

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBI)

INHALTSVERZEICHNIS

35. Jahrgang 1981

Ausgegeben zu Bonn am 28. Februar 1981

Heft 4

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBI 1981	Seite
Straßenverkehr			
40	30. 1. 1981	Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr –, Ausgabe 1981	78
41	10. 2. 1981	Neufassung des Merkblatts über die Fahndung nach unversicherten Kraftfahrzeugen und Anhängern ins- besondere wegen Aufnahme dieser Fahrzeuge im INPOL	78
42	6. 2. 1981	Verordnung über die Tarifkommissionen, die erweiterten Tarifkommissionen und die beratenden Aus- schüsse für den Güterkraftverkehr (Tarifkommissionen- Verordnung); hier: Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein verstorbenes stellvertretendes Mitglied	79
43	29. 1. 1981	Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten	80
44	4. 2. 1981	Bekanntmachung Nr. 4/81 über Sonderabma- chungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes	80
Binnenschifffahrt			
45	10. 2. 1981	Hinweis Verordnung Nr. 1/81 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 13. Ja- nuar 1981	82

Nr.	Datum	VkBI 1981	Seite
-----	-------	-----------	-------

Seeverkehr

46	27. 1. 1981	Bekanntmachung der Neufassung der Verord- nung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems)	82
47	28. 1. 1981	Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sport- bootführerscheine	83
1		Berichtigung für Heft 24/1980	84

Aufgebote (nicht in Ausgabe B)

47a	28. 2. 1981	Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe	
47b	28. 2. 1981	Aufbietung von verlorenen Fahrzeug- scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 88a–88aaaaaaa	

Nichtamtlicher Teil

Fahrzeugtechnik	85
Rechtsprechung	87
Termine	3. U.-Seite

Einem Teil der heutigen Ausgabe unserer Zeitschrift ist eine Beilage
des Kommentator Verlages, Frankfurt, beigelegt. Wir bitten um freund-
liche Beachtung.

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 40 **Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr –, Ausgabe 1981**

Bonn, den 30. Januar 1981
StV 12/StB 13/36.42.37

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr –“ überarbeitet.

Die Richtlinien, Ausgabe 1981, sind mit den zuständigen obersten Landesbehörden erörtert und abgestimmt worden. Sie wirken sich in erheblichem Maße auf die Gestaltung der Straßen aus. Soweit Lichtsignalanlagen an Bundesfernstraßen angeordnet werden, bitte ich, die RiLSA bei Planung und Ausführung zugrunde zu legen. Ich empfehle, bei allen Straßen in der gleichen Weise zu verfahren.

Aus Kostengründen wird davon abgesehen, die Richtlinien im Verkehrsblatt abzudrucken.

Die Richtlinien, Ausgabe 1981, sind bei der

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Maastrichter Straße 45

5000 Köln 1

zu beziehen.

Meine Verkehrsblattverlautbarung vom 28. April 1977 – StB 13/38.60.90 – „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 1977, der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen“ wird gestandslos und ist zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Freier

(VkB! 1981 S. 78)

Nr. 41 **Neufassung des Merkblatts über die Fahndung nach unversicherten Kraftfahrzeugen und Anhängern, insbesondere wegen Aufnahme dieser Fahrzeuge im INPOL**

Bonn, den 10. Februar 1981
StV 11/36.78.31

In Abstimmung mit dem Bundesminister des Innern und den Verkehrs- und Innenministern der Länder wurde das „Merkblatt über die Fahndung nach Kraftfahrzeugen und Anhängern, die nicht oder nicht ausreichend haftpflichtversichert sind“ neu gefaßt. In dem neugefaßten Merkblatt sind insbesondere die durch Aufnahme in das elektronische Informationssystem der Polizei – INPOL – erforderlichen Maßnahmen eingearbeitet. Außerdem wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Bei den Arbeiten im Zusammenhang mit der Neufassung des Merkblatts ist insbesondere folgendes erörtert worden, auf das ich besonders hinweisen möchte:

1. Nach dem Beschluß des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 30. 7. 1979 (VerkMitt. 1980 Nr. 14) ist bei zwangsweiser Stilllegung eines Kraftfahrzeugs wegen fehlenden Versicherungsschutzes der Fahrzeughalter nicht zur Vorlegung des Fahrzeugbriefs an die Zahlungsstelle verpflichtet. Die in dem bisherigen Merkblatt (vgl. VkB! 1972 S. 610) in den Abschnitten I und III enthaltenen Hinweise auf die Vorlage des Fahrzeugbriefs wurden daher gestrichen.
2. Da bei den versicherungskennzeichenpflichtigen Fahrzeugen die Prämie ein Jahr im voraus entrichtet wird, besteht kein praktisches Bedürfnis für die Einbeziehung der Versicherungskennzeichen in das elektronische Informationssystem der Polizei. Das Versicherungskennzeichen ist daher im Abschnitt II Abs. 1 des Merkblatts nicht erwähnt (dort kein Hinweis auf § 29 h StVZO).

