorlage der entsprechenden Bescheinigung Zweifel an der Befähigung, so ist anzuordnen, dass ein Gutachten des zuständigen Gesundheitsamtes oder einer geeigneten Stelle darüber beigebracht wird, ob die Lehrkräfte weiterhin für befähigt gehalten werden, die Schulung in Erster Hilfe durchzuführen.

7.4 Rücknahme

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Anerkennungsvoraussetzungen nicht vorgelegen hat. Die Anerkennungsbehörde kann von der Rücknahme absehen, wenn der Mangel nicht mehr besteht.

7.5 Widerruf

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der Anerkennungsvoraussetzungen weggefallen ist. Sie ist insbesondere zu widerrufen, wenn Schulungen durch Personen, die nicht im Anerkennungsbescheid angegeben sind oder ohne die notwendigen Lehrmittel für den theoretischen Unterricht oder für die praktischen Übungen oder entgegen dem Lehrplan oder in nicht anerkannten Räumen durchgeführt worden sind.

8. Auflagen

Der Anerkennungsbescheid kann u. a. mit Auflagen hinsichtlich der Aufsicht, der Dokumentationspflichten und der Mitteilung von Schulungsterminen versehen werden.

Anlage 1

Dokumentation einer Schulung in Erster Hilfe im Sinne des § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung

I. Allgemeines

Anerkannte Stelle:	
Anerkannt durch, AZ	
Art der Schulungsmaßnahme:	Erste Hilfe im Sinne des § 68 der Fahrerlaubnis-Verordnung
Ort = Raum, genaue Bezeichnung	
Datum	
Dauer, von Uhrzeit – bis Uhrzeit :	
Name, Vorname der Lehrkraft/Ausbilders:	
Ggf. Name, Vorname des Ausbildungshelfers:	

II. Teilnehmerdaten

	Name in Druckbuchstaben	Vorname in Druckbuchstaben	Geb. Datum	wohnhalt	Unterschrift des Teilnehmers = Ich bestätige die o. a. Angaben zu I, die Angaben zu meiner Person, meine Teilnahme sowie den Erhalt einer Info-Schrift zur Ersten Hilfe und der Teilnahmebescheinigung
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Anlage 2

**Bescheinigung über die Teilnahme
an einer Schulung in Erster Hilfe
zur Vorlage bei der Fahrerlaubnisbehörde**

Herrn/Frau _____ geb. am _____
Name Vorname

hat am (Datum) _____

in der Zeit von _____ Uhr bis _____ Uhr

in
Stadt Straße/Hausnummer

unter der Leitung von
Name/Vorname Lehrgangsleiter (in Druckbuchstaben)

an einer Schulung in Erster Hilfe mit 9 Unterrichtseinheiten teilgenommen.

Informationsschrift wurde ausgehändigt: Ja ☐ Nein ☐

Name der Ausbildungsstelle:

Stempel der Ausbildungsstelle:

.....
.....
.....

Anerkannt am:

durch (Behörde):

Aktenzeichen:

Ort , Datum

.....
Unterschrift Lehrgangsleiter

(VkBl. 2015 S. 680)

Nr. 177 Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten – Aktualisierung der Verkehrsblattverlautbarung Nr. 89 vom 29. Mai 2015 (VkBl. 2015 S. 404)

Bonn, den 09. Oktober 2015
LA22/7332.2/29/2426665

Im Nachgang der Verkehrsblattverlautbarung Nr. 89 vom 29. Mai 2015 (VkBl. 2015 S. 404) werden die Fußnoten 1 und 4 des Merkblatts dem Stand der Technik angepasst und wie folgt gefasst:

¹Die Vorgaben aus der RWVZ gelten auch für die WVZ-Anlage, dabei lichttechnische Anforderungsklasse für die WVZ-Anlage gemäß DIN EN 129666: Leuchtdichte = L3, Leuchtdichteverhältnis = R2, Abstrahlbreite = B4 und Farbe = C2.

⁴TL- und BAST-geprüft, Höhe 750 mm, Gewichtsklasse III, Reflexfolie RA2 bzw. Folientyp B, StVO Zeichen 610

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Guido Zielke

(VkBl. 2015 S. 685)

Nr. 178 Veröffentlichung von Regelplänen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zwecks Verlagerung der Standardbegleitfälle der Polizei unter Zuhilfenahme privater Verwaltungshelfer zur Visualisierung der Verkehrszeichenanordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten

Bonn, den 09. Oktober 2015
LA22/7332.2/29/2492278

Nach den Randnummern 131 und 132 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung ist zur Durchführung mancher Großraum- und Schwertransporte (GST) ganz oder teilweise eine polizeiliche Begleitung aus den dort jeweils im Einzelnen aufgeführten Gründen erforderlich. Ziel der vorliegenden Verkehrsblattverlautbarung ist es, eine Möglichkeit aufzuzeigen, die Polizei künftig vor allem bei im Vorhinein planbaren und regelbaren Streckenabschnitten mit Standardsituationen und -fällen von der Begleitung von GST zu entlasten. Damit kann der Einsatz der Polizei zur Begleitung von GST Zug um Zug auf Fälle und Örtlichkeiten beschränkt werden, in denen unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie Schutz der Infrastruktur auch weiterhin eine Einzelentscheidung und Maßnahme der Polizei in Abhängigkeit der jeweiligen Situation (Verkehrsverhältnisse und Örtlichkeit) erforderlich ist.

Die Auswahl von im Vorhinein planbaren und regelbaren Streckenabschnitten mit Standardsituationen und -fällen, bei denen vor Ort keine Ermessensentscheidung zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs in Abhängigkeit des jeweiligen Verkehrsgeschehens erforderlich ist, obliegt – soweit dies die zuständigen obersten Landesbehörden so entscheiden – den nach Landesrecht zuständigen Behörden. GST müssen dort dann künftig durch die Polizei nicht mehr begleitet werden.

Für die Verkehrsregelung vor Ort tritt hier an die Stelle der verkehrsrechtlichen Anordnung der Polizei nach § 44 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung eine im Vorhinein getroffene verkehrsrechtliche Anordnung der für diesen Streckenabschnitt zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie wird von der Erlaubnisbehörde im Einzelfall – soweit Ergebnis der Anhörung – im Erlaubnisbescheid verankert und durch das private Begleitunternehmen als Verwaltungshelfer vom Begleitfahrzeug aus visualisiert und damit dem Verkehrsteilnehmer bekannt gegeben.

Hierzu werden durch diese Verkehrsblattverlautbarung für die in Betracht kommenden Standardfälle Regelpläne für die voraussichtlich zu erwartenden verkehrsrechtlichen Anordnungen empfohlen. Dies dient einerseits der schnellen und effizienten Erstellung der verkehrsrechtlichen Anordnungen in Standardsituationen und -fällen und erleichtert andererseits den Verwaltungshelfern den Vollzug.

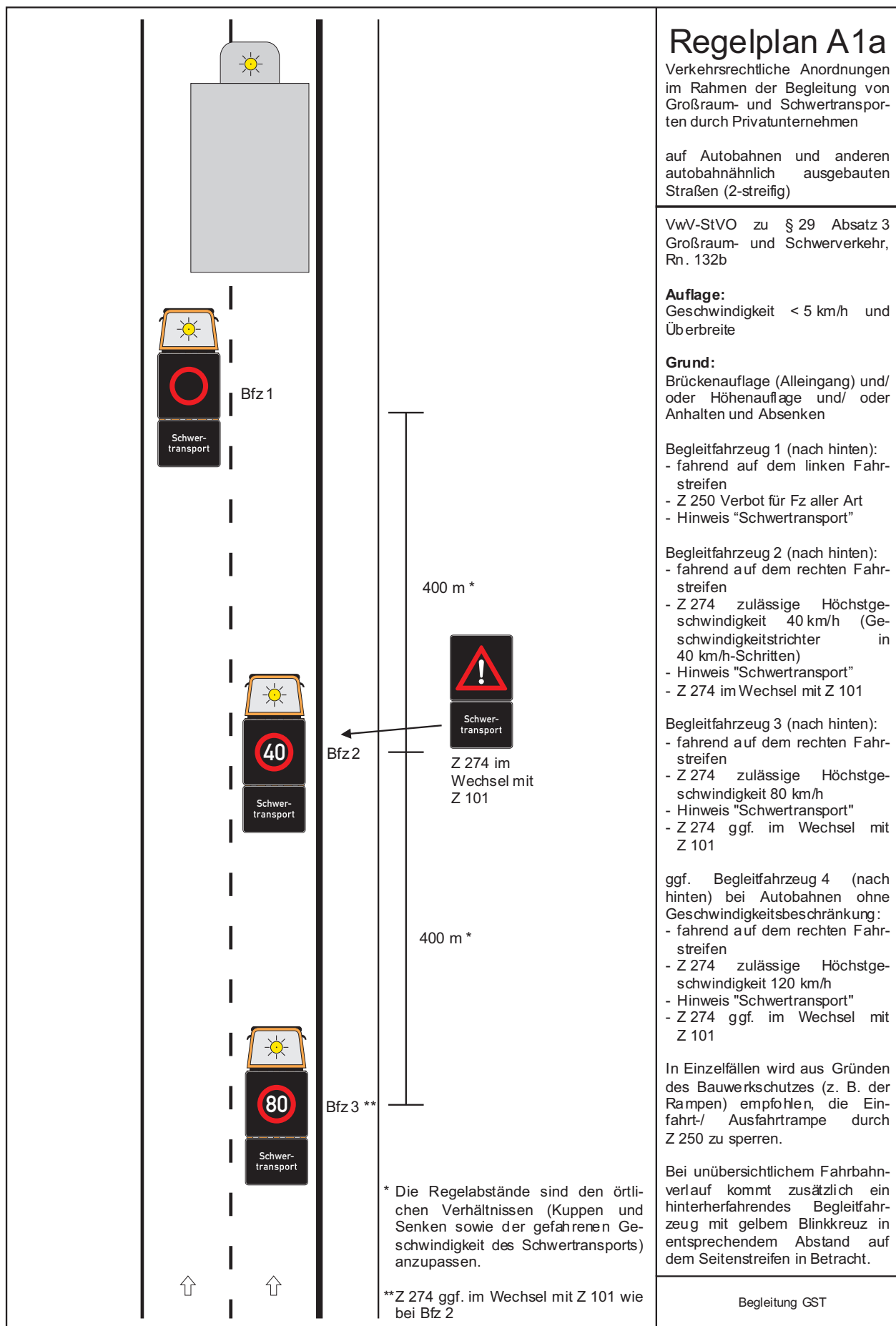
Mit der Veröffentlichung des Merkblatts für die Ausrüstung der privaten Begleitfahrzeuge für Großraum- und Schwertransporte (VkBli. 2015, S. 404) wurde bereits die Grundlage für die Visualisierung der verkehrsrechtlichen Anordnung durch private Verwaltungshelfer in ausrüstungstechnischer Hinsicht (BF4-Fahrzeuge) geschaffen. Die hiermit bekannt gegebenen Regelpläne ergänzen diese Verlautbarung um den Bereich der Vorgaben für die verhaltensrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden. Die Vorgaben aus der RWVZ gelten dabei grundsätzlich auch für die WVZ-Anlage, dabei lichttechnische Anforderungsklasse für die WVZ-Anlage gemäß DIN EN 129666: Leuchtdichte = L3, Leuchtdichteverhältnis = R2, Abstrahlbreite = B4 und Farbe = C2.

Die verkehrsrechtliche Anordnung wird durch die nach Landesrecht zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet, ergeht im Anhörverfahren und wird der Erlaubnisbehörde zur weiteren Veranlassung übersandt. Die Erlaubnisbehörde übernimmt die verkehrsrechtliche Anordnung als Bedingung für die Erteilung des Erlaubnisbescheides für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich der anordnenden Behörde, verbunden mit dem Zusatz, dass der Erlaubnisnehmer als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde oder ein vom Erlaubnisnehmer beauftragter Unternehmer als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde die von der Straßenverkehrsbehörde erlassene verkehrsrechtliche Anordnung entsprechend den Vorgaben zu visualisieren hat und dem Erlaubnisnehmer als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde oder dem vom Erlaubnisnehmer beauftragte Unternehmer als Verwaltungshelfer diesbezüglich kein eigenständiges Ermessen zusteht.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Grundsätze der Kostentragung und der Staatshaftung für das Handeln der Verwaltungshelfer zur Anwendung kommen. Auf das Gesetz über die förmliche Verpflichtung nicht beamteter Personen wird hingewiesen.

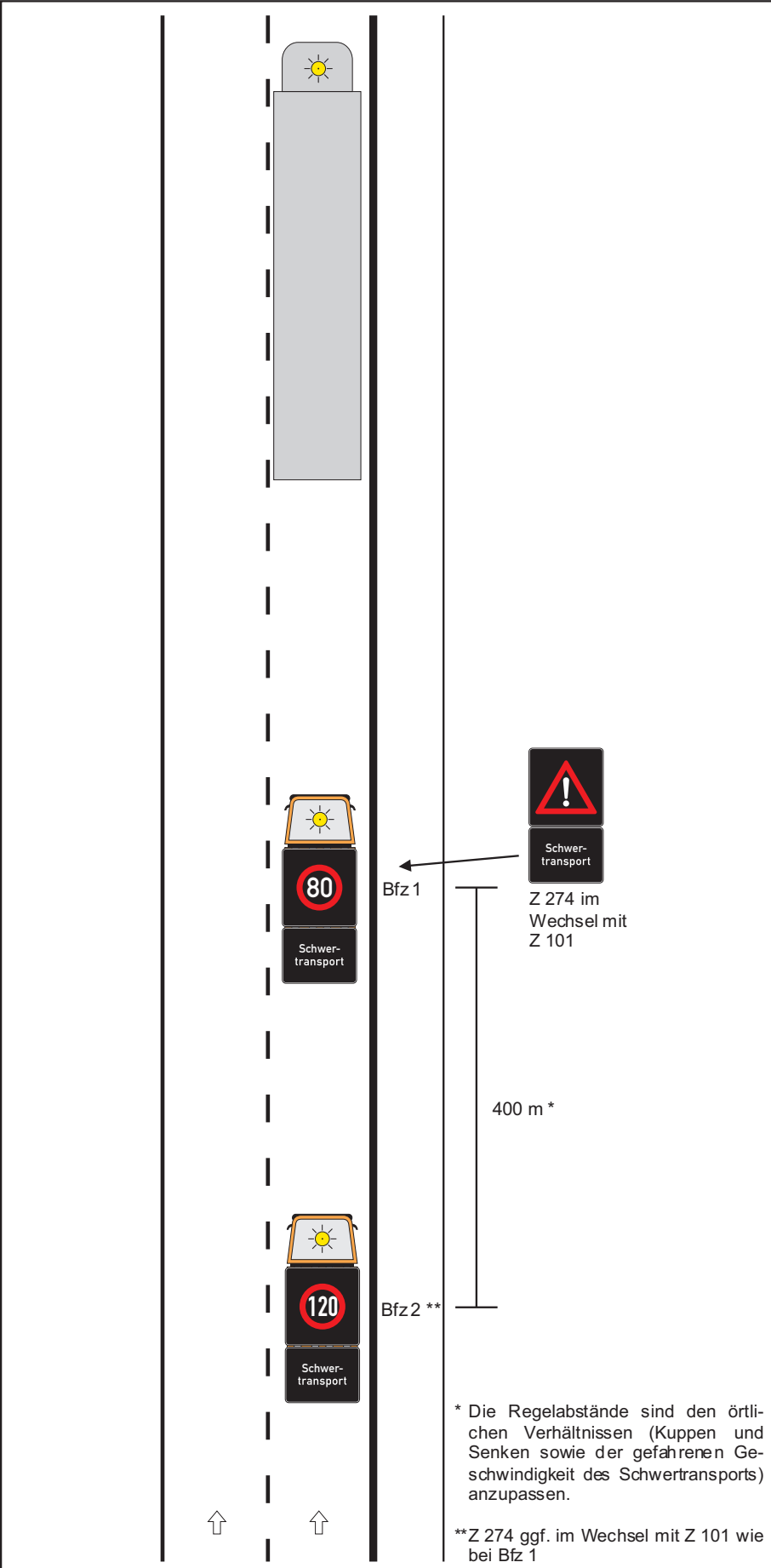
Für die Entlastung der Polizei bedarf es allgemein – oder Zug um Zug für ausgewählte Streckenabschnitte – bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Änderung der eingangs genannten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 der StVO einer Zulassung der Abweichung von den genannten Randnummern der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift durch die jeweilige zuständige oberste Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 46 Absatz 2 StVO).

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Guido Zielke



Bfz 1 Schwertransport Bfz 2 80 Schwertransport Bfz 3 ** 120 Schwertransport 400 m * Z 274 im Wechsel mit Z 101 * Die Regelabstände sind den örtlichen Verhältnissen (Kuppen und Senken sowie der gefahrenen Geschwindigkeit des Schwertransports) anzupassen. ** Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 wie bei Bfz 2	Regelplan A1b Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Privatunternehmen auf Autobahnen und anderen autobahnähnlich ausgebauten Straßen (3-streifig) VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr, Rn. 132b Auflage: Geschwindigkeit < 5 km/h und Überbreite Grund: Brückenauflage und/ oder Höhenauflage und/ oder Anhalten und Absenken Begleitfahrzeug 1 (nach hinten): - fahrend auf dem mittleren Fahrstreifen - Z 277 Überholverbot für Kfz mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen. Ausgenommen Pkw und Kraftomnibusse - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 2 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit xx km/h (Geschwindigkeitstrichter in 40 km/h-Schritten) - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 im Wechsel mit Z 101 Begleitfahrzeug 3 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 120 km/h - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 In Einzelfällen wird aus Gründen des Bauwerkschutzes (z. B. der Rampen) empfohlen, die Einfahrt-/ Ausfahrtrampe durch Z 250 zu sperren. Bei unübersichtlichem Fahrbahnverlauf kommt zusätzlich ein hinterherfahrendes Begleitfahrzeug mit gelbem Blinkkreuz in entsprechendem Abstand auf dem Seitenstreifen in Betracht. Begleitung GST
--	---

Bfz 1 Schwertransport Bfz 2 Schwertransport 40 Bfz 3 ** Schwertransport 80 400 m * 400 m * * Die Regelabstände sind den örtlichen Verhältnissen (Kuppen und Senken sowie der gefahrenen Geschwindigkeit des Schwertransports) anzupassen. ** Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 wie bei Bfz 2	Regelplan A1c Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Privatunternehmen auf Autobahnen und anderen autobahnähnlich ausgebauten Straßen (3-streifig) VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr, Rn. 132b Auflage: Geschwindigkeit < 5 km/h und Überbreite Grund: Brückenaufgabe (Alleingang) und/oder Höheraufgabe und/oder Anhalten und Absenken „Schrammbordaufgabe“ Begleitfahrzeug 1 (nach hinten): - fahrend auf dem mittleren Fahrstreifen - Z 250 Verbot für Fz aller Art - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 2 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (Geschwindigkeitstrichter in 40 km/h-Schritten) - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 im Wechsel mit Z 101 Begleitfahrzeug 3 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 ggf. Begleitfahrzeug 4 (nach hinten) bei Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung: - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 In Einzelfällen wird aus Gründen des Bauwerkschutzes (z. B. der Rampen) empfohlen, die Einfahrt-/ Ausfahrttrampe durch Z 250 zu sperren. Bei unübersichtlichem Fahrbahnverlauf kommt zusätzlich ein hinterherfahrendes Begleitfahrzeug mit gelbem Blinkkreuz in entsprechendem Abstand auf dem Seitenstreifen in Betracht. Begleitung GST
--	--

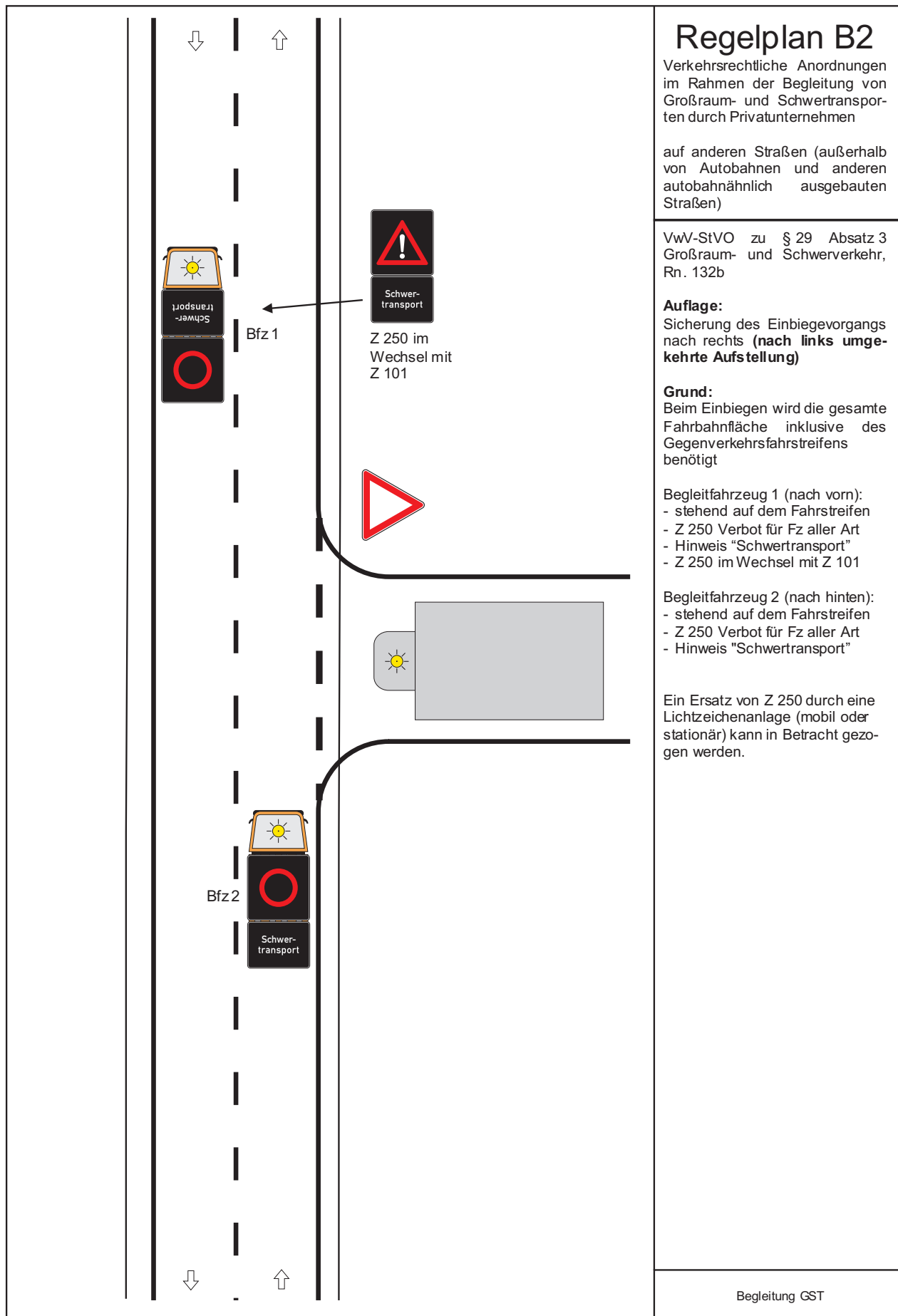
 Bfz 1 400 m * Bfz 2 ** * Die Regelabstände sind den örtlichen Verhältnissen (Kuppen und Senken sowie der gefahrenen Geschwindigkeit des Schwertransports) anzupassen. **Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 wie bei Bfz 1	Regelplan A1d Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Privatunternehmen auf Autobahnen und anderen autobahnähnlich ausgebauten Straßen (2-streifig) VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr, Rn. 132b Auflage: Geschwindigkeit < 5 km/h Grund: Brückenauflage und/ oder Höhengelage und/ oder Anhalten und Absenken Begleitfahrzeug 1 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit xx km/h (Geschwindigkeitstrichter in 40 km/h-Schritten) - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 im Wechsel mit Z 101 Begleitfahrzeug 2 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit max 120 km/h - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 In Einzelfällen wird aus Gründen des Bauwerkschutzes (z. B. der Rampen) empfohlen, die Einfahrt-/ Ausfahrttrampe durch Z 250 zu sperren. Bei unübersichtlichem Fahrbahnverlauf kommt zusätzlich ein hinterherfahrendes Begleitfahrzeug mit gelbem Blinkkreuz in entsprechendem Abstand auf dem Seitenstreifen in Betracht. Begleitung GST
--	---

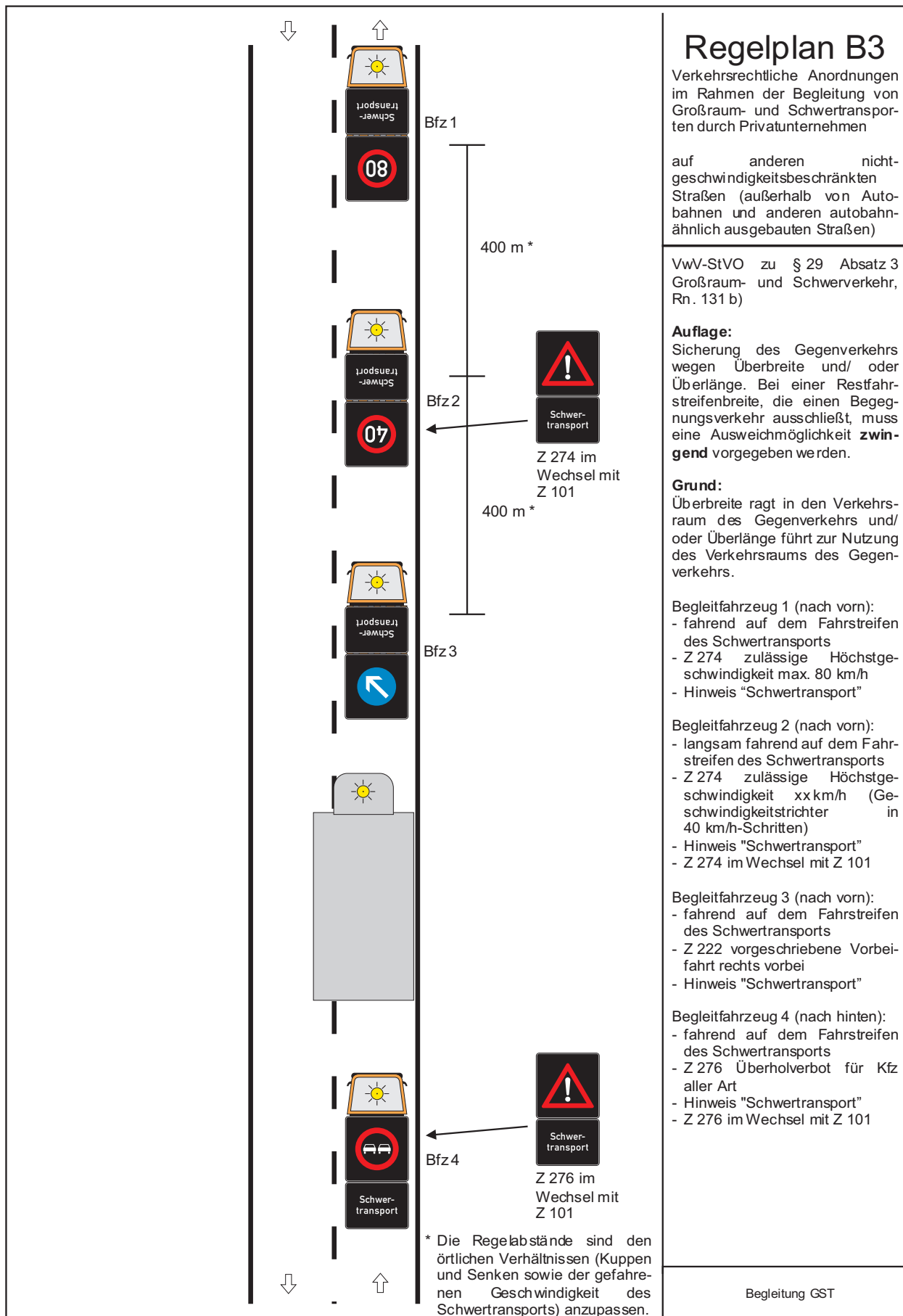
Bfz 1 Schwertransport Bfz 2 80 Schwertransport Bfz 3 ** 120 Schwertransport 400 m * Z 274 im Wechsel mit Z 101 400 m * * Die Regelabstände sind den örtlichen Verhältnissen (Kuppen und Senken sowie der gefahrenen Geschwindigkeit des Schwertransports) anzupassen. ** Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 wie bei Bfz 2	Regelplan A2a Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Privatunternehmen auf Autobahnen und anderen autobahnähnlich ausgebauten Straßen (2-streifig) VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr, Rn. 131a/ 132b Auflage: Überholverbot (aufgrund von Überbreite) Grund: Brückenaufgabe (Alleingang) „Schrammbordaufgabe“ Überbreite ragt in Verkehrsraum des 2. Fahrstreifens Begleitfahrzeug 1 (nach hinten): - fahrend auf dem linken Fahrstreifen - Z 250 Verbot für Fz aller Art - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 2 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit: Geschwindigkeit des Schwertransports plus 40 km/h (Geschwindigkeitsstrichter in 40 km/h-Schritten) - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 im Wechsel mit Z 101 Begleitfahrzeug 3 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 120 km/h - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 In Einzelfällen wird aus Gründen des Bauwerkschutzes (z. B. der Rampen) empfohlen, die Einfahrt-/ Ausfahrtrampe durch Z 250 zu sperren. Bei unübersichtlichem Fahrbahnverlauf kommt zusätzlich ein hinterherfahrendes Begleitfahrzeug mit gelbem Blinkkreuz in entsprechendem Abstand auf dem Seitenstreifen in Betracht. Begleitung GST
---	--

