

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl 1979	Seite
Straßenverkehr			
135	29. 6. 1979	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Vwv-StVO)	390
136	20. 6. 1979	Bekanntmachung Nr. 12/79 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes	403
Binnenschifffahrt			
137	18. 6. 1979	Hinweis Verordnung Nr. 8/79 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 5. Juni 1979	406
Seeverkehr			
138	19. 6. 1979	Bekanntmachung der Fünften Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Weser/Jade	406
139	15. 6. 1979	Ungültigkeitserklärung von Schiffsmeßbriefen	406
Straßenbau			
140	15. 6. 1979	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/1979 Sachgebiet 6: Ausstattung von Bundesfernstraßen	407

Nr.	Datum	VkBl 1979	Seite
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
140a	14. 7. 1979	Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe	
140b	14. 7. 1979	Aufbietung verlorener Führerscheine	
140c	14. 7. 1979	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	436 a–436 ttttt

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau	
Übersicht	432
Auslese	433
Bücherschau	
Neuerscheinungen	434
Buchbesprechungen	435
Rechtsprechung	436

33. Jahrgang 1979

Ausgegeben zu Bonn am 14. Juli 1979

Heft 13

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 135 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Vwv-StVO)

Bonn, den 29. Juni 1979
StV 12/36.42.00

Nachstehend gebe ich die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. Juni 1979 (Bundesanzeiger Nr. 118 vom 29. Juni 1979) und die Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
List

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Vwv-StVO)

Vom 22. Juni 1979

Nach § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177), wird mit Zustimmung des Bundesrates folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

Artikel 1

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 24. November 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 228 vom 8. Dezember 1970 und BAnz. Nr. 14 vom 22. Januar 1971), zuletzt geändert durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. Juli 1976 (BAnz. Nr. 142 vom 31. Juli 1976), wird wie folgt geändert:

1. Die Abkürzung der Überschrift „(Vwv-StVO)“ wird wie folgt geändert: „(VwV-StVO)“.
2. Vor „zu § 1“ wird „Abschnitt A“ gesetzt.
3. Vor „zu § 36“ wird „Abschnitt B“ gesetzt.
4. Vor „zu § 44“ wird „Abschnitt C“ gesetzt.
5. In „zu § 8“ Nummer II 2 wird der letzte Satz gestrichen.
6. In „zu § 26“ erhält Nummer II 6 folgende Fassung:
„Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichneten Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.“
7. „zu § 29“ erhält folgende Fassung:
„Zu Absatz 1

I.

Rennen im Sinne des § 29 Abs. 1 sind Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbes (z. B. Sonderprüfungen mit Renncharakter) sowie Veranstaltungen (z. B. Rekordversuche) zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen. Auf die Art des Starts (Gemeinsamer Start, Gruppenstart, Einzelstart) kommt es dabei nicht an.

II.

Das Verbot gilt auch für nichtorganisierte Rennen.

III.

Eine Ausnahmegenehmigung für eine Rennveranstaltung mit Kraftfahrzeugen darf in der Regel nur dann erteilt werden, wenn Straßen benutzt werden, die nur geringe Verkehrsbedeutung haben. Die von der Veranstaltung in Anspruch genommenen Straßen sind zu sperren. In jedem Fall ist zu prüfen, ob eine zumut-

bare Umleitung für den Verkehr vorhanden ist und ob das Interesse an der Veranstaltung so stark überwiegt, daß die Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs hingenommen werden kann.

IV.

Die genehmigende oberste Landesbehörde kann es der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder höheren Verwaltungsbehörde überlassen, im Erlaubnisverfahren die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen.

Zu Absatz 2

1. Erlaubnispflichtige Veranstaltungen

1. Motorsportliche Veranstaltungen sind stets dann erlaubnispflichtig, wenn 30 Fahrzeuge und mehr am gleichen Platz starten oder ankommen. Unabhängig von der Zahl der teilnehmenden Fahrzeuge besteht eine Erlaubnispflicht nach Maßgabe folgender Grundsätze:

Faktor	Merkmal	erlaubnispflichtig	
		ja	nein
1. Geschwindigkeit	a) vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit	x	
	b) vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit	x	
2. Strecke	a) vorgeschriebene Streckenführung	x	
	b) Ermittlung des Siegers nach meistgefahrenen Kilometern	x	
	c) freie Streckenwahl ohne Kontrollstelle		x
	d) freie Streckenwahl mit Kontrollstellen (Dauer bis zu einer Woche)	x	
3. Zeit	a) vorgeschriebene Fahrzeit	x	
	b) ohne Bewertung der Fahrzeit		x
4. Besonderheiten	a) Sonderprüfungen	x	
	b) geschlossener Verband	x	

Wenn in der Ausschreibung einer motorsportlichen Veranstaltung ein Faktor enthalten ist, der eine Erlaubnis erforderlich macht, so ist diese Veranstaltung erlaubnispflichtig, auch wenn die anderen Faktoren eine Erlaubnis nicht erfordern. Auch Rennen, die ausnahmsweise genehmigt werden, bedürfen der Erlaubnis.

Nicht erlaubt werden dürfen:

- a) Ballon-Begleitfahrten,
 - b) Moto-Ball,
 - c) Fahrten mit Motorschlitten,
 - d) Stock-Car-Rennen,
 - e) Autovernichtungs- oder Karambolagerennen.
- Dasselbe gilt für vergleichbare Veranstaltungen.

2. Veranstaltungen mit Fahrrädern

Erlaubnispflichtig sind

- a) Radrennen,
- b) Mannschaftsfahrten.

Dasselbe gilt für vergleichbare Veranstaltungen.

3. Sonstige Veranstaltungen

Erlaubnispflichtig sind

- a) Volksmärsche und Volksläufe, wenn mehr als 500 Personen teilnehmen oder das überörtliche Straßennetz (ab Kreisstraße) beansprucht werden,
 - b) Radmärsche,
 - c) Umzüge bei Volksfesten u. ä.
- Dasselbe gilt für vergleichbare Veranstaltungen.

II. Allgemeine Grundsätze

01. Die nachfolgenden Vorschriften verpflichten den Veranstalter nicht unmittelbar; die Erlaubnisbehörde hat die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere entsprechende Auflagen zu machen oder Bedingungen zu stellen.

1. Veranstaltungen sollen in der Regel auf abgesperrtem Gelände durchgeführt werden. Ist das wegen der Eigenart der Veranstaltung nicht möglich, so sollen Straßen nur benutzt werden, wenn dadurch die Sicherheit oder Ordnung des allgemeinen Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

2. Die Erlaubnispflicht erstreckt sich auch auf Straßen mit tatsächlich öffentlichem Verkehr; für deren Benutzung ist zusätzlich die Zustimmung des Verfügungsberechtigten erforderlich.

3. Auf das Erholungs- und Ruhebedürfnis der Bevölkerung ist besonders Rücksicht zu nehmen. Veranstaltungen, gleich welcher Art, die geeignet sind, die Nachtruhe der Bevölkerung zu stören, dürfen für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr nicht erlaubt werden.

4. Eine Erlaubnis darf nur für solche Veranstaltungen erteilt werden, die von einem Veranstalter organisiert und verantwortlich durchgeführt werden.

5. Eine Erlaubnis darf nur solchen Veranstaltern erteilt werden, die die Gewähr dafür bieten, daß die Veranstaltung entsprechend der Ausschreibung und den Bedingungen und Auflagen der Erlaubnisbehörde abgewickelt wird. Diese Gewähr bietet ein Veranstalter in der Regel nicht, wenn er eine erlaubnispflichtige Veranstaltung ohne Erlaubnis durchgeführt oder die Nichtbeachtung von Bedingungen oder Auflagen einer erlaubten Veranstaltung zu vertreten hat. In diesen Fällen soll für eine angemessene Dauer keine Erlaubnis mehr erteilt werden.

6. Der Veranstalter muß sich durch eine gegenüber der Erlaubnisbehörde abzugebende schriftliche Erklärung verpflichten, den Bund, die Länder, die Landkreise, die Gemeinden und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts von allen Ersatzansprüchen freizustellen, die aus Anlaß der Veranstaltung aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen von Teilnehmern oder Dritten erhoben werden könnten. Er muß sich ferner verpflichten, die Wiedergutmachung aller Schäden zu übernehmen, die – auch ohne eigenes Verschulden von Teilnehmern – durch die Veranstaltung oder aus Anlaß ihrer Durchführung an den zu benutzenden Straßen einschließlich der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie an Grundstücken (Flurschäden) entstehen. Im übrigen bleiben die gesetzlichen Vorschriften über die Haftpflicht des Veranstalters unberührt.

7. Der Veranstalter muß eine Veranstaltungshaftpflichtversicherung, die auch die sich aus Nummer 6 ergebenden Wagnisse deckt, mit folgenden Mindestversicherungssummen abschließen:

- a) Bei Veranstaltungen mit Kraftwagen und bei gemischten Veranstaltungen
 - 1 000 000 DM für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 300 000 DM),
 - 200 000 DM für Sachschäden,
 - 40 000 DM für Vermögensschäden;
- b) bei Veranstaltungen mit Motorrädern und Karts
 - 500 000 DM für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 300 000 DM),
 - 100 000 DM für Sachschäden,
 - 10 000 DM für Vermögensschäden;

- c) Bei Radsportveranstaltungen
(als vereinigte Sport-, Unfall- und Haftpflichtversicherung zulässig)

500 000 DM für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 200 000 DM),

100 000 DM für Sachschäden,
10 000 DM für Vermögensschäden;

- d) Bei sonstigen Veranstaltungen

50 000 DM bis 500 000 DM

je nach Größe der Veranstaltung (als Rahmendeckungssumme); Abweichungen sind zulässig.

8. Unabhängig von Nummer 7 muß bei motorsportlichen Veranstaltungen, die auf nichtabgesperrten Straßen stattfinden, für jedes teilnehmende Fahrzeug der Abschluß eines für die Teilnahme an der Veranstaltung geltenden Haftpflichtversicherungsvertrages mit folgenden Mindestversicherungssummen nachgewiesen werden:

- a) Bei Veranstaltungen mit Kraftwagen
 - 2 000 000 DM pauschal;
- b) Bei Veranstaltungen mit Motorrädern und Karts
 - 1 000 000 DM pauschal.

9. Bei Rennen und Sonderprüfungen mit Renncharakter haften Veranstalter, Fahrer und Halter nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über Verschuldens- und Gefährdungshaftung für die Schäden, die durch die Veranstaltung an Personen und Sachen verursacht worden sind. Haftungsausschlußvereinbarungen sind zu untersagen, soweit sie nicht Haftpflichtansprüche der Fahrer, Beifahrer, Fahrzeughalter, Fahrzeugeigentümer sowie der Helfer dieser Personen betreffen.

Für ausreichenden Versicherungsschutz zur Deckung von Ansprüchen aus vorbezeichneten Schäden hat der Veranstalter zu sorgen. Mindestversicherungssummen sind:

- a) Für jede Rennveranstaltung mit Kraftwagen
 - 1 000 000 DM für Personenschäden pro Ereignis,
 - 300 000 DM für die einzelne Person,
 - 200 000 DM für Sachschäden,
 - 40 000 DM für Vermögensschäden.
- b) Für jede Rennveranstaltung mit Motorrädern und Karts
 - 500 000 DM für Personenschäden pro Ereignis,
 - 300 000 DM für die einzelne Person,
 - 100 000 DM für Sachschäden,
 - 20 000 DM für Vermögensschäden.

Außerdem hat der Veranstalter für eine Unfallversicherung für den einzelnen Zuschauer in Höhe folgender Versicherungssummen zu sorgen:

- 30 000 DM für den Todesfall,
- 60 000 DM für den Invaliditätsfall
(Kapitalzahlung je Person).

Hierbei muß sichergestellt sein, daß die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.

Der Veranstalter hat ferner dafür zu sorgen, daß an der Veranstaltung nur Personen als Fahrer, Beifahrer oder deren Helfer teilnehmen, für die einschließlich etwaiger freiwilliger Zuwendungen der Automobilklubs folgender Unfallversicherungsschutz besteht:

- 15 000 DM für den Todesfall,
- 30 000 DM für den Invaliditätsfall
(Kapitalzahlung je Person).

Nummer 7 und 8 bleiben unberührt.

10. Die Erlaubnisbehörde hat vom Veranstalter schriftliche Erklärungen zu verlangen, wonach er und die Teilnehmer auf Schadensersatzansprüche gegen den Straßenbaulastträger verzichten, die durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht sein können. Die Straßenbaulastträger und Erlaubnisbehörden

den übernehmen keine Gewähr dafür, daß die Straßen uneingeschränkt benutzt werden können.

11. Wenn notwendig sind im Streckenverlauf, insbesondere an Gefahrenstellen (z. B. vor Kreuzungen oder Einmündungen mit Vorfahrtregelung, vor Bahnübergängen) zuverlässige, durch Armbinden kenntlich gemachte Ordner aufzustellen. Polizeiliche Befugnisse stehen den Ordnern nicht zu. Die Ordner haben Weisungen der Polizei zu befolgen.
12. Anfang und Ende der Teilnehmerfelder sind durch besonders gekennzeichnete Fahrzeuge (Spitzen- und Schlußfahrzeuge) oder durch Personen anzuzeigen, soweit die Art der Veranstaltung das zuläßt.
13. Dem Veranstalter kann aufgegeben werden, in der Tagespresse und in sonst geeigneter Weise rechtzeitig auf die Veranstaltung hinzuweisen.
14. Die Teilnehmer an einer Veranstaltung genießen kein Vorrrecht im Straßenverkehr; sie haben die Straßenverkehrsvorschriften, ausgenommen auf gesperrten Straßen, zu beachten.

III. Erlaubnisverfahren

1. Allgemeines

- a) Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Monate erfordert.
- b) Für das Verfahren werden vom Bundesminister für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden Formblätter herausgegeben und im Verkehrsblatt veröffentlicht.
- c) Wagenrennen, Motorradrennen und Sonderprüfungen mit Renncharakter betreffende Anträge sind nur zu bearbeiten, wenn zugleich Gutachten von Sachverständigen, vor allem über die Geeignetheit der Fahrtstrecken und über die gebotenen Sicherungsmaßnahmen vorgelegt werden.

Das Streckenabnahmeprotokoll der ONS/OMK ist in der Regel ein Gutachten in diesem Sinne.

- d) Neben der Polizei sind stets auch die Straßenverkehrsbehörden, die Straßenbaubehörden, die Straßenbaulastträger, die Forstbehörden und die Naturschutzbehörden, soweit ihr Zuständigkeitsbereich berührt wird, zu hören. Die Beteiligung der Bahnunternehmen – für die Bundesbahn deren Bundesbahndirektionen – im Anhörungsverfahren ist erforderlich, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen) gekreuzt oder Bahnanlagen berührt werden. Eine von der Straßenbaubehörde etwa geforderte Sondernutzungsgebühr ist im Erlaubnisbescheid gesondert festzusetzen.
- e) Forderungen der nach Buchstabe d gehörten Stellen werden grundsätzlich im Erlaubnisbescheid durch entsprechende Bedingungen und Auflagen berücksichtigt. Kann die Polizei, eine Straßenbaubehörde, ein Straßenbaulastträger oder ein Bahnunternehmen Erstattung von Aufwendungen für besondere Maßnahmen aus Anlaß der Veranstaltung verlangen, so hat sich der Antragsteller schriftlich zur Erstattung zu verpflichten.
- f) Die Erlaubnis soll erst dann erteilt werden, wenn die beteiligten Behörden und Dienststellen gegen die Veranstaltung keine Bedenken geltend gemacht haben.