3. Nach Abschnitt V Abs. 2 des Merkblatts kann die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs nur abgewendet werden, wenn der Halter eine noch gültige Bescheinigung der Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle vorzeigt, nach der durch Vorlage einer neuen Versicherungsbestätigung eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Haftpflichtversicherung erneut nachgewiesen wurde. Diese Bescheinigung, deren Gültigkeit längstens einen Monat (Dauer der Nachhaftungsfrist) betragen darf, ist erforderlich, um die Zeit zwischen Abgabe der Versicherungsbestätigung bei der Zulassungsstelle bis zur Löschung des Fahrzeugs im INPOL zu überbrücken. Erwägungen, für diesen Überbrückungszeitraum dem Halter zu empfehlen, sich die in § 29 a StVZO genannte „2. Ausfertigung“ der Versicherungsbestätigung zu besorgen und mitzuführen, wurden wieder fallengelassen, weil
 - die 2. Ausfertigung nicht zeitlich befristet werden kann,
 - mit ihr Mißbrauch getrieben werden kann (z. B. durch Beschaffung einer Blanko-Versicherungsbestätigung, die der Halter dann selbst ausfüllt),
 - aus ihr nicht ersichtlich ist, daß die 1. Ausfertigung der Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle auch tatsächlich übergeben wurde.

4. Die bisher übliche Meldung an das Kraftfahrt-Bundesamt zur zentralen Erfassung (Vormerkung) entfällt mit Einführung dieses Merkblatts. Die Fälle, in denen das Kraftfahrt-Bundesamt durch die zentrale Vormerkung den Zulassungsstellen behilflich sein konnte, waren äußerst selten, weil die Zulassungsstellen schon von sich aus bei Eingang einer Umschreibungsmittelteilung prüfen, ob es sich um einen INPOL-Fall handelt und sofort das Weitere veranlassen.

Ich gebe das Merkblatt zur Kenntnis und bitte die zuständigen obersten Landesbehörden, es (ggf. mit zusätzlichen landesinternen Weisungen) einzuführen.

Die Verlautbarung Nr. 305 im Verkehrsblatt Heft 16/1972 S. 610 wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Freier

MERKBLATT

über die Fahndung nach Kraftfahrzeugen und Anhängern, die nicht oder nicht ausreichend haftpflichtversichert sind

I.

Allgemeines

- (1) Fahrzeuge (Kraftfahrzeuge und Anhänger), die nicht oder nicht ausreichend haftpflichtversichert sind, bedeuten im Straßenverkehr nicht nur eine Gefahr für die Allgemeinheit, weil die durch sie verursachten Schäden nicht in demselben Maße wie bei ordnungsgemäß versicherten Fahrzeugen gedeckt sind; durch sie werden auch die Interessen der Geschädigten und – wegen der möglichen Ersatzleistungspflicht – die der Versicherer, der Zulassungsbehörden und des Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen wesentlich berührt. Zur Abwendung dieser Gefahr ist es erforderlich, die Fahrzeuge, für die ein ordnungsgemäßer Haftpflichtversicherungsvertrag nicht besteht, unverzüglich aus dem Verkehr zu ziehen.
- (2) Nicht oder nicht ausreichend versicherte Fahrzeuge können im Informationssystem der Polizei (INPOL) erfaßt werden. Ihre Erfassung erleichtert bzw. ermöglicht den zuständigen Behörden die Zwangsstillegung, da die Polizei bei Kontrollen Kraftfahrzeugdaten in diesem System überprüft und bei einer vorausgegangen Erfassung entsprechende Maßnahmen durchführen kann. Die Erfassung im INPOL bewirkt, daß die Fahndungsinformation allen Polizeidienststellen im Bundesgebiet zugänglich ist.
- (3) Die Veranlassung zur Zwangsstillegung eines nicht ordnungsgemäß versicherten Fahrzeugs geht in der Regel vom Versicherer aus, indem dieser der zuständigen Kfz-Zulassungsstelle mitteilt,

daß der gesetzlich geforderte Haftpflichtschutz entfallen ist. Es handelt sich hier um die Anzeige nach § 29 c StVZO.

- (4) Bis zu dieser Anzeige an die Kfz-Zulassungsstelle vergeht infolge unterschiedlicher Handhabung der einzelnen Versicherer im Mahn- bzw. Kündigungsverfahren eine Zeit von 1 bis 12 Wochen, in der der Versicherer noch den Schutz der Verkehrssopfer gewährleistet.
- (5) Mit dem Eingang der Anzeige des Versicherers bei der Kfz-Zulassungsstelle beginnt die Laufzeit einer einmonatigen Nachhaftung, nach deren Ablauf der Versicherer für Schäden, die mit dem Fahrzeug verursacht werden, keine Leistung mehr erbringt.

II.