Bfz 1 Schwertransport Bfz 2 80 Schwertransport Bfz 3 ** 120 Schwertransport 400 m * 400 m * * Die Regelabstände sind den örtlichen Verhältnissen (Kuppen und Senken sowie der gefahrenen Geschwindigkeit des Schwertransports) anzupassen. ** Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 wie bei Bfz 2	Regelplan A2b Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Privatunternehmen auf Autobahnen und anderen autobahnähnlich ausgebauten Straßen (3-streifig) VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr, Rn. 131a/ 132b Auflage: Überholverbot (aufgrund von Überbreite) Grund: Überbreite ragt in den Verkehrsraum des 2. Fahrstreifens Begleitfahrzeug 1 (nach hinten): - fahrend auf dem mittleren Fahrstreifen - Z 277 Überholverbot für Kfz mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen. Ausgenommen Pkw und Kraftomnibusse - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 2 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit xx km/h (Geschwindigkeitstrichter in 40 km/h-Schritten) - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 im Wechsel mit Z 101 Begleitfahrzeug 3 (nach hinten): - fahrend auf dem rechten Fahrstreifen - Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 120 km/h - Hinweis "Schwertransport" - Z 274 ggf. im Wechsel mit Z 101 In Einzelfällen wird aus Gründen des Bauwerkschutzes (z. B. der Rampen) empfohlen, die Einfahrt-/ Ausfahrtrampe durch Z 250 zu sperren. Bei unübersichtlichem Fahrbahnverlauf kommt zusätzlich ein hinterherfahrendes Begleitfahrzeug mit gelbem Blinkkreuz in entsprechendem Abstand auf dem Seitenstreifen in Betracht. Begleitung GST
---	---

The diagram illustrates the placement of escort vehicles (Bfz) for heavy transport (Schwertransport) on a road. A large grey rectangle represents the heavy transport vehicle. Four escort vehicles (Bfz 1, Bfz 2, Bfz 3, Bfz 4) are shown with their respective signs and positions relative to the heavy transport vehicle. Bfz 1 is at the front, Bfz 2 is to the side, Bfz 3 is at the rear, and Bfz 4 is at the back. Arrows indicate the direction of traffic flow.	Regelplan B1 Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Privatunternehmen auf anderen Straßen (außerhalb von Autobahnen und anderen autobahnähnlich ausgebauten Straßen) VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr, Rn. 132a Auflage: Sperrung von Kreuzungen oder Einmündungen Grund: Gewährung der sicheren Durchfahrt für den abzusichernden Schwertransport Begleitfahrzeug 1 (nach vorn): - stehend/ langsam fahrend auf der Fahrbahn - Z 250 Verbot für Fz aller Art - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 2 (zur Seite): - stehend/ langsam fahrend auf der Fahrbahn - Z 250 Verbot für Fz aller Art - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 3 (zur Seite): - stehend/ langsam fahrend auf der Fahrbahn - Z 250 Verbot für Fz aller Art - Hinweis "Schwertransport" Begleitfahrzeug 4 (nach hinten): - stehend/ langsam fahrend auf der Fahrbahn - Z 250 Verbot für Fz aller Art - Hinweis "Schwertransport" Begleitung GST
--	--

* Die Anzahl der Begleitfahrzeuge ist abhängig von Anzahl und Situation der Kreuzungen und Einmündungen





(VkBl. 2015 S. 686)

Straßenbau

**Nr. 179 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 09/2015
Sachgebiet 02.2: Planung und
Entwurf;
Entwurfsrichtlinien
Sachgebiet 17.0: Haushalts-
angelegenheiten;
Allgemeines**

Bonn, den 07. April 2015
Aktenzeichen: StB 14/7131.4/40/2398032

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Anweisung zur Kostenermittlung und zur
Veranschlagung von Straßenbaumaß-
nahmen, Ausgabe 2014 (AKVS 2014)**

Bezug: ARS 24/1984
StB 24/38.46.00/24023 Va 84
vom 12.12.1984

ARS 13/1990
StB 24/38.46.00/31 Va 90
vom 01.08.1990

Schreiben
StB 24/06.26.10/67 Va 91
vom 13.06.1991

ARS 05/1993
StB 13/38.58.60-01/190 Va 92
vom 03.03.1993

ARS 08/1995
StB 25/40.35.00/28 Va 95

ARS 15/1995
StB 24/06.26.10/14 Va 95

ARS 17/1995
StB 30/38.43.00/2 Va 95
vom 31.05.1995

ARS 41/2001
S 15/38.02.02/129 Va 01
vom 03.12.2001

ARS 04/2006
S 25/06.26.10/75 Va 05
vom 25.01.2006
(nicht veröffentlicht)

ARS 16/2012
StB 14/7131.3/060/1707887
vom 02.10.2012

Anlage: Anweisung zur Kostenermittlung und zur
Veranschlagung von Straßenbaumaß-
nahmen, Ausgabe 2014 (AKVS 2014)
(wird ohne Anlage veröffentlicht)

I. Allgemeines

Die vorliegende „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen, Ausgabe 2014 (AKVS 2014)“ wurde von einem Bund/Länder-Arbeitskreis unter Federführung des BMVI erarbeitet. Sie stellt eine Modernisierung und Neufassung der seit 1984 ergangenen Regelungen zum Kostenmanagement, insbesondere der „Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen – AKS 1985“ im Bundesfernstraßenbau dar.

Sie beinhaltet die Beschreibung der für Kostenermittlungen, Kostenabstimmungen und Kostenüberprüfungen erforderlichen Angaben. Sie regelt die Anforderungen an Inhalt, Form und Umfang der Kosten beschreibenden Unterlagen, um eine einheitliche Vorgehensweise gewährleisten zu können. Die zu verwendenden Formblätter sowie Muster werden erläutert und mit Beispielen verdeutlicht.

Die AKVS 2014 sieht als wesentliche Änderung vor, dass zur Einstellung einer Maßnahme in den Haushalt die Aufteilung der zuvor im Planungsprozess ermittelten Kosten der Kostenberechnung auf Baulose der geplanten Realisierungsphase erfolgt. Damit wird die Abhängigkeit zwischen den ermittelten Kosten aus dem Planungsprozess und den Kosten des Bau- und Finanzierungsablaufs hergestellt und dokumentiert. Änderungen in dem zur Haushaltseinstellung geplanten Bau- und Finanzierungsablauf können so während der gesamten Realisierungsphase nachvollzogen und fortgeschrieben werden.

Die AKVS 2014 dient auch als Grundlage zur Ermittlung der anrechenbaren Kosten für Ingenieurverträge entsprechend der HOAI.

Hiermit gebe ich die AKVS 2014 mit der Bitte um Einführung bekannt. Die AKVS 2014 ist zukünftig für alle Phasen der Planung, Bauvorbereitung und Baudurchführung anzuwenden. Ich bitte, ab sofort alle neuen Kostenunterlagen für Vorhaben an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes danach aufzustellen.

Ich bitte um Übersendung Ihres Einführungserlasses.

Im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise, besonders im Hinblick auf die Aufstellung von Unterlagen der Kostenermittlung für Straßenbaumaßnahmen, empfehle ich, die AKVS 2014 auch für die Straßen Ihres Geschäftsbereiches einzuführen und anzuwenden.

II. Zusammenstellung der Kosten von Bauwerken

Aufgrund der Erfahrung, dass bisher die für Bauwerke angesetzten Kosten zum Zeitpunkt der Haushaltseinstellung z. T. noch auf vergleichsweise groben Durchschnittswerten beruhen (wenn belastbare Bauwerksentwürfe noch nicht vorliegen), sollen zukünftig die im Streckenentwurf getroffenen Annahmen zur Kostenermittlung bei vorlagepflichtigen, i. d. R. mit hohen Kosten verbundenen Brü-

cken und Tunneln (einschließlich technischer Ausrüstung von Tunneln) und Trogbauwerken nach Erlangung des Baurechtes konkretisiert und mit Einzelkosten hinterlegt werden.

Zu diesem Zweck sind zum Zeitpunkt der Kostenüberprüfung 4 (vor Haushaltseinstellung) für die oben genannten vorlagepflichtigen Ingenieurbauwerke das Formblatt **E^{BWH} Zusammenstellung der Kosten für das Bauwerk vor Haushaltseinstellung** sowie die Tabellen 5 der AKVS auszufüllen und dem BMVI mit einer erforderlichen Kostenfortschreibung der Straßenbaumaßnahme, spätestens jedoch vor einer anstehenden Entscheidung über die Einstellung des Vorhabens in den Straßenbauplan, einzureichen. Die Tabellen 5 stellen eine Erweiterung der Mustertabellen zu Ziff. 4.7 des Erläuterungsberichtes nach RE 2012 dar.

III. Sonstige Regelungen

Die AKS 85 sowie die nachfolgenden Regelungen sind nicht mehr anzuwenden. Meine Allgemeinen Rundschreiben

ARS 24/1984 – StB 24/38.46.00/24023 Va 84 vom 12.12.1984

ARS 13/1990 – StB 24/38.46.00/31 Va 90 vom 01.08.1990

Schreiben StB 24/06.26.10/67 Va 91 vom 13.06.1991

ARS 15/1995 – StB 24/06.26.10/14 Va 95

ARS 17/1995 – StB 30/38.43.00/2 Va 95 vom 31.05.1995

ARS 41/2001 – S 15/38.02.02/129 Va 01 vom 03.12.2001

ARS 04/2006 – S 25/06.26.10/75 Va 05 vom 25.01.2006 (nicht veröffentlicht) hebe ich hiermit auf.

Kostenermittlungen für Verkehrsbeeinflussungsanlagen gemäß ARS 05/1993 – StB 13/38.58.60-01/190 Va 92 vom 03.03.1993 sowie für Bauwerksentwürfe gemäß ARS 08/1995 – StB 25/40.35.00/ 28 Va 95 sind zukünftig ebenfalls nach AKVS 2014 aufzustellen. Die sonstigen nicht auf Kosten bezogenen Regelungen der beiden vorgenannten ARS bleiben zunächst unverändert bestehen.

Sofern in früheren Richtlinien, Allgemeinen Rundschreiben oder Rundschreiben Straßenbau die „AKS 1985“ angeführt sind, bitte ich dafür die „AKVS 2014“ zu setzen.

Kostenunterlagen, die derzeit bearbeitet werden (Kostenermittlungen, Kostenfortschreibungen), können auf der entsprechenden Planungsstufe in der bisherigen Form abgeschlossen werden. Für die anschließenden Planungsstufen sind die neuen Regelungen anzuwenden. In Bau befindliche Maßnahmen können generell in der bisherigen Form abgeschlossen werden.

Die Erfahrungen bei der Anwendung der AKVS 2014 bitte ich sorgfältig für eine spätere Auswertung zu erfassen und mir hierzu zum **01.01.2017** zu berichten.

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

(VkBf 2015 S. 696)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 180 Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen

Am 5. Oktober 2012 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mit der Entschliebung MEPC.227(64) Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen beschlossen.

Die Entschliebung MEPC.227(64) wird nachstehend in deutscher Fassung amtlich bekannt gemacht.

Bonn, den 05. Oktober 2015

WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dennis Engel

Entschliebung MEPC.227(64) angenommen am 5. Oktober 2012

Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

im Hinblick auf die Entschliebung MEPC.159(55), mit der der Ausschuss auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung die *Revidierten Richtlinien für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen* (Revidierte Richtlinien) beschlossen und die Regierungen aufgefordert hat, die Revidierten Richtlinien bei der Zulassung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen anzuwenden und der Organisation Informationen über die in der Anwendung gewonnenen Erfahrungen zur Verfügung zu stellen, insbesondere zur erfolgreichen Prüfung von Anlagen auf Einhaltung der Normen in den Revidierten Richtlinien;

sowie im Hinblick auf die Entschliebung MEPC.200(62), mit der der Ausschuss auf seiner zweiundsechzigsten Tagung Änderungen der Anlage IV von MARPOL betreffend Bestimmungen in Bezug auf Sondergebiete und die Festlegung der Ostsee als Sondergebiet beschlossen hat, die voraussichtlich am 1. Januar 2013 in Kraft treten werden;

ferner im Hinblick auf Regel 9 Absatz 1.1 und 2.1 der Anlage IV von MARPOL, in der auf die vorstehenden Revidierten Richtlinien verwiesen wird;

in der Erkenntnis, dass die Revidierten Richtlinien geändert werden sollen, um aktuelle Entwicklungen beim

Schutz der Meeresumwelt, die Notwendigkeit einer Berücksichtigung des besonderen ozeanographischen und ökologischen Zustands des festgelegten Sondergebiets und Entwicklungen beim Entwurf und der Wirkungsweise von handelsüblichen Abwasser-Aufbereitungsanlagen widerzuspiegeln, und die Verbreitung von abweichenden, strengeren unilateralen Normen, die weltweit auferlegt werden könnten, zu vermeiden;

nach Prüfung der Empfehlung des Unterausschusses „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ in seiner sechsfundfünftzigsten Sitzung –

1. beschließt die *Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen*, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. fordert die Regierungen auf,
 - .1 die Richtlinien von 2012 umzusetzen und sie am oder nach dem 1. Januar 2016 anzuwenden; und
 - .2 der Organisation Informationen über die in der Anwendung der Richtlinien von 2012 gewonnenen Erfahrungen zur Verfügung zu stellen;
3. fordert die Regierungen ferner auf, ein geeignetes „Zeugnis über die Typgenehmigung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen“ gemäß Absatz 5.4.2 und der Anlage der Richtlinien von 2012 auszustellen und Zeugnissen, die von anderen Regierungen ausgestellt werden, dieselbe Geltungsdauer wie den von ihnen ausgestellten Zeugnissen zuzuerkennen;
4. ersetzt die mit der Entschließung MEPC.159(55) angenommenen *Revidierten Richtlinien für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen*.

Anlage

Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen

Inhaltsverzeichnis

- 1 Einleitung
- 2 Begriffsbestimmungen
- 3 Allgemeines
- 4 Technische Spezifikationen
- 5 Prüfüberlegungen
- 6 Erneuerungsbesichtigungen und zusätzliche Besichtigungen
- 7 Vertrautmachen der Schiffsbesatzung im Gebrauch der Abwasser-Aufbereitungsanlage
- 8 Wartung

Anlage

Muster des Zeugnisses über die Typgenehmigung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen und Anhang

Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen

1 Einleitung

1.1 Hintergrund

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) beschloss 1976 die Entschließung MEPC.2(VI), *Empfehlung über Internationale Ausflusssnormen und Richtlinien für die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen*. Der MEPC beschloss auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung im Oktober 2006 mit Entschließung MEPC.159/55 die *Revidierten Richtlinien für die Anwendung von Abflusssnormen und die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen*, die die Entschließung MEPC.2(VI) ablöste.

- 1.1.2 MEPC 62 beschloss die Entschließung MEPC.200(62) zur Änderung des MARPOL-Übereinkommens, die eine Festlegung der Ostsee als Sondergebiet gemäß Anlage IV vorsieht und das Einleiten von Abwasser von Fahrgastschiffen, die in Sondergebieten betrieben werden, verbietet, es sei denn ein Fahrgastschiff hat eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage in Betrieb, bei der die Ausflusssnormen und Prüfungen der *Richtlinien von 2012 für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen* (Richtlinien) umgesetzt werden.

1.2 Geltung

- 1.2.1 Diese Richtlinien ändern die mit Entschließung MEPC.159(55) beschlossenen *Revidierten Richtlinien für die Anwendung von Ausflusssnormen und die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen* durch Einbeziehung der Normen in Abschnitt 4.2, die nur für Fahrgastschiffe gelten, die in Sondergebieten nach Anlage IV von MARPOL betrieben werden und die beabsichtigen, aufbereitetes Abwasser ins Meer einzuleiten.
- 1.2.2 Die Anforderungen dieser Richtlinien, mit Ausnahme der Anforderungen in Abschnitt 4.2, gelten für Abwasser-Aufbereitungsanlagen, die am oder nach dem 1. Januar 2016 eingebaut werden auf:
 - .1 anderen Schiffen als Fahrgastschiffen in allen Gebieten; und
 - .2 Fahrgastschiffen außerhalb der Sondergebiete nach Anlage IV von MARPOL.
- 1.2.3 Die Anforderungen dieser Richtlinien, einschließlich der Anforderungen in Abschnitt 4.2, gelten für Abwasser-Aufbereitungsanlagen auf
 - .1 neuen Fahrgastschiffen, wenn diese in einem Sondergebiet nach Anlage IV von MARPOL betrieben werden und beabsichtigen, am oder nach dem 1. Januar 2016 aufbereitetes Abwasser ins Meer einzuleiten; und
 - .2 vorhandenen Fahrgastschiffen, wenn diese in einem Sondergebiet nach Anlage IV von MARPOL betrieben werden und beabsichtigen, am oder nach dem 1. Januar 2018 aufbereitetes Abwasser ins Meer einzuleiten.

1.2.4 Abwasser-Aufbereitungsanlagen, die vor dem 1. Januar 2016 und am oder nach dem 1. Januar 2010 auf anderen Schiffen als Fahrgastschiffen eingebaut werden oder eingebaut worden sind, die in Sondergebieten nach Anlage IV von MARPOL betrieben werden und beabsichtigen, aufbereitetes Abwasser ins Meer einzuleiten, sollen den Bestimmungen der Entschließung MEPC.159(55) entsprechen.

1.2.5 Abwasser-Aufbereitungsanlagen, die vor dem 1. Januar 2010 auf anderen Schiffen als Fahrgastschiffen eingebaut worden sind, die in Sondergebieten nach Anlage IV von MARPOL betrieben werden und beabsichtigen, aufbereitetes Abwasser ins Meer einzuleiten, sollen den Bestimmungen der Entschließung MEPC.2(VI) entsprechen.

1.3 Zweck

1.3.1 Diese Richtlinien und Spezifikationen betreffen den Entwurf, den Einbau, die Leistung und die Prüfung der in Anlage IV Regel 9 Absatz 1.1 und 2.1 von MARPOL vorgeschriebenen Abwasser-Aufbereitungsanlagen.

1.3.2 Der Zweck dieser Richtlinien und Spezifikationen besteht darin,

- .1 eine einheitliche Auslegung der Bestimmungen der Anlage IV Regel 9 Absatz 1.1 und 2.1 von MARPOL zu geben;
- .2 die Verwaltungen bei der Festlegung geeigneter Entwurfs-, Bau- und betrieblicher Prüf- und Leistungsparameter für Abwasser-Aufbereitungsanlagen zu unterstützen, wenn solche Anlagen in Schiffe eingebaut werden, die die Flagge ihres Staates führen; und
- .3 Hinweise zu den Anforderungen für den Einbau zu geben.

2 Begriffsbestimmungen

2.1 *Anlage IV* – die Revidierte Anlage IV des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch die Protokolle von 1978 und 1997 geänderten Fassung (MARPOL), in ihrer durch die Entschließungen MEPC.115(51) und MEPC.200(62) geänderten Fassung.

2.2 *Übereinkommen* – das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 in der durch die Protokolle von 1978 und 1997 geänderten Fassung (MARPOL).

2.3 *Verdünnung* (Q_d) – Verdünnungswasser, Grauwasser, Prozesswasser und/oder Meerwasser, das nach der Entnahmestelle am Zulauf und nach der Durchflussmessenrichtung am Zulauf in die Abwasser-Aufbereitungsanlage einströmt, siehe Abbildung 1.

2.4 *Ausfluss* (Q_a) – durch die Abwasser-Aufbereitungsanlage aufbereitetes Abwasser, siehe Abbildung 1.

2.5 *Spülwasser* – Transportmittel zur Beförderung des Schwarzwassers oder von sonstigem Abfall

aus Toiletten oder Urinalen zur Aufbereitungsanlage.

2.6 *Geometrisches Mittel* – die n -te Wurzel aus dem Produkt von n Zahlen.

2.7 *Grauwasser* – Ablaufwasser von Spülwasser, aus Abwaschbecken, aus der Dusche, Wäscherei, Bad und Waschbecken ohne den Ablauf aus Toiletten, Urinalen, Sanitätsbereichen und Räumen, in denen sich lebende Tiere im Sinne der Anlage IV Regel 1 Absatz 3 von MARPOL befinden; es beinhaltet ebenfalls nicht Abwasser aus Laderäumen.

2.8 *Hydraulische Belastung* – vorgesehene Durchflussmenge des Abwassers (Q_i) in die Abwasser-Aufbereitungsanlage.

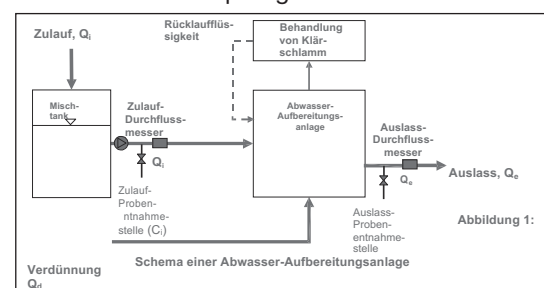
2.9 *Zulauf* (Q_i) – Flüssigkeit, die Abwasser, Grauwasser oder sonstige Flüssigkeitsströme enthält, die in der Anlage aufbereitet werden sollen, siehe Abbildung 1.

2.10 *Probeentnahmestelle* – Stelle für die manuelle Entnahme einer repräsentativen Probe des ein- und ausströmenden Wassers ohne das Öffnen von Tanks, Hohlräumen oder Entlüftungsöffnungen, siehe Abbildung 1.

2.11 *Prüfung an Bord* – Prüfung zum Zweck der Typgenehmigung, die an einer auf einem Schiff eingebauten Abwasser-Aufbereitungsanlage durchgeführt wird.

2.12 *Prüfung an Land* – Prüfung an Land zum Zweck der Typgenehmigung, die an einer Abwasseraufbereitungsanlage durchgeführt wird.

2.13 *Wärmetolerante koliforme Keime* – die Gruppe koliformer Keime, die bei 44,5 °C innerhalb von 48 Stunden Gas aus Laktose bilden. Diese Organismen werden manchmal als „fäkale Koliforme“ bezeichnet, wobei heute jedoch der Ausdruck „wärmetolerante koliforme Keime“ als besser geeignet angesehen wird, da nicht alle dieser Organismen fäkalen Ursprungs sind.



3 Allgemeines

3.1 Eine typgenehmigte Abwasser-Aufbereitungsanlage soll die technischen Spezifikationen in Abschnitt 4 erfüllen und die in diesen Richtlinien aufgeführten Prüfungen bestehen. Abschnitt 4.2 über die Beseitigung von Stickstoff und Phosphor gilt indes für Fahrgastschiffe, die innerhalb eines Sondergebiets betrieben werden und die beabsichtigen, aufbereitetes Abwasser ins Meer einzuleiten. Es ist zu beachten, dass Anlage IV für den Fall, dass Schiffe zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlagen betreiben, auch bestimmt,

dass der Ausfluss in dem das Schiff umgebenden Wasser keine schwimmenden Festkörper sichtbar werden lassen und keine Verfärbung dieses Wassers hervorrufen darf.

- 3.2 Zur Einhaltung der Ausflussnormen in Abschnitt 4 soll eine typgenehmigte Abwasser-Aufbereitungsanlage nicht nur auf die Verdünnung des Abwassers angewiesen sein. Wo die Verdünnungsmengen als wesentlich für den Aufbereitungsprozess erachtet werden, sollen die Ausflussnormen in Abschnitt 4, die Konzentrationsgrenzwerte (mg/l) vorsehen, unter Verwendung des Verdünnungsausgleichsfaktors Q_i/Q_e entsprechend angepasst werden, um die Verdünnung Q_d zu berücksichtigen. Darüber hinaus soll bei den Ausflussnormen in Abschnitt 4, die eine prozentuale Verringerung vorsehen, das geometrische Mittel der täglichen prozentualen Reduktionswerte unter Verwendung der akkumulierten Durchflussmengen Q_i und Q_e für jeden 24-stündigen Prüftag als I/Tag multipliziert mit dem geometrischen Mittel der entsprechenden Konzentration C_i und C_e für denselben 24-stündigen Prüftag als mg/l berechnet werden.

Die prozentuale Gesamtverringerung über den gesamten Prüfzeitraum n beträgt:

$$PR = \sqrt[n]{PR_1 \cdot PR_2 \dots PR_n} \cdot 100,$$

wobei PR_n der tägliche Abbauwert ist:

$$PR_n = \frac{\left(\frac{(Q_i)_n \cdot \sqrt[5]{(C_i)_1 \cdot (C_i)_2 \dots (C_i)_5}}{1000} \right)^n - \left(\frac{(Q_e)_n \cdot \sqrt[5]{(C_e)_1 \cdot (C_e)_2 \dots (C_e)_5}}{1000} \right)^n}{\left(\frac{(Q_i)_n \cdot \sqrt[5]{(C_i)_1 \cdot (C_i)_2 \dots (C_i)_5}}{1000} \right)^n},$$

hierbei ist

n die Anzahl der Prüftage, und

s die Anzahl der am Prüftag n gezogenen Proben

- 3.3 Es ist bekannt, dass die Leistung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen sehr unterschiedlich sein kann, je nachdem, ob das System unter simulierten Betriebsbedingungen eines Schiffes an Land oder unter den tatsächlichen Betriebsbedingungen an Bord geprüft wird. Ergibt die Prüfung an Land, dass ein System den Normen entspricht, erfüllt jedoch die anschließende Prüfung an Bord die Normen nicht, soll die Verwaltung den Grund hierfür ermitteln und diesen bei der Entscheidung über eine Typgenehmigung der Anlage berücksichtigen.

- 3.4 Es wird anerkannt, dass es für die Verwaltungen wünschenswert sein kann, in diesen Richtlinien genannte spezielle Einzelheiten zu ändern, um sehr große, sehr kleine oder besondere Abwasser-Aufbereitungsanlagen zu berücksichtigen.

4 Technische Spezifikation

- 4.1 Für die Zwecke der Anlage IV Regel 9 Absatz 1.1 und 2.1 von MARPOL soll eine Abwasser-Aufbereitungsanlage bei der Prüfung auf Erteilung eines Zeugnisses über die Typgenehmigung durch die Verwaltung folgende Ausflussnormen erfüllen:

- .1 Norm für wärmetolerante koliforme Keime

Das geometrische Mittel der Zählung von wärmetoleranten koliformen Keimen aus den im Prüfzeitraum entnommenen Ausflussproben soll 100 wärmetolerante koliforme Keime/100 ml nach der Membranfiltermethode, der Multiple-Tube-Fermentation oder einem gleichwertigen Analyseverfahren nicht übersteigen.

- .2 Norm für den Gesamtgehalt an abfiltrierbaren Stoffen (APS)

- .1 Das geometrische Mittel des Gesamtgehalts an Schwebstoffen in den während des Prüfzeitraums entnommenen Ausflussproben soll 35 mg/l nicht überschreiten.

- .2 In Fällen, in denen die Prüfung der Abwasser-Aufbereitungsanlage an Bord des Schiffes erfolgt, kann die höchstzulässige Schwebstoffkonzentration in den während des Prüfzeitraums genommenen Ausflussproben so angepasst werden, dass der Gesamtgehalt an Schwebstoffen im Spülwasser berücksichtigt wird. Gestattet die Verwaltung diese Anpassung beim höchstzulässigen APS, so soll sie sicherstellen, dass während des Prüfzeitraums genügend Prüfungen des Spülwassers auf den APS durchgeführt werden, um auf diese Weise ein genaues geometrisches Mittel zu bestimmen, das als Berichtungszahl benutzt wird (als x definiert). Der höchstzulässige APS soll in keinem Fall größer sein als (35 plus x) Q_i/Q_e mg/l.

Prüfmethoden sollen sein:

- .1 Filtrieren einer repräsentativen Probe durch eine Filtermembran von 0,45 µm, Trocknen bei 105 °C und Wiegen; oder
- .2 Zentrifugieren einer repräsentativen Probe (mindestens fünf Minuten bei einer mittleren Beschleunigung von 2 800–3 200 g), Trocknen bei mindestens 105 °C und Wiegen; oder
- .3 andere international anerkannte gleichwertige Prüfnorm.