2. Rennen mit Kraftfahrzeugen

- a) Rennen nach Nummer I zu Absatz 1 dürfen nur auf abgesperrten Straßen durchgeführt werden. Die Absperrung hat durch Absperrschranken längs und quer zur gesperrten Straßenstrecke oder durch ähnlich wirksame Maßnahmen zu geschehen.
- b) Bevor die Erlaubnis erteilt wird, müssen
 - aa) die Ausnahmegenehmigung von der Vorschrift des § 29 Abs. 1,
 - bb) das Streckenabnahmeprotokoll der ONS/OMK oder das Gutachten eines von dem betreffenden Land im Einzelfall zugelassenen oder von einer zuständigen Behörde beauftragten Sachverständigen über die Eignung der Strecke für das Rennen und

cc) der Nachweis des Abschlusses der in den Nummern II 7, 8, 9 genannten Versicherungen

vorliegen.

- c) Ein Streckenabnahmeprotokoll der ONS/OMK oder ein sonstiges Gutachten ist nicht erforderlich, wenn das Rennen auf der gleichen Strecke wiederholt wird. Dann genügt eine rechtsverbindliche Erklärung der ONS/OMK oder des Gutachters, daß sich die Strecke seit der letzten Abnahme weder in baulicher noch in rennmäßiger Hinsicht verändert hat.
- d) Dem Rennen muß stets ein Training, das Teil des Wettbewerbs ist, vorausgehen; das gilt nicht für Sonderprüfungen mit Renncharakter.
Fahrer, die am Pflichttraining nicht teilgenommen haben, sind für das Rennen nicht zugelassen.
- e) Beginn und Ende des Rennens sind auf geeignete Weise bekanntzugeben, damit die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen der zuständigen Stellen eingeleitet und wieder aufgehoben werden können.
- f) Vor und während des Rennens hat der Veranstalter Verbindung mit der Polizeieinsatzleitung herzustellen und zu halten. Besondere Vorkommnisse während des Rennens sind der Einsatzleitung der Polizei sofort bekanntzugeben. Es ist ausschließlich Sache des Veranstalters, für die Sicherheit der Teilnehmer, Sportwarte und Zuschauer innerhalb des Sperrbereichs zu sorgen. Die Polizei hat lediglich die Aufgabe, verkehrsregelnde Maßnahmen außerhalb des Sperrbereichs – soweit erforderlich – zu treffen, es sei denn, daß ausnahmsweise (z. B. weil die Zuschauer den Anordnungen der Ordner nicht nachkommen) auf ausdrückliche Weisung ihres Leiters ein Einsatz innerhalb des Sperrbereichs erforderlich ist.
- g) Dem Veranstalter ist der Einsatz einer ausreichenden Zahl von Ordnern entlang der Absperrung aufzuerlegen. Umfang, Art und Beschaffenheit der Sicherungen ergeben sich aus den örtlichen Verhältnissen. Dabei sind die Auflagen im Streckenabnahmeprotokoll oder im Sachverständigengutachten zu beachten.
- h) Der Veranstalter
 - aa) darf nur solche Fahrer am Rennen teilnehmen lassen, die eine gültige Fahrerlizenz der ONS/OMK oder bei Ausländern eine gültige Lizenz der zuständigen ausländischen Organisationen besitzen,
 - bb) hat die bei der Abnahme der Rennstrecke festgesetzten Sperrzonen abzugrenzen, zu beschildern und mit eigenen Kräften zu überwachen,
 - cc) hat einen Sanitätsdienst mit den erforderlichen Ärzten, Unfallstationen und Krankentransportwagen, einzurichten,
 - dd) hat für ausreichenden Feuerschutz zu sorgen und die notwendigen hygienischen Anlagen bereitzustellen,
 - ee) hat auf Verlangen der Erlaubnisbehörde eine Lautsprecheranlage um die Rennstrecke aufzubauen und während des Rennens in Betrieb zu halten; diese Anlage und andere vorhandene Verständigungseinrichtungen müssen der Polizei zur Verfügung gestellt werden, falls das im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig ist,
 - ff) hat dafür zu sorgen, daß die Rennstrecke während des Wettbewerbs nicht betreten wird. Ausgenommen davon sind Sportwarte mit besonderem Auftrag der Rennleitung und Personen, die von der Rennleitung zur Beseitigung von Ölsuren und sonstigen Hindernissen sowie für den Sanitäts- und Rettungsdienst eingesetzt werden; sie müssen eine auffällige Warnkleidung tragen,
 - gg) hat die Untersuchung sämtlicher Rennfahrzeuge vor dem Rennen durch Sachverständige zu veranlassen. Hierbei sind vornehmlich die Teile genau zu untersuchen, die die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge beeinflussen können,

hh) hat die Fahrzeuge der Rennleitung besonders deutlich zu kennzeichnen.

- i) Das Rennen darf erst beginnen, wenn die Rennstrecke durch den Veranstalter freigegeben worden ist.

3. Sonstige motorsportliche Veranstaltungen

- a) Es dürfen nur solche Fahrer zum Start zugelassen werden, die
- aa) eine gültige Fahrerlaubnis besitzen und
 - bb) nachweisen können, daß ihr Fahrzeug ausreichend versichert ist.

b) Fahrzeuge, die nicht den Vorschriften der StVZO entsprechen, sind von der Teilnahme auszuschließen. Teilnehmer, die ihr Fahrzeug, insbesondere die Auspuffanlagen oder die Beleuchtungseinrichtungen nach dem Start verändern, sind unverzüglich aus der Wertung zu nehmen.

c) Jedem Teilnehmer ist eine Startnummer zuzuteilen, die deutlich sichtbar rechts oder links am Fahrzeug anzubringen ist. Von einer entsprechenden Auflage kann abgesehen werden, wenn die Art der Veranstaltung diese Kennzeichnung entbehrlich macht. Die Startnummernschilder dürfen erst bei der Fahrzeugabnahme angebracht und müssen nach Beendigung des Wettbewerbs oder beim vorzeitigen Ausscheiden sofort entfernt werden.

d) Alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge sind vor dem Start von einem Sachverständigen zu überprüfen. Hierbei sind vornehmlich die Teile genau zu untersuchen, die die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge beeinflussen können.

e) Der Abstand der Fahrzeuge beim Start darf 1 Minute nicht unterschreiten.

f) Kontrollstellen dürfen nur abseits von bewohnten Grundstücken an geeigneten Stellen eingerichtet werden. Der allgemeine Verkehr darf durch die Kontrollstellen nicht beeinträchtigt werden.

g) Bei Wettbewerben, die ohne Fahrerwechsel über mehr als 450 km geführt werden oder die mehr als 8 Stunden Fahrzeit erfordern, muß eine Zwangspause von mindestens 30 Minuten eingelegt werden.

h) Die Fahrzeugbesatzung muß aus mindestens 2 Personen bestehen, wenn die Art der Veranstaltung (z. B. Suchfahrt) dies erfordert.

i) Im Rahmen einer Veranstaltung dürfen je 30 km Streckenlänge je eine, insgesamt jedoch nicht mehr als fünf Sonderprüfungen mit Renncharakter auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden. Der Veranstalter kann nach Maßgabe landesrechtlicher Vorschriften zusätzlich abseits öffentlicher Straßen weitere Sonderprüfungen mit Renncharakter abhalten. Sonderprüfungsstrecken auf öffentlichen Straßen dürfen in der Regel während einer Veranstaltung nur einmal durchfahren werden.

k) Die Polizei wird nicht nur Verstöße der Teilnehmer gegen die Verkehrsvorschriften verfolgen, sondern sie auch dem Veranstalter anzeigen. Dem Veranstalter ist daher aufzugeben, die Teilnehmer zu verpflichten, die Bordbücher oder -karten auf Verlangen Polizeibeamten zur Eintragung festgestellter Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen auszuhändigen. Der Veranstalter ist verpflichtet, bei Feststellung solcher Eintragungen den betreffenden Teilnehmer aus der Wertung zu nehmen. Er ist ferner verpflichtet, während der Fahrt Verkehrs- oder betriebsunsicher gewordene Fahrzeuge aus dem Wettbewerb zu nehmen.

l) Die Fahrtzeiten sind unter Berücksichtigung der Straßenverhältnisse so zu bemessen, daß jeder Teilnehmer in der Lage ist, die Verkehrsvorschriften zu beachten.

4. Radsportveranstaltungen

a) Eine Radsportveranstaltung soll in der Regel nur auf Straßen erlaubt werden, die keine oder nur eine geringe Verkehrsbedeutung haben.

b) Die Zahl der zur Sicherung erforderlichen Begleitfahrzeuge ist im Erlaubnisbescheid festzulegen, die Höchstzahl der Begleitfahrzeuge kann beschränkt werden; die Begleitfahrzeuge müssen gekennzeichnet sein. Werbung an diesen Fahrzeugen ist gestattet.

c) In der Regel muß die Straße zumindest im ersten und letzten Teilabschnitt gesperrt werden. Der Gegenverkehr kann an Ausweichstellen vorübergehend angehalten werden.

5. Sonstige Veranstaltungen

a) Volksmärsche, Volksläufe und Radmärsche sollen nur auf abgelegenen Straßen (Gemeindestraßen, Feld- und Waldwegen) zugelassen werden.

b) Für ausreichenden Feuerschutz (Waldbrände), Sanitätsdienst und hygienische Anlagen ist zu sorgen.

c) Es empfiehlt sich, die Teilnehmer in Gruppen starten zu lassen.

d) Bei Umzügen wird der Verkehr, soweit erforderlich, von den Straßenverkehrsbehörden in Zusammenarbeit mit anderen Stellen, insbesondere mit der Polizei, geregelt.

IV. Öffentliche Versammlungen und Aufzüge

Öffentliche Versammlungen unter freiem Himmel und Aufzüge, für die die Bestimmungen der §§ 14 bis 16 des Versammlungsgesetzes gelten, bedürfen keiner Erlaubnis. Notwendige Maßnahmen verkehrlicher Art hat die Straßenverkehrsbehörde der für Versammlungen zuständigen Behörde vorzuschlagen, damit sie bei den Anordnungen nach den Bestimmungen des Versammlungsgesetzes berücksichtigt werden.

V. Veranstaltungen auf nichtöffentlichen Straßen

Für Veranstaltungen auf nicht gewidmeten Straßen ohne tatsächlich öffentlichen Verkehr gilt Landesrecht.

Zu Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr

I.

Fahrzeuge und Züge, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder bei denen das Sichtfeld (§ 35b Abs. 2 StVZO) eingeschränkt ist, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO.

II.

Die Abmessungen eines Fahrzeugs oder eines Zuges sind auch dann überschritten, wenn die Vorschriften über die Kurvenläufigkeit (§ 32 Abs. 2 StVZO) nicht eingehalten werden.

III.

Eine Erlaubnis ist nicht erforderlich, wenn

1. nicht das Fahrzeug oder der Zug, sondern nur die Ladung zu breit oder zu hoch ist oder die Vorschriften über die Abmessungen nur deshalb nicht eingehalten werden, weil die Ladung nach vorn oder nach hinten zu weit hinausragt; in diesem Fall ist nur eine Ausnahme von den in Betracht kommenden Vorschriften des § 22 und ggf. des § 18 Abs. 1 Satz 2 erforderlich, (vgl. I bis VI zu § 46 Abs. 1 Nr. 5),
2. eine konstruktiv vorgesehene Verlängerung oder Verbreiterung des Fahrzeugs, z. B. durch Ausziehen der Ladefläche oder Ausklappen oder Anstecken von Konsolen usw., nicht oder nur teilweise erfolgt und das Fahrzeug in diesem Zustand den Bestimmungen des § 32 Abs. 1 StVZO entspricht,
3. bei einem Fahrzeug, dessen Zulassung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO bedarf, im Einzelfall das tatsächliche Gesamtgewicht und die tatsächlichen Achslasten nicht die in § 34 Abs. 3 StVZO festgelegten Grenzen überschreiten.

IV. Voraussetzungen der Erlaubnis

1. Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn

a) der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden und

- b) für den gesamten Fahrweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Verkehr nicht beeinträchtigt wird und für deren Schutz keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind, oder wenn wenigstens die spätere Wiederherstellung der Straßen oder die Durchführung jener Maßnahmen vor allem aus verkehrlichen Gründen nicht zu zeitraubend oder zu umfangreich wäre.

2. Eine Erlaubnis darf außerdem nur erteilt werden:

- a) Für die Überführung eines Fahrzeugs oder Zuges, dessen tatsächliche Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder
- b) für die Beförderung folgender Ladungen:
- aa) Einer unteilbaren Ladung
Unteilbar ist eine Ladung, wenn ihre Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder unzumutbare Kosten verursachen würde.
- bb) Einer aus zwei Teilen bestehenden Ladung, wenn die Teile aus Festigkeitsgründen nicht als Einzelstücke befördert werden können und diese unteilbar sind.
- cc) Mehrerer einzelner Teile, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines Fahrzeugs mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erfordern und unteilbar sind, jedoch unter Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten.
- dd) Container und Wechsellaufbauten bis zu einem Gesamtgewicht von 44 t bei Zügen und Sattelkraftfahrzeugen, jedoch unter Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Achslasten und nur im kombinierten Verkehr Schiene/Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom Entladebahnhof bis zum Empfänger.
- ee) Zubehör zu unteilbaren Ladungen; es darf 10 % des Gesamtgewichts der Ladung nicht überschreiten und muß in dem Begleitpapier mit genauer Bezeichnung aufgeführt sein.

3. Hat der Antragsteller vorsätzlich oder grobfahrlässig zuvor einen Verkehr ohne die erforderliche Erlaubnis durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Erlaubnis verstoßen, so soll ihm für einen angemessenen Zeitraum keine Erlaubnis mehr erteilt werden.

V. Das Verfahren

1. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen erfordert und bei statischer Nachrechnung von Brückenbauwerken längere Fristen erforderlich sind. Von diesem Hinweis kann nur dann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist, nicht vorhersehbar war und geeigneter Eisenbahn- oder Schiffsraum nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann; dabei ist ein strenger Maßstab anzulegen.

Aus dem Antrag müssen mindestens folgende technische Daten des Fahrzeugs oder Zuges einschließlich der Ladung ersichtlich sein:

Länge, Breite, Höhe, zulässiges und tatsächliches Gesamtgewicht, zulässige und tatsächliche Achslasten, Anzahl der Achsen, Achsabstände, Anzahl der Räder je Achse, Motorleistung, Art der Federung, Kurvenlaufverhalten, Abmessungen und Gewicht der Ladung, Höchstgeschwindigkeit des Transports, amtliches Kennzeichen von Zugfahrzeugen und Anhängern sowie die Bodenfreiheit.