Maßnahmen der Kfz-Zulassungsstelle

- (1) Erhält die Kfz-Zulassungsstelle durch den Versicherer nach § 29 c StVZO oder auf andere Weise davon Kenntnis, daß für ein Fahrzeug die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nicht besteht, so hat sie nach § 29 d Abs. 2 StVZO unverzüglich den Fahrzeugschein oder – bei zulassungsfreien Fahrzeugen, für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt ist – die amtliche Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens einzuziehen und das Kennzeichen zu entstempeln. Handelt es sich um einen Anhänger, so ist die Entstempelung in den etwa ausgefertigten Anhängerverzeichnissen zu vermerken.
- (2) Das Verfahren der Kfz-Zulassungsstellen im einzelnen ist unterschiedlich. Im allgemeinen fordern sie zunächst den Halter des Fahrzeugs schriftlich auf, sofort entweder eine Versicherungsbestätigung nach Muster 6 zu § 29 a StVZO als Versicherungsnachweis vorzulegen, oder aber den Fahrzeugschein oder die amtliche Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens abzuliefern und das Kennzeichen entstempeln zu lassen.

Daher sollte

- die Aufforderung, hilfsweise den Fahrzeugschein oder die Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens abzuliefern und das amtliche Kennzeichen entstempeln zu lassen, für sofort vollziehbar erklärt und Zwang für die Nichtbefolgung angedroht werden,
 - darauf hingewiesen werden, daß die Nichtbefolgung der Aufforderung Schadensersatzansprüche wegen Zwangsmaßnahmen ausschließt.
- (3) Kommt der Halter des Fahrzeugs dieser Aufforderung nicht nach (im allgemeinen setzen die Kfz-Zulassungsstellen hierfür eine kurze Frist von 3 bis 4 Tagen), so zieht die Kfz-Zulassungsstelle den Fahrzeugschein oder die amtliche Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens ein und entstempelt das Kennzeichen; ggf. sind diese Maßnahmen zwangsweise durchzusetzen.
 - (4) Soweit es nach landesrechtlichen Regelungen zulässig ist, kann die Kfz-Zulassungsstelle die Polizei um die Durchführung der Zwangsmaßnahmen ersuchen. Im übrigen beschränkt sich die Beteiligung der Polizei auf etwa notwendige Vollzugshilfe in den Fällen, in denen Widerstandshandlungen konkret zu erwarten oder in denen solche bereits eingetreten sind.
 - (5) Besteht der begründete Verdacht, daß das Fahrzeug ohne den gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherungsschutz auf öffentlichen Straßen benutzt wird bzw. wurde, so erstattet die nach Absatz 3 zuständige Kfz-Zulassungsstelle Anzeige an die zuständige Polizeidienststelle wegen eines Vergehens nach § 6 Pflichtversicherungsgesetz. Die Anzeige hat zu enthalten:
 - die vollständigen Personalien des Halters,
 - Art (Pkw, Lkw, Krad, Anhänger usw.), Hersteller, Fahrgestell-Nr., Kennzeichen des Fahrzeugs,
 - Versicherer und Ablauf der Versicherung,
 - bisheriges Ermittlungsergebnis.

Im übrigen gelten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 29 d StVZO (Bundesanzeiger Nr. 133 vom 24. Juli 1969).

III.

Fahndungsmaßnahmen

Sind Halter und Fahrzeug nicht zu ermitteln bzw. kann der Fahrzeugschein nicht eingezogen und das Fahrzeug zum Zwecke der

Entstempelung nicht ermittelt werden, so ist neben der Anzeigergestattung die Fahrzeugfahndung einzuleiten. Dazu hat die Kfz-Zulassungsstelle der zuständigen Polizeidienststelle unverzüglich, spätestens jedoch bis zum Ablauf der Nachhaftungsfrist, für die Ausschreibung im INPOL die in den entsprechenden Richtlinien festgelegten Mindestdaten auf den gebräuchlichen Vordrucken der Länder mitzuteilen.

IV.

Verfahren bei Nachweis ausreichenden Versicherungsschutzes nach Eingabe im INPOL oder Eingang einer Umschreibungsmitteilung über ein INPOL-Fahrzeug

Falls nach Eingabe des Fahrzeugs im INPOL durch Nachweis ausreichenden Versicherungsschutzes oder Eingang einer Umschreibungsmitteilung Maßnahmen zur Zwangsstillegung nicht mehr erforderlich sind, hat die zuständige Kfz-Zulassungsstelle

- die Löschung im INPOL unverzüglich zu veranlassen,
- im Falle der Vorlage einer Versicherungsbestätigung dem Halter eine Bescheinigung auszuhändigen, aus der sich ergibt, daß durch Vorlage einer neuen Versicherungsbestätigung eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Haftpflichtversicherung nachgewiesen worden ist. Die Gültigkeit der Bescheinigung ist auf längstens einen Monat zu befristen.

V.