- .3 Biochemischer Sauerstoffbedarf und Chemischer Sauerstoffbedarf

Die Verwaltungen sollen sich davon überzeugen, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage so ausgelegt ist, dass sie sowohl lösliche als auch nicht lösliche organische Stoffe abbaut und damit die Anforderung erfüllt wird, dass das geometrische Mittel des Biochemischen Sauerstoffbedarfs in fünf Tagen (BSB₅ ohne Nitrifikation) der während des Prüfzeitraums entnommenen Ausflussproben 25 Q_i/Q_e mg/l nicht übersteigt und der Chemische Sauerstoffbedarf (CSB) nicht über 125 Q_i/Q_e mg/l hinausgeht. Als

- Standardprüfnormen sollen ISO 5815 1:2003 für BSB₅ ohne Nitrifikation und ISO 15705:2002 für CSB oder andere international anerkannte Prüfnormen angewandt werden.
- 4 pH-Wert
Der pH-Wert der während des Prüfzeitraums entnommenen Ausflussproben soll zwischen 6 und 8,5 liegen.
- 5 Nullwert oder nicht nachgewiesene Werte
Bei wärmetoleranten koliformen Keimen sind Nullwerte durch 1 wärmetoleranten koliformen Keim/100 ml zu ersetzen, um eine Berechnung des geometrischen Mittels zu ermöglichen. Bei der Gesamtmenge an Schwebstoffen, dem biochemischen Sauerstoffbedarf ohne Nitrifikation und dem chemischen Sauerstoffbedarf sollen Werte unterhalb der Detektionsgrenze durch die Hälfte der Detektionsgrenze ersetzt werden, um eine Berechnung des geometrischen Mittels zu ermöglichen.
- 4.2 Für die Zwecke der Anlage IV Regel 9 Absatz 2.1 von MARPOL soll eine Abwasser-Aufbereitungsanlage auf einem Fahrgastschiff, das beabsichtigt, Abwasser in Sondergebieten einzuleiten, zusätzlich folgende Ausflussnormen erfüllen, wenn sie auf Erteilung eines Zeugnisses über die Typgenehmigung durch die Verwaltung geprüft wird:
- .1 Norm für die Entfernung von Stickstoff und Phosphor
Das geometrische Mittel des Gesamtgehalts an Stickstoff und Phosphor der während des Prüfzeitraums genommenen Ausflussproben soll nicht überschreiten:
- .1 Gesamtgehalt Stickstoff¹: 20 Q₀/Q₈ mg/l oder mindestens 70-prozentige Reduktion²;
- .2 Gesamtgehalt Phosphor: 1,0 Q₀/Q₈ mg/l oder mindestens 80-prozentige Reduktion³;
- .2 Prüfmethode sollen sein:
- .1 ISO 29441:2010 für Gesamtgehalt Stickstoff; und
- .2 ISO 6878:2004 für Gesamtgehalt Phosphor; oder
- .3 andere international anerkannte gleichwertige Prüfnorm.
- 4.3 In Fällen, in denen die Abwasser-Aufbereitungsanlage an Land geprüft worden ist, soll die erstmalige Besichtigung den Einbau und die Inbetriebsetzung der Abwasser-Aufbereitungsanlage einbeziehen.
- 4.4 Der Ausschuss soll auf seiner siebenundsechzigsten Tagung (zweite Jahreshälfte 2014) eine Überprüfung der in Absatz 4.2.1 der Richtlinien festgelegten Norm für die Beseitigung von Stickstoff und Phosphor vornehmen, um festzustellen, ob die erforderlichen Normen für die Beseitigung von Stickstoff und Phosphor von den typgenehmigten Abwasser-Aufbereitungsanlagen oder den in Entwicklung befindlichen Anlagen eingehalten werden, wobei die Ergebnisse der Prüfungen an Bord und an Land gemäß Abschnitt 5 der Richtlinien von 2012 zu berücksichtigen sind. Hierzu hat der Ausschuss die Einrichtung einer Prüfgruppe für seine 67. Tagung beschlossen.
- 4.5 Der Ausschuss soll dann auf der Grundlage der von der Prüfgruppe bereitgestellten Informationen darüber entscheiden, ob es für Schiffe möglich ist, die Norm in Absatz 4.2.1 mit den in Absatz 1.2.3 aufgeführten Angaben zu erfüllen. Wird die Entscheidung getroffen, dass eine Einhaltung für die Schiffe nicht möglich oder durchführbar ist, sollen die Richtlinien entsprechend geändert werden.
- 5 Prüfüberlegungen**
- 5.1 Die Prüfung der Betriebsleistung einer Abwasser-Aufbereitungsanlage soll in Übereinstimmung mit den folgenden Absätzen durchgeführt werden. Sofern nichts anderes angegeben ist, gelten die Absätze sowohl für die Prüfungen an Bord als auch für die Prüfungen an Land.
- 5.2 Qualität von Rohabwasser**
- 5.2.1 An Land geprüfte Abwasser-Aufbereitungsanlagen: Als Zulauf soll frisches Abwasser bestehend aus Fäkalien, Urin, Toilettenpapier und Spülwasser verwendet werden, dem falls erforderlich zu Prüfzwecken Vorklärschlamm beigefügt wurde, um eine Mindestkonzentration von Schwebstoffen zu erreichen, die der Zahl der Personen und dem Wasserzufluss entspricht, für die der Abwasser-Aufbereitungsanlage ein Zeugnis erteilt wird. Bei der Prüfung sollen der Typ der Anlage (zum Beispiel Vakuum- oder Schwerkraft-Toiletten) und das Wasser oder Grauwasser berücksichtigt werden, das dem Abwasser vor der Aufbereitung als Spülwasser beigefügt werden kann. In keinem Fall soll die mittlere Konzentration von Schwebstoffen im einströmenden Wasser geringer als 500 mg/l sein.
- 5.2.2 An Bord eines Schiffes geprüfte Abwasser-Aufbereitungsanlagen: Der Zulauf kann aus dem unter normalen Betriebsbedingungen erzeugten Abwasser bestehen. In keinem Fall soll die mittlere Konzentration von Schwebstoffen im einströmenden Wasser geringer als 500 mg/l sein.
- 5.2.3 Der Zulauf soll ohne den Beitrag etwaiger zurückströmender Flüssigkeiten, von Waschwasser oder rezirkulierenden Flüssigkeiten usw. aus der Abwasser-Aufbereitungsanlage bewertet werden.

¹ Gesamtgehalt an Stickstoff bedeutet die Summe des Gesamtgehalts an Kjeldahl-Stickstoff (organischer Stickstoff und Ammoniumstickstoff), Nitrat-Stickstoff und Nitrit-Stickstoff.

² Reduktion im Verhältnis zur Zulaufmenge.

³ Reduktion im Verhältnis zur Zulaufmenge.

5.3 Dauer und zeitliche Steuerung der Prüfung

Der Prüfzeitraum soll sich über mindestens 10 Tage erstrecken und so festgelegt sein, dass normale Betriebsbedingungen erfasst werden, wobei die Art der Anlage, die Anzahl der Personen und der Wasserzufluss zu berücksichtigen sind, für die die Abwasser-Aufbereitungsanlage zugelassen wird. Da das System eine Stabilisierungszeit benötigt, soll mit der Prüfung begonnen werden, sobald die zu prüfende Abwasser-Aufbereitungsanlage den Beharrungszustand erreicht hat.

5.4 Beschickungsfaktoren

5.4.1 Während des Prüfzeitraums soll die Abwasser-Aufbereitungsanlage unter den Bedingungen von minimaler, mittlerer und maximaler Beschickung getestet werden:

1. Bei der Prüfung an Land soll sich die Beschickung nach den Herstellerangaben richten. Abbildung 2 zeigt eine vorgeschlagene zeitliche Planung für die Probeentnahme bei jedem Beschickungsfaktor.
2. Bei der Prüfung an Bord soll die Mindestbeschickung der von den Personen an Bord des Schiffes erzeugten Abwassermenge, wenn das Schiff im Hafen liegt, entsprechen; die mittlere und maximale Beschickung soll der von den Personen an Bord erzeugten Abwassermenge des Schiffes auf See entsprechen und die Mahlzeiten und den Wachwechsel berücksichtigen.

5.4.2 Die Verwaltung soll sich verpflichten zu prüfen, ob die Abwasser-Aufbereitungsanlage in der Lage ist, nach minimaler, mittlerer und maximaler Beschickung einen Ausfluss in Übereinstimmung mit den Normen in Abschnitt 4 zu erzeugen. Die Bedingungen, unter denen die Ausflusssnormen erfüllt wurden, sind im Zeugnis über die Typgenehmigung zu vermerken. Das Muster des Zeugnisses über die Typgenehmigung nebst Anhang ist in der Anlage zu diesen Richtlinien niedergelegt.

5.5 Probenentnahmeverfahren und -häufigkeit

5.5.1 Die Verwaltungen sollen sicherstellen, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage so eingebaut wird, dass eine einfache Sammlung von Proben möglich ist, s. Abbildung 1. Die Probenentnahme soll so und in einer Häufigkeit durchgeführt werden, die für die Qualität des Ausflusses repräsentativ ist. Abbildung 2 zeigt die empfohlene Häufigkeit der Probenentnahme, jedoch soll bei der Häufigkeit die Verweildauer des Zulaufs in der Abwasser-Aufbereitungsanlage berücksichtigt werden. Es sollen mindestens 40 Ausflussproben entnommen werden, um eine statistische Analyse der Prüfdaten (z. B. geometrisches Mittel, Maximum, Minimum und Abweichung) zu ermöglichen.

5.5.2 Der Entnahmepunkt für den Zulauf soll sich oberhalb etwaiger Rücklaufflüssigkeiten, Waschwasser oder rezirkulierender Flüssigkeiten aus der Abwasser-Aufbereitungsanlage befinden. Ist ein solcher Entnahmepunkt auf den Schiffen verfü-

bar, sollen die Durchflussmengen und Konzentrationen dieser Rücklaufflüssigkeiten, des Waschwassers oder der rezirkulierenden Flüssigkeiten aus der Abwasser-Aufbereitungsanlage gemessen werden, damit diese Fracht von der Zulaufkraft abgezogen werden kann.

5.5.3 Für jede entnommene Ausflussprobe ist eine Probe des einströmenden Wassers zu entnehmen und zu untersuchen, die Ergebnisse sollen aufgezeichnet werden, um die Einhaltung der Vorschriften in Abschnitt 4 sicherzustellen. Wenn möglich, sollen zusätzliche Zulauf- und Ausflussproben entnommen werden, damit eine Fehlergrenze vorgesehen werden kann. Vor der Analyse sollen die Proben in geeigneter Weise konserviert werden, insbesondere bei einem größeren zeitlichen Abstand zwischen Entnahme und Analyse oder in Zeiten, in denen eine hohe Umgebungstemperatur herrscht.

5.5.4 Rückstände von Desinfektionsmitteln in Proben sollen neutralisiert werden, wenn die Probe gesammelt wird, um eine unrealistische Abtötung von Bakterien oder die chemische Oxidation von organischen Stoffen durch das Desinfektionsmittel durch künstlich verlängerte Kontaktzeiten zu vermeiden. Vor der Neutralisierung sollen die Konzentration von Chlor (falls verwendet) und die pH-Werte gemessen werden.

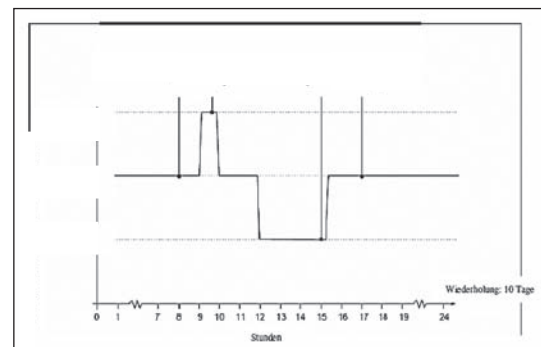


Abbildung 2: Empfohlene Beschickungsfaktoren und Entnahmehäufigkeit von Proben für die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen. Können erforderlichenfalls geändert werden, um die Merkmale einzelner Abwasser-Aufbereitungsanlagen zu berücksichtigen.

5.6 Analytische Prüfung des Ausflusses

Die Verwaltung soll im Hinblick auf die künftige technische Entwicklung die Aufzeichnung anderer Parameter neben den vorgeschriebenen Parametern in Betracht ziehen (wärmetolerante koliforme Keime, Gesamtgehalt an Schwebstoffen, BSB₅ ohne Nitrifikation, CSB, pH-Werte und Restchlor). Zu diesen Parametern zählen die Gesamtmenge der Feststoffe, Schwebstoffe, absetzbare Stoffe, flüchtige Schwebstoffe, Trübung, Gesamtmenge organischer Kohlenstoffe, Gesamtmenge koliformer Keime und fäkalischer Streptokokken.

5.7 Rückstände von Desinfektionsmitteln

Die möglichen nachteiligen Umweltauswirkungen der Rückstände vieler Desinfektionsmittel und Nebenprodukte, wie zum Beispiel die mit der Verwendung von Chlor oder seinen Zusammensetzungen in Verbindung stehenden Auswirkungen sind gut bekannt. Es wird daher empfohlen, dass die Verwaltungen bei ihren Bemühungen um Einhaltung der Norm für wärmetolerante koliforme Keime den Einsatz von Ozon, ultravioletter Strahlung oder anderen Desinfektionsmitteln fördern, die nachteilige Umweltauswirkungen möglichst gering halten. Wird Chlor als Desinfektionsmittel verwendet, soll sich die Verwaltung vergewissern, dass das beste technische Verfahren eingesetzt wird, um die Rückstände des Desinfektionsmittels im Ausfluss unter 0,5 mg/l zu halten.

5.8 Erwägungen für die Skalierung

Es sollen nur Abwasser-Aufbereitungsanlagen in Originalgröße für Prüfzwecke verwendet werden. Die Verwaltung kann ein Zeugnis für ein Modellprogramm von Anlagengrößen des Herstellers, die nach denselben Grundsätzen und mit der gleichen Technik arbeiten, erteilen, doch sind mögliche Einschränkungen der Betriebsleistung aufgrund einer Vergrößerung oder Verkleinerung gebührend zu berücksichtigen. Im Fall sehr großer, sehr kleiner oder ganz spezifischer Abwasser-Aufbereitungsanlagen kann die Erteilung des Zeugnisses sich auf die Ergebnisse der Prüfungen von Prototypen stützen. Soweit möglich, sollen beim endgültigen Einbau solcher Abwasser-Aufbereitungsanlagen Bestätigungstests durchgeführt werden.

5.9 Umweltprüfung der Abwasser-Aufbereitungsanlage

- 5.9.1 Die Verwaltung soll sicherstellen, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage auch bei einer Neigung des Schiffes betrieben werden kann, die mit international anerkannten seemännischen Verfahren vereinbar ist und bis 22,5° zur normalen Betriebsposition reichen kann.
- 5.9.2 Die Prüfungen für die Erteilung des Zeugnisses sollen über den vom Hersteller angegebenen Temperaturen und Salzbereichen für Umgebungsluft und Spülwasser durchgeführt werden, und die Verwaltung soll sich vergewissern, dass diese Angaben für die Bedingungen, unter denen die Anlage betrieben werden muss, ausreichend sind.
- 5.9.3 Kontroll- und Sensorteile sollen einer Umweltprüfung unterzogen werden, um ihre Eignung für den Einsatz auf See zu überprüfen. Die Prüfungsspezifikationen in Teil 3 der Anlage zu der Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung für Maschinenraumbilgen von Schiffen (Entschließung MEPC.107(49)) geben hierzu entsprechende Hinweise.
- 5.9.4 Jede Einschränkung der Betriebsbedingungen soll im Zeugnis eingetragen werden.

- 5.9.5 Die Verwaltung soll ebenfalls eine Aufforderung an den Hersteller in Betracht ziehen, in die Betriebs- und Wartungsbücher eine Liste der Chemikalien und Stoffe aufzunehmen, die für den Betrieb der Abwasser-Aufbereitungsanlage geeignet sind.

5.10 Weitere Erwägungen

- 5.10.1 Typ und Modell der Abwasser-Aufbereitungsanlage sowie der Name des Herstellers sollen auf einer dauerhaft befestigten Kennzeichnung, die fest an der Abwasser-Aufbereitungsanlage fixiert ist, vermerkt werden. Diese Kennzeichnung soll das Herstellungsdatum sowie alle Betriebs- oder Einbaueinschränkungen enthalten, die der Hersteller oder die Verwaltung für notwendig erachtet.
- 5.10.2 Die Verwaltungen sollen die Einbau-, Betriebs- und Wartungshandbücher des Herstellers auf ihre Zulänglichkeit und Vollständigkeit überprüfen. Das Schiff soll zu jedem Zeitpunkt ein Handbuch an Bord mitführen, das genaue Angaben zu den Betriebs- und Wartungsverfahren für die Abwasser-Aufbereitungsanlage enthält, einschließlich Sicherheitsinformationen zu den beim Betrieb der Abwasser-Aufbereitungsanlage eingesetzten Chemikalien und Stoffen.
- 5.10.3 Die Qualifikationen der Prüfeinrichtungen sollen von der Verwaltung als Grundvoraussetzung für deren Einsatz im Prüfprogramm sorgfältig überprüft werden. Es soll alles getan werden, um die Einheitlichkeit der verschiedenen Einrichtungen sicherzustellen.

6 Erneuerungsbesichtigungen und zusätzliche Besichtigungen

Die Verwaltungen sollen bei Erneuerungsbesichtigungen oder zusätzlichen Besichtigungen nach Anlage IV Regel 4 Absatz 1.2 und 1.3 von MARPOL sicherstellen, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage weiterhin nach den in Anlage IV Regel 4 Absatz 1.1 vorgesehenen Bedingungen arbeitet.

7 Einweisung der Schiffsbesatzung im Gebrauch der Abwasser-Aufbereitungsanlage

In der Erkenntnis, dass die einschlägigen Regeln, die sich auf die Einweisung beziehen, im System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Rahmen des Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs enthalten sind, werden die Verwaltungen daran erinnert, dass die Ausbildung der Schiffsbesatzung auch eine Einweisung im Betrieb und in der Wartung der Abwasser-Aufbereitungsanlage umfassen soll.

8 Wartung

Die routinemäßige Wartung der Anlage soll vom Hersteller in den beigefügten Betriebs- und Wartungshandbüchern eindeutig festgelegt sein. Alle routinemäßigen Wartungs- und Reparaturarbeiten sollen aufgezeichnet werden.

Anlage

Plakette oder Zahl

Muster des Zeugnisses über die Typgenehmigung
von Abwasser-Aufbereitungsanlagen und Anhang

Bezeichnung der Verwaltung

**Zeugnis über die Typgenehmigung
von Abwasser-Aufbereitungsanlagen**

Hiermit wird bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage, Typ, mit einer ausgelegten hydraulischen Beschickung von Kubikmeter pro Tag (m^3/Tag), einer organischen Beschickung von kg pro Tag biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB₅ ohne Nitrifikation) und dem in den Zeichnungen Nr. dargestellten Entwurf, hergestellt durch

in Übereinstimmung mit der EntschlieÙung MEPC.227(64) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation untersucht und zufriedenstellend erprobt wurde und sie die Anforderungen in Anlage IV Regel 9 Absatz 1 Nr. 1 und Absatz 2 Nr. 1 des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch die Protokolle von 1978 und 1997 geänderten Fassung (geändert durch die EntschlieÙungen MEPC.115(51) und MEPC.200(62)) erfüllt.

Die Prüfungen an der Abwasser-Aufbereitungsanlage wurden durchgeführt

an Land bei*
an Bord bei*
und wurden abgeschlossen am

Die Abwasser-Aufbereitungsanlage wurde geprüft und erzeugte – nach Analyse – folgenden Abfluss:

- .1 ein geometrisches Mittel von nicht mehr als 100 wärmetoleranten koliformen Bakterien/100 ml;
- .2 ein geometrisches Mittel der Gesamtmenge an Schwebstoffen von 35 Q/Q_e mg/l bei Prüfung an Land oder eine höchstzulässige Gesamtmenge an Schwebstoffen von nicht mehr als (35 plus x) Q/Q_e mg/l für das zum Spülen verwendete Umgebungswasser bei Prüfung an Bord;
- .3 ein geometrisches Mittel des Biochemischen Sauerstoffbedarfs in fünf Tagen ohne Nitrifikation (BSB₅ ohne Nitrifikation) von nicht mehr als 25 Q/Q_e mg/l;
- .4 ein geometrisches Mittel des Chemischen Sauerstoffbedarfs (CSB) von nicht mehr als 125 Q/Q_e mg/l;
- .5 pH-Wert zwischen 6 und 8,5.
- .6 ein geometrisches Mittel der Gesamtmenge an Stickstoff von nicht mehr als 20 Q/Q_e mg/l oder eine mindestens 70-prozentige Reduktion; und

* Nichtzutreffendes streichen.

- .7 ein geometrisches Mittel der Gesamtmenge an Phosphor von nicht mehr als 1,0 Q/Q_e mg/l oder eine mindestens 80-prozentige Reduktion**.

Die Verwaltung bestätigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage bei einer Schräglage von 22,5° zur normalen Betriebsposition betrieben werden kann.

Die Einzelheiten der Prüfungen sowie die Ergebnisse sind im Anhang zu diesem Zeugnis aufgeführt.

Ein Schild oder eine dauerhaft angebrachte Kennzeichnung mit Angaben zum Namen des Herstellers, Typ und Seriennummer, hydraulische Beschickung und Herstellungsdatum ist an jeder Abwasser-Aufbereitungsanlage anzubringen.

Eine Abschrift dieses Zeugnisses soll an Bord des Schiffes mitgeführt werden, das mit der hier beschriebenen Abwasser-Aufbereitungsanlage ausgerüstet ist.

Stempel der Stelle

Gezeichnet

Behörde von

Datum

**Anhang zum
Zeugnis über die Typgenehmigung für
Abwasser-Aufbereitungsanlagen**

Plakette oder Zahl

Prüfergebnisse und Einzelheiten der Prüfungen an Proben aus der Abwasser-Aufbereitungsanlage in Übereinstimmung mit EntschlieÙung MEPC.227(64):

Abwasser-Aufbereitungsanlage, Typ
hergestellt durch
Stelle, die die Prüfung durchführt
Ausgelegte hydraulische Beschickung m^3/Tag
Ausgelegte organische Beschickung m^3/Tag BSB

Anzahl der untersuchten Ausflussproben
Anzahl der untersuchten Zulaufproben
Qualität der zulaufenden Schwebstoffe mg/l
Qualität der zulaufenden Gesamtmenge an Stickstoff mg/l an Stickstoff*
Qualität der zulaufenden Gesamtmenge an Phosphor mg/l an Phosphor*
Zulaufqualität BSB₅ ohne Nitrifikation mg/l
Maximale hydraulische Beschickung m^3/Tag
Minimale hydraulische Beschickung m^3/Tag
Mittlere hydraulische Beschickung (Q) m^3/Tag
Ausfluss (Q_e) m^3/Tag
Verdünnungskompensationsfaktor (Q/Q_e)

** Streichen bei anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, die beabsichtigen, Abwasser in Sondergebieten einzuleiten.

Geometrisches Mittel der Gesamtmenge an Schwebstoffen mg/l
 Geometrisches Mittel der Zählung wärmetoleranter koliformer Keime koliforme Keime/100 ml
 Geometrisches Mittel des BSB₅ ohne Nitrifikation mg/l
 Geometrisches Mittel des CSB mg/l
 Geometrisches Mittel der Gesamtmenge an Stickstoff mg/l* oder %*
 Geometrisches Mittel der Gesamtmenge an Phosphor mg/l* oder %*
 Maximaler pH-Wert:
 Minimaler pH-Wert:
 Art des verwendeten Desinfektionsmittels
 Im Fall von Chlor – Restchlor:
 Maximum mg/l
 Minimum mg/l
 Geometrisches Mittel mg/l

Prüfung der Abwasser-Aufbereitungsanlage mit
 Frischwasser-Spülung? Ja/Nein*
 Seewasserspülung? Ja/Nein*
 Frisch- und Seewasserspülung? Ja/Nein*
 Wurde Grauwasser hinzugefügt? Ja – Anteil:/Nein*

Wurde die Abwasser-Aufbereitungsanlage auf die Umweltbedingungen in Abschnitt 5.9 der EntschlieÙung MEPC.227(64) geprüft:

 Temperatur Ja/Nein*
 Feuchtigkeit Ja/Nein*
 Neigung Ja/Nein*
 Vibration Ja/Nein*
 Zuverlässigkeit der elektrischen und elektronischen Teile Ja/Nein*

Vorgegebene Betriebsbeschränkungen und -bedingungen:

 Salzgehalt
 Temperatur
 Feuchtigkeit
 Neigung
 Vibration

Ergebnisse anderer geprüfter Parameter

Stempel der Stelle Gezeichnet

Behörde von

Datum: 20.....

(VkBli. 2015 S. 697)

* Nichtzutreffendes streichen.

Nr. 181 Zehnte Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (10. BinSchUOAbweichV) Vom 30. September 2015

Es verordnen, jeweils in Verbindung mit § 8 Absatz 1, dieser in Verbindung mit § 8 Absatz 2, der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450) und jeweils in Verbindung mit der Nummer 1.4 des Organisationserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. April 2013 (VkBli. 2013 S. 422),

- aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 2, 2a, 3, 4, 5, 6 und 8 und Absatz 6, hinsichtlich des Absatzes 1 Nummer 2 und 2a jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), von denen § 3 Absatz 1 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert und § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt worden ist, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest gemeinsam für die Bundeswasserstraße Rhein,
- aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 2, 2a, 3, 4, 5, 6 und 8 und Absatz 6, hinsichtlich des Absatzes 1 Nummer 2 und 2a jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), von denen § 3 Absatz 1 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert und § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt worden ist, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nordwest, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Mitte, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Süd und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Ost jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich,
- aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 2, 2a, 3, 4, 5, 6 und 8 und Absatz 6, hinsichtlich des Absatzes 1 Nummer 2 und 2a jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), von denen § 3 Absatz 1 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I

S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert und § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt worden ist, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Mitte und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Ost gemeinsam für die Bundeswasserstraße Mittellandkanal,

- aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 2, 2a, 3, 4, 5, 6 und 8 und Absatz 6, hinsichtlich des Absatzes 1 Nummer 2 und 2a jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), von denen § 3 Absatz 1 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert und § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt worden ist, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Ost und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord gemeinsam für die Bundeswasserstraße Elbe,
- aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 2, 2a, 3, 4, 5, 6 und 8 und Absatz 6, hinsichtlich des Absatzes 1 Nummer 2 und 2a jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), von denen § 3 Absatz 1 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert und § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt worden ist, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Mitte und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord-west gemeinsam für die Bundeswasserstraße Weser,
- aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 2, 2a, 3, 4, 5, 6 und 8 und Absatz 6, hinsichtlich des Absatzes 1 Nummer 2 und 2a jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), von denen § 3 Absatz 1 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert und § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt worden ist, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord-west gemeinsam für die Bundeswasserstraße Ems:

§ 1

Abweichende Regelungen zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung

Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung ist mit den sich aus den in dem Anhang aufgeführten vorübergehenden Regelungen ergebenden Maßgaben anzuwenden.

§ 2

Pflichten des Schiffsführers, Eigentümers oder Ausrüsters

Der Eigentümer, der Ausrüster und der Schiffsführer haben jeweils dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebene Besatzung nach Anhang XI § 3.08a Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 3, und in Verbindung mit Nummer 4 und Anhang XI § 3.08b Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 3, und in Verbindung mit Nummer 5 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in der Fassung der Nummer II.7 des Anhangs dieser Verordnung während der Fahrt ständig an Bord ist.

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Eigentümer, Ausrüster oder Schiffsführer entgegen § 2 nicht dafür sorgt, dass die dort vorgeschriebene Besatzung während der Fahrt ständig an Bord ist.

§ 4

Aufhebung von Rechtsvorschriften

Die Fünfte Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 14. November 2012 (VkB. S. 898) wird aufgehoben.

§ 5

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 30. September 2018 außer Kraft.

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Nord
In Vertretung
Dirk Schwardmann

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Nordwest
In Vertretung
Dirk Schwardmann

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Mitte
In Vertretung
Dirk Schwardmann

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle West
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Südwest
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Süd
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Bonn, den 30. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Ost
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Anhang 1 (zu § 1)

Abweichung zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO)

I. Inhaltsübersicht

- **Begriffsbestimmungen (Anhang X § 1.01 Nummer 5)***
- **Allgemeines (Anhang X § 1.02 Nummer 4 Buchstabe d und f, Nummer 7, 10 (neu), 11 (neu), 12 (neu))***
- **Nachweis der Intakt- und Leckstabilität (Anhang X § 2.02 Nummer 8 (neu), 9 (neu))***
- **Zusätzliche Ausrüstung (Anhang X § 2.07 Nummer 2)***
- **Inhaltsübersicht (Anhang XI Kapitel 3)***
- **Allgemeines (Anhang XI § 3.01 Nummer 2)***
- **Mindestbesatzung auf Personenfähren (Anhang XI § 3.08a)****
- **Mindestbesatzung auf Wagenfähren (Anhang XI § 3.08b)****
- **Sonstige Wasserfahrzeuge (Anhang XI § 3.09)****
- **Zusätzliche Bestimmungen (Anhang XI § 3.12)***

* erstmals erlassen

** Wiederholung mit Änderungen

II. Vorübergehende Regelung

1. Anhang X § 1.01 Nummer 5 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„5. „Kahnfähre“ eine zur Beförderung von Personen gebaute, offene Fähre, die durch Muskelkraft, ersatzweise auch mit Hilfsantrieb, fortbewegt wird;“.