2. Außer in den Fällen der Nummer 4 hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde die nach § 8 Abs. 6 Bundesfernstraßengesetz oder den entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen zu beteiligten Straßenbaubehörden sowie die Polizei und, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen) gekreuzt oder Bahnanlagen berührt werden, auch die Bahnunternehmen – für die

Bundesbahn deren Bundesbahndirektionen – zu hören. Geht die Fahrt über den Bezirk einer Straßenverkehrsbehörde hinaus, so sind außerdem die Straßenverkehrsbehörden zu hören, durch deren Bezirk der Fahrweg führt; diese verfahren für ihren Bezirk nach Satz 1. Die zuständige Erlaubnisbehörde hat im Anhörverfahren ausdrücklich zu bestätigen, daß die Abwicklung des Transports auf dem Schienen- oder Wasserweg unmöglich oder unzumutbar ist.

Ist die zeitweise Sperrung einer Autobahn-Richtungsfahrbahn erforderlich, bedarf es der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde. Den beteiligten Behörden sind die in Nummer V 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder Zuges mitzuteilen.

3. Geht die Fahrt über das Gebiet eines Landes hinaus, so ist unter Mitteilung der in Nummer V 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder Zuges die Zustimmung derjenigen höheren Verwaltungsbehörde einzuholen, durch deren Bezirk die Fahrt in den anderen Ländern jeweils zuerst geht. Auch für diese Behörden gilt Nummer 2 Satz 1. Ihre Zustimmung dürfen sie nur mit der Begründung versagen, daß die Voraussetzungen nach Nummer IV 1 Buchstabe b in ihrem Bezirk nicht vorliegen. Die zuständigen obersten Landesbehörden können die für das Anhörverfahren bei der Erteilung von Dauererlaubnissen ohne festgelegten Fahrweg zuständigen höheren Verwaltungsbehörden bestimmen. Führt die Fahrt nur auf kurze Strecken in ein anderes Land, so genügt es, statt mit der dortigen höheren Verwaltungsbehörde unmittelbar mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der örtlichen Straßenbaubehörde des Nachbarlandes Verbindung aufzunehmen.

4. Von dem in Nummer 2 und 3 angeführten Anhörverfahren ist abzusehen, wenn folgende tatsächliche Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte im Einzelfall nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrweges, insbesondere an der Tragfähigkeit der Brücken und Tunnelanlagen, nicht bestehen:

a) Höhe über alles	4,0 m
b) Breite über alles	3,0 m
c) Länge über alles	
bei Einzelfahrzeugen	
(ausgenommen Sattelanhänger)	15,0 m
bei Sattelkraftfahrzeugen	19,0 m
bei Zügen	22,0 m

d) Achslasten	110 % der nach § 34 StVZO zulässigen Werte
e) Gesamtgewichte	110 % der nach § 34 StVZO zulässigen Werte

Das gilt auch, wenn das Sichtfeld eines Kraftfahrzeugs (§ 35b Abs. 2 StVZO) geringfügig eingeschränkt ist.

5. a) An den Nachweis der Voraussetzungen der Erlaubniserteilung nach Nummer IV sind strenge Anforderungen zu stellen. Über das Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Abs. 3 Satz 2. Die Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargelegt wird, worauf sich diese Kenntnis gründet.
- b) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt, nach Nummer V 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen
- aa) eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. die gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist,

- bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
 - cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.
- c) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) oder ein Gesamtgewicht von 72 t überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:
- aa) eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist,
 - bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
 - cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.

Die Vorlage der Bescheinigungen nach den Buchstaben aa, bb oder cc ist nicht erforderlich, wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensichtlich nicht in Betracht kommt.

VI. Der Inhalt des Erlaubnisbescheides

1. Der Fahrweg ist in den Fällen festzulegen, in denen nach Nummer V 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muß vermieden werden. Auch sollte der Fahrweg so festgelegt werden, daß eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.
 2. Erforderlichenfalls ist auch die Fahrzeit festzulegen. Jedenfalls in den Fällen, in denen nach Nummer V 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist, soll für Straßenabschnitte, die erfahrungsgemäß zu bestimmten Zeiten einen erheblichen Verkehr aufweisen, die Fahrzeit in der Regel wie folgt beschränkt werden:
 - a) Die Benutzung von Autobahnen ist in der Regel von Freitag 15.00 Uhr bis Montag 9.00 Uhr zu verbieten und, falls diese Straßen starken Berufsverkehr aufweisen, auch an den übrigen Wochentagen von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 bis 19.00 Uhr. Vom 15. Juni bis 15. September sowie von Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und von Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach sollte solchem Verkehr die Benutzung der Autobahnen möglichst nur von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erlaubt werden. Gegebenenfalls kommt auch ein Verbot der Autobahnbenutzung an anderen Feiertagen (z. B. Weihnachten) sowie an den Tagen davor und danach in Betracht.
 - b) Auf Bundesstraßen samt ihren Ortsdurchfahrten und auf anderen Straßen mit erheblichem Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften darf solcher Verkehr in der Regel nur von Montag 9.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr erlaubt werden. Die Benutzung von Straßen mit starkem Berufsverkehr ist in der Regel werktags von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr zu verbieten.
- Zu Buchstabe a und b:
- Ist die Sperrung einer Autobahn, einer ganzen Fahrbahn oder die teilweise Sperrung einer Straße mit erheblichem Verkehr notwendig, so ist das in der Regel nur in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zu erlauben.
3. Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer VI 2 kann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist und bei einer Beschränkung der Fahrzeit die termingerechte Durchführung des Transportauftrags nicht gewährleistet ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Eilbedürftigkeit durch Verschulden des Antragstellers entstanden ist.
Ein Abweichen soll nicht zugelassen werden, wenn es erhebliche Einschränkungen des allgemeinen Verkehrs zu Verkehrsspitzenzeiten oder auf Strecken mit starkem Verkehrsaufkommen zur Folge haben wird. In diesen Fällen muß der Transport auf weniger bedeutende Straßen ausweichen.
 4. Um einen reibungslosen Ablauf des Schwer- und Großraumverkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnisbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.
 5. a) Soweit es die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfordert, sind Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen; insbesondere werden die von den Straßenverkehrsbehörden, den Straßenbaubehörden und Bahnunternehmen mitgeteilten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren grundsätzlich in die Erlaubnis aufgenommen. Erforderlichenfalls ist für den ganzen Fahrweg oder für bestimmte Fahrstrecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.
b) Es ist vorzuschreiben, daß die Fahrt bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und zu sichern ist.
c) Die Auflage, das Fahrzeug oder den Zug besonders kenntlich zu machen, ist häufig geboten, etwa durch Verwendung von Kennleuchten mit gelbem Blinklicht oder durch Anbringung weiß-roter-weißer Warnfahnen oder weiß-roter Warn tafeln am Fahrzeug oder Zug selbst oder an einem begleitenden Fahrzeug. Auf die „Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen“ wird verwiesen.
d) Außerdem ist die Auflage aufzunehmen, daß vor Fahrtantritt zu prüfen ist, ob die im Erlaubnisbescheid festgelegten Abmessungen, insbesondere die vorgeschriebene Höhe, eingehalten werden.
 6. Der Antragsteller hat bei der Antragstellung folgende Haftungserklärung bzw. folgenden Haftungsverzicht abzugeben: „Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbaulastträger, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte ferner darauf, Ansprüche daraus herzuleiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht.“
 7. Es kann geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal oder Begleitfahrzeuge vorzuschreiben. Polizeiliche Begleitung darf nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände verkehrsregelnde Maßnahmen unumgänglich sind (z. B. schwierige Straßen- oder Verkehrsverhältnisse, außergewöhnlich umfangreiches Beförderungsgut). In diesem Fall ist dem Erlaubnisinhaber aufzugeben, die Polizeidienststellen frühzeitig, in der Regel mindestens aber 48 Stunden vor Beginn des Transports, zu unterrichten. Eine polizeiliche Begleitung erfolgt grundsätzlich nicht
 - a) auf Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, bis zu
 - einer Höhe über alles von 4,3 m,
 - einer Breite über alles von 4,0 m,
 - einer Länge über alles von 35,0 m,

- b) auf anderen Straßen bis zu
einer Höhe über alles von 4,0 m,
einer Breite über alles von 3,0 m,
einer Länge über alles von 25,0 m

des Fahrzeugs oder Zuges.

Ausnahmen sind von der Straßenverkehrsbehörde zu begründen.

8. Entfällt nach Nummer V 4 das Anhörverfahren, so ist dem Erlaubnisnehmer die Auflage zu erteilen, vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der beabsichtigte Fahrweg für den Verkehr geeignet ist.

VII. Dauererlaubnis

1. Einem Antragsteller kann, wenn die Voraussetzungen nach Nummer IV vorliegen und er nachweist, daß er häufig entsprechenden Verkehr durchführt, eine auf höchstens ein Jahr befristete Dauererlaubnis für Großraum- und Schwerverkehr erteilt werden.
2. Eine Dauererlaubnis darf nur erteilt werden, wenn
 - a) polizeiliche Begleitung nicht erforderlich ist und
 - b) der Antragsteller Großraum- und Schwertransporte schon längere Zeit mit sachkundigen, zuverlässigen Fahrern und verkehrssicheren Fahrzeugen ohne Beanstandung durchgeführt hat.
3. Die Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken; statt eines bestimmten Fahrwegs können dem Antragsteller auch mehrere zur Verfügung gestellt werden. Eine Dauererlaubnis kann auch für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Straßenverkehrsbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.
4. In die Dauererlaubnis ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu überprüfen hat, ob der beabsichtigte Fahrweg für den Verkehr geeignet ist. Die Maße und Gewichte, die einzuhalten sind, und die Güter, die befördert werden dürfen, sind genau festzulegen.
5. Für die Zustellung und Abholung von Eisenbahnwagen zwischen einem Bahnhof und einer Versand- oder Empfangsstelle kann eine befristete Dauererlaubnis erteilt werden, wenn der Verkehr auf der Straße und deren Zustand dies zulassen.
6. Die höhere Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO erteilt, kann zugleich eine allgemeine Dauererlaubnis für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V 4 aufgeführten Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichten erteilen. Dies gilt auch, wenn das Sichtfeld (§ 35b Abs. 2 StVZO) geringfügig eingeschränkt ist. Die Dauererlaubnis ist auf die Geltungsdauer und den Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO zu beschränken.
7. Eine Dauererlaubnis darf nur unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden. Sie ist zu widerrufen, wenn der Verkehrsablauf unzumutbar beeinträchtigt wird oder sonstige erhebliche Belästigungen oder Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer eingetreten sind. Die Dauererlaubnis kann widerrufen werden, wenn der Erlaubnisinhaber eine Auflage nicht erfüllt.
8. Im übrigen sind die Vorschriften in Nummer I bis VI sinngemäß anzuwenden.

VIII. Sonderbestimmungen für Autokrane

1. Die Vorschriften in Nummer IV 1 a sowie in Nummer V 5 b und V 5 c sind nicht anzuwenden.
2. Die Vorschriften in Nummer VI 2 sind nicht anzuwenden, wenn folgende Abmessungen, Achslasten und zulässigen Gesamtgewichte nicht überschritten werden:
 - a) Höher über alles 4,0 m
 - b) Breite über alles 3,0 m

- | | |
|-----------------------------|--------|
| c) Länge über alles | 15,0 m |
| d) Einzelachslast | 12,0 t |
| d) Doppelachslast | 24,0 t |
| e) Zulässiges Gesamtgewicht | 45,0 t |

3. Im übrigen sind die Vorschriften in Nummer I bis VII sinngemäß anzuwenden.

IX. Sonderbestimmungen für den Berlin- und DDR-Verkehr:

Die Nummer IV 1 a, V 1 Satz 2, V 5 b, V 5 c, VI 2 Satz 2 (einschließlich Buchstabe a und b) und Nummer VI 2 letzter Satz sind auf Fahrten von und nach Berlin sowie im Verkehr mit der DDR nicht anzuwenden."

8. „Zu § 37, zu Absatz 2, zu Nummer 4“

wird wie folgt geändert:

- 8.1 Nummer II erhält folgende Fassung:
„II. Besondere Zeichen sind die in der Anlage 4 der BO-Stab aufgeführten. Zur Markierung vorbehaltener Fahrstreifen vgl. zu Zeichen 245.“

- 8.2 Nummer III wird gestrichen.

9. „Zu den §§ 39 bis 43“

wird wie folgt geändert und ergänzt:

- 9.1 In Nummer III 3 Satz 4 wird das Wort „Verordnung“ durch das Wort „Verwaltungsvorschrift“ ersetzt.

- 9.2 Nummer III 4 erhält folgende Fassung:

„Als Schrift ist die ‚Schrift für den Straßenverkehr‘ DIN 1451, Teil 2 zu verwenden.“

- 9.3 Nummer III 13 Satz 2

um „270“.

- 9.4 Nummer IV 4

nach den Worten „zu den Zeichen“ des Klammerzusatzes um „245“.

10. „Zu Zeichen 205“

Nummer I wird um folgenden Satz ergänzt:

„Vgl. aber Nummer I zu § 9 Abs. 3 und Nummer IV zu den Zeichen 205 und 206.“

11. „Zu den Zeichen 205 und 206“

Nummer VII 1 letzter Satz wird wie folgt gefaßt:

„Zuvor ist in solchen Fällen zu erwägen, ob nicht auf andere Weise abgeholfen werden kann, z. B. durch Einführung wegführender Einbahnstraßen. Straßen, die wie Grundstücksausfahrten aussehen, sind einseitig mit Zeichen 205 zu versehen.“

12. „Zu Zeichen 245“

erhält folgende Fassung:

„I.

Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs vorbehalten.

Als Linienverkehr gilt auch der Verkehr mit gekennzeichneten Fahrzeugen des Schüler- und Behindertenverkehrs.

Sie sollen im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse sind damit besonders geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl. Nummer I 3 zu den §§ 39 bis 43).

Sonderfahrstreifen können in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.

Bevor die Anordnung des Zeichens erwogen wird, ist zu prüfen, ob nicht durch andere verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. durch Zeichen 220, 253, 283, 301, 306, 421) eine Verbesserung des Verkehrsflusses oder eine Verlagerung des Verkehrs erreicht werden kann.

Voraussetzungen

1. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kommt nur dann in Betracht, wenn die vorhandene Fahrbahnbreite ein ausgewogenes Verhältnis im Verkehrsablauf des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Zahl der beförderten Personen nicht mehr zuläßt. Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Sonderfahrstreifen gerechtfertigt sein.
2. Die Breite des Sonderfahrstreifens soll in der Regel 3,50 m betragen. Verbleibt für den Individualverkehr derselben Richtung nur ein Fahrstreifen, darf dessen Breite 3,25 m nicht unterschreiten.
Besondere Sicherheitsvorkehrungen für etwa vorhandenen Radfahrverkehr, z. B. Radwege, sind in der Regel unerläßlich. Radfahrverkehr ist auszuschließen, wenn sich Radfahrer zwischen dem Linien- und Individualverkehr fortbewegen müßten.
3. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen usw.) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. durch Verlegung der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ist dies nicht möglich, sollte auf den Sonderfahrstreifen verzichtet werden.
4. Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung in Randlage dürfen nur dort angeordnet werden, wo kein Anliegerverkehr vorhanden ist und das Be- und Entladen, z. B. in besonderen Ladestraßen oder Innenhöfen, erfolgen kann. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, sind für die Sonderfahrstreifen zeitliche Beschränkungen vorzusehen.