Verfahren bei Ermittlung des Fahrzeugs

- (1) Bei Ermittlung eines nicht mehr oder nicht ausreichend versicherten Fahrzeugs ist der Fahrzeugschein oder die amtliche Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens einzuziehen und das Kennzeichen zu entstempeln; ggf. sind diese Maßnahmen zwangsweise durchzusetzen. Die karteiführende Kfz-Zulassungsstelle ist unverzüglich zu unterrichten. Zwecks Löschung im INPOL ist darüber hinaus die Polizeidienststelle unverzüglich zu unterrichten, die die Eingabe im INPOL veranlaßt hat.
- (2) Der Einziehung der Fahrzeugpapiere sowie der Entstempelung des Kennzeichens bedarf es nicht, wenn der Halter eine noch gültige Bescheinigung der Kfz-Zulassungsstelle vorzeigt, nach der durch Vorlage einer neuen Versicherungsbestätigung eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Haftpflichtversicherung erneut nachgewiesen wurde.

VI.

Behandlung der Daten im INPOL

Die im INPOL aufgenommenen Fahndungen bleiben mit zweijähriger Laufzeit im aktuellen Datenbestand, sofern nicht Löschung nach Erledigung erfolgt. Fristverlängerung ist möglich.

(VkB! 1981 S. 78)

Nr. 42 Verordnung über die Tarifkommissionen, die erweiterten Tarifkommissionen und die beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr (Tarifkommissionen-Verordnung);

hier: Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein verstorbenes stellvertretendes Mitglied

Bonn, den 6. Februar 1981
A 32/28.18.61-3

Herr Dipl.-Volksw. Peter Höhndorf, Köln, stellvertretendes Mitglied der Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs – Gruppe der Verlader – ist verstorben.

Ich fordere hiermit nach § 5 Abs. 3 der Tarfkommisionen-Verordnung vom 21. November 1969 (BAVz. Nr. 222 vom 29. November 1969) auf, mir aus dem Bereich der Industrie Vorschläge für die Berufung eines Nachfolgers bis zum 31. März 1981 einzureichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Winter

(VkB I 1981 S. 79)

Nr. 43 Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten

Bonn, den 29. Januar 1981
StV 15/36.11.01-22

Nachstehend gebe ich eine Änderung des Verzeichnisses der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten – Fassung vom 5. Januar 1977 – (VkB I 1977 S. 49; Änderung VkB I 1980 S. 422) bekannt:

Lfd. Nr. 25: Fahrlehrerfachschule Günther
Neue Anschrift:
Grindelallee 139, 2000 Hamburg 13

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Freier

(VkB I 1981 S. 80)

Nr. 44 Bekanntmachung Nr. 4/81 über Sonderabmachungen nach § 22 a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Köln, den 4. Februar 1981
I A – 081

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

1. Sonderabmachung Nr. 0114

1. Name des Unternehmers: Gottfried Meier KG

2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte

Beförderungsentgelte:	DM/100 kg
von Hamburg	
nach Rosbach v. d. Höhe	5,32
Dietzenbach	5,87
Langenselbold	5,88
Ketsch, Waldfelden	5,93
Frankfurt am Main	5,96
Grötzingen Kr. Eßlingen	6,53
Neuhausen auf den Fildern	6,59
Heilbronn	6,60
Karlsruhe	7,20
Stuttgart	7,50
Donaueschingen	8,24

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:

Fisch-, Gemüsekonserven, Gemüsesäfte, Tomatenmark, Obstkonserven von Ananas, Aprikosen, Birnen, Erdbeeren, Mandarin-Orangen, Pfirsichen, Kiwi-, Mangofrüchten, Fruchtsalate

4. Gütermenge:

mindestens 500 t

5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung:

21. Januar 1981

6. Dauer der
Sonderabmachung:

27. Januar 1981
bis 26. April 1981

7. Wichtigste
Sonderbedingungen:

mindestens 20 t und
höchstens zwei Empfangsorte
je Beförderung

2. Sonderabmachung Nr. 07129

1. Name des Unternehmers: Adalbert Wandt Spedition GmbH & Co.

2. Verkehrsverbindungen: von Schellerten nach Hamburg

3. Güterart: Zucker in Säcken

4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Vereinbarte
Beförderungsentgelte: 640,00 DM je Sendung
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

6. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 11. November 1980

7. Dauer der
Sonderabmachung: ab 11. November 1980
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch
bis zum 10. Februar 1981

8. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 25 t
je Beförderung

3. Sonderabmachung Nr. 0818

1. Name des Unternehmers: Autotransporte Terjung

2. Verkehrsverbindungen

und vereinbarte Beförderungsentgelte:	DM/100 kg
von Hamburg, Bremerhaven	
nach Mülheim a. d. Ruhr	3,71
Kerpen (Erftkreis), Köln, Mönchengladbach	4,02
Würselen	4,27
Langenselbold	5,46
Ketsch, Waldfelden	5,57
Schwalbach Saar	6,08
Grötzingen Kr. Eßlingen	6,12
Adelsdorf	6,46
Eichenau Kr. Fürstenfeldbruck	7,53
Ebersberg Kr. Ebersberg	7,58
Donaueschingen	7,71