2. Anhang X § 1.02 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 1.02 Allgemeines

1. Für Fahren sind die Anhänge II, III, IV und XII mit den sich aus den nachfolgenden Vorschriften ergebenden Maßgaben anzuwenden.
2. Anhang II Kapitel 5 gilt für Fahren mit Maschinenantrieb, der als Hauptantrieb benutzt wird.
3. Anhang II Kapitel 12 gilt, wenn die ständige Anwesenheit von Besatzungsmitgliedern auch außerhalb der Arbeitsstunden erforderlich ist.
4. Anhang II Kapitel 15 gilt mit folgenden Abweichungen:
 - a) § 15.01 Nummer 3 gilt nicht.
 - b) Befinden sich die Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, auf freiem Fährdeck und ist dieses über ausreichend breite Landeklappen zugänglich, so müssen nur die für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehenen Plätze den Anforderungen des § 15.01 Nummer 4 entsprechen.
 - c) Landeklappen sind als Sammelflächen nach § 15.06 Nummer 8 geeignet, wenn die Festigkeit und die Stabilität nachgewiesen und die Landeklappen durch feste Absperrvorrichtungen nach § 2.07 Nummer 1 gesichert sind.
 - d) Landstege nach § 15.06 Nummer 12 können durch mindestens zwei gegenüberliegende Landeklappen ersetzt werden, wenn diese geeignet sind, die Aufgabe der Landstege zu erfüllen; bei Personenfähren genügt eine Landeklappen.
 - e) Toiletten nach § 15.06 Nummer 17 sind nur erforderlich, wenn beim Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen die Fahrtdauer 10 Minuten übersteigt; soweit keine Toiletten erforderlich sind, sind Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen häuslicher Abwässer nach § 15.14 nicht erforderlich.
 - f) Ein zweites unabhängiges Antriebssystem nach § 15.07 ist für seil- und kettengebundene Fahren nicht erforderlich.
 - g) Abweichend von § 15.10 Nummer 7 können Lichtmaschinen als Notstrom-

- quelle genutzt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- aa) es sind mindestens drei voneinander unabhängige Hauptmaschinenräume mit jeweils einer Antriebsmaschine und einer entsprechenden Lichtmaschine vorhanden,
 - bb) jede dieser Lichtmaschinen kann im Bedarfsfall die Funktion des Notstromaggregats übernehmen und
 - cc) die Hauptmaschinenräume können nicht gleichzeitig geflutet werden.
5. Anhang III gilt mit folgenden Abweichungen:
- a) § 6.05 gilt nicht für Fahren auf Wasserstraßen der Zone 2-Binnen,
 - b) Kapitel 3 und 4 sowie § 6.05 gilt nicht für Fahren auf Wasserstraßen der Zone 2-See,
 - c) die §§ 10.02 bis 10.04 gelten nicht für Fahren auf Wasserstraßen der Zone 1.
6. Auf Wasserstraßen der Zone 4 sind aus Anhang IV die §§ 3.02 und 3.03 nicht anzuwenden.
7. Auf Wasserstraßen der Zone 1 und Zone 2-See sind seil- und kettengebundene Fahren sowie Kahnfahren nicht zugelassen.
8. Bei seil- und kettengebundenen Fahren gelten die Seil- und Kettenanlagen als Hauptantriebssystem.
9. Für Fahren, die für die Beförderung von weniger als 100 Fahrgästen zugelassen sind und deren LWL 25 m nicht überschreitet, ist abweichend von Anhang II
- a) eine motorisch angetriebene Lenzpumpe nach § 15.08 Nummer 5,
 - b) eine tragbare Feuerlöschpumpe nach § 15.12 Nummer 2 und
 - c) ein Hydrant am Steuerhaus nach § 15.12 Nummer 3 Buchstabe a
- ausreichend.
10. Auf Personenfahren, die für die Beförderung von bis zu 12 Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 15 m nicht überschreitet, können folgende Erleichterungen angewendet werden:
- a) aus Anhang II gelten nicht:
 - aa) § 15.08 Nummer 4 bis 6 und Nummer 9,
 - bb) § 15.09 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 11,
 - cc) § 15.12 Nummer 1 bis 8,
 - b) aus Anhang X:
 - § 2.02 Nummer 8.
11. Für Kahnfahren und Kahnseilfahren gelten anstelle der Nummern 1 bis 10 folgende Anforderungen:
- a) Für alle Kahnfahren und Kahnseilfahren § 2.01 Nummer 5, § 2.02 Nummer 9, § 2.07 Nummer 1 und 2, §§ 3.04 bis 3.07, § 2.07 Nummer 1 jedoch nur sinngemäß.
 - b) Für alle Kahnfahren und Kahnseilfahren aus Anhang II:
 - aa) Kapitel 3 sinngemäß,
 - bb) § 8.08 Nummer 1 und 2, wobei eine Handlenzpumpe oder ein Schöpfgefäß ausreicht,
 - cc) Kapitel 9 sinngemäß,
 - dd) § 10.01, wobei ein Anker mit 25 kg und eine Ankerkette oder ein Ankerseil von 30 m ausreicht und soweit Anhang X § 2.06 Nummer 2 nicht zutrifft,
 - ee) § 10.02 Nummer 1 Satz 2 Buchstabe b, wobei ein Behälter ausreicht,
 - ff) § 10.02 Nummer 2 Buchstabe a, c und e bis h,
 - gg) § 10.05 Nummer 2,
 - hh) § 15.01 Nummer 2,
 - ii) § 15.06 Nummer 10 sinngemäß,
 - jj) § 15.09 Nummer 1, wobei zwei Rettungsringe ausreichen,
 - kk) § 15.09 Nummer 4, 8 und 9.
 - c) Für alle Kahnfahren und Kahnseilfahren muss für alle Fahrgäste festeingebautes Sitzmobiliar vorhanden sein.
 - d) Für Kahnfahren und Kahnseilfahren mit einem Hilfsantrieb oder Hilfsmotor gelten zusätzlich aus Anhang II folgende Anforderungen:
 - aa) Kapitel 8 und 8a sinngemäß,
 - bb) § 10.03, wobei ein Feuerlöscher ausreicht.
 - e) Die Untersuchungskommission kann für alle Kahnfahren und Kahnseilfahren insbesondere zur Berücksichtigung besonderer örtlicher oder baulicher Gegebenheiten zusätzliche Anforderungen stellen.“
3. Anhang X § 2.02 ist in folgender Fassung anzuwenden:
- „§ 2.02
- Nachweis der Intakt- und Leckstabilität**
1. Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Intaktstabilität durch eine Berechnung nach Anhang II § 15.03 Nummer 1 bis 6 in Verbindung mit Anhang III §§ 1.02, 7.03 oder 10.08 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße zu erbringen.
 2. Bei Fahren in Pontonform können dabei die Koordinaten des Gewichtsschwerpunkts durch eine Gewichtsberechnung ermittelt werden. Ein Krängungsversuch ist dann nicht erforderlich.
 3. In der Berechnung sind für Personen, Landfahrzeuge und Großvieh folgende Maßnahmen zu verwenden:

Nutzlast	mittlere Höhe der Ladung über Deck m	mittlere Höhe des Massen- schwer- punktes über Deck m	mittlere Höhe des Schwer- punktes der Windangriffs- fläche der Ladung über Deck m
Personen	1,7	1,0	0,85
Lastkraft- wagen mit Ladung	2,5	1,6	1,25
Personen- kraftwagen ohne Per- sonen	1,7	0,8	0,75
Großvieh	1,7	1,0	0,85

Die mittlere Höhe des Gewichtsschwerpunkts der Ladung und des Schwerpunkts der Windangriffsfläche der Ladung ist auf den tiefsten Punkt des Fährdecks auf halber Länge der Fähre, bei nicht durchgehenden, höher gelegenen Decks auf die halbe Länge des betreffenden Decks, zu beziehen.

4. Die Berechnung der Intakstabilität muss mindestens folgende Ladefälle erfassen:

- Fähre ausschließlich mit Personen in ungünstigster Aufstellung beladen,
- Fähre einseitig mit Landfahrzeugen in ungünstigster Aufstellung beladen, wobei der noch zur Verfügung stehende Platz der belasteten Seite, bis zur Fährmitte, mit kleineren Landfahrzeugen und Personen aufzufüllen ist,
- Fähre ausschließlich mit Landfahrzeugen in ungünstigster Aufstellung beladen,
- Fähre mit dem schwersten Landfahrzeug nach § 1.01 Nummer 17 beladen,
- Fähre bis an die Grenze der Tragfähigkeit beladen.

Im Falle des Satzes 1 ist die Annahme einer Verschiebung der Landfahrzeuge höchstens bis zum Schrammbord ausreichend. Die Erfüllung der Voraussetzungen nach Nummer 1 muss für die Ladefälle nach den Buchstaben a bis e nachgewiesen sein. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt kann entsprechende Nachweise für weitere Ladefälle verlangen.

5. Als Ergebnis der Berechnung sind festzulegen:

- bei Belastung der Fähre ausschließlich mit Personen,
 - die höchstzulässige Personenzahl,
 - die Verdrängung (m³),
- bei Belastung der Fähre mit Personen, Landfahrzeugen oder sonstigen Lasten,
 - die höchstzulässige Personenzahl,
 - die Tragfähigkeit in Tonnen (t),
 - das zulässige Gesamtgewicht eines Landfahrzeugs in Tonnen (t),

dd) das zulässige Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs in Tonnen (t),

ee) die zulässige Achslast einer Einzelachse und einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t).

- Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Leckstabilität durch eine Berechnung nach Anhang II § 15.03 Nummer 7 bis 13 in Verbindung mit Anhang III § 1.02, § 7.03 oder § 10.08 sowie Anhang IV § 4.03 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße zu erbringen. Dabei darf der B/3 Abstand auf B/5 Abstand vermindert werden. Für Fahren, die für die Beförderung von 50 aber weniger als 100 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, gilt Anhang II § 15.15 Nummer 1 entsprechend.
- Während der Fahrt und bei Be- und Entladen der Fähre darf der nach Anhang II § 15.03 Nr. 2 und 3 zulässige Krängungswinkel nicht überschritten und der für die jeweilige Zone zulässige Restfreibord nicht unterschritten werden, wobei beim Be- und Entladevorgang die Fähre freischwimmend zu betrachten ist, es sei denn, das Fährgefäß wird beim Abstützen auf der Rampe durch eine kraftschlüssige Verbindung in einer festen Lage gehalten.
- Personenfähren für die Beförderung von bis zu 12 Fahrgästen, deren Länge 15 m nicht überschreitet, müssen im symmetrisch gefluteten Zustand folgende Kriterien durch eine Berechnung nachweisen:
 - die Fähre darf maximal bis zur Tauchgrenze eintauchen und
 - die verbleibende metazentrische Höhe G_{MR} darf 0,10 m nicht unterschreiten.
 Der erforderliche Restauftrieb ist durch
 - die geeignete Wahl des Materials des Schiffskörpers,
 - Auftriebskörper aus geschlossenzelligem Schaum, die fest mit dem Rumpf verbunden sind,
 - örtliche Unterteilungen, die wasserdichte Teilräume bilden,
 - einen 1-Abteilungsstatus nach Anhang II § 15.03 Nummer 9 oder
 - eine Kombination aus den genannten Möglichkeiten nach Buchstabe a bis d zu gewährleisten.
- Für Kahnfähren genügt als Nachweis für die:
 - Intakstabilität; ein Belastungsversuch, wobei dieser mit dem halben Gewicht der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste und bei der ungünstigsten Füllung der Brenn- und Wasserbehälter durchzuführen ist. Die Fahrgäste sind dabei als stehend anzunehmen und ihr Gewicht ist soweit wie möglich seitlich auf der für Fahrgäste verfügbaren Fläche unterzubringen. Dabei darf ein Krängungswinkel

- von 7° nicht überschritten sowie ein Restfreibord und ein Restsicherheitsabstand von 0,20 m in Zone 4 und von 0,30 m in Zone 3 und Zone 2-Binnen nicht unterschritten werden.
- b) Leckstabilität; ein rechnerischer Nachweis, wobei bei voller Beladung und Flutung der Fähre ein Reserveauftrieb von 100 Newton je Person und eine stabile aufrechte Schwimmlage verbleiben muss, bei der die verbleibende metazentrische Höhe G_{MR} 0,10 m nicht unterschritten werden darf.“
4. Anhang X § 2.07 Nummer 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:
„2. Kahnfähren müssen mit einem paar Riemen oder vergleichbaren Vortriebsmitteln ausgerüstet sein. Ein Ersatzvortriebsmittel ist vorzuhalten.“
5. Im Anhang XI ist die Inhaltsübersicht mit der Maßgabe anzuwenden, dass nach der § 3.08 betreffenden Zeile folgende Zeilen eingefügt sind:
„3.08a Mindestbesetzung auf Personenfähren
3.08b Mindestbesetzung auf Wagenfähren“.
6. Anhang XI § 3.01 Nummer 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:
„2. Für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von nicht mehr als zwölf Fahrgästen verwendet werden, gilt für die Fahrt auf dem Rhein § 3.19 der Schiffspersonalverordnung-Rhein. Für Fähren gelten die §§ 3.08a, 3.08b und § 3.12 entsprechend.“
7. Im Anhang XI ist Kapitel 3 mit der Maßgabe anzuwenden, dass nach § 3.08 folgende §§ 3.08a und 3.08b eingefügt sind:

„§ 3.08a

Mindestbesetzung auf Personenfähren

1. Die Mindestbesetzung einer Personenfähre beträgt:

Stufe	Zulässige Anzahl der Fahrgäste	Besetzung	
1	bis 35	Fährführer	1
2	36–250 Personen	Fährführer Fährjunge	1 1
3	251–600 Personen	Fährführer Fährgehilfe	1 1
4	601–1 000 Personen	Fährführer Fährgehilfe Fährjunge	1 1 1
5	über 1 000 Personen	Fährführer Fährgehilfe Fährjunge	1 2 1

2. Die nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesetzung setzt die Ausrüstung nach Standard S1 nach § 2.01 voraus. Die Anforderung an die Ausrüstung nach Satz 1 gilt nicht für eine seil- oder kettengebundene Fähre oder eine Kahnfähre.

3. Die Mindestbesetzung nach Nummer 1 für eine Fähre der Stufe 2 kann um den Fährjungen vermindert werden, wenn
- die Fahrzeit zwischen zwei Fährstellen 10 Minuten nicht übersteigt,
 - die Fähre neben den Anforderungen nach Nummer 2 über eine betriebssichere Sprechfunkanlage verfügt und
 - sichergestellt ist, dass das Festmachen an der Fährstelle kein Verlassen des Steuerstandes erfordert.

Verfügt eine Fähre nur über eine Hauptantriebsmaschine, muss der Anker bei schlechter Zugänglichkeit der Ankereinrichtung vom Steuerhaus fernbetätigt setzbar sein.

4. Erfüllt eine Fähre die in Nummer 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, genannten Voraussetzungen nicht, bestimmt sich die Mindestbesetzung nach der nächsthöheren Stufe. Bei einer Fähre der Stufe 5 erhöht sich die Mindestbesetzung um einen Fährgehilfen.

§ 3.08b

Mindestbesetzung von Wagenfähren

1. Die Mindestbesetzung einer Wagenfähre beträgt:

Stufe	Zulässige Tragfähigkeit oder Anzahl der Fahrgäste	Besetzung	
1	bis 45 t bis 250 Personen	Fährführer Fährjunge	1 1
2	bis 135 t bis 250 Personen	Fährführer Fährjunge	1 1
3	bis 270 t 251–600 Personen	Fährführer Fährgehilfe	1 1
4	mehr als 270 t 601–1 000 Personen	Fährführer Fährgehilfe Fährjunge	1 1 1
5	mehr als 270 t über 1 000 Personen	Fährführer Fährgehilfe Fährjunge	1 2 1

Dabei ist die jeweilige Stufe nach den für die Fähre ungünstigeren Grenzwerten der Tragfähigkeit oder der Anzahl der Fahrgäste zu bestimmen.

2. Die nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesetzung setzt die Ausrüstung nach Standard S1 nach § 2.01 voraus. Die Anforderungen an die Ausrüstung nach Satz 1 gilt nicht für eine seil- oder kettengebundene Fähre. Eine Fähre der Stufen 2 bis 5 muss zudem über eine Vorrichtung verfügen, durch die das Festmachen der Fähre an der Fährstelle ohne Verlassen des Steuerstandes möglich ist.
3. Die Mindestbesetzung nach Nummer 1 für eine Fähre der Stufe 1 kann um den Fährjungen vermindert werden, wenn

- a) die Fahrzeit zwischen zwei Fährstellen 10 Minuten nicht übersteigt,
 - b) die Fähre neben den Anforderungen nach Nummer 2 über eine betriebssichere Sprechfunkanlage verfügt und
 - c) sichergestellt ist, dass das Festmachen der Fähre an der Fährstelle kein Verlassen des Steuerstandes erfordert.
4. Zusätzlich zu den in Nummer 2 genannten Voraussetzungen müssen bei einer Fähre der Stufen 3 bis 5 die Landeklappen und Schlagbäume vom Steuerstand aus fernbetätigt bedient werden können. Eine Fähre der Stufe 4 oder 5 muss über mindestens zwei getrennte Maschinenräume verfügen. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffeichamt kann eine von Satz 1 abweichende Lage der Bedieneinrichtungen von Landeklappen und Schlagbäumen zulassen, wenn eine Einrichtung für interne Sprechverbindungen zwischen Steuerstand und Ort der Bedieneinrichtung vorhanden ist.
5. Erfüllt eine Fähre die in den Nummern 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, und Satz 3 sowie Nummer 4 genannten Voraussetzungen nicht, ist die Mindestbesatzung nach der Tabelle in Nummer 1 um die nächsthöhere Stufe anzuwenden. Bei einer Fähre der Stufe 5 erhöht sich die Mindestbesatzung um einen Fährgehilfen.“
8. In Anhang XI ist § 3.09 in folgender Fassung anzuwenden:

**„§ 3.09
Sonstige Wasserfahrzeuge**

Die Schiffsuntersuchungskommission setzt für Fahrzeuge, die nicht unter die §§ 3.05 bis 3.08b fallen, die erforderliche Besatzung, die sich während der Fahrt an Bord befinden muss, unter Berücksichtigung ihrer Größe, Bauart, Einrichtung und Zweckbestimmung, fest.“

9. In Anhang XI ist § 3.12 Nummer 2 in folgender Fassung anzuwenden:
- „2. Ein Wasserfahrzeug, auf dem durch unvorhergesehene Umstände, insbesondere Krankheit, Unfall oder behördliche Anordnung, höchstens ein Mitglied der Besatzung während der Fahrt ausfällt, kann seine Fahrt bis zum nächsten Lade- oder Löschplatz – Fahrgastschiffe und Fähren bis zur Tagesendstation – fortsetzen, wenn auf dem Wasserfahrzeug neben einem Inhaber des Schifferpatents für die betreffende Strecke noch ein weiteres Mitglied der Besatzung vorhanden ist.“

Nr. 182 Vierzigste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (40. RheinSchPVAbweichV)

Vom 24. September 2015

Aufgrund des § 3 Absatz 1 Nummer 1 bis 6, Nummer 1 und 2 jeweils auch in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1, Nummer 2, 4, 5 und 6 jeweils in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), und in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3816), dieser in Verbindung mit Abschnitt I Nummer 4 des Organisationserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. April 2013 (VkBl. S. 422), von denen § 3 Absatz 1 Nummer 2, Absatz 2 und 6 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes zuletzt durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186), § 3 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes zuletzt durch Artikel 313 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und Artikel 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 21. März 2014 (BGBl. II S. 242) geändert worden sind, verordnen die Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest:

**§ 1
Abweichende Regelungen zur
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist mit den sich aus den in dem Anhang 1 aufgeführten vorübergehenden Regelungen ergebenden Maßgaben anzuwenden. Die maßgeblichen Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sind in Anhang 2 aufgeführt.

**§ 2
Änderung der Neununddreißigsten Verordnung
zur vorübergehenden Abweichung von der
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

In Anhang 1 Abschnitt II Nummer 1 der Neununddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 26. September 2014 (VkBl. S. 761) werden in § 1.08 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung die Wörter „im Sinne des § 1 Absatz 8 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in der jeweils geltenden und anzuwendenden Fassung (Rheinschiffsuntersuchungsordnung)“ gestrichen.

**§ 3
Pflichten der Besatzung, des Eigentümers und
des Ausrüsters**

(1) Der Schiffsführer und die nach § 1.03 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person sind jeweils verpflichtet,

(VkBl. 2015 S. 705)

1. während der Fahrt freie Sicht nach den Vorgaben des § 1.07 Nummer 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.3 des Anhangs 1 dieser Verordnung herzustellen und aufrechtzuerhalten,
 2. eine Schleuse nach den Vorgaben des § 6.28 Nummer 10 und 12 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.7 des Anhangs 1 dieser Verordnung zu durchfahren.
- (2) Der Schiffsführer
1. ist verpflichtet, Urkunden und sonstige Unterlagen nach den Vorgaben des § 1.10 Buchstabe ac bis ae der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.4 des Anhangs 1 dieser Verordnung mitzuführen,
 2. ist verpflichtet, ein Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nach den Vorgaben des § 2.06 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.5 des Anhangs 1 dieser Verordnung zu kennzeichnen,
 3. ist verpflichtet, auf Verlangen einen Fahrzeug- oder Verbandstyp nach den Vorgaben des § 4.07 Nummer 4 Buchstabe c oder Nummer 5 Buchstabe c der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.6 des Anhangs 1 dieser Verordnung in Verbindung mit Nummer 2 und Anhang E des „Standards Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt“ vom 23. April 2013 (Dokument der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, 2006-I-21 – www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2013-I-23d.pdf – Seite 55ff) zu übermitteln und zu aktualisieren,
 4. hat sicherzustellen, dass sich nach den Vorgaben des § 7.08 Nummer 2 bis 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.8 des Anhangs 1 dieser Verordnung ständig eine einsatzfähige Wache an Bord eines der in § 7.08 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.8 des Anhangs 1 dieser Verordnung genannten Fahrzeuge aufhält,
 5. hat sicherzustellen, dass während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG)
 - a) die in § 8.11 Nummer 2 Satz 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.9 des Anhangs 1 dieser Verordnung genannten Zugänge und Öffnungen geschlossen sind,
 - b) das Rauchverbot nach den Vorgaben des § 8.11 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.9 des Anhangs 1 dieser Verordnung eingehalten wird,
 6. ist verpflichtet, nach der Bebungung mit Flüssigerdgas (LNG) nach den Vorgaben des § 8.11 Nummer 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.9 des Anhangs 1 dieser Verordnung bis zum völligen Luftaustausch zu lüften,
 7. darf Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge, die die Höchstabmessungen nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung überschreiten, auf den dort genannten Strecken nicht führen,
 8. darf Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge auf den in § 11.02 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung genannten Strecken nicht führen, wenn
 - a) die Abmessungen nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung,
 - b) die Formation nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.2 Buchstabe b Satz 2, Nummer 3.4 Buchstabe c Satz 2, Nummer 3.5 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa, Buchstabe e Doppelbuchstabe cc Dreifachbuchstabe bbb der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung und
 - c) die Beladung nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.2 Buchstabe b Satz 2, Nummer 3.4 Buchstabe c Satz 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnungfür die jeweilige Fahrtrichtung im Schiffsattest nicht eingetragen sind,
 9. ist verpflichtet, sich nach den Vorgaben des § 12.01 Nummer 1, 2, 4 bis 8, Nummer 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.13 des Anhangs 1 dieser Verordnung in Verbindung mit dem „Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt“ vom 23. April 2013 (Dokument der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, 2006-II-23 – www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2013-I-23d.pdf – Seite 123ff), zu melden,
 10. hat sicherzustellen, dass die Vorschriften der §§ 15.06 und 15.07 Nummer 2 bis 9 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.14 Buchstabe a und b des Anhangs 1 dieser Verordnung über die Sorgfaltspflicht beim Bunkern und beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) eingehalten werden,
 11. ist verpflichtet, die Restentladung sowie die Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich nach den Vorgaben des § 15.08 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.14 Buchstabe c des Anhangs 1 dieser Verordnung in Verbindung mit Artikel 6.01, 6.03, 7.01, 7.03 bis 7.05 des Teils B der Anlage 2 zum „Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt“ vom 9. September 1996 (BGBl. 2003 II S. 1799), das zuletzt durch die Beschlüsse der Konferenz der Vertragsparteien vom 7. Juni 2011 und vom 28. Juni 2012 (BGBl. 2015 II S. 210) geändert worden ist, durchzuführen, und

12. ist verpflichtet, eine Entladebescheinigung nach den Vorgaben des § 15.08 Nummer 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.14 Buchstabe c des Anhangs 1 dieser Verordnung an Bord mitzuführen und bis zum Ablauf von sechs Monaten nach Ausstellung an Bord aufzubewahren.

(3) Der Eigentümer und der Ausrüster

1. dürfen jeweils die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn

- a) die freie Sicht nach den Vorgaben des § 1.07 Nummer 2 Satz 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.3 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht hergestellt ist,
- b) die Kennzeichnung nach den Vorgaben des § 2.06 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.5 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht durchgeführt wurde,
- c) die Höchstabmessungen nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.4 Buchstabe a und b, Nummer 3.5 Buchstabe a und b der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (Kilometer 564,30) bis Spyck'sche Fähre (Kilometer 857,40) überschritten werden,
- d) das schiebende Fahrzeug einen Schubleichter nicht nach den Vorgaben
 - aa) des § 11.02 Nummer 3.2 Buchstabe b Satz 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe (Kilometer 359,80) bis Lorch (Kilometer 540,20) und
 - bb) des § 11.02 Nummer 3.4 Buchstabe c Satz 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung auf dem Streckenabschnitt St. Goar (Kilometer 556,00) bis Spyck'sche Fähre (Kilometer 857,40) mit sich führt,
- e) der Schubverband auf dem Streckenabschnitt Lorch (Kilometer 540,20) bis St. Goar (Kilometer 556,00) bei einem Wasserstand am Pegel Kaub (Kilometer 546,3) von mehr als 0,85 Meter über Normalnull
 - aa) bei einer Breite von höchstens 12,50 Meter über Antriebsarten und -leistungen nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.3 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht verfügt,
 - bb) bei einer Breite von mehr als 12,50 Meter über Antriebsarten und -leistungen nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.3 Buchstabe d Doppelbuchstabe bb der

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht verfügt,

- cc) bei einer Länge von mehr als 186,50 Meter über Antriebsarten und -leistungen nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.3 Buchstabe d Doppelbuchstabe cc der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht verfügt,
 - f) der Schubverband auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (Kilometer 564,30) bis Gorinchem (Kilometer 952,50) die Formation nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.5 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht bildet,
 - g) der Schubverband auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (Kilometer 564,30) bis Spyck'sche Fähre (Kilometer 857,40) mit einer Bugsteueranlage nach den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.5 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung nicht ausgerüstet ist,
 - h) der Schubverband entgegen § 11.02 Nummer 3.5 Buchstabe d der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.11 des Anhangs 1 dieser Verordnung den Streckenabschnitt Bad Salzig (Kilometer 564,30) bis Spyck'sche Fähre (Kilometer 857,40) bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort (Kilometer 744,20) von mehr als 2,75 Meter bis höchstens 7,15 Meter befährt,
2. haben jeweils sicherzustellen, dass
- a) die Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 Nummer 1 Buchstabe ac bis ae der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.4 des Anhangs 1 dieser Verordnung an Bord mitgeführt werden und
 - b) sich nach den Vorgaben des § 7.08 Nummer 2 bis 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.8 des Anhangs 1 dieser Verordnung ständig eine einsatzfähige Wache an Bord eines der in § 7.08 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.8 des Anhangs 1 dieser Verordnung genannten Fahrzeuge aufhält.

§ 4

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes handelt, wer
1. entgegen § 1.10 Nummer 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung eine dort genannte Urkunde oder sonstige Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,

2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 6.28 Nummer 13 Satz 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.7 Buchstabe c des Anhangs 1 dieser Verordnung zuwiderhandelt oder
 3. entgegen § 15.09 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Nummer II.14 Buchstabe c des Anhangs 1 dieser Verordnung ein Fahrzeug anstreicht oder reinigt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Schiffsführer oder als nach § 1.03 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person
1. entgegen § 3 Absatz 1 Nummer 1 eine freie Sicht nicht herstellt oder aufrechterhält oder
 2. entgegen § 3 Absatz 1 Nummer 2 eine Schleuse durchfährt.
- (3) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Schiffsführer
1. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 1 eine Urkunde oder sonstige Unterlage nicht mitführt,
 2. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 2 ein dort genanntes Fahrzeug nicht, nicht richtig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise kennzeichnet,
 3. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 3 einen Fahrzeug- oder Verbandstyp nicht oder nicht rechtzeitig übermittelt oder aktualisiert,
 4. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 4 nicht sicherstellt, dass sich an Bord eines dort genannten Fahrzeugs ständig eine einsatzfähige Wache aufhält,
 5. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 5 Buchstabe a nicht sicherstellt, dass während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) dort genannte Zugänge oder Öffnungen geschlossen sind,
 6. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 5 Buchstabe b nicht sicherstellt, dass das dort genannte Rauchverbot eingehalten wird,
 7. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 6 nicht sicherstellt, dass nach der Bebunkerung mit Flüssigerdgas (LNG) die dort genannte Lüftung durchgeführt wird,
 8. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 7 oder 8 einen Schubverband oder ein gekuppeltes Fahrzeug führt,
 9. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 9 eine Meldung nicht, nicht auf die vorgeschriebene Weise oder nicht rechtzeitig macht,
 10. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 10 nicht sicherstellt, dass dort genannte Vorschriften über die Sorgfaltspflicht beim Bunkern oder beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) eingehalten werden,
 11. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 11 eine Restentladung oder eine Abgabe oder Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich durchführt oder
 12. entgegen § 3 Absatz 2 Nummer 12 eine Entladebescheinigung nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise an Bord mitführt oder aufbewahrt.
- (4) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Eigentümer oder Ausrüster
1. entgegen § 3 Absatz 3 Nummer 1 die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs anordnet oder zulässt,
 2. entgegen § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a nicht sicherstellt, dass eine dort genannte Urkunde oder Unterlage mitgeführt wird oder
 3. entgegen § 3 Absatz 2 Buchstabe b nicht sicherstellt, dass sich an Bord eines dort genannten Fahrzeugs ständig eine einsatzfähige Wache aufhält.