Zur Befriedigung des Kurzparkbedürfnisses während der Geltungsdauer der Sonderfahrstreifen sollte die Parkzeit in nahegelegene Nebenstraßen beschränkt werden.

5. Sonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 68 Abs. 3 BOStrab angeordnet werden.
6. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kann sich auch dann anbieten, wenn eine Entflechtung des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs von Vorteil ist oder zumindest der Verkehrsablauf des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert werden kann.
Sonderfahrstreifen in Randlage rechts sollen zeitlich beschränkt (vgl. Nummer III 13 zu den §§ 39 bis 43), Sonderfahrstreifen in Mittellage zeitlich unbeschränkt angeordnet werden.
Die Geltungsdauer zeitlich beschränkter Sonderfahrstreifen sollte innerhalb des Betriebsnetzes einheitlich angeordnet werden.
7. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.

II.

1. Das Zeichen ist möglichst über dem Sonderfahrstreifen anzubringen (vgl. Nummer V 1 zu § 41); es ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.
Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.
2. Wo ein Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung angeordnet ist, soll er durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) abgetrennt werden; im Bereich von Haltestellen und Grundstückseinfahrten hat die Abtrennung durch eine Leitlinie (Zeichen 340) zu erfolgen.
Sonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich

gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.

Zeitlich beschränkt angeordnete Sonderfahrstreifen sind durch eine Leitlinie (Zeichen 340) abzutrennen.

Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).

Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten (vgl. Nummer III 12 Satz 1 zu den §§ 39 bis 43). Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Sonderfahrstreifens gelten entsprechend.

3. Die Flüssigkeit des Verkehrs auf Sonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Nr. 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.
4. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Sonderfahrstreifens erforderlich, so ist das Zeichen mit dem Zusatzschild „ENDE“ anzuordnen.
5. Das Zeichen muß mindestens voll rückstrahlen. Eine Beleuchtung empfiehlt sich dann, wenn die Beleuchtungsverhältnisse in der Umgebung die Erkennbarkeit des Zeichens beeinträchtigen (vgl. auch Nummer III 6 b zu den §§ 39 bis 43).

III.

1. Taxen dürfen auf einem Sonderfahrstreifen nur dann zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr, auch unter Berücksichtigung der besonderen Lichtzeichenregelung, nicht gestört wird.
2. Auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse im Gleisraum von Schienenbahnen dürfen Taxen nicht zugelassen werden.

IV.

Die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr ab (vgl. Nummer V zu § 13 Abs. 1).“

13. „Zu Zeichen 269“

Nummer II erhält folgende Fassung:

„Wassergefährdende Stoffe sind feste, flüssige und gasförmige Stoffe, insbesondere

- Säuren, Laugen,
 - Alkalimetalle, Siliciumlegierungen mit über 30 vom Hundert Silicium, metallorganische Verbindungen, Halogene, Säurehalogenide, Metallcarbonyle und Beizsalze,
 - Mineral- und Teeröle sowie deren Produkte,
 - flüssige sowie wasserlösliche Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde, Ketone, Ester, halogen-, stickstoff- und schwefelhaltige organische Verbindungen,
 - Gifte,
- die geeignet sind, nachhaltig die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers nachteilig zu verändern.“

14. „Zu Zeichen 274“

Nummer II 7 erhält folgende Fassung:

„Als Höchstgeschwindigkeit dürfen nicht mehr als 120 km/h zugelassen werden.“

15. „Zu Zeichen 277“

Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Überholverbot für Kraftfahrzeuge, ausgenommen Pkw und Busse, mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und von Zugmaschinen“.

16. „Zu Zeichen 295“

16.1 Nummer III Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Vgl. aber zu § 41 Abs. 4 und Nummer IV 6 zu den §§ 39 bis 43.“

16.2 Zu Buchstabe a wird in Nummer II 1 der Halbsatz „vgl. aber III zu § 37 Abs. 2 Nr. 4.“ ersetzt durch: „vgl. aber Nummer II 2 zu Zeichen 245.“

17. „Zu Zeichen 340“

In Nummer I wird Satz 2 wie folgt gefaßt:

„Vgl. aber I und II zu Zeichen 295 Buchstabe b und II 2 zu Zeichen 245.“

18. „Zu Zeichen 432“

18.1 In Nummer I Satz 2 sind die Worte „einen getrennten Ortsteil“ zu ersetzen durch „ähnliche Einrichtungen“.

18.2 Aus Satz 2 der Nummer II wird Nummer III mit folgender Fassung:

„III.“

Auf Autobahnen dürfen Wegweiser zu privaten Unternehmen, zu Industrie- oder Gewerbegebieten und zu öffentlichen Einrichtungen nicht aufgestellt werden. Hinweise auf Flughäfen, die in weißen Einsätzen mit dem Sinnbild eines Flugzeuges (entsprechend Zeichen 144) auf den blauen Autobahnwegweisern angezeigt werden, bleiben davon unberührt.“

19. „Zu § 46“ wird wie folgt geändert und ergänzt:

19.1 „Zu Absatz 1, Nummer 5“ erhält folgende Fassung:

„Ausnahmen von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeugen und Ladung

I.

Fahrzeuge und Züge, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder bei denen das Sichtfeld (§ 35b Abs. 2 StVZO) eingeschränkt ist, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO. Die Abmessungen eines Fahrzeugs oder eines Zuges sind auch dann überschritten, wenn die Vorschriften über die Kurvenläufigkeit (§ 32 Abs. 2 StVZO) nicht eingehalten werden. Für den Verkehr der in Satz 1 u. 2 genannten Fahrzeuge und Züge ist außerdem eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 erforderlich. Vgl. Nummer I bis IX zu § 29 Abs. 3.

II. Voraussetzungen der Ausnahmegenehmigung

1. Eine Ausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn

- a) der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden;
- b) für den gesamten Fahrweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Verkehr nicht beeinträchtigt wird und für deren Schutz keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind, oder wenn wenigstens die spätere Wiederherstellung der Straßen oder die Durchführung jener Maßnahmen vor allem aus verkehrlichen Gründen nicht zu zeitraubend oder zu umfangreich wäre;
- c) die Beschaffung eines Spezialfahrzeugs für die Beförderung unmöglich oder unzumutbar ist;
- d) die Ladung nach vorn nicht über 1 m hinausragt.

2. Eine Ausnahmegenehmigung darf außerdem nur für die Beförderung folgender Ladungen erteilt werden:

a) Einer unteilbaren Ladung

Unteilbar ist eine Ladung, wenn ihre Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder unzumutbare Kosten verursachen würde.

b) Einer aus zwei Teilen bestehenden Ladung, wenn die Teile aus Festigkeitsgründen nicht als Einzelstücke befördert werden können und diese unteilbar sind.

c) Mehrerer einzelner Teile, die je für sich mit ihrer Länge, Breite oder Höhe über den im Fahrzeugschein (Muster 2a oder 2b der StVZO) festgelegten Abmessungen des Fahrzeugs oder Zuges hinausragen und unteilbar sind.

Beiladung ist gestattet, soweit Gesamtgewicht und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.

3. Hat der Antragsteller vorsätzlich oder grobfahrlässig zuvor einen genehmigungspflichtigen Verkehr ohne die erforderliche Ausnahmegenehmigung durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Ausnahmegenehmigung verstoßen, so soll ihm für einen angemessenen Zeitraum keine Genehmigung mehr erteilt werden.

III. Das Verfahren

1. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen erfordert. Von diesem Hinweis kann nur dann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist, nicht vorhersehbar war und geeigneter Eisenbahn- oder Schiffsstransportraum nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann; dabei ist ein strenger Maßstab anzulegen.

Aus dem Antrag müssen mindestens folgende technische Daten des Fahrzeuges oder Zuges einschließlich der Ladung ersichtlich sein:

Länge, Breite und Höhe des Fahrzeuges oder Zuges, Abmessungen der Ladung, Höchstgeschwindigkeit des Transports, amtliches Kennzeichen von Zugfahrzeugen und Anhängern.

2. Außer in den Fällen der Nummer 4 hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde die nach § 8 Abs. 6 Bundesfernstraßengesetz oder den entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen zu beteiligenden Straßenbaubehörden sowie die Polizei und, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen) gekreuzt oder Bahnanlagen berührt werden, auch die Bahnunternehmen – für die Bundesbahn deren Bundesbahndirektionen – zu hören. Geht die Fahrt über den Bezirk einer Straßenverkehrsbehörde hinaus, so sind außerdem die Straßenverkehrsbehörden zu hören, durch deren Bezirk der Fahrweg führt; diese verfahren für ihren Bezirk nach Satz 1. Die zuständige Genehmigungsbehörde hat im Anhörverfahren ausdrücklich zu bestätigen, daß die Abwicklung des Transports auf dem Schienen- oder Wasserweg unmöglich oder unzumutbar ist. Ist die zeitweise Sperrung einer Autobahn-Richtungsfahrbahn erforderlich, bedarf es der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde. Den beteiligten Behörden sind die in Nummer III 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeuges oder Zuges und der Ladung mitzuteilen.

3. Geht die Fahrt über das Gebiet eines Landes hinaus, so ist unter Mitteilung der in Nummer III 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeuges oder Zuges und der Ladung die Zustimmung derjenigen höheren Verwaltungsbehörde einzuholen, durch deren Bezirk die Fahrt in den anderen Ländern jeweils zuerst geht. Auch für diese Behörden gilt Nummer 2 Satz 1. Ihre Zustimmung dürfen sie nur mit der Begründung versagen, daß die Voraussetzungen nach Nummer II 1 b in ihrem Bezirk nicht vorliegen. Die zuständigen obersten Landesbehörden können die für das Anhörverfahren bei der Erteilung von Dauerausnahmegenehmigungen ohne festgelegten Fahrweg zuständigen höheren Verwaltungsbehörden bestimmen. Führt die Fahrt nur auf kurze Strecken in ein anderes Land, so genügt es, statt mit der dortigen höheren Verwaltungsbehörde unmittelbar mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der örtlichen Straßenbaubehörde des Nachbarlandes Verbindung aufzunehmen.

4. Von dem in Nummer 2 und 3 angeführten Anhörverfahren ist abzusehen, wenn folgende Abmessungen im Einzelfall nicht überschritten werden:

a) Höhe (Fahrzeug/Zug und Ladung)	4,0 m
b) Breite (Fahrzeug/Zug und Ladung)	3,0 m
c) Länge (Fahrzeug/Zug und Ladung)	22,0 m
d) Hinausragen der Ladung nach hinten	4,0 m
e) Hinausragen der Ladung über die letzte Achse	5,0 m
f) Hinausragen der Ladung nach vorn	1,0 m
 5. a) An den Nachweis der Voraussetzungen der Erteilung einer Ausnahme genehmigung nach Nummer II sind strenge Anforderungen zu stellen. Über das Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Abs. 3 Satz 2. Die Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargelegt wird, worauf sich diese Kenntnis gründet.
 - b) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt, nach Nummer III 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen
 - aa) eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. die gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist,
 - bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
 - cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.
 - c) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:
 - aa) eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist,
 - bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
 - cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.

Die Vorlage der Bescheinigungen nach aa, bb oder cc ist nicht erforderlich, wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensichtlich nicht in Betracht kommt.
- IV. Der Inhalt des Genehmigungsbescheides
1. Der Fahrweg ist in den Fällen festzulegen, in denen nach Nummer III 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muß vermieden werden. Auch sollte der Fahrweg so festgelegt werden, daß eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.
 2. Erforderlichenfalls ist auch die Fahrzeit festzulegen. Jedenfalls in den Fällen, in denen nach Nummer III 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist, soll für Straßenabschnitte, die erfahrungsgemäß zu bestimmten Zeiten einen erheblichen Verkehr aufweisen, die Fahrzeit in der Regel wie folgt beschränkt werden:
 - a) Die Benutzung von Autobahnen ist in der Regel von Freitag 15.00 bis Montag 9.00 Uhr zu verbieten und, falls diese Straßen starken Berufsverkehr aufweisen, auch an den übrigen Wochentagen von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr. Vom 15. Juni bis 15. September sowie von Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und von Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach sollte solchem Verkehr die Benutzung der Autobahnen möglichst nur von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erlaubt werden. Gegebenenfalls kommt auch ein Verbot der Autobahnbenutzung an anderen Feiertagen (z. B. Weihnachten) sowie an den Tagen davor und danach in Betracht.
 - b) Auf Bundesstraßen samt ihren Ortsdurchfahrten und auf anderen Straßen mit erheblichem Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften darf solcher Verkehr in der Regel nur von Montag 9.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr erlaubt werden.

Die Benutzung von Straßen mit starkem Berufsverkehr ist in der Regel werktags von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr zu verbieten.

Zu Buchstabe a und b:

Ist die Sperrung einer Autobahn, einer ganzen Fahrbahn oder die teilweise Sperrung einer Straße mit erheblichem Verkehr notwendig, so ist das in der Regel nur in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zu erlauben.
 3. Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer IV 2 kann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist und bei einer Beschränkung der Fahrzeit die termingerechte Durchführung des Transportauftrags nicht gewährleistet ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Eilbedürftigkeit durch Verschulden des Antragstellers entstanden ist. Ein Abweichen soll nicht zugelassen werden, wenn es erhebliche Einschränkungen des allgemeinen Verkehrs zu Verkehrsspitzenzeiten oder auf Strecken mit starkem Verkehrsaufkommen zur Folge haben wird. In diesen Fällen muß der Transport auf weniger bedeutende Straßen ausweichen.
 4. Um einen reibungslosen Ablauf des genehmigungspflichtigen Verkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Genehmigungsbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.
 5. a) Soweit es die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfordert, sind Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen; insbesondere werden die von den Straßenverkehrsbehörden, den Straßenbaubehörden und Bahnunternehmen mitgeteilten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren grundsätzlich in die Ausnahme genehmigung aufgenommen. Erforderlichenfalls ist für den ganzen Fahrweg oder für bestimmte Fahrstrecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.
 - b) Es ist vorzuschreiben, daß die Fahrt bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und zu sichern ist.
 - c) Die Auflage, das Fahrzeug, den Zug oder die Ladung besonders kenntlich zu machen, ist häufig geboten, etwa durch Verwendung von Kennleuchten mit gelbem Blinklicht oder durch Anbringung weiß-rot-weißer Warnfahnen oder weiß-roter Warntafeln am Fahrzeug oder Zug selbst oder an einem begleitenden Fahrzeug oder an der La-

dung. Auf die „Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen“ wird verwiesen.