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart: Fisch- und Gemüsekonserven, Gemüsesäfte, Obstkonserven von Mandarinorangen, Ananas, Birnen, Erdbeeren, Aprikosen, Mangofrüchten, Fruchtsalate, Fruchtcocktails, Sultaninen, Korinthen, Rosinen, Haselnuß-, Mandelkerne, Walnüsse, Tee, Rohkaffee, Saft und Konzentrat aus Südfüchten, Teakholzbrettchen, Stearinkerzen, Keramikartikel

4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 28. Oktober 1980

6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 28. Oktober 1980
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch
bis zum 27. Januar 1981

7. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 17 t
und höchstens 2 Entladestellen
je Beförderung

4. Sonderabmachung Nr. 947

1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Hamburg
Beschäftigter Unternehmer:
Alfred Winkelmann
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | DM/100 kg | | |
|---------------------------------|-----------|------|------|
| | 20 t | 23 t | 24 t |
| von Hamburg nach Solingen | – | – | 3,39 |
| Bielefeld, Gütersloh, Lübbecke | 3,59 | 3,48 | 3,45 |
| Bochum, Essen | 3,67 | 3,51 | 3,49 |
| Hagen | 4,02 | 3,86 | 3,84 |
| Frankfurt am Main, Neu-Isenburg | 4,31 | 4,19 | 4,16 |
| Dreieich, Mainz | 4,54 | 4,34 | 4,32 |
| Wiesbaden | 4,61 | 4,47 | 4,45 |
| Kornwestheim | 5,74 | 5,52 | 5,49 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Papier, unbearbeitet;
Holzzellstoff mit höchstens 40 % Wasser
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in drei Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 16. Dezember 1980
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. Januar 1981
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch bis zum 31. März 1981
7. Wichtigste Sonderbedingungen: Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

5. Sonderabmachung Nr. 948

1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Hamburg
Beschäftigter Unternehmer:
Kröger & Goes
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | DM/100 kg | | |
|---|-----------|------|------|
| | 20 t | 23 t | 24 t |
| von Hamburg nach Berlin-Spandau | 4,34 | 4,17 | 4,15 |
| Berlin-Reinickendorf, Berlin-Schöneberg | 4,62 | 4,44 | 4,42 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in drei Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 16. Dezember 1980
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. Januar 1981
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch bis zum 31. März 1981
7. Wichtigste Sonderbedingungen: Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

6. Sonderabmachung Nr. 949

1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Hamburg
Beschäftigter Unternehmer:
Carl u. Hans Bernhardt
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | DM/100 kg | | |
|---|-----------|------|------|
| | 20 t | 23 t | 24 t |
| von Hamburg nach Solingen | – | – | 3,39 |
| Bielefeld, Gütersloh, Lübbecke | 3,59 | 3,48 | 3,45 |
| Bochum, Essen | 3,67 | 3,51 | 3,49 |
| Hagen | 4,02 | 3,86 | 3,84 |
| Frankfurt am Main, Neu-Isenburg | 4,31 | 4,19 | 4,16 |
| Berlin-Spandau | 4,34 | 4,17 | 4,15 |
| Dreieich, Mainz | 4,54 | 4,34 | 4,32 |
| Wiesbaden | 4,61 | 4,47 | 4,45 |
| Berlin-Reinickendorf, Berlin-Schöneberg | 4,62 | 4,44 | 4,42 |
| Kornwestheim | 5,74 | 5,52 | 5,49 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Papier, unbearbeitet;
Holzzellstoff mit höchstens 40 % Wasser
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 16. Dezember 1980
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. Januar 1981
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch bis zum 31. März 1981
7. Wichtigste Sonderbedingungen: Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

7. Sechste Änderung der Sonderabmachung Nr. 0449 (VkB I 1978 S. 233, zuletzt geändert 1981 S. 4)

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

	DM/100 kg
von Brake (Unterweser) nach Garching b. München	8,29

zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 19. Dezember 1980 vereinbart und am 22. Dezember 1980 wirksam.

8. Neunte Änderung der Sonderabmachung Nr. 1156 (VkB I 1978 S. 463, zuletzt geändert 1980 S. 789)

Die Sonderabmachung gilt nunmehr bis zum 17. April 1981.

Die Änderung wurde am 15. Januar 1981 vereinbart.

9. Von den auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Sonderabmachungen sind unwirksam geworden

Sonderabmachung Nr.	veröffentlicht im VkB I	unwirksam ab
97	1977 S. 48	1. Januar 1981
917	1978 S. 202	1. Januar 1981
922	1978 S. 497	1. Januar 1981
07122	1980 S. 777	1. Januar 1981

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Im Auftrag
Dr. Trinkaus

(VkB I 1981 S. 80)

Binnenschifffahrt**Nr. 45 Hinweis****Verordnung Nr. 1/81 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 13. Januar 1981**

(FG Nr. 1/81 Frachtenausschuß Berlin)

Bonn, den 10. Februar 1981
A 34/28.25.40-71

Die Verordnung Nr. 1/81 vom 13. Januar 1981 ist im Bundesanzeiger Nr. 11 vom 17. Januar 1981 verkündet worden. Die Verordnung ist am 1. Februar 1981 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse des Frachtenausschusses ist im FTB – Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt –*) Nr. 2 vom 20. Januar 1981 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Lenz

(VkB1 1981 S. 82)

Seeverkehr**Nr. 46 Bekanntmachung der Neufassung der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems)**

Nachstehend wird die Neufassung der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems) vom 19. 12. 1980 bekanntgegeben.