§ 5

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Dezember 2015 in Kraft. § 3 Absatz 2 Nummer 7 und 8, Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe c bis h, § 4 Absatz 3 Nummer 8 und Absatz 4 Nummer 1 in Verbindung mit § 3 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe c bis h sowie Nummer II.11 und II.12 des Anhangs 1 dieser Verordnung treten mit Ablauf des 30. November 2016 außer Kraft. Im Übrigen tritt die Verordnung mit Ablauf des 30. November 2018 außer Kraft.

Bonn, den 24. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle West
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Bonn, den 24. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Südwest
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Anhang 1 (zu § 1 Satz 1)

Abweichungen zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

I. Inhaltsübersicht

- **Inhaltsverzeichnis (Angaben zu § 2.06 – neu –, § 8.11 – neu –, § 15.07 – neu –, §§ 15.08, 15.09)¹**
- **Begriffsbestimmungen (§ 1.01 Buchstaben ad bis af – neu-)¹**
- **Anforderungen an die Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste (§ 1.07 Nummer 2)²**

- **Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad – neu –, ae – neu –)**¹
- **Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§ 2.06 – neu –)**¹
- **Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07 Nummer 4 Buchstabe c, Nummer 5 Buchstabe c)**¹
- **Durchfahren der Schleusen (§ 6.28 Nummer 10 – neu –, Nummer 11, 12)**¹
- **Wache und Aufsicht (§ 7.08)**¹
- **Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§ 8.11 – neu –)**¹
- **Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre (§ 10.01 Nummer 3)**²
- **Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge (§ 11.02)**²
- **Höchstabmessungen der Schubverbände unter bestimmten Voraussetzungen (§ 11.03)**²
- **Höchstabmessungen der Schubverbände an der Kreuzung des Lek mit dem Amsterdam-Rhein-Kanal (§ 11.04)**²
- **Höchstabmessungen sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen (§ 11.05)**²
- **Meldepflicht (§ 12.01)**¹
- **Sorgfaltspflicht beim Bunkern (§ 15.06)**¹
- **Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (§ 15.07 – neu –)**¹
- **Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich (§ 15.08)**¹
- **Anstrich und Außenreinigung der Fahrzeuge (§ 15.09)**¹
- **Bezeichnung der Fahrzeuge (Anlage 3 Bild 62, 66 – neu –)**¹
- **Schifffahrtszeichen (Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Tafelzeichen A.9)**¹
- **Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Anlage 12 – neu –)**¹

II. Vorübergehende Regelung

1. Das Inhaltsverzeichnis ist mit folgenden Maßgaben anzuwenden:
 - a) Nach der Angabe zu § 2.05 ist folgende Angabe eingefügt:
„§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.
 - b) Nach der Angabe zu § 8.10 ist folgende Angabe eingefügt:
„§ 8.11 Sicherheit an Bord der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

- c) Nach der Angabe zu § 15.06 ist folgende Angabe eingefügt:
„§ 15.07 Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)“.
 - d) Die bisherige Angabe zu § 15.07 ist die Angabe zu § 15.08.
 - e) Die bisherige Angabe zu § 15.08 ist die Angabe zu § 15.09.
 - f) Nach der Angabe zu Anlage 11 ist folgende Angabe angefügt:
„Anlage 12 Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten“.
2. § 1.01 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass nach Buchstabe ac folgende Buchstaben ad bis af eingefügt sind:
„ad) „LNG-System“ sämtliche Teile des Fahrzeugs, die Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas enthalten können, wie Motoren, Brennstofftanks und die Schlauch- und Rohrleitungen für das Bunkern;
ae) „Bunkerbereich“ der Bereich in einem Radius von 20 Metern um den Bunkerverteiler;
af) „Flüssigerdgas (LNG) Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161° C verflüssigt wurde.“
 3. § 1.07 Nummer 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:
„2. Die freie Sicht darf durch die Ladung oder die Trimmlage des Fahrzeuges nicht weiter als 350 m vor dem Bug eingeschränkt werden. Wird während der Fahrt die unmittelbare Sicht nach hinten eingeschränkt, kann dies durch ein optisches Hilfsmittel ausgeglichen werden, das in einem ausreichenden Blickfeld ein klares und unverzerrtes Bild liefert. Ist beim Durchfahren von Brücken und Schleusen infolge der Ladung keine ausreichende unmittelbare Sicht nach vorne möglich, kann dies während der Durchfahrt durch den Einsatz von Flachspiegelperiskopen, Radargeräten oder eines Ausguckes, der in ständiger Verbindung mit dem Steuerhaus steht, ausgeglichen werden.“
 4. § 1.10 Nummer 1 ist mit folgenden Maßgaben anzuwenden:
 - a) Buchstabe ac ist wie folgt gefasst:
„ac) die Entladebescheinigung nach § 15.08 Nummer 2,“.
 - b) Nach Buchstabe ac sind folgende Buchstaben ad und ae eingefügt:
„ad) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bedienungsanleitung und die erforderliche Sicherheitsrolle,
ae) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Sachkundebescheinigungen für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff des Schiffsführers und der Besatzungsmit-

¹ erstmals erlassen

² Wiederholung ohne Änderungen

glieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind.“

5. Kapitel 2 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass nach § 2.05 folgender § 2.06 angefügt ist:

„§ 2.06

Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

(Anlage 3: Bild 66)

1. Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, müssen ein Kennzeichen tragen.
 2. Das Kennzeichen ist rechteckig mit der Aufschrift „LNG“ in weißen Buchstaben auf rotem Grund und einem weißen Rand von mindestens 5 cm Breite. Die Länge der langen Seite des Rechtecks muss mindestens 60 cm betragen. Die Höhe der Schriftzeichen muss mindestens 20 cm betragen. Die Breite der Schriftzeichen und die Stärke der Striche müssen der Höhe entsprechen.
 3. Das Kennzeichen muss an einer geeigneten und gut sichtbaren Stelle angebracht sein.
 4. Das Kennzeichen muss erforderlichenfalls beleuchtet werden, damit es bei Nacht deutlich sichtbar ist.“
6. § 4.07 Nummer 4 Buchstabe c und Nummer 5 Buchstabe c ist jeweils in folgender Fassung anzuwenden:
- „c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß dem Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt;“.
7. § 6.28 ist mit folgenden Maßgaben anzuwenden:
- a) Nach Nummer 9 ist folgende Nummer 10 angefügt:

„10. Fahrzeuge und Verbände, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, dürfen nicht in eine Schleuse einfahren, wenn es außerhalb des LNG-Systems zu Freisetzungen von Flüssigerdgas (LNG) kommt oder wenn eine Freisetzung von Flüssigerdgas (LNG) außerhalb des LNG-Systems während der Schleusendurchfahrt zu erwarten ist.“
 - b) Die bisherigen Nummern 10 bis 12 sind die Nummern 11 bis 13.
8. § 7.08 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 7.08

Wache und Aufsicht

1. Eine einsatzfähige Wache muss sich ständig an Bord aufhalten
 - a) von stillliegenden Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen,
 - b) von stillliegenden Fahrzeugen, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen, und
 - c) von stillliegenden Fahrgastschiffen, auf denen sich Fahrgäste befinden.
2. Die einsatzfähige Wache wird durch ein Mitglied der Besatzung sichergestellt, das

- a) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe a Inhaber einer Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff ist,
- b) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe b Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 4.01 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ist.

3. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn

- a) Flüssigerdgas (LNG) an Bord der Fahrzeuge nicht als Brennstoff verbraucht wird,
- b) die technischen Daten des LNG-Systems der Fahrzeuge aus der Ferne abgelesen werden und
- c) die Fahrzeuge von einer Person, die in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen, beaufsichtigt werden.

4. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn

- a) diese in einem Hafenbecken stillliegen und
- b) die zuständige Behörde die Fahrzeuge von der Verpflichtung nach Nummer 1 befreit.“

9. Kapitel 8 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass nach § 8.10 folgender § 8.11 angefügt ist:

„§ 8.11

Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

1. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) muss der Schiffsführer des zu bebunkernenden Fahrzeugs sich davon vergewissern, dass
 - a) die vorgeschriebenen Mittel zur Brandbekämpfung jederzeit betriebsbereit sind und
 - b) die vorgeschriebenen Mittel zur Evakuierung der an Bord des zu bebunkernenden Fahrzeugs befindlichen Personen zwischen dem Fahrzeug und dem Kai angebracht sind.
2. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) müssen alle Zugänge von Deck aus und alle Öffnungen von Räumen ins Freie geschlossen sein.
Dies gilt nicht für:
 - a) Ansaugöffnungen von Motoren in Betrieb;
 - b) Lüftungsöffnungen von Maschinenräumen, wenn die Motoren in Betrieb sind;
 - c) Lüftungsöffnungen für Räume mit einer Überdruckanlage und

- d) Lüftungsöffnungen einer Klimaanlage, wenn diese Öffnungen mit einer Gas-spüranlage versehen sind.

Zugänge und Öffnungen dürfen nur soweit notwendig für kurze Zeit mit der Genehmigung des Schiffsführers geöffnet werden.

3. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass ein Rauchverbot an Bord und im Bunkerbereich eingehalten wird. Dieses Rauchverbot gilt auch für elektronische Zigaretten und ähnliche Geräte. Das Rauchverbot gilt nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern deren Fenster, Türen, Oberlichter und Luken geschlossen sind.
4. Nach der Bebunkerung mit Flüssigerdgas (LNG) ist eine Lüftung aller von Deck aus zugänglichen Räume erforderlich.“
10. § 10.01 Nummer 3 betreffend die Strecke Gernersheim – Mannheim-Rheinau ist in folgender Fassung anzuwenden:

Strecke	Richtpegel für Berg- und Talfahrt Wasserstand	
	Marke I	Marke II
...		
Gernersheim (km 384,00)		
	Speyer	
Gernersheim – Mannheim-Rheinau	6,20	7,30
Mannheim-Rheinau (km 410,50)		
...		

11. § 11.02 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 11.02

**Höchstabmessungen der Schubverbände
und der gekuppelten Fahrzeuge**

1. Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge dürfen die in Nummer 2 und 3 zugelassenen Abmessungen nicht überschreiten. Sie dürfen mit den zugelassenen Abmessungen nur fahren, wenn diese mit der zugelassenen Formation und der zugelassenen Beladung für die jeweilige Fahrtrichtung im Schiffsat-test eingetragen sind.
2. Die zuständige Behörde kann Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge mit größeren als den in Nummer 3 zugelassenen Abmessungen, mit anderen Antriebsarten und -leistungen und mit anderen Wasserständen für die betreffende Strecke für Versuchszwecke zulassen.

3. Für die jeweilige Strecke gelten in der Berg- und Talfahrt folgende Abmessungen:

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.1	Basel (km 166,53) bis Schleusen Iffezheim (km 334,00)		
	a) Schleusen Kembs		
	aa) Westschleuse	180	22,90
	bb) Ostschleuse	186,50	22,90
	b) Schleusen Ottmarsheim		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	c) Schleusen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim und Rhinau		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	Diese Länge darf mit Erlaubnis der zuständigen Behörde auf 185 m erhöht werden. In diesem Fall ist § 6.28 Nummer 7 Buchstabe a und e nicht anzuwenden.		
	d) Schleusen Gerstheim und Straßburg		
	aa) große Schleuse	185	22,90
	bb) kleine Schleuse	185	11,45
	e) Schleusen Gambsheim und Iffezheim	270	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.		
3.2	a) Schleusen Iffezheim (km 334,00) bis Lorch (km 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (km 359,80) bis Lorch (km 540,20) zusätzlich	153	34,35
	nur Talfahrt und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat. Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.		
3.3	Lorch (km 540,20) bis St. Goar (km 556,00)		
	a) Bergfahrt	186,50	22,90
	b) Talfahrt	116,50	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.		
	c) bei einem Wasserstand am Pegel Kaub zwischen 0,85 m und der Hochwasser-marke I zusätzlich für Schubverbände		
	aa) Bergfahrt	193	22,90
	bb) Talfahrt	193	12,50

	Strecke	Länge in m	Breite in m
	d) Buchstabe c gilt nur, wenn der Schubverband aa) bei einer Breite bis zu 12,50 m aaa) Mehrschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 360 kW Leistung oder bbb) Einschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung, davon mindestens die Hälfte der Leistung jeweils an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat; bb) bei einer Breite von mehr als 12,50 m Mehrschraubenantrieb mit zwei voneinander unabhängigen Antrieben und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung, davon mindestens die Hälfte der Leistung an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat; cc) bei einer Länge von mehr als 186,50 m in der Talfahrt mit einem Mehrschraubenantrieb ausgerüstet ist und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von mehr als 3,50 m über eine spezifische Leistung von mindestens 0,5 kW pro Ladungstonne verfügt.		
3.4	a) St. Goar (km 556,00) bis Gorinchem (km 952,50) b) Talfahrt zusätzlich c) Buchstabe b gilt auf der Strecke aa) St. Goar (km 556,00) bis Rolandswerth (km 641,80) nur bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr, bb) Rolandswerth (km 641,80) bis Spyck'sche Fähre (km 857,40) nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort von 2,10 m und mehr, cc) Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) nur bei einem Wasserstand am Pegel Lobith von 8,50 m und mehr, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat. Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.	193 153	22,90 34,35

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.5	Bad Salzig (km 564,30) bis Gorinchem (km 952,50) unbeschadet der Bestimmungen in Nummer 3.4 für Schubverbände a) Bergfahrt (lange Formation) b) Talfahrt (breite Formation) c) In den Fällen der Buchstaben a und b darf ein Schubverband aa) nicht mehr als sechs Schubleichter im Verband umfassen, wobei in der Talfahrt höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 1,50 m oder mehr haben dürfen. Trägerschiffsleichter dürfen nur längsseits von anderen Leichtern mitgeführt werden; dabei gelten vier Trägerschiffsleichter hintereinander als ein Schubleichter; bb) die Fahrt nur antreten, wenn an der Spitze des Verbandes eine vom Steuerstand des schiebenden Fahrzeuges aus zu bedienende Bugsteueranlage vorhanden ist. d) Auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (km 564,30) bis Spyck'sche Fähre (km 857,40) darf darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort zwischen 2,75 m und 7,15 m antreten, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei anderen Wasserständen ausdrücklich zugelassen hat. e) Auf dem Streckenabschnitt Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) darf, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt unter anderen Bedingungen ausdrücklich zugelassen hat, darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur antreten aa) bei einem Wasserstand am Pegel Lobith zwischen 8,50 m und 13,50 m; bb) wenn er keine gefährlichen Güter mitführt, für deren Beförderung ein Zulassungszeugnis nach ADN erforderlich ist; cc) und, bei einem Schubboot bis 40 m Länge, wenn darüber hinaus folgende Bedingungen erfüllt sind: aaa) die größtmögliche Antriebsleistung des Schubbootes darf 4500 kW nicht überschreiten; bbb) in der langen Formation müssen mindestens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben. Die Talfahrt in der breiten Formation darf auf dieser Strecke auch ohne Bugsteueranlage durchgeführt werden, wenn mindestens zwei und höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben und zwei davon in der Achse des Verbandes liegen.	269,50 193	22,90 34,35

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.6	a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)	135	15
	b) für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Über- holungs- und Be- gegnungsverbot gilt zwischen Ijsselkop (km 878,60) und Arnheim (km 885,00).	186,50	11,45
Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,50 m.			
3.7	Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20)		
	a) kurze Formation	116,50	22,90
	b) lange Formation	193	11,45
Die zuständige Behörde kann größere Abmessungen zulassen.			

12. Die §§ 11.03 bis 11.05 sind nicht mehr anzuwenden.

13. § 12.01 ist in folgender Fassung anzuwenden:

**„§ 12.01
Meldepflicht**

1. Die Schiffsführer folgender Fahrzeuge und Verbände müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 8 genannten Strecken über Sprechfunk auf dem bekannt gegebenen Kanal melden:
 - a) Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt;
 - b) Tankschiffe;
 - c) Fahrzeuge, die Container befördern;
 - d) Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m;
 - e) Kabinenschiffe;
 - f) Seeschiffe;
 - g) Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben;
 - h) Sondertransporte nach § 1.21.
2. Im Rahmen der Meldung nach Nummer 1 sind anzugeben:
 - a) Schiffsname des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - b) einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;

- c) Art des Fahrzeugs oder Verbands und bei Verbänden Art aller Fahrzeuge gemäß Anlage 12;
 - d) Tragfähigkeit des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - e) Länge und Breite des Fahrzeugs und bei Verbänden Länge und Breite des Verbands und aller Fahrzeuge im Verband;
 - f) Vorhandensein eines LNG-Systems an Bord;
 - g) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt:
 - aa) die UN-Nummer oder Nummer des Gefahrgutes,
 - bb) die offizielle Benennung für die Beförderung des Gefahrgutes, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Benennung,
 - cc) die Klasse, den Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsguppe des Gefahrgutes,
 - dd) die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten,
 - ee) blaue Lichter / blaue Kegel;
 - h) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung nicht dem ADN unterliegt und die nicht in einem Container befördert werden: Art und Menge der Ladung;
 - i) Anzahl der an Bord befindlichen Container entsprechend ihrer Größe, ihres Types und ihres Beladungszustandes (beladen oder unbeladen) und die jeweilige Stauplanposition der Container;
 - j) Containernummer der Gefahrgutcontainer;
 - k) Anzahl der an Bord befindlichen Personen;
 - l) Standort, Fahrtrichtung;
 - m) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
 - n) Fahrtroute mit Angabe von Start- und Zielhafen;
 - o) Beladehafen;
 - p) Entladehafen.
3. Die unter Nummer 2 gemachten Angaben mit Ausnahme von Buchstabe l und m können auch von anderen Stellen oder Personen schriftlich, telefonisch oder auf elektronischem Wege der zuständigen Behörde rechtzeitig mitgeteilt werden. In jedem Fall muss der Schiffsführer melden, wenn er mit seinem Fahrzeug oder Verband in die Strecke, wo die Meldepflicht gilt, einfährt und diese wieder verlässt.
 4. Sofern sich der Schiffsführer oder eine andere Stelle oder Person auf elektronischem Wege meldet,

- a) muss die Meldung gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition April 2013 erfolgen,
 - b) ist abweichend von Nummer 2 Buchstabe c der Typ des Fahrzeugs oder Verbands gemäß dem in Buchstabe a genannten Standard anzugeben.
5. Bei Fahrzeugen und Verbänden, die Container an Bord haben, muss die Meldung nach Nummer 2 mit Ausnahme der Angaben von Buchstabe l und m auf elektronischem Wege erfolgen.
6. Unterbricht ein Fahrzeug in einer der unter Nummer 8 genannten Strecken die Fahrt für mehr als zwei Stunden, muss der Schiffsführer Beginn und Ende der Unterbrechung melden.
7. Ändern sich die Angaben nach Nummer 2 während der Fahrt in der Strecke, wo die Meldepflicht gilt, ist dies der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen. Die Änderung der Angaben ist über den bekannt gegebenen Kanal schriftlich oder auf elektronischem Wege zu übermitteln.
8. Auf den Strecken
- a) Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) bis Lauterburg (km 352,00),
 - b) Lauterburg (km 352,00) bis Gorinchem (km 952,50) und
 - c) Pannerden (km 876,50) bis Krimpen am Lek (km 989,20),
- die mit dem Tafelzeichen B.11 und einer Zusatztafel „Meldepflicht“ gekennzeichnet sind, gilt die Meldepflicht nach Nummer 1 mit folgenden Maßgaben:
- d) auf der Strecke nach Buchstabe a brauchen sich Verbände, die keine Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, nicht zu melden,
 - e) auf der Strecke nach Buchstabe b sind von den Verbänden, die keine Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, nur solche zu melden, deren Länge 140 m und deren Breite 15 m überschreiten und auf der Strecke nach Buchstabe c nur solche, deren Länge 110 m oder deren Breite 12 m überschreiten,
 - f) auf den Strecken nach Buchstabe b und c sind die Angaben nach Nummer 2 Buchstabe a, b und c auch beim Vorbeifahren an den übrigen Verkehrsposten, Revierzentralen und Schleusen sowie an den mit dem Tafelzeichen B.11 gekennzeichneten Meldepunkten zu machen.
9. Die zuständige Behörde kann
- a) für Bunkerboote andere Meldepflichten festlegen;
 - b) für Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen.“

14. Kapitel 15 ist mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

- a) § 15.06 ist wie folgt gefasst:

„§ 15.06

Sorgfaltspflicht beim Bunkern

1. Der Schiffsführer hat beim Bunkern von Brenn- und Schmierstoffen dafür zu sorgen, dass
 - a) die zu bunkernde Menge innerhalb des ablesbaren Bereichs der Peileinrichtung liegt,
 - b) bei separater Befüllung der Brennstofftanks die Absperrventile innerhalb der Verbindungsrohrleitungen der Brennstofftanks geschlossen sind,
 - c) der Bunkervorgang überwacht wird und
 - d) eine der Einrichtungen nach § 8.05 Nummer 10 Buchstabe a der Rheinschiffsuntersuchungsordnung genutzt wird.
 2. Der Schiffsführer hat weiter dafür zu sorgen, dass die für den Bunkervorgang verantwortlichen Personen der Bunkerstelle und des Fahrzeugs vor Beginn des Bunkervorgangs Folgendes festgelegt haben:
 - a) die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems nach § 8.05 Nummer 11 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,
 - b) eine Sprechverbindung zwischen Schiff und Bunkerstelle,
 - c) die zu bebunkernde Menge je Brennstofftank und die Einfüllleistung, insbesondere im Hinblick auf mögliche Entlüftungsprobleme des Brennstofftanks,
 - d) die Reihenfolge der Befüllungen des Brennstofftanks und
 - e) die Fahrgeschwindigkeit, wenn während der Fahrt gebunkert wird.
 3. Der Schiffsführer eines Bunkerbootes darf mit dem Bunkervorgang erst beginnen, wenn die Festlegungen nach Nummer 2 erfolgt sind.“
- b) Nach § 15.06 ist folgender § 15.07 eingefügt:

„§ 15.07

Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)
(Anlage 3: Bild 62)

1. Die in § 15.06 Nummer 1 Buchstabe a und Buchstabe b und Nr. 2 Buchstabe a und e genannten Vorschriften gelten nicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG).
2. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) während der Fahrt, beim Umschlag von

- Gütern sowie beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist nicht gestattet.
3. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) darf nur an den von der zuständigen Behörde bekannt gegebenen Stellen erfolgen.
 4. Im Bunkerbereich dürfen sich nur Besatzungsmitglieder des zu bebunkern- den Fahrzeugs, Mitarbeiter der Bunker- stelle oder Personen aufhalten, die über eine von der zuständigen Behörde er- teilte Erlaubnis verfügen.
 5. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssig- erdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer des zu bebunkern- den Fahrzeugs zu ver- gewissern, dass
 - a) das zu bebunkern- de Fahrzeug so festgemacht ist, dass Kabel, insbe- sondere die elektrischen Kabel, die Erdungskabel und die Schlauchlei- tungen nicht aufgrund von Zug ver- formt werden und die Fahrzeuge bei Gefahr rasch losgemacht wer- den können,
 - b) von ihm oder von einer von ihm be- auftragten Person und von der für die Bunkerstelle verantwortlichen Person eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG), durch Fahrzeu- ge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, gemäß dem Standard der ZKR ausgefüllt und unterschrieben wurde und alle Fragen in der Prüfliste mit „Ja“ beantwortet sind. Nicht zu- treffende Fragen sind zu streichen. Können nicht alle Fragen mit „Ja“ be- antwortet werden, ist das Bunkern nur mit Genehmigung der zuständi- gen Behörde gestattet,
 - c) alle erforderlichen Genehmigungen vorliegen.
 6. Die Prüfliste nach Nummer 5 Buchstabe b muss
 - a) in zweifacher Ausfertigung ausge- füllt werden,
 - b) in mindestens einer Sprache vorlie- gen, die den in Nummer 5 Buchsta- be b bezeichneten Personen ver- ständlich ist und
 - c) drei Monate an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden.
 7. Während des Bunkerns von Flüssigerd- gas (LNG) hat sich der Schiffsführer un- unterbrochen zu vergewissern, dass
 - a) alle Maßnahmen getroffen sind, um das Austreten von Flüssigerdgas (LNG) aus einer Leckage zu verhin- dern;
 - b) Druck und Temperatur des Brenn- stofftanks für Flüssigerdgas (LNG) im normalen Betriebszustand bleiben;
 - c) der Füllstand des Brennstofftanks für Flüssigerdgas (LNG) zwischen den zulässigen Niveaus bleibt;
 - d) Maßnahmen getroffen sind, um das zu bebunkern- de Fahrzeug von der Bunkerstelle nach der in der Be- triebsanleitung vorgesehenen Me- thode zu ertönen.
 8. Während des Bunkerns von Flüssigerd- gas (LNG)
 - a) muss das zu bebunkern- de Fahr- zeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 eine für andere Fahr- zeuge sichtbare Tafel führen, die darauf hinweist, dass das Stillliegen in weniger als 10 m Entfernung ge- mäß § 3.33 verboten ist. Die Seiten- länge des Quadrats dieser Tafel muss mindestens 60 cm betragen;
 - b) muss das zu bebunkern- de Fahr- zeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 an einer für andere Fahrzeuge sichtbaren Stelle die Ta- fel A.9 führen, die darauf hinweist, dass Wellenschlag zu vermeiden ist (Anlage 7). Die Abmessung der längsten Seite muss mindestens 60 cm betragen;
 - c) müssen bei Nacht die Tafeln so be- leuchtet sein, dass sie auf beiden Seiten des Fahrzeugs deutlich sichtbar sind.
 9. Nach dem Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) ist Folgendes erforderlich:
 - a) Vollständige Entleerung der Rohr- leitungen für das Bunkern von Flüs- sigerdgas (LNG) bis zum Brenn- stofftank;
 - b) Schließen der Ventile, Trennen der Schlauchleitungen und der Verbin- dung zwischen Fahrzeug und Bun- kerstelle für Flüssigerdgas (LNG);
 - c) Meldung an die zuständige Behör- de, dass das Bunkern abgeschlos- sen ist.“
 - c) Die bisherigen §§ 15.07 und 15.08 sind die §§ 15.08 und 15.09.
 15. Die Anlage 3 ist mit folgenden Maßgaben anzu- wenden:
 - a) Die Angabe zu Bild 62 ist wie folgt gefasst: „§ 3.33 Verbot des Stillliegens nebeneinan- der; § 15.07 Nummer 8 Buchstabe a Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssig- erdgas (LNG)“.
 - b) Folgendes Bild 66 ist angefügt

« NACHT- BEZEICHNUNG	Bild	TAGBEZEICHNUNG
	66	

§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

16. In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A ist die Angabe zu dem Tafelzeichen A.9 in folgender Fassung anzuwenden:

„A.9 Vermeidung von Wellenschlag
(§ 6.20 Nummer 1 Buchstabe e und § 15.07 Nummer 8 Buchstabe b)“.

17. Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass nach der Anlage 11 folgende Anlage 12 angefügt ist:

(VkBfL. 2015 S. 711)

„Anlage 12

Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten

Bezeichnung:

- Tankmotorschiff
- Gütermotorschiff
- Kanalpeniche
- Schleppboot
- Schubboot
- Tankschleppkahn
- Güterschleppkahn
- Tankschubleichter
- Güterschubleichter
- Trägerschiffsleichter
- Tagesausflugsschiff
- Kabinenschiff
- Schnelles Schiff
- Schwimmendes Gerät
- Baustellenfahrzeug
- Sportfahrzeug
- Schubverband
- Gekuppelte Fahrzeuge
- Schleppverband
- Fahrzeug (Typ unbekannt)“.

Anhang 2 (zu § 1 Satz 2)

Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

1. Beschluss vom 3. Juni 2015 (2015-I-7) über Anordnungen vorübergehender Art zum Inhaltsverzeichnis und zu § 1.01 Buchstabe ad bis af, § 1.10 Nummer 1 Buchstabe ac bis ae, § 2.06, § 6.28 Nummer 10 bis 12, §§ 7.08, 8.11, 15.06, bis 15.09, Anlage 3 Bild 62, 66, Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Tafelzeichen A.9 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 7);
2. Beschluss vom 3. Juni 2015 (2015-I-13) über die Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art zu § 1.07 Nummer 2, § 10.01 Nummer 3, §§ 11.02 bis 11.05 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 13);

3. Beschluss vom 3. Juni 2015 (2015-I-16) über Anordnungen vorübergehender Art zu §§ 4.07, 12.01 und Anlage 12 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 16).