- d) Außerdem ist die Auflage aufzunehmen, daß vor Fahrtantritt zu prüfen ist, ob die im Genehmigungsbescheid festgelegten Abmessungen, insbesondere die vorgeschriebene Höhe, eingehalten werden.
6. Erforderlichenfalls ist vorzuschreiben, daß sich solche Fahrzeuge wie Züge nach § 4 Abs. 2 und § 19 Abs. 3 zu verhalten haben.
7. a) Ragt die Ladung mehr als 50 cm nach vorn hinaus, so ist die Auflage zu erteilen, die Ladung durch eine rot-weiß gestreifte Schutzvorrichtung zu sichern, die bei Dunkelheit blendfrei zu beleuchten ist. Soweit möglich, ist dazu eine mindestens 50 cm lange Schutzkappe über das vordere Ende der Ladung zu stülpen und so zu befestigen, daß die Ladung nicht nach vorn verrutschen kann.
- b) Ragt die Ladung nach hinten hinaus, dann sind folgende Auflagen zu erteilen:
- aa) Die Ladung, insbesondere deren hintere Enden, sind durch Spannmittel oder sonstige Vorrichtungen ausreichend zu sichern.
- bb) Es darf nur abgebogen werden, wenn das wegen des Ausschwenkens der Ladung ohne Gefährdung, insbesondere des nachfolgenden oder des Gegenverkehrs, möglich ist.
- cc) Besteht die Gefahr, daß die Ladung auf der Fahrbahn schleift, so ist ein Nachläufer vorzuschreiben. Auf die „Richtlinien für Langmaterialzüge mit selbstlenkendem Nachläufer“ wird verwiesen.
8. Der Antragsteller hat bei der Antragstellung folgende Haftungserklärung bzw. folgenden Haftungsverzicht abzugeben: „Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbaulastträger, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte ferner darauf, Ansprüche daraus herzu-leiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht.“
9. Es kann geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal oder Begleitfahrzeuge vorzuschreiben. Polizeiliche Begleitung darf nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände verkehrsregelnde Maßnahmen unumgänglich sind (z. B. schwierige Straßen- oder Verkehrsverhältnisse, außergewöhnlich umfangreiches Beförderungsgut). In diesem Fall ist dem Genehmigungsinhaber aufzugeben, die Polizeidienststellen frühzeitig, in der Regel mindestens aber 48 Stunden vor Beginn des Transports, zu unterrichten.
- Eine polizeiliche Begleitung erfolgt grundsätzlich nicht
- a) auf Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, bis zu
- einer Höhe über alles von 4,3 m,
einer Breite über alles von 4,0 m,
einer Länge über alles von 35,0 m,
- b) auf anderen Straßen bis zu
- einer Höhe über alles von 4,0 m,
einer Breite über alles von 3,0 m,
einer Länge über alles von 25,0 m
des Fahrzeugs oder Zuges.
- Ausnahmen sind von der Straßenverkehrsbehörde zu begründen.
10. Entfällt nach Nummer III 4 das Anhörverfahren, so ist dem Genehmigungsinhaber die Auflage zu erteilen, vor der

Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der beabsichtigte Fahrweg für den Verkehr geeignet ist.

V. Dauerausnahmegenehmigung

1. Einem Antragsteller kann, wenn die Voraussetzungen nach Nummer II vorliegen und er nachweist, daß er häufig entsprechenden Verkehr durchführt, eine auf höchstens ein Jahr befristete Dauerausnahmegenehmigung erteilt werden.
2. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn
 - a) polizeiliche Begleitung nicht erforderlich ist und
 - b) der Antragsteller Großraum- und Schwertransporte schon längere Zeit mit sachkundigen, zuverlässigen Fahrern und verkehrssicheren Fahrzeugen ohne Beanstandung durchgeführt hat.
3. Die Dauerausnahmegenehmigung ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken; statt eines bestimmten Fahrwegs können dem Antragsteller auch mehrere zur Verfügung gestellt werden. Eine Dauerausnahmegenehmigung kann auch für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Genehmigungsbehörde und der benachbarten Straßenverkehrsbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.
4. Eine allgemeine Dauerausnahmegenehmigung kann bis zu den in Nummer III 4 aufgeführten Abmessungen erteilt werden. Abweichend von Nummer VI zu § 46 kann die Genehmigung auf höchstens 3 Jahre befristet werden.
5. In die Dauerausnahmegenehmigung ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu überprüfen hat, ob der beabsichtigte Fahrweg für den Verkehr geeignet ist. Die Abmessungen, die einzuhalten sind, und die Güter, die befördert werden dürfen, sind genau festzulegen.
6. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden. Sie ist zu widerrufen, wenn der Verkehrsablauf unzumutbar beeinträchtigt wird oder sonstige erhebliche Belästigungen oder Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer eingetreten sind. Die Dauerausnahmegenehmigung kann widerrufen werden, wenn der Genehmigungsinhaber eine Auflage nicht erfüllt.
7. Im übrigen sind die Vorschriften in Nummer I bis IV sinngemäß anzuwenden.

VI. Sonderbestimmungen

für den Berlin- und DDR-Verkehr:

Die Nummern II 1 a, III Satz 2, III 5 b, III 5 c, IV 2 Satz 2 (einschließlich Buchstabe a und b) und Nummer IV 2 letzter Satz sind auf Fahrten von und nach Berlin sowie im Verkehr mit der DDR nicht anzuwenden.“

19.2 „Zu Absatz 1, zu Nr. 7“ ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer III ist Satz 1 zu streichen.
- b) In Nummer III ist Ziffer 5 und 6 zu streichen.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung in der geänderten Fassung, ggf. mit neuer Gliederung neu bekannt zu machen. Dabei werden soweit als möglich Zusammenfassungen und Verweisungen aufgegeben und an den erforderlichen Stellen wiederholt sowie Unstimmigkeiten des Wortlautes beseitigt.

Artikel 3

Diese allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am 1. Januar 1980 in Kraft.

Bonn, den 22. Juni 1979

Der Bundesminister für Verkehr
K. Gscheidle

Begründung:

Die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift ist insbesondere notwendig geworden, um einige Vorschriften entsprechend den inzwischen gewonnenen Erfahrungen praktikabler und „verkehrssicherer“ zu gestalten.

Im wesentlichen handelt es sich um die Neufassung über die Genehmigung von

- motorsportlichen Veranstaltungen,
- Großraum- und Schwerverkehr, sowie
- Neuregelung für Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse (Zeichen 245).

Im einzelnen:

Zu Artikel 1**Zu Nr. 1:**

Anpassung an die geltenden Abkürzungsvorschriften.

Zu Nr. 2-4:

Angleichung an die Gliederung der StVO.

Zu Nr. 5:

Die Streichung ist erforderlich, weil die Vwv-StVO zu Zeichen 205 und 206 geändert wird (vgl. Nr. 11).

Zu Nr. 6:

Notwendige Ergänzung durch Einführung des Zeichens 245 (Linienomnibusse).

Zu Nr. 7 (Motorsportliche Veranstaltungen):

Die Vorschriften über erlaubnispflichtige Veranstaltungen nach § 29 Abs. 1 und 2 StVO wurden entsprechend den Erfordernissen der Praxis neu gefaßt.

Dabei wurden die Belange der Sicherheit im Straßenverkehr und des Umweltschutzes, insbesondere auch des Tier- und Naturschutzes, berücksichtigt. Außerdem wurden die versicherungs- und haftrechtlichen Bestimmungen den jetzigen Gegebenheiten angepaßt.

Der Bundesrat beschloß Änderungen bzw. Ergänzungen mit folgender Begründung:

Zu Absatz 1 Nummer IV:

„Notwendige Klarstellung, daß mit der Vorschrift nicht die Übertragung von Zuständigkeiten der obersten Landesbehörde in bezug auf die Erteilung der Ausnahmegenehmigung geregelt wird.“

Zu Absatz 2 Nummer II 01:

„Klarstellung, daß Adressat der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift nur Verwaltungsbehörden sein können und daß die Erfüllung der Verpflichtungen, die dem Veranstalter nach der Vorlage obliegen sollen, insbesondere dadurch sicherzustellen ist, daß die Erlaubnisbehörde eine Erlaubnis nur unter entsprechenden Auflagen und Bedingungen erteilt.“

Zu Absatz 2 Nummer II 10 Satz 1:

„Etwa gesetzlich bestehende Schadensersatzansprüche können nicht durch eine allgemeine Verwaltungsvorschrift ausgeschlossen werden. Vielmehr ist es erforderlich, insoweit von den möglicherweise Anspruchsberechtigten Haftungsverzichtserklärungen zu verlangen.“

Zu Absatz 2 Nummer III 1 Buchstabe b:

„Eine für die Erlaubnisbehörde verbindliche Festlegung von Formblättern müßte durch Allgemeine Verwaltungsvorschrift mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden. Eine rechtliche Verpflichtung der Antragsteller, bestimmte Formblätter zu verwenden, könnte nur durch Rechtssatz begründet werden.“

Zu Absatz 2 Nummer III 1 Buchstabe e Satz 1:

„Die der Erlaubnisbehörde zustehende Entscheidungsbefugnis und Sachverantwortung darf dieser von anderen Stellen nicht völlig aus der Hand genommen werden. Es sollte der Erlaubnisbehörde nicht verwehrt sein, die entsprechenden Forderungen auf ihre Berechtigung nachzuprüfen. Auch muß sichergestellt sein, daß keine sich widersprechenden Bedingungen und Auflagen in der Ausnahmegenehmigung erscheinen.“

Die vorgeschlagene Regelung wirkt im übrigen auch der Gefahr von Überregelungen entgegen.“

Zu Absatz 2 Nummer III 3 Buchstabe c Satz 2:

„Notwendige Richtigstellung, daß es sich nicht um eine Befreiung von einer sonst bestehenden Verpflichtung des Veranstalters, sondern darum handelt, daß die Erlaubnisbehörde in den fraglichen Fällen von einer Auflage absehen kann.“

Zu Absatz 2 Nummer III 3 Buchstabe k Satz 2:

„Notwendige Klarstellung, daß die Aushändigungspflicht für die Teilnehmer nicht durch die vorliegende Allgemeine Verwaltungsvorschrift begründet werden kann.“

Zu Absatz 2 Nummer III 5 Buchstabe d:

„Die bisherige Fassung ‚Bei Umzügen wird der Verkehr, soweit erforderlich, von der Polizei zu regeln sein‘ gibt zu Mißverständnissen Anlaß. Die Vwv-StVO richtet sich in erster Linie an die Straßenverkehrsbehörden. Diese sind gemäß § 44 Abs. 1 StVO zuständig zur Verkehrsregelung, denn Umzüge sind normalerweise rechtzeitig bekannt, so daß nicht die Eilzuständigkeit der Polizei nach § 44 Abs. 2 StVO gegeben ist. Falls die Straßenverkehrsbehörden in der Vwv zu § 29 Abs. 2 StVO nicht genannt werden, könnte es dazu führen, daß sie keine Maßnahmen treffen zur Regelung des Verkehrs bei Umzügen.“

Zu Nr. 7 (Großraum- und Schwerverkehr):

Die Bestimmungen wurden den Erfordernissen der Sicherheit im Straßenverkehr sowie denen der Wirtschaft angepaßt.

Der Bundesrat beschloß Änderungen bzw. Ergänzungen mit folgender Begründung:

Zu Absatz 3 Nummer V 5 Buchstabe b:

„Die Änderung ist erforderlich, um die in Nummer 5 zwischen Buchstabe b und Buchstabe c bestehende Lücke zu schließen.“

Zu Absatz 3 Nummer VI 2:

„Die Erlaubnisbehörden sollten die Möglichkeit haben, diese Vorschriften flexibler anzuwenden. Dadurch lassen sich die oft nicht gerechtfertigten langen Wartezeiten für die verladende Wirtschaft und die begleitende Polizei vermeiden.“

Zu Absatz 3 Nummer VI 3:

„Die Möglichkeit, von einer Fahrzeitbeschränkung in Eilfällen abzusehen, sollte zwar vorgesehen werden, jedoch darf das nicht zu einer erheblichen Behinderung des allgemeinen Verkehrs führen.“

Zu Absatz 3 Nummer VI 5 Buchstabe a Satz 1:

„Die der Erlaubnisbehörde zustehende Entscheidungsbefugnis und Sachverantwortung darf dieser von anderen Stellen nicht völlig aus der Hand genommen werden. Auch muß sichergestellt sein, daß keine sich widersprechenden Bedingungen und Auflagen in der Ausnahmegenehmigung erscheinen.“

Die vorgeschlagene Regelung wirkt im übrigen auch der Gefahr von Überregelungen entgegen.“

Zu Absatz 3 Nummer VI 7:

„Die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten hat für die Polizei ein Ausmaß angenommen, das in einem nicht zu vertretenden Umfang zu den von ihr sonst wahrzunehmenden Aufgaben steht. Es ist daher dringend erforderlich, die Begleitung dieser Transporte zu beschränken.“

Zu Absatz 3 Nummer VII 2:

„Falls Dauererlaubnisse auch für Transporte erteilt werden, die von der Polizei zu begleiten sind, hängt es allein von der Entscheidung des Unternehmers ab, wann und wie oft die Polizei die Begleitung stellen muß. Diese Einwirkungen auf den innerdienstlichen Bereich können nicht hingenommen werden, weil sie Auswirkungen auf die gesamte Tätigkeit der Polizei haben.“

Zu Absatz 3 Nummer VII 7 Satz 2 und 3:

„Wenn eine Bedingung nicht erfüllt wird, so kommt die Dauererlaubnis nicht zur Entstehung (aufschiebende Bedingung)

oder entfällt (auflösende Bedingung). Ein Widerruf im Falle der Nichterfüllung einer Bedingung kommt daher nicht in Betracht. Im übrigen erscheint eine Anpassung an § 49 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG erforderlich.“

Zu Nr. 8:

Notwendige Ergänzung durch Einführung des Zeichens 245 (Linienomnibusse).

Nr. Nr. 9.1:

Es handelt sich um eine Berichtigung.

Zu Nr. 9.2:

Anpassung an den neuesten Stand.

Zu Nr. 9.3:

Ergänzung durch Einführung des Zeichens 270 erforderlich.

Zu Nr. 9.4:

Notwendige Ergänzung durch Einführung des Zeichens 245 (Linienomnibusse).

Zu Nr. 10:

Die Ergänzung dient der Klarstellung.

Zu Nr. 11:

Die Änderung dient der Verkehrssicherheit.