Aurich, den 27. Januar 1981
A6 – 240/81 – A60-11Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Witte**Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Ems (Lotsordnung Ems)**

vom 19. Dezember 1980

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b und c und Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über das Seelotswesen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9515-1, veröffentlichten bereinigten Fassung und des § 4 der Allgemeinen Lotsordnung vom 11. August 1972 (BGBl. I S. 1513) wird verordnet:

§ 1

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

§ 2

(1) Auf dem Seelotsrevier Ems werden Lotsenstationen in Emden und auf der Außenposition des Lotsenschiffes bei der Ansteuerungstonne „Westerems“ unterhalten. Darüber hinaus werden auch auf der Position der Tonne „TW/DB“ Seelotsen versetzt und ausgeholt.

(2) Ist infolge schlechten Wetters ein Versetzen von Seelotsen auf der Außenposition des Lotsenschiffes nicht möglich, so fährt das Lotsenschiff, sofern es die Wetterlage gestattet, einkommenden Schiffen so lange voraus, bis der Seelotse versetzt werden kann. Beim Vorausfahren ist für die Führung des Lotsenschiffes der Kapitän und für die Beratung des nachfolgenden Schiffes der Seelotse verantwortlich. Läßt die Wetterlage ein Vorausfahren nicht zu, so verlegt das Lotsenschiff seine Position emsaufwärts bis querab Borkum.

§ 3

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

*) Der FTB – Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt – kann vom Binnenschifffahrtsverlag GmbH, Dammstraße 15/17, 4100 Duisburg-Ruhrort, bezogen werden.

(2) Der Betrieb der Lotseinrichtungen wird der Lotsenbrüderschaft Emden übertragen; sie kann die Aufgabe durch geeignete selbständige Unternehmer ausführen lassen.

§ 4

Der Lotsenwechsel zwischen den Seelotsen für die Fahrtstrecken seewärts Emden und den Seelotsen für den Hafen Emden und die Fahrtstrecken nach den emsaufwärts gelegenen Seehäfen erfolgt auf Emden Reede.

§ 5

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

(2) Die Lotsenanforderung muß enthalten

1. den Namen und den Bruttoreaumgehalt des Schiffes in Registertonnen,
2. den Ort der Übernahme des Seelotsen,
3. den Tag (zweistellig) und die Ortszeit (vierstellig) der voraussichtlichen Ankunft oder Abfahrt bei oder von dem Ort der Übernahme des Seelotsen.
4. den Ort, bis zu dem eine Lotsenberatung erfolgen soll,
5. den tatsächlichen Tiefgang des Schiffes bei der Ankunft oder Abfahrt (Angabe in Zentimeter – vierstellig –),
6. den Bestimmungshafen bei auslaufenden Schiffen,
7. bei einer Anforderung für die Lotsenversetzposition bei Tonne „TW/DB“ die Art der Übernahmemöglichkeit durch Hubschrauber oder Lotsenversetzschiff.

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

(4) Zeit und Empfänger der Lotsenanforderung bestimmen sich nach der Anlage zu dieser Verordnung.

(5) Wird der Seelotse während der Fahrt versetzt oder ausgeholt, so muß die Schiffsführung das Anbordkommen oder Vonbordgehen durch ausreichende Verminderung der Fahrt oder anderer geeigneter Manöver ermöglichen und erleichtern. Die Schiffsführung hat eine einwandfreie sichere Lotsenleiter auszubringen. Sie hat für eine ausreichende Bewachung der Lotsenleiter, für Hilfestellung beim Anbordkommen und Vonbordgehen und für die Sicherheit des Seelotsen auf dem Weg zwischen Lotsenleiter und Brücke zu sorgen.

§ 6

(1) Zur Annahme eines Seelotsen sind verpflichtet

1. Öl-, Gas- und Chemikaliientankschiffe,
2. andere Seeschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 1000 Registertonnen und mehr.

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

1. Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, des Deutschen Hydrographischen Instituts und der Bundeswehr,
2. Seeschiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 300 Registertonnen und Binnenschiffe nach Absatz 1 Nr. 1 sowie Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 5000 Registertonnen oder einem Tiefgang von 6 Meter nach Absatz 1 Nr. 2, wenn

a) sie eine Fahrtstrecke befahren, die der Schiffsführer mit dem jeweiligen Schiff innerhalb der letzten 12 Monate mindestens sechsmal befahren hat,

b) sie mit einem betriebsklaren Radargerät sowie mit einer betriebsklaren UKW-Sprechfunkanlage mit den Sprechwegen 16, 18, 20, 21 ausgerüstet sind,

c) der Schiffsführer über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügt.