Nr. 183 Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie zur Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Ostsee

Datum: 29.10.2015

Az.: 5111/Wiking/M5308

Das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) hat am 28.09.2015 der Iberdrola Renovables Offshore Deutschland GmbH, Charlottenstraße 63, 10117 Berlin, vertreten durch den Geschäftsführer Jürgen Blume, die Errichtung und den Betrieb von 70 einzelnen Windenergieanlagen einschließlich Nebenanlagen als Offshore-Windpark „Wiking“ mit Zustimmung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord (GDWS Außenstelle Nord), Kiellinie 247, 24106 Kiel, gemäß § 2 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – SeeAnlV) vom 23. Januar 1997 (BGBl. I S. 57) in der durch Artikel 32 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178) geänderten Fassung genehmigt.

Die Eckkoordinaten (geographisches Bezugssystem WGS 84) des Gebietes, in dem die 70 Anlagen errichtet werden, lauten:

14° 01' 56,07" E	54° 48' 04,59" N
14° 01' 45,15" E	54° 48' 24,75" N
14° 01' 36,65" E	54° 48' 45,23" N
14° 01' 31,84" E	54° 49' 05,93" N
14° 01' 30,90" E	54° 49' 26,11" N
14° 01' 35,62" E	54° 49' 55,94" N
14° 01' 42,77" E	54° 50' 15,80" N
14° 01' 53,96" E	54° 50' 35,50" N
14° 02' 08,75" E	54° 50' 54,48" N
14° 02' 27,21" E	54° 51' 13,10" N
14° 02' 49,63" E	54° 51' 30,78" N
14° 03' 16,25" E	54° 51' 47,48" N
14° 03' 47,03" E	54° 52' 02,86" N
14° 04' 21,94" E	54° 52' 16,58" N
14° 05' 01,23" E	54° 52' 28,21" N
14° 05' 23,45" E	54° 52' 10,59" N
14° 05' 45,27" E	54° 51' 52,92" N

14° 06' 49,32" E	54° 50' 59,49" N
14° 07' 08,20" E	54° 50' 39,80" N
14° 06' 28,44" E	54° 50' 04,53" N
14° 06' 23,00" E	54° 49' 44,44" N
14° 06' 11,96" E	54° 49' 24,29" N
14° 05' 39,18" E	54° 48' 54,19" N
14° 05' 07,98" E	54° 48' 29,24" N
14° 04' 21,12" E	54° 48' 20,83" N
14° 03' 33,03" E	54° 48' 12,63" N
14° 02' 43,01" E	54° 48' 08,35" N

Im Verfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.

Die Genehmigung enthält insbesondere Nebenbestimmungen zum Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Meeresumwelt.

Die Genehmigung liegt vom **2. November 2015 bis zum 16. November 2015** zur Einsichtnahme aus im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Dienst-sitz Hamburg) Raum 532, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg

und im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Dienst-sitz Rostock), Bibliothek, Neptunallee 5, 18057 Rostock

Montag bis Donnerstag: 9:00–15:00 Uhr

Freitag: 8:30–14:30 Uhr

Hinweis:

Da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind, erfolgt gemäß § 5 Abs. 6 SeeAnIV die Zustellung des Genehmigungsbescheides durch die vorliegende öffentliche Bekanntmachung. Der Genehmigungsbescheid gilt gegen-über den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, mit dem Ende der oben genannten Auslegungsfrist als zugestellt.

Nach dieser öffentlichen Bekanntmachung kann der Ge-nehmigungsbescheid bis zum Ablauf der Rechtsbehelfs-frist von den Betroffenen und von denjenigen, die Ein-wendungen erhoben haben, schriftlich beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, angefordert werden.

Der Genehmigungsbescheid kann auch im Internet unter [www.bsh.de/de/Meeresnutzung /Wirtschaft/Windparks](http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks) eingesehen und heruntergeladen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen den Genehmigungsbescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, zu erheben.

Hamburg, den 29. Oktober 2015

Bundesamt für
Seeschifffahrt und Hydrographie
Im Auftrag
Dr. Michaela Stecher

(VkBl. 2015 S. 722)

Nr. 184 Bekanntmachung des Rundschrei-bens des Schiffssicherheitsaus-schusses MSC der IMO MSC.1/ Rundschreiben 1182/Rev.1 „Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen“

Hamburg, den 09. Oktober 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheits-ausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1182/ Rev.1, „Leitfaden für Techniken der Rettung von Perso-nen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1182/Rev. 1
vom 21. November 2014

Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vier-undneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014) mit der Absicht, den Seeleuten eine besondere Anlei-tung über Techniken der Rettung zur Verfügung zu stellen, den in der Anlage wiedergegebenen „Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen“ angenom-men, der vom Unterausschuss „Navigation, Commu-nications and Search and Rescue“ auf seiner ersten Tagung (30. Juni bis 4. Juli 2014) erarbeitet wurde.
- 2 Dieses Rundschreiben hebt das Rundschreiben MSC.1/1182 auf.
- 3 Die Mitgliedsregierungen und die internationalen Or-ganisationen mit beratendem Status werden aufge-fordert, den in der Anlage beigefügten Leitfaden allen Beteiligten, insbesondere durch Verteilung an See-leute, zur Kenntnis zu bringen.
- 4 Die Mitgliedsregierungen, die internationalen Organi-sationen und sonstige Beteiligte werden angeregt, den beigefügten Leitfaden mit bildlichen Darstellun-gen und anderen sachdienlichen Hinweisen, soweit erforderlich, zu verbessern.

Anlage

Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen

- 1 **Einleitung: Der eigene Teil bei der Rettung auf See**
 - 1.1 Als Seefahrer kann man plötzlich damit konfrontiert sein, Schiffbrüchige retten zu müssen. Dieses

könnte eine über Bord gegangene Person vom eigenen Schiff sein – ein Besatzungsmitglied oder ein Fahrgast – oder das eigene Schiff könnte auf irgendeinen anderen Notfall reagieren; beispielsweise ein wegen Flutung oder Brand verlassenes Schiff oder ein auf dem Wasser notgelandetes Flugzeug. Du bist vielleicht kaum vorgewarnt, und Menschenleben können in deinen Händen liegen.

- 1.2 In vielen Gebieten der Erde, besonders dann, wenn sie sich außerhalb des Bereichs von landgestützten Suche- und Rettungseinrichtungen (SAR) befinden, kann dein Schiff die erste oder die einzige Rettungseinheit sein, die rechtzeitig ankommt. Auch wenn sich Spezialeinheiten anschließen, wird man noch eine wesentliche Rolle zu spielen haben, besonders bei einem größeren Vorfall mit vielen Menschen.
- 1.3 Viele Schiffe müssen schiffsspezifische Pläne und Verfahren für die Rettung von Personen aus dem Wasser haben¹, und die IMO hat vereinbart, dass es vorteilhaft ist, auf jedem Schiff geplante Rettungstechniken zu haben². Dieser Leitfaden berücksichtigt auch die Rettung von Personen von kleinen Fahrzeugen wie Rettungsflößen usw.
- 1.4 Wenn man gefordert ist, Schiffbrüchige zu retten, ist es die eigene Fähigkeit, die zählt. Um sicher zu stellen, dass man sicher und wirksam reagieren kann, muss man die Pläne und Verfahren zur Rettung kennen, die für das eigene Schiff spezifisch sind, und man muss Überlegungen über die allgemeinen Belange *im Voraus* anstellen.
- 1.5 Der Rettungsvorgang ist oft schwierig. Beispielsweise kann er erschwert sein durch:
 - .1 die Größe deines Schiffes: Die Überlebenden müssen vielleicht beträchtliche Strecken klettern oder beträchtliche Strecken hochgezogen werden, um auf das eigene Schiff zu gelangen;
 - .2 Unterschiede in den Relativbewegungen zwischen dem eigenen Schiff und den längsseits befindlichen Überlebensfahrzeugen oder Menschen: Es kann schwierig sein, das Überlebensfahrzeug längsseits zu halten, und für die Überlebenden kann es schwierig sein, auf Leitern usw. oder durch Außenhautöffnungen zu kommen; und
 - .3 die körperliche Fähigkeit derjenigen, die zu retten sind: Sie können vielleicht wenig oder nichts dazu beitragen, sich selbst zu helfen.
- 1.6 Dieser Leitfaden behandelt diese Probleme und einige Lösungen. Er schlägt einige brauchbare Rettungstechniken vor, die erfolgreich zum Einsatz gekommen sind, um Schiffbrüchige zu retten.

2 Ziele und Inhalte dieses Leitfadens

- 2.1 Dieser Leitfaden konzentriert sich auf die Rettung und die Arbeiten, die man wahrscheinlich durchzuführen hat, um diese zu erreichen. Er ist dafür vorgesehen als ein Bezugsdokument verwendet zu

werden. Man sollte es jetzt lesen und man sollte als Teil der Vorbereitung für den Rettungseinsatz während des Fahrens zum Unglücksort wieder darauf zurückkommen.

- 2.2 Die grundsätzlichen Ziele des Leitfadens bestehen darin, **dir** zu helfen – als Kapitän oder als Besatzungsmitglied eines reagierenden Schiffes – um:
 - .1 geeignete Mittel für die Rettung an Bord des eigenen Schiffes zu bewerten und darüber zu entscheiden;
 - .2 in der Verwendung dieser Mittel für die Rettung auszubilden, im Allgemeinen Vorbereitung für Notfälle; und
 - .3 sich selbst und das eigene Schiff vorzubereiten, wenn tatsächlich auf einen Notfall reagiert wird.
- 2.3 Dieser Leitfaden beinhaltet und unterstützt die Anleitungen für die Rettung im Volume III des International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, "Mobile Facilities", das an Bord verfügbar sein muss.
- 2.4 Rettung – Schiffbrüchige auf das eigene Schiff zu bekommen – ist nur ein Teil des gesamten Rettungseinsatzes. Zur Anleitung von SAR-Aktionen als Ganzes sollte man sich auf das IAMSAR Manual beziehen.
- 2.5 Der Einfachheit halber bezieht sich dieser Leitfaden auf Rettungsboote, Rettungsflöße usw. als „Überlebensfahrzeuge“. Es ist auch möglich, dass man Personen von anderen kleinen Fahrzeugen wie beispielsweise kleinen SAR-Fahrzeugen, unmittelbar von kleinen Schiffen in Seenot wie beispielsweise Yachten oder Fischerbooten oder aus dem Wasser usw. retten wird. Im Allgemeinen gelten durchweg die gleichen Grundsätze der Rettung.
- 2.6 Die Anleitung ist wie folgt aufgebaut:

Mögliche Probleme der Rettung	Abschnitt 3
Planung der Rettung	Abschnitt 4
Bereitstellung von Hilfeleistungen <i>vor der Rettung</i>	Abschnitt 5
Der Vorgang der Rettung – allgemeine Erwägungen	Abschnitt 6
Die Annäherung	Abschnitt 7
Bereitschaftsboote und Leinen	Abschnitt 8
Anbordnahme von Personen – zu bedenkende Faktoren	Abschnitt 9
Hochklettern und Hochziehen	Abschnitt 10
Hilfeleistung während des Wartens	Abschnitt 11
Die sofortige Behandlung geretteter Personen	Abschnitt 12
Rettungs-Checkliste	Anhang

3 Die Aufgabe der Rettung: Mögliche Probleme

- 3.1 Während des Fahrens zum Unglücksort wird man wahrscheinlich nur begrenzte Informationen darü-

¹ Regel III/17-1 SOLAS

² Entschließung MSC.346(91)

- ber haben, was man vorfinden wird, wenn man ankommt. Was man wohl vorfinden wird, sind Personen in Überlebensfahrzeugen oder im Wasser. Man muss sich auf ihre Rettung vorbereiten.
- 3.2 Der Rettungsvorgang kann ein schwieriger und gefährlicher Einsatz sein, sofern er nicht richtig vorbereitet ist. Die folgende Liste behandelt einige der Probleme, mit denen man möglicherweise zu rechnen hat.
- .1 Die Rettung aus Überlebensfahrzeugen ist nicht einfach – siehe nachfolgenden Absatz 3.3.
 - .2 Bei einer Mann-über-Bord-Situation, oder bei einem schnellen oder unkontrollierten Verlassen des Schiffes, bei dem nicht jeder imstande gewesen ist, in ein Überlebensfahrzeug zu kommen, wird man möglicherweise auch Personen im Wasser vorfinden, oder die sich an treibenden Wrackteilen festhalten usw. Bei diesen Personen ist es weniger wahrscheinlich, dass sie sich selbst helfen können, als wenn sie in einem Überlebensfahrzeug wären. Auch werden sie nicht so lange überleben.
 - .3 Personen können noch an Bord des in Seenot befindlichen Fahrzeugs sein, und eine direkte Rettung kann ohne den dazwischenliegenden Einsatz von Überlebensfahrzeugen erforderlich sein.
 - .4 Kleine Fahrzeuge sind besonders gefährdet, wenn sie sich in unmittelbarer Nähe des eigenen Schiffes befinden. Ihre Masten, Takelage oder andere Ausrüstungsteile können sich verfangen, und es besteht die Gefahr des Zerdrückens oder einer anderen Beschädigung, wenn sich die zwei Schiffe im Seegang bewegen.
 - .5 Die Personen müssen möglicherweise auch von anderen Orten gerettet werden, die sie vor dem Eintreffen des eigenen Schiffes erreicht haben (Felsen, Riffe, Sandbänke, nur von See aus zugängliche Uferstreifen, Seezeichen, festgemachte Schiffe usw.).
 - .6 Zusätzlich zur Rettung von Personen durch das eigene Schiff, muss man vielleicht Personen von anderen SAR-Einheiten wie beispielsweise Bereitschaftsbooten oder Hubschraubern übernehmen. Diese Einheiten könnten den Wunsch haben, die Personen eher dem eigenen Schiff zu übergeben, als sie direkt an Land zu bringen, sodass sie zurückkehren können, um andere Personen schneller aufnehmen zu können. Viele der Probleme im Zusammenhang mit der Rettung von Personen aus Überlebensfahrzeugen gelten auch für den Transfer von Personen aus (kleinen) Bereitschaftsbooten auf (große) Schiffe.
 - .7 Die Übergabe von Hubschraubern aus hat ihre eigenen besonderen Anforderungen, einschließlich Ausbildung und Vorbereitung an Bord – siehe IAMSAR-Manual, Volume III.
- 3.3 Es gibt wahrscheinlich weitere Erschwernisse, auch nach einer kontrollierten Evakuierung, bei der die Personen erfolgreich in ein Überlebensfahrzeug eingestiegen sind.
- .1 Die Arten der Überlebensfahrzeuge unterscheiden sich.
 - .1 Überlebensfahrzeuge mit Motorantrieb können sich vielleicht selbst längs des eigenen Schiffes manövrieren, aber diejenigen ohne Motorantrieb können dies nicht.
 - .2 Viele Überlebensfahrzeuge sind mit Dächern abgedeckt, und diese Dächer sind möglicherweise nicht abnehmbar. Das Aussteigen aus einem geschlossenen Überlebensfahrzeug kann schwierig sein, wenn sich das Fahrzeug im Seegang befindet, besonders dann, wenn die Ausstiege klein sind.
 - .2 Denjenigen, die die Rettung erwarten, kann die Fähigkeit fehlen, sich selbst oder anderen zu helfen. Dieses könnte eine Folge von Verletzung, Krankheit (einschließlich Seekrankheit nach einer Zeitdauer in einem Überlebensfahrzeug), Auswirkungen von Kälte oder Hitze, Lebensalter (unabhängig davon, ob älter oder sehr jung) oder Gebrechlichkeit sein.
 - .3 Personen, die auf Rettung warten, haben wahrscheinlich wenig oder keine Erfahrung für den Transfer zwischen kleinen Fahrzeugen und größeren Fahrzeugen, wie beispielsweise das eigene Schiff. Zum Beispiel ist das Betreten einer Lotsentreppe und das nachfolgende Hochklettern nicht schwierig für eine Person, die in körperlich guter Verfassung und daran gewöhnt ist, dieses zu tun – aber dieses kann für andere praktisch unmöglich sein.
 - .4 Es kann Sprachschwierigkeiten geben. Wenn Anweisungen nicht richtig verstanden werden, können die Folgen gefährlich sein. Man hat möglicherweise keine gemeinsame Sprache mit den zu rettenden Personen, und selbst wenn man eine gemeinsame Sprache hat, verstehen sie die gegebenen Anweisungen vielleicht nicht.
 - .5 Es kann eine große Anzahl von zu rettenden Personen geben. Im Falle eines Fahrgastschiffes kann die Anzahl einige hundert oder sogar einige tausend Personen betragen. Diese Möglichkeit bringt zusätzliche Probleme mit sich, dazu gehören:
 - .1 Ausmaß: Die bloße Größe des Problems kann entmutigend sein, und die Anspannung der Situation kann dazu führen, dass man die Konzentration und die Wirksamkeit verliert.
 - .2 Priorität: Wer ist zuerst zu retten? Es ist klar, dass Personen im Wasser vor denjenigen in Überlebensfahrzeugen Vorrang haben müssen. Es ist weniger klar, ob die Verletzten oder Gebrechlichen vor den leistungsfähigeren Personen, die schneller geborgen werden können, Vorrang haben sollen.

- .3 Einsatzmittel: Die Einrichtungen an Bord des eigenen Schiffes können überfordert werden. Die Überlebenden benötigen einen Schutzraum, Wärme, Wasser, Nahrung, und, wahrscheinlich, etwas medizinische Fürsorge.
- .4 Einsatzkräfte: Man wird eine ausreichende Anzahl von Einsatzkräften für das Navigieren des eigenen Schiffes, den Betrieb der Rettungsmittel und die Begleitung der Geretteten zum Schutzraum benötigen.

4 Planung der Rettung

- 4.1 Die Gegebenheiten, die man vorfindet, wenn man den Unglücksort erreicht, werden von Vorfall zu Vorfall verschieden sein, aber eine allgemeine Planung muss vorgenommen werden.
- 4.2 Bei der Planung, wie man die Personen am besten an Bord des eigenen Schiffes bekommt, muss man folgendes berücksichtigen:
 - .1 Wer wird für den Rettungsvorgang gebraucht werden;
 - .2 wer wird das Schiff in der Zwischenzeit führen;
 - .3 was kann getan werden, um den Personen vor der Rettung zu helfen;
 - .4 die zur Verfügung stehenden Rettungsmittel;
 - .5 wo auf dem Schiff sind die Überlebenden nach der Rettung hinzubringen;
 - .6 wie werden sie betreut, sobald sie an Bord sind; und
 - .7 wie hält man die eigene Besatzung und Fahrgäste darüber informiert, was gerade geschieht.
- 4.3 Stell sicher, dass jeder den Rettungsplan und seine eigene Rolle in ihm versteht, und Sorge dafür, dass alle mit ihrer gesamten benötigten Ausrüstung bereit sind bevor man den Einsatz beginnt.
- 4.4 Man hat möglicherweise nicht viel Zeit, über Einzelheiten nachzudenken, wenn der Seenotfall eintritt; wenn man jedoch Überlegungen über die eigenen Einsatzmöglichkeiten im Voraus angestellt hat und man geübt hat, diese wirkungsvoll anzuwenden – kurz gefasst, wenn man *vorbereitet* ist – wird man nicht viel Zeit benötigen.
- 4.5 Es ist zu bedenken, dass Pläne nutzlos sind, wenn man nicht weiß, wie man sie umsetzt. Dieses erfordert Ausbildung und die Überprüfung der Pläne und der Ausbildung durch Übungen.

5 Bereitstellung von Hilfeleistungen vor der Rettung

- 5.1 Personen können noch sterben, nachdem man sie gefunden hat, aber bevor man sie an Bord bringen kann. Die Rettung nimmt Zeit in Anspruch – und diejenigen in Seenot haben möglicherweise nicht viel Zeit, besonders wenn sie im Wasser, ungeschützt und/oder ungesichert sind. Man muss vorbereitet sein, ihnen zu helfen, am Leben zu bleiben, bis man sie retten kann.

- 5.2 In Abhängigkeit davon, wie lange die Rettung voraussichtlich dauern wird, benötigen sie möglicherweise:

- .1 Schwimmhilfen wie beispielsweise Rettungsringe, Rettungswesten und Rettungsflöße;
- .2 Auffindungshilfen wie beispielsweise hochsichtbare Stoffe/Reflexstoffe, Leuchten, ein SAR-Transponder (SART) oder eine Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRP);
- .3 Überlebenshilfen wie beispielsweise Schutz, Kleidung, Getränk, Nahrung und Erste-Hilfe-Mittel; und
- .4 Kommunikations-Ausrüstung wie beispielsweise ein Hand-Sprechfunkgerät.

- 5.3 Die einfacheren Schwimmhilfen – Rettungsringe im Besonderen – können bei einer anfänglichen Vorbeifahrt des Schiffes für die Schiffbrüchigen ab- oder zugeworfen werden. Wenn das Schiff gestoppt ist, ist eine Verbindung durch eine Hilfsleine (z. B. Leine des Leinenwurfgeräts, Rettungsleine oder Wurfleine) herzustellen und die Objekte sind kontrolliert zu übergeben. Man wird die Hilfsleine sehr nah an die Schiffbrüchigen heran bekommen müssen, wenn sie eine Chance haben sollen, diese zu sehen und zu fassen zu bekommen.

- 5.4 Während das Schiff Abstand hält, können Gegenstände zu den Überlebenden gefiert werden, indem man diese an Leinen auf sie zutreiben lässt, die beispielsweise an einem Rettungsring festgemacht sind; oder sie können an eine Position geschleppt werden, an der die Schiffbrüchigen diese zu fassen bekommen können.

- 5.5 Wenn sich die Rettungsarbeiten möglicherweise in die Länge ziehen, können eines oder mehrere der eigenen Rettungsflöße ausgebracht werden. Es ist jedoch zu bedenken, dass ein Rettungsfloß schneller abdriften kann, als die Schiffbrüchigen schwimmen können. Es wird notwendig sein, es zu den Personen zu leiten, denen geholfen werden soll; und dieses bedeutet, dass am Rettungsfloß eine Leine festgemacht wird, bevor es ausgebracht wird: Man darf sich nicht auf die eigene Fangleine des Rettungsfloßes verlassen, die möglicherweise abreißt.

- 5.6 Während man das eigene Schiff für die Rettungsarbeiten klar macht, kann man den Schiffbrüchigen auch helfen, indem man für sie Lee macht oder, wenn eine Leinen-Verbindung hergestellt werden kann, indem man sie aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich herausschleppt, der beispielsweise durch das Wrack selbst, ausgelaufene gefährliche Ladung oder eine Leeküste dargestellt wird.

6 Der Rettungsvorgang – Allgemeine Überlegungen

- 6.1 Während des Rettungsvorgangs selbst sind drei grundlegende Aufgaben durchzuführen:
 - .1 Das Verbringen der Personen an die Seite des Schiffes, sodass sie gerettet werden können;
 - .2 das Anbordbringen der Personen; und
 - .3 ihre Behandlung, sobald sie an Bord sind.

- 6.2 Einige Hinweise zu jeder dieser Aufgaben sind in den Abschnitten 7 bis 12 aufgeführt. Bei der Planung und Vorbereitung muss man sorgfältig über jede von ihnen nachdenken. Wenn man das getan hat, sollte der Rettungsvorgang leichter sein, wenn man ihn durchzuführen hat.
- 7 Verbringen der Personen an die Seite des Schiffes – Die Annäherung**
- 7.1 Ein großes Schiff im Seegang zu manövrieren, um an einem kleinen Zielobjekt wie einem Überlebensfahrzeug oder einer Person im Wasser längsseits zu kommen und dann längsseits zu bleiben, wird schwierig sein.
- .1 In diesem Fall besteht die Hauptgefahr darin, dass das Objekt überfahren wird.
 - .2 Es ist auch möglich, dieses Risiko zu überkompensieren, sodass das Objekt verpasst wird, weil es noch zu weit entfernt ist.
 - .3 Wind, Seegang und Wasserströmungen wirken sich wahrscheinlich unterschiedlich auf das eigene Schiff und auf das Rettungsobjekt aus.
- 7.2 Es kann andere Faktoren geben, welche diese Aufgabe noch schwieriger machen. Man muss auf sie vorbereitet sein. Zum Beispiel:
- .1 Der Raum zum Manövrieren kann durch in der Nähe befindliche Schiffsfahrtsgefahren eingeschränkt sein, oder es kann in dem Gebiet mehr als ein Rettungsobjekt geben.
 - .2 Man muss vermeiden, Personen im Wasser (die möglicherweise sehr schwer zu sehen sind) zu überfahren, während man sich dem ausgewählten Rettungsobjekt nähert. Es sind gute Ausgucksleute mit direkter Nachrichtenverbindung zur Brücke zu postieren, während man sich im Gebiet des Vorfalls befindet. Stelle sicher, dass die Ausgucksleute wissen, dass sie *alle* Beobachtungen melden müssen: Personen im Wasser, Überlebensfahrzeuge, das verunglückte Schiff, Wrackteile, usw.
 - .3 Obwohl Überlebensfahrzeuge mit Motorantrieb vielleicht selbst längsseits des eigenen Schiffes gelangen und sich dort selbst halten können, kann dieses im Seegang schwierig sein. Bei grober See können die Überlebensfahrzeuge beschädigt werden oder die auf ihnen vorhandenen Personen verletzt werden, wenn sie gegen die Schiffsseite geworfen werden. Boots-Fangleinen und Fender, falls solche vorhanden sind, sind bereit zu halten.
 - .4 Personen im Wasser können vielleicht kurze Entfernungen schwimmen, um zur Schiffsseite zu gelangen. Es ist möglich, dass Personen ins Wasser springen, um dies zu tun, wenn man sich nähert, obwohl ihnen zu sagen ist, dieses, falls möglich, nicht zu tun – mindestens bis zu dem Zeitpunkt, an dem man bereit ist, sie zu retten.
- 7.3 Bereite deine Rettungsmittel, dich selbst und deine Besatzung vor bevor du an der Unglücksstelle ankommst.
- 7.4 Bereite die Kommunikationsmittel an Bord vor, so dass die Ausgucksleute und das Rettungsteam in der Lage sind, einfach mit dem Brückenteam zu kommunizieren.
- 7.5 Überlege die Annäherung bevor sie ausgeführt wird:
- .1 stelle fest, welches der wesentlichste Faktor beim Herstellen eines Lees für den Verunglückten ist – Wind, Seegang oder Dünung;
 - .2 bewerte Schiffsfahrtsgefahren in dem Gebiet;
 - .3 entscheide auf welcher Seite du das Lee machen willst;
 - .4 erwäge, den Verunglückten zu umkreisen: dies kann eine erhebliche beruhigende Wirkung auf die See haben, aber man muss die Stabilität des eigenen Schiffes und seine Manöviereigenschaften berücksichtigen, den Umfang des verfügbaren Seeraums und die Möglichkeit, dass sich andere Überlebende in dem Gebiet befinden;
 - .5 erwäge, erst mal am Verunglückten vorbeizufahren, falls es die Zeit zulässt, um die Lage beurteilen zu können;
 - .6 erwäge, während der endgültigen Annäherung weit genug entfernt vom Verunglückten zu stoppen, um die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen und die Auswirkungen von Wind, See und Dünung abzuschätzen, wenn man gestoppt ist oder bei langsamen Fahrtstufen fährt;
 - .7 gestalte die Annäherung so, dass das wesentliche Element (Wind, Seegang oder Dünung) gut auf dem Luvbug ist und dein Rettungsobjekt gut am Leebug; und
 - .8 wenn du dich dem Objekt näherst, drehe von der Wetterseite ab und stoppe auf, um ein Lee zu erzeugen, mit dem Rettungsobjekt dicht an deiner Leeseite.
- 7.6 Sei vorbereitet Fahrzeuge und/oder Personen längsseits zu empfangen, mit ausgebrachten Bootsfangleinen und anderer Ausrüstung klar zum Übergeben (einschließlich Sicherheitsleinen und schwimmfähiger Ausrüstung).
- 7.7 Das eigene Schiff bei langsamer Fahrt zu manövrieren, seine Bewegung und die des Rettungsobjekts einzuschätzen, ist ein fachliches Können. Angemessenes Training sollte von den Schiffsbetreibern gefördert werden.
- 8. Verbringen der Personen an die Seite des Schiffes – Bereitschaftsboot und Leinen**
- 8.1 Es kann unsicher – oder einfach unmöglich – sein, Überlebende direkt längsseits des eigenen Schiffes zu bringen. Man muss vielleicht einen anderen Weg finden sie zu erreichen.
- Ein Weg ist, ein Bereitschaftsboot auszusetzen, *falls dies sicher ausgeführt werden kann*. Ein anderer Weg, ist eine Leine zu übergeben.

8.2 Das Aussetzen eines Bereitschaftsbootes dient drei Zwecken:

- .1 Es wird die letzte Annäherung an das Rettungsobjekt einfacher machen;
- .2 die erste Rettung (in das Bereitschaftsboot) wird einfacher sein, wegen des niedrigeren Freibords des Bereitschaftsbootes und einer Bewegung, die der des Rettungsobjekts ähnlich ist; und
- .3 es sollte auch einfacher sein, die Rettung dadurch abzuschließen, dass man zum Schiff zurückkehrt und sich unter Benutzung des eigenen Einholsystems des Bereitschaftsbootes zurück an Bord hieven lässt.