Zu Nr. 12 (Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse):

Zur Verhinderung einer Beeinträchtigung des überkommenen städtebaulichen Gefüges und der sozialen Verflechtungen ist heute gesicherte Erkenntnis, daß sich nicht das Straßenbauvolumen dem Individualverkehr, sondern der Verkehr dem vorhandenen Straßennetz anzupassen hat. Der immer noch steigende Bestand an Kraftfahrzeugen wird sich deshalb auf den überörtlichen Durchgangsverkehr zu konzentrieren haben. Es wird dann Aufgabe der öffentlichen Verkehrsmittel sein, den unbehinderten Personenverkehr in die Kernstadtbereiche sicherzustellen. Wenn sich auch die jeweiligen Planungen der Gemeinden für eine angepaßte innerstädtische Verkehrsgestaltung an Zeitvorstellungen über Jahrzehnte orientieren, gilt es dennoch bereits jetzt, die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem Individualverkehr zu heben. Für ausgewogene Verkehrsverhältnisse gewinnen flankierend insbesondere die Planungen für den mittelfristigen Straßenbau, Fußgänger- bzw. verkehrsverdünnte Zonen, das U-Bahn-Netz, die Anlage von Park- und Ride-Plätzen, aber auch besonders gekennzeichnete Sonderfahrstreifen für Omnibusse des Linienverkehrs Bedeutung. Vor allem die vom Individualverkehr getrennte Linienführung ist besonders geeignet, die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs langfristig zu erhalten und zu steigern. Die gewünschte Attraktivität beinhaltet insbesondere einen vom übrigen Verkehr unbehinderten und damit störungsfreien und schnelleren Busumlauf, die Einsparung zusätzlicher Omnibusse und Personal sowie die Sicherstellung der Pünktlichkeit auch im Berufsverkehr. Ferner kann durch die Einsparung erreicht werden, daß Omnibusse zur Verbesserung des Verkehrsangebotes in anderen Bereichen eingesetzt werden können.

Mit der Änderung der VwV-StVO zum Zeichen 245 soll im Interesse der Klarheit ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild der Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse im Bundesgebiet angestrebt werden. Gleichwohl werden sich Abweichungen mit Rücksicht auf die verschiedenartigen baulichen und verkehrlichen Besonderheiten in den Gemeinden kaum vermeiden lassen. Um diesen Möglichkeiten zugunsten der Förderung des öffentlichen Personenverkehrs Rechnung tragen zu können, ist die Einräumung eines größeren Ermessensspielraums für die Straßenverkehrsbehörde geboten.

Zu Nr. 13:

Anpassung an das Wasserhaushaltsgesetz.

Zu Nr. 14:

Anpassung an die neuen Vorschriften der StVO („Tempo 100“).

Zu Nr. 15:

Anpassung an die geänderten Vorschriften der StVO.

Zu Nr. 16.1:

Es handelt sich um eine Richtigstellung.

Zu Nr. 16.2:

Notwendige Ergänzung durch Einführung des Zeichens 245 (Linienomnibusse).

Zu Nr. 17:

Notwendige Ergänzung durch Einführung des Zeichens 245 (Linienomnibusse).

Zu Nr. 18.1:

Anpassung an die Vorschriften der StVO.

Zu Nr. 18.2:

Die Änderung dient der Klarstellung. Die jetzige Gliederung kann den Schluß zulassen, daß mit „solchen Wegweisern“ in Satz 2 der Nr. II nur die in Nr. II Satz 1 genannten Hinweise – auf private Unternehmen – gemeint sind. Tatsächlich sollen aber auf Autobahnen keine weißen Einsätze mit schwarzer Schrift – außer Flughafen – gezeigt werden.

Zu Nr. 19.1:

Die Bestimmungen wurden den Erfordernissen der Sicherheit im Straßenverkehr sowie denen der Wirtschaft angepaßt.

Der Bundesrat beschloß Änderungen bzw. Ergänzungen mit folgender Begründung:

Nummer II 2 Buchstabe d sowie Ergänzungssatz:

„Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift sieht vor, daß nur ‚Zubehör‘ zur unteilbaren Ladung bis zu 10 % des Gesamtgewichts der Ladung beigelegt werden darf. Das ist mit dem rationellen Einsatz eines Fahrzeugs nicht vereinbar, insbesondere dann nicht, wenn, wie es oft vorkommt, längere und kürzere Teile, die nicht unbedingt ‚Zubehör‘ sind, zum gleichen Bestimmungsort befördert werden müssen. Nach der vorgesehenen Regelung müßte in solchen Fällen ein weiteres Fahrzeug zum Transport der kürzeren Teile verwendet werden, obwohl das Fahrzeug, das in vollem Umfang den Vorschriften der StVO entspricht, mit der genehmigungspflichtigen Ladung gewichtsmäßig nicht ausgelastet ist.“

Die Änderung soll die verkehrlich und wirtschaftlich nicht länger zu vertretende bisherige Genehmigungspraxis ablösen.“

Nummer III 5 Buchstabe b:

„Die Änderung ist erforderlich, um die in Nummer 5 zwischen Buchstabe b und Buchstabe c bestehende Lücke zu schließen.“

Nummer IV 2 Eingangssatz:

„Die Erlaubnisbehörden sollten die Möglichkeit haben, diese Vorschriften flexibler anzuwenden. Dadurch lassen sich die oft nicht gerechtfertigten langen Wartezeiten für die verladende Wirtschaft und die begleitende Polizei vermeiden.“

Nummer IV 3 Ergänzungssatz:

„Die Möglichkeit, von einer Fahrzeitbeschränkung in Eilfällen abzusehen, sollte zwar vorgesehen werden, jedoch darf das nicht zu einer erheblichen Behinderung des allgemeinen Verkehrs führen.“

Nummer IV 5 Buchstabe a Satz 1:

„Die der Erlaubnisbehörde zustehende Entscheidungsbefugnis und Sachverantwortung darf dieser von anderen Stellen nicht völlig aus der Hand genommen werden. Auch muß sichergestellt sein, daß keine sich widersprechenden Bedingungen und Auflagen in der Ausnahmegenehmigung erscheinen.“

Die vorgeschlagene Regelung wirkt im übrigen auch der Gefahr von Überregelungen entgegen.“

Nummer IV 9:

„Die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten hat für die Polizei ein Ausmaß angenommen, das in einem nicht zu vertretenden Umfang zu den von ihr sonst wahrzunehmenden Auf-

gaben steht. Es ist daher dringend erforderlich, die Begleitung dieser Transporte zu beschränken.“

Nummer V 2:

„Falls Dauererlaubnisse auch für Transporte erteilt werden, die von der Polizei zu begleiten sind, hängt es allein von der Entscheidung des Unternehmers ab, wann und wie oft die Polizei die Begleitung stellen muß. Diese Einwirkungen auf den innerdienstlichen Bereich können nicht hingenommen werden, weil sie Auswirkungen auf die gesamte Tätigkeit der Polizei haben.“

Nummer V 6 Satz 2 und 3:

„Wenn eine Bedingung nicht erfüllt wird, so kommt die Dauer- ausnahmegenehmigung nicht zur Entstehung (aufschiebende Bedingung) oder entfällt (auflösende Bedingung). Ein Widerruf im Falle der Nichterfüllung einer Bedingung kommt daher nicht in Betracht. Im übrigen erscheint eine Anpassung an § 49 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG erforderlich.“

Zu Nr. 19.2:

Die Regelung ist entbehrlich.

Zu Artikel 2

Um die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO für die Praxis wieder übersichtlich zu machen, soll sie neu bekannt gemacht werden.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten.

(VkBl 1979 S. 390)

Nr. 136 Bekanntmachung Nr. 12/79 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Köln, den 20. Juni 1979
I A - 081

Aufgrund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgendes veröffentlicht:

1. Sonderabmachung Nr. 0465

1. Name des Unternehmers: Herbert Bollmann KG

2. Verkehrsverbindungen

und vereinbarte

Beförderungsentgelte:

von	Bremen			Bremerhaven		
	DM/100 kg			DM/100 kg		
	5 t	15 t	20 t	5 t	15 t	20 t
nach Münster						
(Westf.)	4,00	3,17	2,89	4,97	3,95	3,58
Overath	6,38	5,06	4,60	7,40	5,87	5,34
Kirchhain	6,64	5,27	4,79	7,40	5,87	5,34
Koblentz	7,40	5,87	5,34	8,03	6,37	5,79
Darmstadt	7,82	6,20	5,64	8,43	6,69	6,08
Miltenberg	8,24	6,54	5,94	8,81	6,98	6,35
Mannheim,						
Heidelberg	8,43	6,69	6,08	8,99	7,13	6,49
Schönenberg-						
Kübelberg	8,63	6,84	6,22	9,54	7,56	6,88
Neckarsulm,						
Fürth, Talheim						
Krs. Heilbronn	8,99	7,13	6,49	9,54	7,56	6,88
Neunkirchen						
(Saar),						
Saarbrücken	9,18	7,28	6,62	9,69	7,69	6,98
Achern,						
Stuttgart	9,39	7,45	6,77	9,85	7,81	7,10
Unterhausen						
Kr. Reutlingen,						
Freiburg						
im Breisgau	10,00	7,92	7,20	10,31	8,18	7,43

von	Bremen			Bremerhaven		
	DM/100 kg			DM/100 kg		
	5 t	15 t	20 t	5 t	15 t	20 t
nach Rottweil	10,11	8,02	7,29	10,41	8,26	7,50
Garching						
b. München,						
Ravensburg	0,41	8,26	7,50	10,68	8,48	7,70
Jandelsbrunn	10,68	8,48	7,70	10,92	8,66	7,87
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer					
3. Güterart:	Sperrholz					
4. Gütermenge:	mindestens 500 t					
5. Tag des Abschlusses						
der Sonderabmachung:	14. Mai 1979					
6. Dauer der						
Sonderabmachung:	16. Mai bis 15. August 1979					
7. Wichtigste						
Sonderbedingungen:	je Bförderung mindestens 15 t und höchstens drei in derselben Richtung liegende Entladestellen, je Entladestelle entgeltpflichtig mindestens 5 t; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt I) gilt entsprechend					

2. Sonderabmachung Nr. 0467

1. Name des Unternehmers:	Jürgen Steen KG
2. Verkehrsverbindungen:	von Bremen nach Berlin
3. Güterart:	Rohtabak
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte	
Beförderungsentgelte:	5,00 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses	
der Sonderabmachung:	21. Mai 1979
7. Dauer der	
Sonderabmachung:	ab 1. Juni 1979 auf unbestimmte Zeit
8. Wichtigste	
Sonderbedingungen:	mindestens 20 t, nur eine Be- und Entladestelle je Beförderung

3. Sonderabmachung Nr. 07102

1. Name des Unternehmers:	Hans Langbein Spedition KG
2. Verkehrsverbindungen:	von Bad Salzdetfurth Königslutter am Elm, Laatzen, Lehrte, Nordstemmen, Nörten-Hardenberg, Northeim, Ronnenberg, Salzgitter, Schleswig, Sehnde, Wolfsburg, Vechelde nach Hamburg
3. Güterart:	Zucker
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte	
Beförderungsentgelte:	2,00 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses	
der Sonderabmachung:	2. Mai 1979

7. Dauer der
Sonderabmachung: ab 15. Mai 1979
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch
bis zum 14. August 1979

8. Wichtigste
Sonderbedingungen: entgeltpflichtiges Mindest-
gewicht 20 t und nur ein
Versandort je Beförderung

7. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 18 t und nur
ein Empfangsort
je Beförderung;
Nummer 7 der Vorschriften
für die Frachtberechnung
(RKT Teil II Abschnitt 1)
gilt entsprechend

4. Sonderabmachung Nr. 07103

1. Name des Unternehmers: August Wichmann KG
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg
von Hamburg
nach Herten,
Mülheim
a. d. Ruhr 3,50
Ketsch 5,25
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Rohkaffee
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 16. Mai 1979
6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 16. Mai 1979
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch
bis zum 15. August 1979
7. Wichtigste
Sonderbedingungen: regelmäßig mindestens
17 t und nur eine
Entladestelle je Beförderung

5. Sonderabmachung Nr. 07104

1. Name des Unternehmers: Werner Ehrlich
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg
20 t 23 t
von Hamburg
nach Hannover 2,80 2,70
Bochum,
Dortmund,
Düsseldorf,
Essen,
Hagen,
Mönchen-
gladbach,
Wuppertal 3,30 3,20
Bielefeld,
Osnabrück 3,35 3,25
Köln 3,50 3,40
Bonn 3,60 3,50
Geldern 3,75 3,60
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 8. Juni 1979
6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 1. Juli 1979
auf unbestimmte Zeit,
mindestens jedoch bis zum
30. September 1979

6. Sonderabmachung Nr. 1162

1. Name des Unternehmers: Wille Kerker KG
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg
von Hamburg 3,50
Brake
(Unterweser) 2,79
nach Dissen
Kr. Osnabrück
zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Kokos-, Palmkern-,
Babassufett,
Erdnuß-, Soja-, Rüß-,
Sonnenblumen-, Palm-,
Baumwollsaat-,
Sesam-, Saflor-,
Lein-, Fischöl
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 23. April 1979
6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 23. April 1979
auf unbestimmte Zeit
7. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 23 t und
nur eine Beladestelle
je Beförderung

7. Sonderabmachung Nr. 123

1. Name des Unternehmers: St. Ingberter Transport- und
Speditionsgesellschaft mbH
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg
von Hamburg
nach a) Rosbach
v. d. Höhe 4,85
Langenselbold 5,15
Ketsch,
Waldfelden 5,25
Dietzenbach 5,36
Schwalbach
(Saar) 5,74
Neckarsulm 5,98
Heilbronn 6,01
b) Mülheim
a. d. Ruhr 3,50
Kerpen
(Erfkreis),
Köln, Neuß 3,80
Würselen 4,3
zu b) vereinbart und
wirksam ab 15. Mai 1979
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart: Gemüsesäfte, Fisch-, Gemüse-, Obstkonserven von Mandarinenorangen, Ananas, Birnen, Erdbeeren, Aprikosen, Fruchtsalate, Fruchtcocktail, Sultaninen, Korinthen, Rosinen, Haselnuß-, Mandel-, Erdnußkerne, Walnüsse, Tee, Rohkaffee, Saft und Konzentrat aus Südfrüchten, Datteln, Teakholz Bretter, Stearinkerzen
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 9. Mai 1979
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 9. Mai 1979 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 8. August 1979
7. Wichtigste Sonderabmachung: mindestens 17 t und höchstens zwei Entladestellen je Beförderung
8. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0460 (Verkehrsblatt 1979 S. 191)
Das Beförderungsentgelt beträgt: 5,00 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Die Änderung wurde am 14. Mai 1979 vereinbart und am 1. Juni 1979 wirksam.
9. Sechste Änderung der Sonderabmachung Nr. 0734 (Verkehrsblatt 1976 S. 477, zuletzt geändert 1978 S. 480) und
Dritte Änderung der Sonderabmachung Nr. 0747 (Verkehrsblatt 1977 S. 352, zuletzt geändert 1978 S. 434)
Die Beförderungsentgelte betragen
- | | DM/100 kg |
|---------------------------|-----------|
| von Hamburg | |
| nach Mülheim | |
| a. d. Ruhr | 3,61 |
| Kerpen (Erftkreis), Köln, | |
| Neuß | 3,91 |
| Würselen | 4,15 |
| Langenselbold | 5,30 |
| Ketsch, | |
| Waldfelden | 5,41 |
| Schwalbach | |
| (Saar) | 5,91 |
| Grötzingen | |
| Kr. Eßlingen | 5,94 |
| Adelsdorf | |
| (Oberfr.) | 6,38 |
| Eichenau | |
| Kr. Fürstenfeldbruck | 7,31 |
| Ebersberg | |
| Kr. Ebersberg | 7,36 |
| Donaueschingen | 7,49 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- Die Änderungen wurden am 22. Mai 1979 vereinbart und am 1. Juni 1979 wirksam.

10. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0762 (Verkehrsblatt 1978 S. 26)
Die Beförderungsentgelte betragen:
- | | DM/100 kg |
|----------------------|-----------|
| von Hamburg | |
| nach Kirchweyhe | |
| Kr. Grafsch. Hoya | 1,75 |
| Lehrte | 3,10 |
| Schloß Holte- | |
| Stukenbrock | 3,45 |
| Essen, | |
| Herten, | |
| Mülheim | |
| a. d. Ruhr | 3,61 |
| Kerpen | |
| (Erftkreis), | |
| Köln, Neuß, | |
| Radevormwald | 3,91 |
| Greven | 4,02 |
| Würselen | 4,15 |
| Münden | 4,32 |
| Berlin | 4,58 |
| Langenselbold*) | 5,30 |
| Ketsch, | |
| Waldfelden | 5,41 |
| Schwalbach | |
| (Saar) | 5,91 |
| Grötzingen | |
| Kr. Eßlingen | 5,94 |
| Adelsdorf | |
| (Oberfr.) | 6,38 |
| Eichenau | |
| Kr. Fürstenfeldbruck | 7,31 |
| Ebersberg | |
| Kr. Ebersberg*) | 7,36 |
| Donaueschingen | 7,49 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
*) neu aufgenommen (und wirksam ab 25. Mai 1979)
- Die Änderung wurde am 25. Mai 1979 vereinbart und am 1. Juni 1979 wirksam.
11. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0793 (Verkehrsblatt 1979 S. 188)
Das Beförderungsentgelt beträgt: 3,03 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Die Änderung wurde am 29. Mai 1979 vereinbart und wirksam.
12. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0794 (Verkehrsblatt 1979 S. 188)
Das Beförderungsentgelt beträgt: 2,20 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Die Änderung wurde am 26. April 1979 vereinbart und wirksam.
13. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0796 (Verkehrsblatt 1979 S. 164)
Die Beförderungsentgelte betragen:
- | | DM/100 kg |
|------------------------|-----------|
| von Brake (Unterweser) | |
| nach Neheim-Hüsten | 2,54 |
| Herzberg | |
| am Harz | 2,69 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- Die Änderung wurde am 16. Mai 1979 vereinbart und am 21. Mai 1979 wirksam.
- Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Im Auftrag
Dr. Trinkaus
- (VkB I 1979 S. 403)

Binnenschifffahrt**Nr. 137 Hinweis****Verordnung Nr. 8/79 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 5. Juni 1979**

(FG Nr. 1/79 Frachtausschuß Berlin)

Bonn, den 18. Juni 1979
A 34/28.25.40-71

Die Verordnung Nr. 8/79 vom 5. Juni 1979 ist im Bundesanzeiger Nr. 105 vom 8. Juni 1979 verkündet worden. Die Verordnung ist am 15. Juni 1979 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse des Frachtausschusses ist im FTB – Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt – *) Nr. 16 vom 8. Juni 1979 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Froböse

(VkBt 1979 S. 406)

Seeverkehr**Nr. 138 Bekanntmachung der Fünften Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Weser/Jade**

Nachstehend wird die Fünfte Verordnung zur Änderung der Lotsordnung Weser/Jade vom 12. März 1979 (BANz. Nr. 62 vom 29. März 1979) bekanntgegeben.

Aurich, den 19. Juni 1979

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Witte

**Fünfte Verordnung
zur Änderung der Lotsordnung Weser/Jade
Vom 12. März 1979**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b und c und Abs. 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:

Artikel 1

In § 7b der Lotsordnung Weser/Jade vom 7. September 1972 (BANz. Nr. 204 vom 27. Oktober 1972), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 4. September 1978 (BANz. Nr. 187 vom 4. Oktober 1978), wird folgender neuer Satz angefügt:

„Schiffe nach Nummer 1, die von See kommen oder nach See gehen, können Seelotsen nur auf der Lotsenversetzposition bei Feuerschiff „Deutsche Bucht“ übernehmen oder abgeben.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 1979 in Kraft.

Aurich, den 12. März 1979

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Witte

(VkBt 1979 S. 406)

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

Nr. 139 Ungültigkeitserklärung von Schiffsmeßbriefen

Hamburg, den 15. Juni 1979
See 21/48.15.16

Nachstehend aufgeführte Schiffsmeßbriefe sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt. Sollten die ungültigen Meßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, sind sie einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Millerntorplatz 1, 2000 Hamburg 4, zu senden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Witt

Nr. 1979	Schiffsname	Untersch.- Signal	Meßbrief- Datum	Art des Meßbriefes	Ausstellend Behörde*)	Schiffseigner
1	„CAROLA P“	DHCR	09.08.1977	Suezkanal	BAS	Orlanda Reederei GmbH, Hamburg
2	„MAGDALENA“	DGOM	11.08.1976	Suezkanal	BAS	Orlanda Reederei GmbH, Hamburg
3	„CAROLINA“	DNCP	06.06.1978	Suezkanal	BAS	Peter Döhle Schifffahrts-KG., Hamburg
4	„S. A. TUGELALAND“	DGRS	07.07.1966	Suezkanal	BAS	Globus-Reederei GmbH, Hamburg
5	„S. A. TUGELALAND“	DGRS	07.07.1966	Panamakanal	BAS	Globus-Reederei GmbH, Hamburg
6	„PELLWORM“	DBVY	25.03.1959	International	BAS	Bundesministerium für Verteidigung, Bonn
7	„EIDER“	DBTZ	10.08.1953	National	BAS	Bundesministerium für Verteidigung, Bonn
8	„LOTOS“	DKML	14.04.1977	International	BAS	Willy Höveler, Beckum
9	„WIROLA“	DNHG	28.01.1965	International	BAS	Johannes Buck, Bremervörde
10	„UTE V“	DKJV	20.08.1962	International	BAS	Alfred Vogelsang, Moers 1

Nr. 1979	Schiffsname	Untersch.- Signal	Meßbrief- Datum	Art des Meßbriefes	Ausstellende Behörde*)	Schiffseigner
11	„ANGELBURG“	DAMM	27.12.1966	Suezkanal	BAS	Reederei H. Schuldt, Hamburg
12	„LANGEBOG“	DSHW	13.11.1967	International	BA	Bundesministerium für Verteidigung, Bonn
13	„WILMA“	DALT	02.05.1973	International	BAS	Christian H. Kassmann, Stade
14	„BALTICA“	DGDN	16.02.1971	International	BAS	Peter Döhle, Hamburg
15	„MARIANN“	DJSM	05.03.1973	Suezkanal	BAS	Helmsing & Grimm, Hamburg
16	„MARIANN“	DJSM	02.03.1973	Panamakanal	BAS	Helmsing & Grimm, Hamburg
17	„LILLY K“	DCTX	25.11.1966	International	BAS	Fritz Köhlken, Brake
18	„SUSANNE VINNEN“	DEEV	06.07.1973	Suezkanal	BAS	F. A. Vinnen & Co., Bremen
19	„GREIF“	DJNG	04.03.1952	National	SVH	Dr. Ernst Kaerger, Hamburg
20	„JUV“	DDGA	03.01.1973	International	BS	Peter Manheller, Duisburg
21	„BRUNSWICK“	DGBI	21.02.1969	Suezkanal	BAS	W. Bruns & Co. KG., Hamburg
22	„HEINRICH SCHULTE“	DCMJ	09.12.1964	International	BAS	Schulte & Bruns KG., Emden
23	„HEINRICH SCHULTE“	DCMJ	29.12.1964	Suezkanal	BAS	Schulte & Bruns KG., Emden
24	„HEINRICH SCHULTE“	DCMJ	29.12.1964	Panamakanal	BAS	Schulte & Bruns KG., Emden
25	„BIJOU“	DDFT	08.11.1963	International	BAS	Egon Holst, Hamburg
26	„Gotland II“	DLDZ	09.10.1975	Suezkanal	BAS	Günther Schulz, Wedel
27	„RUNGHOLT“	DLYA	24.12.1969	International	BAS	Johann Hermann Paulsen, Wyk-Baldixum
28	„LINDO“	DEAR	24.11.1975	Suezkanal	BAS	W. Oltmann KG., Bremen
29	„WIROLA“	DNHG	16.01.1979	International	BAS	Rhein-Maas-u. See-Schiffahrtskontor GmbH, Duisburg
30	„CHARLOTTE WESSELS“	DCHX	11.05.1977	Suezkanal	BAS	Emder Bugsier- und Bergungsgeschäft P. W. Wessels Wwe., Emden
31	„EIDERSTEDT“	DJAF	15.11.1963	International	VS	Günther Gericke, Tönning

*) Abkürzungen: BAS steht für: Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg
SVH steht für: Seeschiffsvermessungsamt, Hamburg
HVS steht für: Hoofdinspecteur voor de Scheepsmeting, 's-Gravenhage

(VkB! 1979 S. 406)

Straßenbau

Nr. 140 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/1979

Sachgebiet 6: Ausstattung der Bundesfernstraßen

Bonn, den 15. Juni 1979
StB 26/14.86.02

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

mit Nebenabdrucken für
die Regierungen oder Mittelbehörden
die Autobahnämter und Straßenbauämter

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

Betr.: **Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten**

Bezug: Mein Schreiben vom 27. 10. 1978 – StB 26/14.86.02/26052 St 78 –

Der Bund/Länder-Arbeitskreis „Richtzeichnungen und ZTV für Lärmschirme“ hat „Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten“ mit Erläuterungen erarbeitet.

Ich führe hiermit die Richtzeichnungen mit Erläuterungen ab sofort für Bundesfernstraßen ein.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die Richtzeichnungen auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

Die Bearbeitung der Richtzeichnungen für Lärmschirme auf Kunstbauten ist noch nicht abgeschlossen. Sie werden zu gegebener Zeit gesondert eingeführt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Stoll

Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten

– Ausgabe Februar 1979 –
Der Bundesminister für Verkehr
Abteilung Straßenbau

Erläuterungen

1. Allgemeines

Die Richtzeichnungen enthalten für die Lärmschirme

Lärmschutzwall WI

Lärmschutzwand Wd

und deren Kombinationen

am Beispiel des RQ 29 zweckmäßige Lösungen für **Strecken außerhalb von Kunstbauten**. Für Lärmschirme im Bereich von Kunstbauten gelten weitere Richtzeichnungen.

Die beigelegten Richtzeichnungen enthalten die für die Anordnung und konstruktive Gestaltung der Lärmschirme wesentlichen Angaben. Konstruktive Einzelheiten und Abmessungen der Querschnittsgestaltung, der Straßenkonstruktion, der Entwässerung (Einläufe, Schächte, Rohre); Einzelheiten der Erdkörper, der genauen Lage der Kabel usw. sind den einschlägigen Vorschriften und Richtlinien zu entnehmen.

In die Richtzeichnungen sind nur Standard-Lärmschutzwände aufgenommen worden.

Die Richtzeichnungen sind im Regelfall anzuwenden. In begründeten Fällen kann nach Abwägung aller Vor- und Nachteile davon abgewichen werden.

Standard-Lärmschutzwände bestehen in der Regel aus stählernen verzinkten Pfosten, als IPB 160, IPB 160 oder IPBv (je nach statischen Erfordernissen, Verstärkungslaschen sind zulässig), zwischen die schalldicht austauschbare Fertigteil-elemente verschiedenster Hersteller und Materialien eingesetzt werden können. Ob die Elemente reflektierend oder absorbierend auszubilden sind, richtet sich nach den lärmtechnischen Erfordernissen. Die Länge dieser Elemente ist auf folgende Abstände der stählernen Pfosten einheitlich abzustellen:

Regelfall:

Strecke: 4.00 m Achsabstand der IPB
Kunstbauten: 2.00 m Achsabstand der IPB

Pfosten aus Stahlbeton oder anderem Material müssen Einschnitten aufweisen, die den IPB 160 entsprechen. Die Achsabstände solcher Pfosten sind so zu wählen, daß die Fertigteil-Elemente ohne Änderungen in sie eingeschoben werden können.

Zwischen Elementen aus Holz, Kunststoff, Metall und dem Boden sollen wenigstens 0,25 m Beton oder Mauerwerk (Sockel) angeordnet werden. Der Sockel muß schalldicht an den Boden und an die Pfosten angeschlossen werden, wobei eine ausreichende Entwässerung zu gewährleisten ist. Bodensetzungen sind zu berücksichtigen.

Es müssen Höhenabstufungen der Standard-Lärmschutzwände von 0,25 m möglich sein. Dies kann unter Umständen auch durch unterschiedliche Höhe der Beton- und Mauerwerksockel erreicht werden. Die Anzahl der Stufen ist möglichst gering zu halten. Stufen können durch Anpassung der Elementneigung an die Straßenlängsneigung oder – bei großer Elementhöhe und geringer Straßenlängsneigung – durch eine durchlaufende obere Abdeckung vermieden oder verringert werden.

Die Lärmschutzelemente sind so auszubilden, daß sie bleibend schalldicht mit dem darunter befindlichen Beton oder Mauerwerk, den darüber und darunter angeordneten Elementen und den Pfosten verbunden werden können (IPB 160-gerechte Ausbildung der Element-Enden). Der schalldichte Anschluß muß auch dann sichergestellt werden, wenn die Elemente zur stufenlosen Anpassung an Längsneigungen auf die Elementhöhe um – horizontal gemessen – 2 cm aus der Vertikalen geneigt montiert werden müssen (0,50 m hohe Elemente müssen die Anpassung an 4 % Längsneigung erlauben).

Der schalldichte Anschluß ist so zu verstehen, daß auch an der Fuge bleibend das geforderte Schalldämm-Maß vorhanden sein muß. Die Elemente müssen jederzeit zerstörungsfrei demontiert werden können.

Für Lärmschutzwände aus Ortbeton, vor Ort erstelltem Mauerwerk, geprüfte Sonderkonstruktionen aus Material aller Art und Steilwände aus Fertigteilen geben die in den Richtzeichnungen wiedergegebenen Lösungen Hinweise.

Der ansprechenden Einpassung der Lärmschirme in die Landschaft und gegebenenfalls in die Bebauung ist besonderes Augenmerk zu widmen. Häufig läßt sich durch Kombination verschiedener Systeme eine Verbesserung des Erscheinungsbildes von Lärmschirmen erreichen. Es sollte weitgehend – zumindest anliegerseitig – von einer standortgerechten Bepflanzung Gebrauch gemacht werden. Dabei ist allerdings auf die Zugänglichkeit zur Überprüfung des baulichen Zustandes von Wänden Rücksicht zu nehmen. Bei einer Berankung von absorbierenden Wänden sollte eine Bepflanzung gewählt werden, die das Absorptionssystem nicht spürbar beeinträchtigt. Wo geringfügige Erhöhungen des Immissionspegels durch Schallstreuung nicht hingenommen werden können, ist darauf zu achten, daß Bepflanzungen die obere Begrenzung von Lärmschutzwällen und -wänden nicht wesentlich überragen.