(3) Schiffe nach Absatz 1 Nr. 1 mit einem Bruttoreumgehalt von mehr als 10 000 Registertonnen sind auf dem gesamten Seelotsrevier lotsenannahmepflichtig. Diese Schiffe können, wenn sie von See kommen oder nach See gehen, Seelotsen nur auf der Lotsenversetzposition bei Tonne „TW/DB“ übernehmen oder abgeben. Ist dies im Ausnahmefall nicht möglich, so kann das Schiff mit der Lot-

senstation die Übernahme oder Abgabe des Seelotsen auf einer anderen Position vereinbaren.

(4) In besonderen Fällen kann die Strom- und Schifffahrtpolizeibehörde auch ein Schiff, auf das Absatz 2 keine Anwendung findet, von der Pflicht zur Annahme eines Seelotsen befreien.

(5) Schiffe, die von der Pflicht zur Annahme eines Seelotsen befreit sind, müssen bei Sichtweiten unter 2000 Meter auf den Fahrtstrecken zwischen der Außenposition des Lotsenschiffes bei der Ansteuerungstonne „Westerems“ und der Einfahrt zum Hafen Emden die Beratung durch Seelotsen von der Revierzentrale Knock aus in Anspruch nehmen.

§ 7

Die Strom- und Schifffahrtpolizeibehörde kann über die Vorschriften des § 6 hinaus bei einem außergewöhnlich großen Schiff, Schub- oder Schleppverband oder Schwimmkörper oder sonstigen Fällen, wenn dies zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt erforderlich ist, insbesondere bei starkem Eisgang, die Annahme eines oder mehrerer Seelotsen oder die Inanspruchnahme der Beratung durch Seelotsen von der Revierzentrale aus anordnen.

§ 8

Nach seiner ersten Bestallung darf ein Seelotse während einer Übergangszeit nur Schiffe bestimmter Größe lotsen, und zwar

im ersten halben Jahr Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu	5000 Registertonnen,
im zweiten halben Jahr Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu	11 000 Registertonnen,
im darauffolgenden Jahr Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu	16 000 Registertonnen.

§ 9

Die Seelotsen der Lotsenbrüderschaft Emden dürfen über ihr Seelotsrevier hinaus bis zu den Außenstationen der deutschen Nordseereviere lotsen; über diesen Bereich hinaus dürfen sie nicht lotsen.

§ 10

Ordnungswidrig im Sinne des § 56 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes über das Seelotswesen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9515-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, geändert durch Artikel 147 des Gesetzes vom 24. Mai 1968 (BGBl. I S. 503), handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. der Vorschrift des § 5 Abs. 1. bis 4 über die Anforderung von Seelotsen zuwiderhandelt,
2. der Vorschrift des § 5 Abs. 5 über die Unterstützung des Seelotsen beim Versetzen oder Ausholen während der Fahrt zuwiderhandelt,
3. der Vorschrift des § 8 über die Beschränkung der Lotsbefugnis für neu bestallte Seelotsen zuwiderhandelt,

4. als Seelotse der Lotsenbrüderschaft Emden über den in § 9 genannten Bereich hinaus lotst.

§ 11

(1) Diese Verordnung tritt am 1. April 1981 in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Lotsordnung Ems vom 7. September 1972 (BANz. Nr. 204 vom 27. Oktober 1972), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. Oktober 1979 (BANz. Nr. 219 vom 23. November 1979), außer Kraft.

Aurich, den 19. Dezember 1980

Wasser- und Schifffahrdirektion
Nordwest
Witte

Anlage zu § 5 Abs. 4

Ort der Übernahme des Seelotsen	Anmeldezeit für die Anforderung des Seelotsen	Empfänger der Lotsenanforderung (Telegrammanschrift)
1. Von See einlaufende Schiffe		
1.1. Lotsenversetzposition bei Tonne „TW/DB“	Mindestens 24 Stunden vor Erreichen der Lotsenversetzposition	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)
1.2. Außenstation des Lotsenschiffes bei der Ansteuerungstonne „Westerems“	Mindestens zwölf Stunden vor Erreichen der Ansteuerungstonne „Westerems“. Beträgt die Reisezeit von nahegelegenen Häfen oder Liegeplätzen weniger als zwölf Stunden, so muß die Anforderung des Seelotsen unverzüglich nach der letzten Abfahrt erfolgen.	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)
2. Teilstreckenverkehr und auslaufende Schiffe		
Häfen- und Liegeplätze im Seelotsrevier Ems	Mindestens vier Stunden vor Abfahrt des Schiffes. Bei der Anforderung ist die Anfahrtzeit des Seelotsen mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Emden zu berücksichtigen. Bei allen Abfahrten in der Zeit von 21.00 Uhr bis 7.00 Uhr muß die beabsichtigte Anforderung des Seelotsen bis 18.00 Uhr angezeigt werden.	Lotsenstation Emden (Emslotse Emden)

(VkBl 1981 S. 82)

Nr. 47 Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine

Hamburg, den 28. Januar 1981
See 15/48.57.01

Nachstehend aufgeführte Motorboot-/Sportbootführerscheine sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Steinicke