8.3 Für das Aussetzen und Einholen von Bereitschaftsbooten wird Lee wahrscheinlich am besten dadurch erreicht, dass bei langsamer Vorausfahrt die See schräg von vorn genommen und die Arbeit mit dem Boot auf der entgegengesetzten Seite verrichtet wird.

8.4 Aber für die meisten Schiffe wird das Aussetzen von Bereitschaftsbooten wahrscheinlich nur eine Möglichkeit bei halbwegs guten Wetterverhältnissen sein. Der Einsatz des eigenen Bereitschaftsbootes obliegt in Abhängigkeit von den besonderen Umständen des Vorfalls der Entscheidung des Kapitäns. Die zu berücksichtigenden Faktoren umfassen:

- .1 Die Schwere des Risikos für die Schiffbrüchigen: Kann man sie dort lassen, wo sie sich befinden bis besser geeignete Hilfe eintrifft (anderweitig unterstützt durch das zwischenzeitlich Hilfe leistende Schiff – siehe Abschnitt 11) oder sind alternative Mittel für die Rettung verfügbar?
- .2 die Wetterverhältnisse vor Ort: vor allem Seegang, aber auch Windstärke und Windrichtung, Umgebungstemperaturen und Sichtweite;
- .3 die Tauglichkeit des Bereitschaftsbootes:
 - .1 Die Leistungsfähigkeit seiner Aussetz- und Einholvorrichtungen;
 - .2 das Können und die Erfahrung seiner Besatzung;
 - .3 die Verfügbarkeit von persönlicher Schutzausrüstung für seine Besatzung;
 - .4 die Leistungsfähigkeit der Nachrichtenübermittlung zwischen dem Bereitschaftsboot und dem Schiff;
 - .5 die Nähe von Schifffahrtsgefahren; und
 - .6 die Navigationsfähigkeit des Bereitschaftsbootes, ob unabhängig oder vom Schiff gesteuert, um Gefahren zu vermeiden und die Schiffbrüchigen aufzufinden;
- .4 die Manövrierfähigkeit des Schiffes: Kann man in eine Position kommen, um das Bereitschaftsboot sicher auszusetzen und wieder einzuholen?
- .5 die Nähe von Schifffahrtsgefahren, welche die Fähigkeit zum Manövrieren des eigenen Schiffes zur Unterstützung des Bereitschaftsbootes

oder zum Bereitstellen alternativer Hilfe für die Schiffbrüchigen begrenzen.

8.5 Eine Alternative zum Entsenden eines Bereitschaftsbootes ist, den zu rettenden Personen Leinen zu übergeben, sodass sie längsseits des Schiffes gezogen werden können. Leinen des Leinenwurfgeräts, Rettungsleinen und Wurfleinen können für diesen Zweck verwendet werden und sind für eine Verwendung klar zu halten.

8.6 Schwimmende Mittel wie beispielsweise Rettungsringe oder ein aufgeblasenes Rettungsfloß können zu den Schiffbrüchigen an Sicherungsleinen gefiert und danach wieder zum Schiff gezogen werden.

8.7 Achteraus durchs Wasser gezogene Leinen sind eine andere Möglichkeit, möglichst mit Auftrieb und an ihnen angebrachten auffälligen Gegenständen – beispielsweise Rettungsringe mit Leuchten in der Nacht. Das Schiff ist dann um die Schiffbrüchigen herum zu manövrieren, sodass sie die geschleppten Leinen ergreifen können. Sobald dieses ausgeführt ist, kann das Schiff stoppen und die zu rettenden Personen können längsseits gezogen werden.

9 Anbordnahme von Personen an Bord des Schiffes – zu berücksichtigende Faktoren

9.1 Sobald die Personen in einer Position sind, von der aus sie gerettet werden können, besteht der nächste Teil der Aufgabe darin, die Personen an Bord des Schiffes zu holen. Dieses hängt ab von:

- .1 Den vorherrschenden Wetter- und Seegangsverhältnissen;
- .2 dem Zustand der zu rettenden Personen;
- .3 der Größe des eigenen Schiffes;
- .4 der Bauart des eigenen Schiffes;
- .5 der verfügbaren Ausrüstung; und
- .6 dem Können derjenigen, die sie benutzen.

9.2 Die Wetter- und Seegangsverhältnisse vor Ort sind entscheidend, insbesondere der Seegang.

- .1 Wie bewegt sich das Rettungsobjekt im Verhältnis zum eigenen Schiff?
 - .1 Seegang und Dünung beeinflussen das eigene Schiff und ein kleines Fahrzeug (oder eine Person im Wasser) unterschiedlich. Das Schiff und das Rettungsobjekt bewegen sich vielleicht senkrecht in Beziehung zueinander.
 - .2 Das eigene Schiff und das Objekt unterliegen der Abdrift auf unterschiedliche Art und Weise. Sie können zueinander oder auseinander geblasen werden. Auch Wasserströmungen können unterschiedliche Auswirkungen auf das eigene Schiff und das Objekt haben.
 - .3 Während die Personen hochklettern oder hochgezogen werden, kann das Fahrzeug, das sie gerade verlassen haben, durch eine Welle angehoben werden, und sie werden gegen die Schiffswand geschlagen oder eingeklemmt.

- .2 Die Bewegungen des eigenen Schiffes sind auch ein Faktor:
 - .1 Wenn sich das Schiff im Seegang und in der Dünung bewegt, können die Personen gegen die Schiffswand geworfen werden, während sie hochklettern oder zu einem Einschiffungspunkt hochgezogen werden.
 - .2 Die Personen können von der Schiffsseite wegschwingen und mit einer anderen Gefahr, einschließlich des Fahrzeugs, das sie gerade verlassen haben, kollidieren.
- 9.3 Man muss versuchen, die durch raue See verursachten Schwierigkeiten zu minimieren. Wenn Rettungsarbeiten geplant werden, muss man das Folgende in Betracht ziehen:
 - .1 Man muss versuchen, vom Wind ausreichend abzuhalten, um das Rollen und Stampfen des Schiffes zu verringern und um ein Lee zu schaffen. Man muss durch Versuch (sofern die Zeit es zulässt) die Position herausfinden, bei der das Rettungsobjekt am problemlosesten längsseits liegt.
 - .2 Eine langsame Vorausfahrt mit dem zu rettenden Objekt längsseits gesichert und dem Wetter auf dem entgegen gesetzten Viertel sollte unterschiedliche Bewegungen verringern, obwohl es andere Risiken herbeiführt. Fahrzeuge können beschädigt werden, Leinen können brechen oder Personen können während der Rettungsarbeiten ins Wasser fallen und achteraus treiben.
 - .3 Falls möglich, muss man versuchen, die Rettungsobjekte längsseits zu sichern, um zu verhindern, dass sie fortgeblasen oder zurückgelassen werden.
 - .4 Wenn Personen hochgezogen werden, sind an der Aufholvorrichtung Beiholer festzumachen, mit denen der Versuch zu unternehmen ist, das Schwingen zu minimieren.
 - .5 Es müssen immer Sicherheitsleinen verwendet werden, um die Schiffbrüchigen zu sichern, für den Fall, dass er/sie fällt oder während der Rettung verletzt wird.
- 9.4 Falls die unterschiedliche Bewegung zu heftig ist, muss man andere Möglichkeiten erwägen.
 - .1 Es kann möglich sein, die zu rettenden Personen auf eine Zwischenplattform wie ein Rettungsfloß, das zu ihnen herabgelassen wird oder als Fender an der Schiffsseite dient, zu übergeben.
 - .2 Es kann notwendig sein, dass sie ins Wasser gehen müssen, geeignet ausgerüstet mit Schwimmhilfen und Sicherheitsleinen vom Schiff, um durch eine Sicherheitslücke zwischen dem Schiff und dem Fahrzeug, das sie verlassen, gezogen zu werden.
 - .3 Letztendlich kann die einzige Möglichkeit jedoch darin bestehen, den Rettungsversuch aufzugeben und auf Warteposition zu bleiben und jede einem mögliche Unterstützung zu leisten, bis eine leistungsfähigere Rettungseinheit eintrifft, oder sich die Verhältnisse entspannen (siehe Abschnitt 11).
- 9.5 Der Zustand der zu rettenden Personen ist ein weiterer entscheidender Faktor. Wenn man auf einen Notfall reagiert, kennt man bis zum Eintreffen häufig nicht die Verfassung der zu rettenden Personen.
 - .1 Die Verfassung der Personen kann von körperlich guter Verfassung und gesund bis zur vollkommenen Hilflosigkeit reichen, bei der sie durch ihr Alter, Verletzung, Gebrechlichkeit, Unterkühlung, Seekrankheit oder Angst nichts zu ihrer eigenen Rettung beitragen können.
 - .2 Dieser weite Bereich von Fähigkeiten kann quer durch eine Gruppe von zu rettenden Personen gefunden werden, sodass einige der Gruppe in der Lage sein werden, ohne Hilfe in das rettende Schiff zu klettern, während andere Hilfe benötigen. Sogar die Fähigkeit von tauglichen und erfahrenen Seeleuten wird mit der Zeit aufgezehrt, und kann schnell aufgezehrt werden. Die Wetterverhältnisse – besonders die Umgebungstemperaturen – und der vorhandene Schutzgrad vor der Rettung sind entscheidend.
 - .3 Man kann feststellen, dass Schiffbrüchige in der Lage sind, sich selbst zu helfen (und anderen). Man kann feststellen, dass man alle Arbeiten selbst verrichten muss. Man wird wahrscheinlich eine Mischung dieser Gegebenheiten finden.
 - .4 Es müssen vielleicht Kinder gerettet werden. Ältere Kinder können vielleicht bei ihrer Rettung helfen, obwohl die benutzte Ausrüstung vielleicht auf ihre Körpergröße angepasst werden muss (und vergiss nicht, auch Erwachsene können sehr unterschiedliche Körpergrößen haben). Andere Kinder benötigen vielleicht, und Kleinkinder mit Sicherheit, die Hilfe von Erwachsenen. Man braucht vielleicht Mittel, um ein kleines Kind während der Rettung an einem Erwachsenen zu sichern. Alternativ muss man vielleicht eine Hebevorrichtung bereithalten, in der oder an der ein Kind sicher befestigt werden kann.
 - .5 Angst ist ein Faktor, der Aufmerksamkeit verdient. Einige Überlebende können vielleicht versuchen, als Erste gerettet zu werden, oder (wenn sie beispielsweise Angst davor haben, Freunde oder Familienangehörige zu verlieren, oder wenn sie einfach Angst vor dem Rettungsvorgang selbst haben – Kinder zum Beispiel) können sie sich einer Rettung *widersetzen*. In beiden Fällen können sie gefährlich handeln. Man muss auf solches unberechenbare Verhalten vorbereitet sein, einschließlich griffbereiter zusätzlicher Rettungsmittel für den Fall, dass jemand im Wasser landet. Das Ziel ist, die Kontrolle über den gesamten Rettungsvorgang zu behalten: Der Kontrollverlust bei Einzelpersonen kann toleriert werden, soweit nicht die Sicherheit anderer unmittelbar beeinträchtigt ist.

- 9.6 Man muss darauf vorbereitet sein, sich mit jeder dieser Möglichkeiten zu befassen. Man muss im Voraus planen, so weit wie es praktisch durchführbar ist.
- .1 Personen im Wasser müssen Vorrang vor Personen in Überlebensfahrzeugen haben, usw.
 - .2 Es kann das Beste sein, wenigstens einige der fähigeren Überlebenden zuerst an Bord zu bringen. Man wird wahrscheinlich fähigere Personen schneller retten können, als man die Unfähigen retten kann, und sobald sie an Bord sind, können sie vielleicht helfen, indem sie sich beispielsweise um andere Überlebende kümmern.
 - .3 Andererseits sollten sich einige der fähigsten Überlebenden auch zwischen den zuletzt zu rettenden Personen befinden, da man sie benötigt, dabei zu helfen, die Unfähigen für die Rettung vorzubereiten.
 - .4 Kommunikation mit denjenigen, die auf die Rettung warten, ist deshalb sehr wichtig. Ein kontrollierter und richtig priorisierter Rettungsablauf ist deshalb einzurichten und einzubehalten.
- 9.7 Die Größe des eigenen Schiffes im Verhältnis zum Rettungsobjekt wird unterschiedliche Bewegungen bewirken, wie vorstehend behandelt. Sie wird auch bestimmen, wie weit die Personen, die gerettet werden, klettern oder hochgezogen werden müssen, was wiederum beeinflussen kann:
- .1 Wie lange die Rettung dauert;
 - .2 wie viele Personen gerettet werden können;
 - .3 ob sie zusätzlichen Risiken ausgesetzt sind wie beispielsweise dem Schwingen gegen die Schiffsseite; und
 - .4 wie ängstlich sie gegenüber dem Rettungseinsatz sind.
- 9.8 Die Bauart des Schiffes kann die Rettung einfacher machen. Bei einem Schiff mit hohen Seiten können vielleicht Bereiche mit niedrigem Freibord oder Öffnungen im Schiffskörper wie beispielsweise Lotsen-, Bunker- oder Ladungspforten benutzt werden.
- 9.9 Die Eingangsorte, die im Rettungsplan des Schiffes festgelegt worden sind, sind unter Beachtung der vorherrschenden Verhältnisse erneut zu bewerten. Die zu erörternden Fragen umfassen:
- .1 Wo können Leitern oder andere Klettervorrichtungen festgemacht werden?
 - .2 Wo können Hebevorrichtungen eingesetzt werden? Welche Stromquellen und elektrische Zuleitungen sind für derartige Vorrichtungen vorgesehen?
 - .3 Gibt es irgendwelche Bereiche mit niedrigem Freibord oder Öffnungen in der Außenhaut? Können sie bei schlechten Wetterverhältnissen oder schwierigen Seegangsverhältnissen sicher betreten werden? Können die Rettungsvorrichtungen dort ausgebracht werden? Können die geretteten Personen von dort aus sicher zu einem Schutzraum gebracht werden?
- .4 Falls daran gedacht wird, achtern angeordnete Fallreepstreppen zu verwenden, gibt es eine Gefahr, dass Überlebende oder Fahrzeuge in der Nähe des unteren Endes der Leiter unter dem Schiffskörper, der sich zum Heck verjüngt, eingeklemmt werden?
 - .5 Gibt es entlang der Schiffsseiten eine Scheuerleiste? Falls vorhanden, ist diese eine besondere Gefahr für kleine Fahrzeuge, mit einer erheblichen Gefahr, dass die Fahrzeuge darunter eingeklemmt werden. Die Stellen für die Rettung müssen an den Unterbrechungen in der Scheuerleiste angeordnet sein.
 - .6 Kann in dem Rettungsbereich ausreichende Beleuchtung angebracht werden?
- 9.10 Die verfügbare Ausrüstung und die Anzahl der Personen, die befähigt sind, diese zu bedienen, sind ebenfalls Schlüsselfaktoren. Wenn es nicht genügend Personen gibt, die ausgebildet sind, um die verfügbaren Rettungsmittel zu bedienen, oder wenn keine geeignete Rettungsausrüstung vorbereitet worden ist, wird die Wirksamkeit der Rettung offensichtlich beeinträchtigt sein.
- .1 Es ist die eigene Ausrüstung festzulegen.
 - .2 Es ist ihr Einsatz zu planen.
 - .3 Es sind die Personen zu bestimmen, die sie bedienen.
 - .4 Es ist sicherzustellen, dass sie wissen, wie sie bedient wird.
- 10 Anbordnahme von Personen an Bord des Schiffes – Klettern und Hochziehen**
- 10.1 Die Rettungsmethoden, die in diesem Leitfaden behandelt werden, gelten zusätzlich zu den speziell angefertigten Rettungsmitteln, die an Bord des Schiffes mitgeführt werden. Es sind Verfahrensweisen, die Seeleute in der Vergangenheit erfolgreich angewendet haben. Es ist zu überlegen, welche von ihnen an Bord des eigenen Schiffes angewendet werden können, oder ob man andere ausarbeiten kann.
- 10.2 Die folgenden Klettervorrichtungen sind in Betracht zu ziehen:
- .1 Lotsenleitern und -aufzüge,
 - .2 Fallreepstreppen,
 - .3 die Einbootungsleitern der eigenen Überlebensfahrzeuge, und
 - .4 sonstige Leitern und Netze.
- 10.3 Einige oder alle von ihnen können in den meisten Fällen ausgebracht werden, egal wie die Verhältnisse sind. Dabei sind die folgenden Punkte zu beachten:
- .1 Das Hochziehen von Schiffbrüchigen ist dem Hochklettern auf einer Leiter oder an einem Netz vorzuziehen – siehe Abschnitt 10.4.5.
 - .2 Leitern und Netze sind so auszubringen, dass der Aufstieg minimiert ist, das bedeutet, dort wo der Freibord am geringsten ist oder an geeigneten Öffnungen in der Bordwand des Schiffes.

- .3 Sie sind an den senkrechten Bordwänden des Schiffes anzubringen, entfernt von Bug und Heck.
 - .4 Ihre unteren Enden sind zu beschweren, so dass sie etwa zwei Meter unter der Wasseroberfläche hängen, um den Personen im Wasser ihr Besteigen zu ermöglichen.
 - .5 Falls möglich, sind Netze und Jakobsleitern so auszubringen, dass sie frei von der Bordwand des Schiffes hängen, um den Personen das Ergreifen der Sprossen oder Quertae leichter zu ermöglichen.
 - .6 Lotsenleitern – oder Fallreepstrecken, wenn sie unter den vorherrschenden Verhältnissen sicher klargemacht werden können – sind Netzen und Jakobsleitern vorzuziehen.
 - .7 Alle Leitern und Netze sind zu beaufsichtigen.
 - .8 Neben ihnen sind Sicherheitsleinen mit Rettungstropfs oder Schlaufen am Ende für die Benutzung durch die Schiffbrüchigen auszubringen. Diese Sicherheitsleinen sind sachgemäß zu befestigen und zu beaufsichtigen.
 - .9 Am unteren Ende der Leiter oder des Netzes kann ein Rettungsflöf ausgebracht werden, um als Transferplattform zu dienen.
 - .10 Die Personen können vielleicht den Aufstieg nicht schaffen. Unter diesen Umständen muss möglicherweise ein Besatzungsmitglied des rettenden Schiffes, das persönliche Schutzausrüstung trägt und eine Sicherheitsleine angelegt hat, hinunter steigen, um zu helfen. Beachte jedoch, dass dies *geplant* werden muss. In einer ungeplanten Weise nach außenbords zu gehen, kann tödlich sein.
 - .11 Wenn Personen unfähig sind, den Aufstieg vorzunehmen, muss die Leiter oder das Netz möglicherweise mit ihnen daran gesichert eingeholt werden. Bei einem einzelnen Überlebenden kann dieses manuell möglich sein- siehe Abschnitt 10.9. Andernfalls muss eine Winde oder sonstige Kraftquelle eingesetzt werden.
- 10.4 Im Allgemeinen ist das Hochziehen von Überlebenden dem Versuch, eine Leiter oder ein Netz hochzuklettern, vorzuziehen. Die folgenden Hebevorrichtungen sind in Betracht zu ziehen:
- .1 Kräne (einschließlich Proviantkräne usw.), Portalkräne, Ladebäume,
 - .2 Davits,
 - .3 Ankerwinde, Winden, und
 - .4 eigens gebaute Einholvorrichtungen, einschließlich manueller Hebevorrichtungen.
- 10.5 Die folgenden Punkte sind zu beachten:
- .1 Die Aufholvorrichtungen sind derart festzumachen, dass die zu rettenden Personen entfernt von Gefahren hochgezogen und an Deck in einem sicheren Bereich abgesetzt werden können.
 - .2 Soweit möglich sind von der Ankerwinde oder von Winden ausgehende Leinen derart auszubringen, dass der Schiffbrüchige über die Decksante gehoben werden kann.
- .3 Am unteren Ende der Hebevorrichtung sind Beiholer festzumachen, mit denen das Schwingen gegen die Bordwand des Schiffes begrenzt werden kann.
 - .4 Das untere Ende der Vorrichtung ist mindestens mit einem Rettungstropf oder einer Rettungsschlaufe auszurüsten.
 - .5 Ein speziell angefertigter oder improvisierter Rettungskorb oder eine eigens gebaute Rettungsvorrichtung ist besser als Stropfs und Schlingen.
 - .6 Wenn möglich, sind die Personen, die im Wasser gewesen sind, die Verletzten und die Unfähigen in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Lage hochzuziehen (beispielsweise in einem Korb oder in zwei Stropfs, der eine unter den Armen und der andere unter den Knien). Dieses minimiert das Risiko des Herzstillstands.
 - .7 Falls jedoch die Atmung des Überlebenden gefährdet ist – was auch bei ruhigen Bedingungen durch das Platschen des Schiffes auftreten kann, wenn sich der Schiffbrüchige längsseits befindet – muss er mit der schnellstmöglichen Methode gerettet werden.
 - .8 Ein Besatzungsmitglied des rettenden Schiffes, das persönliche Schutzausrüstung trägt und eine Sicherheitsleine angelegt hat, kann vielleicht mit der Hebevorrichtung hinunter gelassen werden, um denjenigen zu helfen, die unfähig sind, sich selbst zu helfen, in die Stropfs, Schlingen, Körbe oder sonstige Mittel zu gelangen. Vergiss jedoch nicht, dass dies *geplant* werden muss.
- 10.6 Der vorstehend genannte Rettungskorb ist ein besonders zweckmäßiges Rettungsmittel. Es kann möglich sein, einen solchen Korb zu improvisieren, aber es wird empfohlen, dass ein speziell angefertigter Korb an Bord mitgeführt wird.
- 10.7 Der Rettungskorb hat normalerweise die Form eines Metallrahmens mit Schwimmkörpern/Fendern rund um seinen Umfang, und der Heißhaken ist oben am Rahmen frei von den Personen im Inneren festgemacht. Der Korb schwimmt teilweise untergetaucht, sodass Personen leicht in ihn hinein kommen oder in ihn hinein gezogen werden können. Die Schwimmkörper dienen auch als Fender während des Aufwinschens, sollte der Korb gegen die Bordwand des Schiffes schwingen. Einige Körbe sind so gebaut, dass sie für eine leichte Verstauung zusammengeklappt werden können. Die Größe des Korbes und wie viele Personen mit ihm auf einmal aufgewinscht werden können, hängt größtenteils von der Aufwisch-Leistungsfähigkeit des Schiffes ab.
- 10.8 Die vorstehend genannten Beiholer – normalerweise vorn und achtern längs der Bordwand des Schiffes ausgebracht und während des Aufwinschens geführt, um Schwingungen zu minimieren – können durch eine Leine zum Fahrzeug, von dem Personen

gerettet werden, ergänzt werden. Diese Leine dient zwei Funktionen. Sie kann durch diejenigen, die noch an Bord des Überlebensfahrzeugs sind, als zusätzliches Mittel für die Kontrolle der seitlichen Bewegungen der Hebevorrichtung geführt werden. Sie dient auch dazu, die Verbindung mit dem Überlebensfahrzeug durchgehend aufrechtzuerhalten, sodass die Vorrichtung einfacher zum Überlebensfahrzeug für den nächsten Aufwinschvorgang zurückgebracht werden kann.

10.9 Es mag nicht möglich sein, Maschinen zum Hochziehen von Personen zu benutzen. Wenn das so ist, müssen die Eingangsorte ins Schiff so ausgewählt werden, dass mindestens zwei Besatzungsmitglieder (vorzugsweise mehr) jeden Überlebenden manuell hochziehen können, ohne Risiko für sie selbst. Benutze eine Leiter mit geringem Gewicht oder ein Netz oder Taue mit Knoten. Die Knoten müssen etwa 50 cm voneinander entfernt sein, sie helfen denjenigen, die das Hochziehen erledigen, das Tau zu fassen. Bring eine separate beaufsichtigte Sicherheitsleine aus. Für den Zweck gebaute manuelle Hebevorrichtungen sind verfügbar.

10.10 Man darf von den Überlebenden nicht erwarten, dass sie sich einfach an einer Leine festhalten, die hochgezogen wird. Wenn keine anderen Hebevorrichtungen verfügbar sind, muss eine Schlaufe im Ende der Leine ausreichen, um darin zu stehen, mit einer zweiten Schlaufe etwa 1,5 m vom Ende, um sie über den Kopf und unter die Arme zu legen und sich daran fest zu halten

10.11 Die Rettungsmittel des eigenen Schiffes können für Rettungszwecke eingesetzt werden.

.1 Rettungsflöße und Rettungsboote, die in den Läufern hängen bleiben, können bei verhältnismäßig guten Verhältnissen als Aufzüge eingesetzt werden. Das Fieren dieser Einheiten zur Wasseroberfläche ermöglicht den Personen, dass sie an sie übergeben werden und zum Einbootungsdeck hochgezogen werden.

.1 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass der Betrieb jedes Auslösemechanismus bei Belastung oder jedes automatischen Auslösehaltens verhindert wird.

.2 Es ist sorgfältig darauf zu achten, die Davitwinden nicht zu überlasten, die dafür ausgelegt sind, das Fahrzeug nur mit seiner eigenen Besatzung an Bord wieder einzuholen.

.3 Schiffe, die mit Schiffsevakuationssystemen des Rutschentyps ausgerüstet sind, können diese einsetzen und Personen retten, indem diese auf der Rutsche hochgezogen werden, und/oder leichte Leitern können mitgeführt werden, um diese auf der Rutsche aufliegend einzusetzen, um Personen das Hochklettern auf ihr ohne Hilfe zu ermöglichen.

10.12 Eine weitere in Betracht zu ziehende Alternative ist, wenn mit Winden ausgerüstete Hubschrauber vor Ort sind, diese als Transferaufzüge einzusetzen. Die Personen können direkt auf das Schiff abge-

wünscht werden – was ein schnellerer Vorgang ist, als sie erst in die Kabine des Hubschraubers zu übernehmen. Der Hubschrauber wird praktisch als Kran eingesetzt.

11 Bereithalten, wenn Personen nicht gerettet werden können

11.1 Es wird Zeiten geben, wenn ohne eine übermäßige Gefährdung des Schiffes, seiner Besatzung oder der Rettungsbedürftigen das Retten nicht versucht oder abgeschlossen werden kann. Nur der Kapitän des Hilfe leistenden Schiffes kann darüber entscheiden, wann dieser Fall eintritt.

11.2 Hilfeleistung kann den Schiffbrüchigen auch dann noch gegeben werden, wenn man sie nicht retten kann. Ein Bereithalten bis andere Hilfe eintrifft oder sich die Verhältnisse bessern:

.1 Den Überlebenden Trost geben, besonders wenn Kommunikation hergestellt werden kann;

.2 das Rescue Coordination Centre (RCC) unterstützen, da man in der Lage ist, aktuelle und ausführliche Berichte über die Situation abzugeben; und

.3 andere SAR-Einrichtungen unterstützen:

.1 Das eigene Schiff ist leichter zu lokalisieren als ein Überlebensfahrzeug;

.2 man kann aktuelle und ausführliche Berichte abgeben; und

.3 Einheiten wie beispielsweise Hubschrauber sind in der Lage, Schiffbrüchige zum eigenen Schiff zu transportieren, selbst wenn man sie nicht direkt retten kann.

10.3 Wie vorstehend erläutert, kann aber auch direktere Hilfe gegeben werden:

.1 Die Rettungsmittel des eigenen Schiffes – einschließlich der Rettungsflöße – können für die Schiffbrüchigen ausgesetzt werden, besonders die Personen im Wasser.

.2 Wenn den Fahrzeugen der Überlebenden Leinen übergeben werden können, so können sie vielleicht aus unmittelbarer Gefahr herausgehalten werden, an eine Position geschleppt werden, wo die Verhältnisse ruhiger sind und eine Rettung versucht werden kann oder sogar zu einem in der Nähe liegenden sicheren Ort geschleppt werden.

.3 Man kann für kleine Fahrzeuge Lee machen, um sie vor den ungünstigsten Verhältnissen zu schützen: erwäge, sie falls durchführbar, zu umkreisen.

.4 Man ist vielleicht in der Lage, mehr unmittelbare Hilfe zur Verfügung zu stellen, indem man Versorgungsmittel beispielsweise an Leinen, die an einem Rettungsring befestigt sind, auf sie zutreiben lässt.

12 Die sofortige Behandlung der geretteten Personen

12.1 Das Retten endet nicht, wenn der Überlebende das Deck des eigenen Schiffes betritt. Er oder sie benötigt noch unverzügliche Hilfe – und unterliegt im-

mer noch einem gewissen Risiko, in einer fremden Umgebung und nachdem er unter großer Belastung gewesen ist.

12.2 Gerettete Personen benötigen einfache Anweisungen, und möglichst einen Begleiter zu einem Schutzraum. Man muss vorher entscheiden, wohin die Schiffbrüchigen an Bord des eigenen Schiffes gehen sollen, wie sie dorthin kommen, wer sie hinbringt und wer sie betreut, sobald sie ankommen. Dieses muss Vorkehrungen für Personen enthalten, die verwirrt sind und vielleicht unfähig, Anweisungen zu verstehen. Es müssen auch Vorkehrungen für diejenigen enthalten sein, die körperlich unfähig sind, sich über das Schiff zu bewegen.

12.3 Der Zustand der Überlebenden kann unterschiedlich sein und muss beurteilt werden. Diejenigen, die als am meisten gefährdet eingestuft wurden, benötigen vielleicht eine sofortige vorrangige Behandlung. Man muss medizinischen Rat über das Rescue Coordination Centre einholen.

12.4 Man muss besonders an die Risiken der Unterkühlung und des Herzstillstands denken, der durch abruptes Herausheben aus dem Wasser hervorgerufen wird. Wenn möglich, sind die Personen, die im Wasser gewesen sind, die Verletzten und die Unfähigen waagerecht hochzuheben und in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Lage zu transportieren. Es wird auf entsprechende Anleitungen, einschließlich derjenigen im IMO *Pocket Guide to Cold Water Survival*, verwiesen.

12.5 Man muss auch entscheiden, was man mit den Toten machen wird. Es können Leichen geborgen werden, oder lebend gerettete Personen können an Bord des eigenen Schiffes versterben. Man muss sofort handeln, wenn es nur darum geht, sie von dem Ort zu entfernen, an dem man die Lebenden untergebracht hat. Auf die Anleitung im IMO *Pocket Guide to Cold Water Survival* wird aufmerksam gemacht, und besonders auf den Hinweis, dass Personen, die unter Unterkühlung leiden, tot erscheinen können, jedoch noch wiederbelebt werden können. Man muss ärztlichen Rat einholen.

12.6 Weitere Anleitungen für die Versorgung von geretteten Personen können im IAMSAR Volume III (Mobile Facilities) gefunden werden. Da diese weitere Versorgung nach der Rettung stattfindet, geht sie über den Zweck dieses Leitfadens hinaus. Es wird empfohlen, sich für Hilfe bei der nächsten Stufe des Rettungseinsatzes auf das IAMSAR Manual zu beziehen.

13 Schlussfolgerungen

13.1 Wenn man sich in der Situation befindet, einen Notruf zu beantworten und man mit der Aussicht auf die Rettung von Personen auf See konfrontiert ist, hilft es, die Möglichkeiten vorher zu erörtern: mögliche Probleme und mögliche Lösungen. Es hilft zu planen und vorzubereiten – und Vorbereitung bedeutet die Beurteilung der Rettungsmöglichkeiten an Bord des eigenen Schiffes und Übung in ihrer Anwendung.

13.2 Es könnte ein Leben retten (selbst das Deinige!). Es könnte viele Leben retten.

- .1 Bewerte die Rettungsmöglichkeiten an Bord des eigenen Schiffes,
- .2 Übe ihre Anwendung, und
- .3 Bereite dich vor, Leben zu retten.

Anhang

Rettung: Kapitäns-Checkliste

Während der Fahrt zum Unfallort

- Stell Kommunikation mit dem Rescue Coordination Centre (RCC) her
- Stell Kommunikation mit dem On Scene Coordinator (OSC) her, falls einer bestimmt wurde
- Lies den schiffsspezifischen Rettungsplan nochmals
- Lies diese Anleitung nochmals, besonders die Abschnitte 3 bis 12
- Überprüfe die relevanten Abschnitte des IAMSAR Manuals
- Überprüfe die relevanten Abschnitte der IMO Guidance on cold water survival
- Erwäge die Bedingungen vor Ort
- Erwäge die Anzahl und Art der Personen, die man vielleicht zu retten hat, und den Zustand, in dem sie vielleicht sind – Abschnitt 9.5
- Erwäge, ob das Bereitschaftsboot ausgesetzt werden soll – Abschnitte 8.2 bis 8.4
- Lege die besten Eingangsorte in das Schiff fest unter Berücksichtigung der vorherrschenden Bedingungen – Abschnitt 9.9
- Informiere RCC und/oder OSC über deine erwartete Leistungsfähigkeit für die Rettung
- Instruiere die Besatzung, und etwaige Fahrgäste an Bord
- Bereite die Rettungsausrüstung vor, einschließlich der Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen – Abschnitt 10
- Bereite zusätzliche Rettungsmittel-Ausrüstung vor, für den Fall von Unfällen während der Rettung
- Bereite Aufnahme-Einrichtungen für die Geretteten vor – Abschnitt 12
- Bereite dich darauf vor, Hilfe vor oder statt der Rettung zu leisten – Abschnitte 5 & 11
- Teile Besatzung ein für
 - das Steuern des Schiffes
 - Ausguckspflichten – Abschnitt 7.2.2
 - die Rettung – Abschnitte 8, 9.2 bis 9.6, 9.9 & 10
 - die Fürsorge für die Überlebenden – Abschnitt 12 (Fahrgäste können vielleicht dabei helfen)

Ansteuerung des Unfallortes

- Postiere Ausgucksleute, gut instruiert und mit Kommunikation zur Brücke – Abschnitt 7.2.2
- Halte ein Rettungsteam oder Rettungsteams in Bereitschaft, gut instruiert, ausgerüstet mit persönlicher Schutzausrüstung und mit Kommunikation zur Brücke – Abschnitte 8, 9.2 bis 9.6, 9.9 & 10

- Beurteile die Manövrierfähigkeit des eigenen Schiffes und die Leistungsfähigkeit für die Rettung unter den vorherrschenden Bedingungen – Abschnitte 7 & 9.3.1 bis 9.3.3
- Bereite dich darauf vor das Bereitschaftsboot auszusetzen, falls die Bedingungen es erlauben – Abschnitte 8.2 bis 8.4
- Bereite dich darauf vor, Fahrzeuge und/oder Personen längsseits in Empfang zu nehmen – Abschnitte 7.6 & 8.5 bis 8.7
- Überlege die beste Annäherung des eigenen Schiffes – Abschnitt 7.5
- Lege die Prioritäten fest – Abschnitte 3.2.2, 3.3.5.2 & 9.6
- Informiere RCC und/oder OSC über deine Ankunft und Leistungsfähigkeit

Während des Rettungseinsatzes

- Fahre fort, die Prioritäten festzulegen
 - Setze deine Risikobeurteilung fort, einschließlich der eigenen weiteren Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Rettung, die Überlebenschancen der noch nicht Geretteten, und die Verfügbarkeit von anderen Rettungsmitteln
 - Halte RCC und/oder OSC weiter auf dem Laufenden über deine Fortschritte und weitere Leistungsfähigkeit
-
- 2 Seeleute haben sich zu überlegen, wie Überlebende unter den verschiedenen Umgebungsverhältnissen auf ihr eigenes Schiff zu retten sind. Die Rettungsmethoden umfassen:
- .1 Die Verwendung von Leinen des Leinenwurfgeräts oder Wurfleinen, um Rettungsringe und/oder Leinen zu den Überlebenden auszubringen;
 - .2 das Durchs-Wasser-Ziehen einer Leine Seils mit angebrachten Rettungsringen oder anderen Schwimmkörpern;
 - .3 das Ausbringen von Lotsenleitern, Jakobsleitern oder Netzen, die möglichst frei von der Bordwand des Schiffes hängen, mit Sicherheitsleinen. Sind Überlebende nicht in der Lage hochzuklettern, müssten die Leitern oder Netze eventuell mit den darauf gesicherten Überlebenden eingeholt werden. Wo durchführbar:
 - .1 Sind Leitern und Netze von Lotsenpforten oder anderen niedrig liegenden Öffnungen auszubringen;
 - .2 sind Sicherheitsleinen mit Rettungsstropps oder -schlingen einzusetzen;
 - .3 sind entsprechend ausgerüstete Besatzungsmitglieder einzusetzen, um den Überlebenden unmittelbar zu helfen; und
 - .4 ist ein Rettungsfloß mit Leiter oder Netz, das als Transferplattform dient, einzusetzen.
 - .4 das Hochziehen von Überlebenden auf geeigneten Schiffseвакуierungssystemen;
 - .5 der Einsatz von Rettungsflößen oder Rettungsbooten für Überlebende, um sich an ihnen festzuhalten oder in sie hineinzuklettern;
 - .6 der Einsatz von Flößen oder Booten, die in den Läufern hängen bleiben, als Aufzüge, wenn die Verhältnisse es zulassen;
 - .7 das Hochziehen von Überlebenden unter Verwendung von Portalkränen, Kränen, Davits oder Ladebäumen mit festgemachten Leinen, um das Schwingen gegen die Bordwand des Schiffes zu minimieren;
 - .8 der Einsatz von speziell angefertigten oder improvisierten Rettungskörben;
 - .9 das Ausbringen einer Bootsleine für Boote und Überlebensfahrzeuge, um sie längsseits zu sichern; und
 - .10 das Herablassen von Einbootungsleitern.
- 3 Alle eingesetzten Leuchten dürfen nicht auf die Hubschrauber gerichtet werden, die in dem Gebiet eingesetzt sind.
- 4 Wenn möglich, sind Überlebende im Wasser in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Lage hochzuziehen (beispielsweise in zwei Stropps, der eine unter den Armen und der andere unter den Knien), um das Schockrisiko, hervorgerufen durch abruptes Herausheben aus dem Wasser und mögliche Unterkühlung, zu minimieren.
- 5 Hilfe leistende Schiffe müssen auch darauf vorbereitet sein, Überlebende von Hubschraubern* zu übernehmen.
- 6 Wenn das mit den Arbeiten zur Rettung verbundene Risiko das Risiko, die Überlebenden in den Rettungsmitteln zu belassen, überwiegt, hat man das Folgende zu erwägen:
- .1 Einsatz des Schiffes zum Leemachen für die Überlebenden;
 - .2 Ausbringen von Rettungsmitteln durch das Hilfe leistende Schiff;
 - .3 Aufrechterhalten von Sichtkontakt und Kommunikation mit den Überlebenden;
 - .4 Unterrichtung der Co-Ordinierungsstelle über den aktuellen Stand; und
 - .5 Übergabe notwendiger Mittel zum Überleben und medizinischer Mittel.

(VkBl. 2015 S. 723)

* Siehe IAMSAR-Manual, Volume III, Section 2: „Helicopter Operations“

Nr. 185 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1454/Rev.1, „Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können“**

Hamburg, den 13. Oktober 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1454/Rev.1, „Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Übersetzung
Original: Englisch

MSC.1/Rundschreiben 1454/Rev.1
15. Juni 2015

Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner fünf- undneunzigsten Tagung (3. bis 12. Juni 2015) mit der Annahme der Entschließung MSC.393(95) über *Änderungen des Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMBSC)* und in Erwägung des vom Unterausschuss „Beförderung von Ladungen und Containern“ auf seiner 1. Tagung, in Bezug auf die Umsetzung von Abschnitt 8 des IMSBC Code, vorgelegten Vorschlags eine Änderung von MSC.1/Rundschreiben 1454 über *Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können*, angenommen, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die Richtlinien in der Anlage unter Berücksichtigung der freiwilligen Anwendung der Änderung 03-15 des

IMSBC-Code ab dem 1. Januar 2016 bis zu ihrem voraussichtlichen verbindlichen Inkrafttreten am 1. Januar 2017 allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

- 3 Dieses Rundschreiben ersetzt MSC.1/Rundschreiben 1454.

Anlage

Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können

Vorwort

Diese vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) erarbeiteten Richtlinien enthalten eine Anleitung für die Entwicklung, Genehmigung und Anwendung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können. Die Erarbeitung dieser Richtlinien erfolgte im Rahmen der Bemühungen, eine sichere Beförderung dieser Ladungen sicherzustellen, sowie in Ergänzung der Vorschriften des Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) im Zusammenhang mit der Beurteilung der Annahmefähigkeit einer Partie für eine sichere Beförderung (siehe Abschnitt 4 des IMSBC-Code).

Die Hauptziele dieser Richtlinien bestehen darin,

- die Versender bei der Vorbereitung der nach Ziffer 4.4.4 des IMSBC-Code vorgeschriebenen Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts zu unterstützen; und
- die zuständigen Behörden der Ladehäfen bei der Genehmigung und Überwachung der Umsetzung solcher Verfahren gemäß Ziffer 4.3.3 des IMSBC-Code zu unterstützen.

1 Einführung

- 1.1 Der IMSBC-Code legt unter Sicherstellung der Einhaltung der Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens internationale Vorschriften für ein sicheres Laden, Trimmen, Befördern und Löschen von Schüttgütern bei deren Beförderung über See fest und zeigt die mit solchen Ladungen verbundenen Gefährdungen auf mit dem Ziel, Maßnahmen zu ergreifen, um diese zu minimieren und zu beherrschen.
- 1.2 Eines der Risiken ist die Gefahr der Verflüssigung bestimmter Ladungen, die genügend Feuchtigkeit enthalten können, um unter dem Einfluss von Verdichtung und Erschütterungen, wie sie im Verlauf einer Reise üblich sind, breiartig zu werden. Solche Ladungen sind im IMSBC-Code der Gruppe A zugeordnet.
- 1.3 Zu einer Verflüssigung kann es kommen, wenn der Feuchtigkeitsgehalt über der Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung liegt (TML). Außer bei Schiffen, welche den Vorschriften in Ziffer 7.3.2 des IMSBC-Code entsprechen, ist es daher besonders wichtig sicher-

zustellen, dass der Feuchtigkeitsgehalt unterhalb der Feuchtigkeitsgrenze der Ladung für die Beförderung liegt und er so lange überwacht wird, bis sich die Ladung an Bord des Schiffes befindet.

1.4 Zu diesem Zweck schreibt der IMSBC-Code vor, dass die Annahmefähigkeit von Ladungen für eine sichere Beförderung im Rahmen einer Prüfung festgestellt wird. In der Erwägung, dass die Bestimmung der Annahmefähigkeit von grundlegender Bedeutung ist, um eine Verflüssigung während der Beförderung zu vermeiden, soll der Versender Verfahren für die Probenahme, die Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts festlegen. Diese Verfahren sollen genehmigt und ihre Anwendung von der zuständigen Behörde des Ladehafens überwacht werden.

1.5 Die Abschnitte 2, 3 und 4 dieser Richtlinien enthalten einen Leitfaden für die Entwicklung solcher Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts.

2 Entwicklung von Verfahren der Probenahme

2.1 Der Versender soll ein Probenahmeverfahren festlegen, um sicherzustellen, dass die zur Bestimmung der Annahmefähigkeit von Ladungen für eine sichere Beförderung verwendeten Proben repräsentativ für die zur Beförderung vorgesehenen Partien sind. Es kann unterschiedliche Verfahren der Probenahme geben, da die Art der Ladung und die Form, in der sie vorliegt, das anzuwendende Verfahren beeinflusst. Es ist daher äußerst wichtig, dass die Probenahmeverfahren sehr genau beschrieben werden.

2.2 Bei den Verfahren sind die entsprechenden Bestimmungen der Abschnitte 4.4 bis 4.7 des IMSBC-Code zu berücksichtigen.

2.3 Das Verfahren soll zumindest Vorschriften enthalten,

- um die Partie zu identifizieren, von der eine Probe genommen werden soll;
- um den Stoff (Art, Korngrößenverteilung, Zusammensetzung) genau zu bestimmen und sicherzustellen, dass die Partie der Stoffbeschreibung entspricht;
- um den geeigneten Zeitpunkt, die Häufigkeit und die Stelle festzulegen, an der Proben genommen werden;
- um das Verfahren der Probenahme zu beschreiben, einschließlich:
 - der Anzahl der erforderlichen Teil- oder Einzelproben;
 - der Menge des Stoffes, der entnommen werden soll (Größe der Teil- oder Einzelprobe);
 - der Stelle, an der die Teil- oder Einzelproben der Partie entnommen werden sollen;
 - des Verfahrens zur Verbindung der Teil- oder Einzelproben, um eine repräsentative Probe zu erhalten;
 - des Verfahrens, um sicherzustellen, dass der Feuchtigkeitsgehalt der repräsentativen Probe sich nicht verändert; und

- des Verfahrens, um die Rückverfolgbarkeit der Teil- oder Einzelproben und der repräsentativen Proben sicherzustellen;

- über die Probenahmegeräte und deren Wartung, wenn erforderlich;
- um Personen zu benennen, die für die Probenahme zuständig sind, einschließlich einer Beschreibung ihrer Ausbildung, damit sie ihre Aufgaben wahrnehmen können; und
- um eine Fachaufsicht zu benennen, die für die Durchführung der Probenahmeverfahren verantwortlich ist, einschließlich einer Beschreibung ihrer Ausbildung entsprechend ihrer Funktion und dem Umfang ihrer Verantwortung.

2.4 Aufzeichnungen über die folgenden im Prüfverfahren genannten Tätigkeiten sind aufzubewahren und der zuständigen Behörde des Ladehafens auf Verlangen zur Verfügung zu stellen:

- Ausbildung;
- interne Überprüfung, um sicherzustellen, dass das Verfahren korrekt angewandt wird;
- Formblätter, anhand derer die Rückverfolgbarkeit der Teilprobe und der repräsentativen Probe sichergestellt wird;
- Wartung der Probenahmegeräte, wenn erforderlich; und
- alle Änderungen des Prüfverfahrens.

Die Aufzeichnungen müssen für den von der zuständigen Behörde des Ladehafens festgelegten Zeitraum in der Arbeitssprache des Versenders aufbewahrt werden. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

3 Entwicklung von Verfahren der Probenahme

3.1 Der Versender soll ein Prüfverfahren festlegen, um die Annahmefähigkeit seiner Ladungen für eine sichere Beförderung zu ermitteln.

3.2 Das Verfahren soll zumindest folgendes umfassen:

- die Beschreibung des Prüfverfahrens zur Bestimmung des Feuchtigkeitsgehalts.
In Anhang 2 Ziffer 1.1.4.4 des IMSBC-Code sind anerkannte internationale und innerstaatliche Verfahren zur Bestimmung des Feuchtigkeitsgehalts bei verschiedenen Stoffen aufgeführt.
- die Beschreibung des Prüfverfahrens zur Bestimmung der Annahmefähigkeit der Ladungen.

In Anhang 2 des IMSBC-Code sind empfohlene Verfahren zur Bestimmung der Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung (TML) aufgeführt. Es kann jedoch sein, dass diese Verfahren in einigen Fällen und unter Berücksichtigung ihres Anwendungsbereichs nicht für die zu befördernde Ladung geeignet sein können.

Wenn die empfohlenen Verfahren für den fraglichen Stoff nicht geeignet sind, soll von der zuständigen Behörde des Ladehafens ein alternatives Verfahren genehmigt werden. Bei der Genehmigung eines solchen Verfahrens soll die zuständige Behörde sicherstellen, dass dieses

Verfahren zu zuverlässigen Ergebnissen führt, um die Gefahr der Verflüssigung der Ladung an Bord des Schiffes zu beschreiben. Es ist ebenfalls darauf zu achten, dass

- das Verfahren einfach durchgeführt werden kann und es reproduzierbar ist;
- das Verfahren auf Schiffsebene zu kompatiblen Ergebnissen führt;
- das Verfahren mit den Rückmeldungen in Einklang steht;
- das Verfahren im Hinblick auf die Gefahr der Verflüssigung eine Sicherheitsspanne bieten kann;
- das Verfahren und die damit verbundenen Beförderungskriterien sicherstellen, dass der Feuchtigkeitsgehalt der Ladung unterhalb der Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung liegt;
- das Protokoll zur Durchführung des Prüfverfahrens:

Das Protokoll soll in der Arbeitssprache der für die Prüfung verantwortlichen Personen abgefasst sein. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

Das Protokoll soll auch ein in regelmäßigen Abständen durchgeführtes internes Kontrollverfahren beinhalten, um sicherzustellen, dass das Protokoll korrekt angewandt wird.

- ein Muster des Formblatts, auf dem die Ladung genau angegeben sein muss und in das die Prüfergebnisse eingetragen werden;
- die Liste der Geräte zur Durchführung der Prüfungen, das Verfahren, um die genaue Eichung und die Wartung der Geräte sicherzustellen, sowie die Stelle(n), an der die Prüfung vorgenommen wird;
- die Liste der Personen, die für die Probenahme verantwortlich sind, sowie eine Beschreibung ihrer Ausbildung, damit sie ihre Aufgaben wahrnehmen können; und
- der Name der Fachaufsicht, die für die Durchführung der Probenahmeverfahren verantwortlich ist, und die Beschreibung ihrer Ausbildung entsprechend ihrer Funktion und dem Umfang ihrer Verantwortung.

3.3 Aufzeichnungen über die folgenden im Prüfverfahren genannten Tätigkeiten sind aufzubewahren und der zuständigen Behörde des Ladehafens auf Verlangen zur Verfügung zu stellen:

- Ausbildung;
- interne Überprüfung, um sicherzustellen, dass das Protokoll korrekt angewandt wird;
- Formblätter, in die die Ladungen und Ergebnisse eingetragen werden;
- Wartung, Eichung und Prüfung der Prüfgeräte; und
- alle Änderungen des Prüfverfahrens.

Die Aufzeichnungen müssen für den von der zuständigen Behörde des Ladehafens festgelegten Zeitraum in der Arbeitssprache des Versenders aufbewahrt werden. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

4 Entwicklung von Prüfungen zur Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts

4.1 Der Versender muss ein Verfahren zur Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts festlegen, um sicherzustellen, dass der Feuchtigkeitsgehalt niedriger ist als die Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung, wenn sich die Ladung an Bord befindet. Nach Messung des Feuchtigkeitsgehalts muss sichergestellt werden, dass der Feuchtigkeitsgehalt unterhalb der Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung bleibt. Dieses Verfahren soll sich auf eine Analyse aller Faktoren stützen, die den Feuchtigkeitsgehalt zwischen dem Herstellungs-/Abbaugelände und dem Schiff beeinflussen können.

4.2 Das Verfahren soll zumindest folgendes beinhalten:

- eine Beschreibung der geografischen Lage des Herstellungs-/Abbaugeländes;
- gegebenenfalls eine Beschreibung des Ortes, an dem die Ladung gestapelt/gelagert wird;
- eine Beschreibung der Art der Beförderung der Ladung vom Herstellungs-/Abbaugelände zu dem Ort, an dem sie gestapelt/gelagert wird, oder zum Schiff, sowie gegebenenfalls vom Lagerort zum Schiff, sowie eine Beschreibung der getroffenen Vorsichtsmaßnahmen während dieser Beförderungen, um den Feuchtigkeitsgehalt der Ladung zu regulieren (wie zum Beispiel: Einsatz geschlossener Fahrzeuge, Einstellung bestimmter Betriebsabläufe und Neigung/Abdeckung der Förderbänder bei Regen);
- eine Beschreibung der Stapel-/Lagerungsmethode(n), soweit anwendbar, sowie der beim Stapeln/ bei der Lagerung ergriffenen Vorsichtsmaßnahmen (wie zum Beispiel Form der Schütthalde, bei der der Regen ablaufen kann), um den Feuchtigkeitsgehalt der Ladungen zu regulieren;
- eine Beschreibung der Methode(n), um die Ladung vom Land auf das Schiff zu verladen, sowie der Vorsichtsmaßnahmen, um die Ladung vor Niederschlag und Wassereintritt zu schützen (siehe Ziffer 4.3.4 im Zusammenhang mit der Verladung von Schleppkähnen);
- eine Beschreibung der Probenahmen zwischen dem Herstellungs-/Abbaugelände und dem Schiff, um den Feuchtigkeitsgehalt in verschiedenen Stadien zu messen und aufzuzeichnen, ehe sich die Ladung an Bord des Schiffes befindet (wie zum Beispiel während der Lagerung, auf dem Förderband, beim Verladen);
- eine Beschreibung der Bedingungen, unter denen die Ladung nicht verladen werden darf und unter denen das Verladen an Bord des Schiffes eingestellt werden muss (Feuchtigkeitsgehalt über der Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung, Wetterbedingungen);

- eine Beschreibung der in regelmäßigen Abständen durchzuführenden internen Kontrollverfahren, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts angewandt wird; und
- eine Beschreibung der personellen und materiellen Mittel sowie der Sensibilisierung und Ausbildung des für die Durchführung des Verfahrens eingesetzten Personals.

4.3 Aufzeichnungen über die folgenden im Prüfverfahren genannten Tätigkeiten sind aufzubewahren und der zuständigen Behörde des Ladehafens auf Verlangen zur Verfügung zu stellen:

- Ausbildung;
- interne Überprüfung, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts korrekt angewandt wird;
- Wetterbedingungen während der Anwendung des Verfahrens; und
- alle Änderungen des Prüfverfahrens.

Die Aufzeichnungen müssen für den von der zuständigen Behörde des Ladehafens festgelegten Zeitraum in der Arbeitssprache des Versenders aufbewahrt werden. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

5 Genehmigung der Verfahren durch die zuständige Behörde

5.1 Gemäß Ziffer 4.3.3 des IMSBC-Code müssen die Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung genehmigt und ihre Anwendung von der zuständigen Behörde des Ladehafens überwacht werden.

5.2 Vor der Beförderung von Ladungen der Gruppe A muss der Versender die in den Abschnitten 2 bis 4 dieser Richtlinien beschriebenen Verfahren festlegen und diese der zuständigen Behörde des Ladehafens rechtzeitig zur Genehmigung vorlegen.

5.3 Gemäß Abschnitt 1.7 des IMSBC-Code bezeichnet der Ausdruck „zuständige Behörde“ jede innerstaatliche Aufsichtsstelle oder -behörde, die für einen Zweck im Zusammenhang mit dem IMSBC-Code bestimmt oder anderweitig anerkannt ist. Die Vertragsregierungen werden aufgefordert, der Organisation zur Weitergabe über die GISIS-Datenbank den Namen und die Adresse der zuständigen Behörden in ihrem Land mitzuteilen, die ermächtigt sind, die Verfahren zu genehmigen.

5.4 Die Verfahren unterliegen

- .1 einer ersten Überprüfung durch die zuständige Behörde des Ladehafens, ehe das in Ziffer 4.3.3 des IMSBC-Code vorgeschriebene Dokument ausgestellt wird. Diese Überprüfung soll sicherstellen, dass die Verfahren den Vorschriften des IMSBC-Code und dieser Leitlinien entsprechen, dass das eingesetzte Personal eine entsprechende Ausbildung erhalten hat und dass die erforderlichen Geräte vorhanden sind und der Beschreibung in den Verfahren entsprechen.

- .2 einer erneuten Überprüfung in Zeitabständen, die von der zuständigen Behörde des Ladehafens festgelegt werden, die aber nicht mehr als fünf Jahre betragen dürfen. Diese Überprüfung soll sicherstellen, dass die genehmigten Verfahren immer noch den geltenden Vorschriften des IMSBC-Code, die zum Zeitpunkt der erneuten Überprüfung in Kraft sind, entsprechen und durch den Versender angewandt werden.
- .3 mindestens einer Zwischenüberprüfung. Wenn nur eine Zwischenüberprüfung durchgeführt wird, so muss diese vor dem ersten Jahrestag des in Ziffer 4.3.3 des IMSBC-Code vorgeschriebenen Dokuments durchgeführt werden. Die Zwischenprüfung soll sicherstellen, dass die Verfahren durch den Versender durchgeführt werden.

5.5 Die zuständige Behörde des Ladehafens soll diejenigen Änderungen bei den genehmigten Verfahren festlegen, die erst dann zur Anwendung kommen, wenn die entsprechenden Änderungen genehmigt sind.

5.6 Nach der ersten und erneuten Überprüfung soll von der zuständigen Behörde des Ladehafens ein Dokument entsprechend den Bestimmungen der Ziffer 4.3.3 des IMSBC-Code ausgestellt werden. Dieses wird für einen von der zuständigen Behörde des Ladehafens festzulegenden Zeitraum ausgestellt, der fünf Jahre nicht überschreiten sollte.

5.7 Das Dokument, in dem die angewandten Verfahren genau beschrieben sind, soll eine Erklärung darüber enthalten, dass die zuständige Behörde die Verfahren genehmigt hat. Das Dokument ist so abzufassen, dass es dem Mustervordruck im Anhang zu diesen Leitlinien entspricht.

5.8 Gemäß Ziffer 4.3.3 des IMSBC-Code ist dem Kapitän oder seinem Vertreter eine Abschrift des Dokuments auszuhändigen.

Anhang

(Bezeichnung der zuständigen Behörde)

(Staat)

Genehmigungsnummer:

Genehmigung erteilt nach Ziffer 4.3.3 des
*Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut
über See (IMSBC)*

Name und Adresse des Versenders:

Ladehafen:

Schüttgut-Versandbezeichnung:

Bezugnahme auf das Probenahmeverfahren:

Bezugnahme auf das Prüfverfahren:

Bezugnahme auf das Verfahren zur Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts:

Datum der ersten/erneuten Überprüfung, auf der die Genehmigung beruht:

Hiermit werden die oben genannten Verfahren genehmigt, und es wird bescheinigt, dass sie in Übereinstimmung mit MSC.1/Rundschreiben 1454/Rev.1 über Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können, überprüft worden sind.

Besondere Anmerkungen:

Diese Genehmigung gilt bis zum vorbehaltlich von Überprüfungen gemäß MSC.1/Rundschreiben 1454/Rev.1 über Richtlinien für die Entwicklung und Genehmigung von Verfahren der Probenahme, der Prüfung und Überwachung des Feuchtigkeitsgehalts von Schüttladungen, die breiartig werden können.

Ausgestellt in

Tag der Ausstellung

(Unterschrift der zuständigen Behörde, die die Genehmigung ausstellt)