UNGÜLTIGKEITSERKLÄRUNG VON VERLORENGEGANGENEN MOTORBOOT-/SPORTBOOTFÜHRERSCHEINEN

Dezember 1980

FS-Nummer	Namen	Vornamen	Geb.-Datum	Wohnort	Ausstell.-Datum	Ausstell.- und PA-Ort
S 108 969	Fiedler	Arnd	17. 12. 50	Kierspe	17. 06. 77	Düsseldorf
S 162 432	Tögel	Gotthard	16. 08. 24	München	18. 02. 79	München
S 199 463	Schulz	Johannes	25. 06. 46	Hamburg	08. 05. 80	Hamburg
S 198 169	Hassel	Fred	26. 08. 50	Plettenberg	25. 04. 80	Düsseldorf
S 198 170	Hassel	Kornelia	26. 01. 56	Plettenberg	25. 04. 80	Düsseldorf

**UNGÜLTIGKEITSERKLÄRUNG
VON VERLORENGEANGENEN MOTORBOOT-/SPORTBOOTSFÜHRERSCHEINEN**

Dezember 1980

FS- Nummer	Namen	Vornamen	Geb.- Datum	Wohnort	Ausstell.- Datum	Ausstell.- und PA-Ort
M 3 683	Albrecht	Ingeborg	19. 12. 15	Bremen	05. 12. 67	Brèmen
M 16 375	Albrecht	Hans-Walter	24. 03. 09	Soest	12. 05. 68	Bremen
S 58 920	Koch	Heinz	10. 12. 33	Buchschlag	14. 06. 75	Wiesbaden
S 34 522	Limburg	Peter	01. 10. 45	Kiel	15. 12. 80	Kiel
S 160 289	Janssen	Heinrich	21. 05. 56	Kalkar	11. 03. 79	Düsseldorf
S 79 074	Windisch	Horst	10. 07. 40	Emden	08. 05. 76	Aurich
S 126 212	Bartels	Rosemarie	01. 08. 44	Düsseldorf	10. 12. 77	Düsseldorf
S 54 139	Alberts	Uwe	15. 03. 40	Wilhelmshaven	04. 05. 75	Aurich
S 179 117	Stachs	Siegfried	11. 05. 47	Buxtehude	14. 06. 79	Hamburg
S 153 802	Ruckriegel	Harald	29. 04. 48	Fürth	26. 11. 78	München
S 50 800	Wagner	Karlheinz	03. 02. 15	München	09. 05. 75	München
S 123 567	Merkel	Wolfgang	07. 03. 53	Glinde	17. 12. 77	Lübeck
S 110 137	Gramitzka	Alois	28. 05. 38	Olsberg	28. 05. 77	Lübeck
S 187 693	Grohmann	Volker	01. 08. 53	Kiel	09. 04. 80	Kiel
M 50 895	Zitzmann	Udo	24. 12. 35	Höhr	24. 11. 72	Wiesbaden
M 28 144	Hübner	Karl August	21. 09. 18	Bornheim	21. 03. 70	Düsseldorf
M 38 474	Porsch	Fred	01. 10. 54	Hamburg	14. 01. 75	Hamburg
S 99 657	Schick	Karl-Heinz	16. 12. 38	Hamburg	29. 03. 77	Hamburg
S 86 451	Schmidt	Heinfried	11. 01. 44	Bottrop	28. 11. 76	Düsseldorf
S 114 872	Krause	Günther	26. 09. 35	Bremerhaven	10. 07. 77	Bremen
S 161 161	Schodrok	Wolfgang	25. 07. 50	Berlin	06. 05. 79	Berlin
S 123 127	Knopp	Kuno	16. 02. 28	Hamburg	31. 10. 77	Hamburg
S 20 482	Konrads	Friedhelm	17. 10. 34	Düsseldorf	28. 04. 74	Düsseldorf
S 97 886	Rumiz	Claudia	26. 12. 56	München	26. 03. 77	München
S 43 919	Sachtleben	Helga	02. 01. 42	Hemer	05. 04. 75	Düsseldorf
S 100 245	Schubert	Andreas F.	10. 11. 49	Hannover	02. 04. 77	Hannover
S 195 903	Burtchen	Fritz	29. 04. 40	Alzenau	16. 03. 80	Wiesbaden

(VkBI 1981 S. 83)

Berichtigung

Im Verkehrsblatt Heft 24/1980 ist auf Seite 853, rechte Spalte, der dritte Absatz wie folgt zu berichtigen:

4 Jahre für Steinkohlenteerpechanstriche mit einer Sollschie-
dicke $\leq 500 \text{ } \mu\text{m}$ (Systeme 8.41.3 und 8.41.4 nach DIN 55928
Teil 5, Tabelle 8) ...

Außerdem ist vor dem Text dieses Erlasses über der lfd. Nr. 339 noch die Balkenüberschrift „Wasserstraßen“ einzufügen. Ebenfalls ist das Inhaltsverzeichnis entsprechend handschriftlich zu ergänzen.

Schriftleitung Verkehrsblatt