Da die schalltechnische Berechnung in der Regel auf die Gradienten in der Achse der nächsten Fahrbahn bezogen wird, sind in den Richtzeichnungen die Höhenangaben der Schallschirme auf diese Höhen bezogen worden. In den **Ausführungs**unterlagen sollte jedoch die Höhe der Lärmschutzwälle und -wände auf den äußeren Rand der befestigten Straßenfläche bezogen und angegeben werden. Bei dieser Höhenfestlegung ist auch ästhetischen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen.

Das Ende von Lärmschirmen ist im allgemeinen so auszubilden, daß keine gefährlichen Seitenwindstöße für die Fahrzeuge auf der mit Schallschirmen versehenen Straße entstehen. Im allgemeinen genügt eine Neigung des Schirmendes von 1:8.

2. Übersicht der Richtzeichnungen für Lärmschirme

(Richtzeichnung Ü)

Das Übersichtsblatt zeigt einige Beispiele der grundsätzlichen Anordnung von Lärmschutzwällen (WI), Lärmschutzwänden (Wd) und deren Kombination (WI/Wd). Neben den Hinweisen auf die Bezeichnung der jeweiligen Richtzeichnungen gibt die Übersicht auch Hinweise auf den Flächen- und Massenbedarf.

3. Richtzeichnungen „Lärmschutzwall“

(Richtzeichnungen WI 1, 2 und 3)

Bei einem Wall ist immer eine Längsentwässerung vorzusehen. Die Kronenbreite beträgt mindestens 1 m. Die Böschung zur Straße soll 1:1,5 (unter Umständen bei besonderen Böschungssicherungen steiler) geneigt sein. Im Regelfall soll auch die straßenabgewandte Wallseite 1:1,5 geneigt sein. Soll diese Seite anderweitig genutzt werden, können auch flachere Neigungen gewählt werden. Unter Umständen erfordert auch das Landschaftsbild flachere Außenböschungen. Beengte Platzverhältnisse können auch steilere Neigungen mit besonderen Böschungssicherungen erforderlich machen.

Kabel sind nicht im Bereich von Walkronen zu verlegen. Im Bereich von Lärmschutzwällen und in Einschnitten sind Kabel im straßenseitigen Böschungsfuß zu führen.

4. Richtzeichnungen „Lärmschutzwand mit aufgesetzter Lärmschutzwand“

(Richtzeichnung WI/Wd)

Ein Wall mit aufgesetzter Lärmschutzwand kann gewählt werden, wenn der Platz für einen Wall nicht ausreicht. Diese Lösung sollte nur angewandt werden, wenn Wall und Wand jeweils mindestens 2 m hoch werden. Die Kronenbreite beträgt dabei mindestens 2 m. Kabel sind im straßenseitigen Böschungsfuß des Walles zu führen.

5. Richtzeichnungen „Lärmschutzwand neben der Straße“

(Richtzeichnungen Wd 1, 2, 3, 3a, 3b, 3c und 4)

Lärmschutzwände, an denen kollidierende Fahrzeuge (unter Umständen erst nach Beschädigung der Wand) hängen bleiben können und dabei starke Verzögerungen erfahren, z. B. Standard-Lärmschutzwände, Pfostenfundamente, die mehr als 5 cm über den Boden herausragen, gelten als gefährliche Hindernisse neben der Fahrbahn. Die „Richtlinien für abweisende Schutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen“ sind deshalb zu beachten.

Der Regelabstand der Lärmschutzwände vom Rand der befestigten Straßenfläche beträgt bei Straßen, die nicht im Einschnitt liegen, 2,50 m.

Muß bei beengten Verhältnissen der Abstand ausnahmsweise verringert werden, dann darf das Maß von 1,50 m nicht unterschritten werden. Auf die Sicherstellung der notwendigen Sichtweiten ist zu achten. Für Brücken gelten besondere Regelungen.

Bei Damm- oder Gleichlagen der Straße sollten Kabel in ausreichendem Abstand (Erdstatik, Platz für Geräte) außerhalb von Lärmschutzwänden geführt werden.

Lösungen nach Wd 1 sollten in schnee- und wasserreichen Gebieten und in Wasserschutzgebieten ausgeführt werden. Dammverbreiterungen nach Wd 2 sind immer dann auszuführen, wenn sie – z. B. bei geringen Grunderwerbs- und Baukosten – wirtschaftlich sind. Lösungen nach Wd 1 und Wd 2 erfordern eine besondere Entwässerungseinrichtung und die erforderliche Vorflut.

Bei Lösungen nach Wd 3 können zusätzlich Entwässerungseinrichtungen erforderlich werden, z. B. an Tiefpunkten, langen Gefällstrecken und Verwindungsbereichen.

In den Richtzeichnungen enden die Pfosten-Fundamente aus Gründen des Korrosionsschutzes mindestens 0,25 m über dem Erdreich. Enden die Fundamente im Erdreich, sind Vorkehrungen gegen die erhöhten Korrosionsbeanspruchungen (Beschädigung der Korrosionsschutzschicht beim Einlegen der Betonfertigteile, Bodenfeuchtigkeit) zu treffen. Darüber hinaus ist im Bereich der Bodenfeuchtigkeit bei der Bemessung der erforderlichen Tragfähigkeit von Pfosten und Verankerungen eine Schwächung durch Korrosion in Rechnung zu stellen. Dabei ist zu unterstellen, daß der statisch wirksame Querschnitt rundum um 1,0 mm geschwächt wird.

6. Lärmschutzwände im Mittelstreifen

Lärmschutzwände im Mittelstreifen sollen nur in ganz besonderen Ausnahmefällen aufgestellt werden. Richtzeichnungen für solche Lärmschutzwände wurden daher nicht angefertigt.

Ist eine Lärmschutzwand im Mittelstreifen unabdingbar, soll dafür der Mittelstreifen bei neuen Straßen auf eine Mindestbreite von 5,00 m, in Kurven aus Gründen der Sichtweite u. U. auf eine noch größere Breite, gebracht werden. Falls dies nicht möglich ist, sind Lärmschutzwandsonderkonstruktionen einzusetzen, die den Anforderungen der passiven Sicherheit genügen. Außerdem ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen.

Lärmschutzwände im Mittelstreifen müssen beidseitig vollarbrierend sein. Die Wandelemente müssen zur Verringerung der Gefahren bei Kollisionen zusätzliche Befestigungen erhalten.

7. Richtzeichnungen „Service-Türen in Lärmschutzwänden“

(Richtzeichnungen T 1 bis T 5)

Service-Türen sind dort anzuordnen, wo andere öffentliche Verkehrswege direkt erreicht werden. Die ist in der Regel an

Brücken der Fall. Nach Möglichkeit ist eine Kombination mit den ohnehin notwendigen Dienstwegen für die Brückenüberwachung und -prüfung vorzusehen. Im allgemeinen ist bei kurzen Brücken an jeder Seite der mit Schallschirm versehenen Straße nur eine Service-Tür erforderlich (Übergangslösungen ohne Tür siehe Richtzeichnung Wd 3b).

Die Abstände der Türen untereinander sollten nicht größer als 500 m*) sein. Service-Türen müssen von beiden Seiten ohne Schlüssel zu öffnen sein, nach außen aufschwingen und von selbst zuschlagen. Service-Türen müssen das Schalldämmmaß von 25 dB aufweisen und möglichst dicht schließen. Es ist nicht erforderlich, daß Service-Türen in absorbierenden Wänden absorbierend ausgebildet werden. Türscharniere und Verschlüsse müssen witterungsbeständig, wartungsarm und bleibend leichtgängig sein.

Vorhandene Schutzeinrichtungen müssen im Bereich der Service-Türen ohne Unterbrechung durchgeführt werden.

Bei Standard-Lärmschutzwänden ist die Service-Tür zwischen zwei Pfosten anzuordnen. Die Tür muß ein Baurichtmaß von 2,00 m x 0,75 m haben (DIN 18 100).

Verkehrsteilnehmern auf der Straße, an der die Lärmschutzwand angeordnet ist, ist in Abständen von etwa 50 m der Weg zur nächsten Service-Tür durch in der Wandebene angebrachte Hinweispfeile gemäß Richtzeichnung T 5 anzuzeigen. Die Tür braucht farblich nicht hervorgehoben zu werden.

8. Richtzeichnungen „Lärmabschirmung an hochliegenden Brücken, welche den Lärmschirm der unten liegenden Straße durchschneiden“

(Richtzeichnungen L 1, L 2 und L 3)

Müssen hochliegende Straßen durch den oder die Lärmschirme einer unten liegenden Straße geführt werden, kann es notwendig werden, die Lärmabstrahlung durch die so entstehende Lücke zu verhindern. Dabei soll aber Fußgängern der Blick von der oben liegenden Straße auf die unten liegende Straße nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Ist die Lücke im Lärmschirm nicht höher als etwa 1,2 m, dann ist eine lärmgedichte (unter Umständen außen lärmabsorbierend ausgebildete) Geländerbrüstung in Betracht zu ziehen (Richtzeichnung L 1). In anderen Fällen kommen Lösungen nach Richtzeichnung L 2 in Form von Lärmschutzwällen oder Lärmschutzwänden in Betracht.

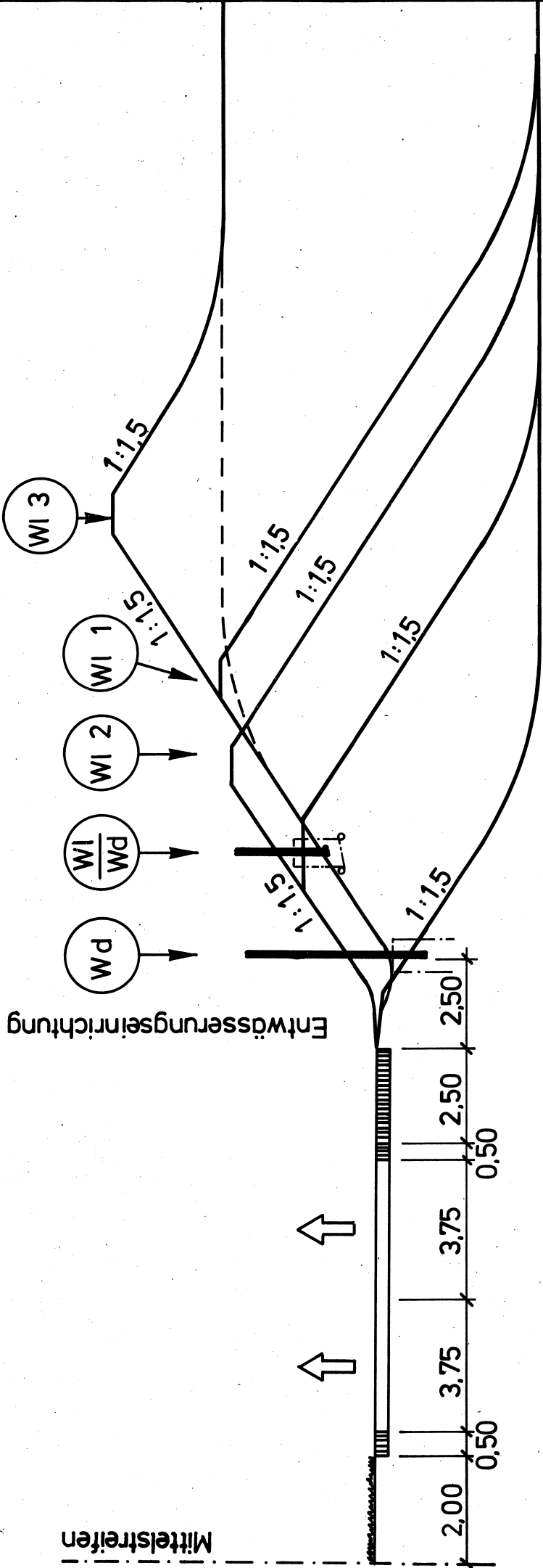
Bei Geh- und Radwegbrücken kann die Lücke im Lärmschirm unter Umständen durch eine parallele, überlappende Abschirmung geschlossen werden (Richtzeichnung L 3).

9. Richtzeichnungen „Übergang zwischen Lärmschutzwand und Lärmschutzwall“

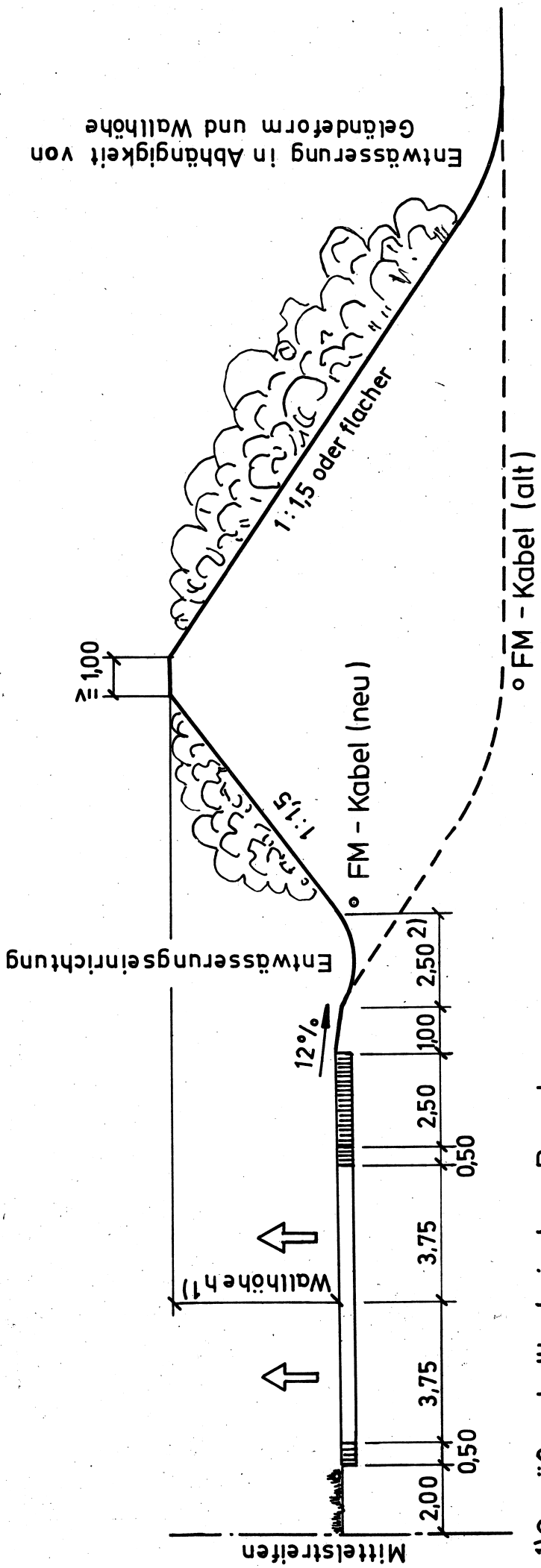
(Richtzeichnung E)

Der Übergang von der (im allgemeinen niedrigeren) Lärmschutzwand zur Walkkrone soll mit möglichst geringem Aufwand und wenig Elementen mit Sondermaßen (Paßstücke) vorgenommen werden. Am Knickpunkt der Wand wird in der Regel ein zusammengeschweißter Eckpfosten auf einem Bohrpfahl angeordnet. Im Bereich des Walles können die Wandpfosten auf einer Betonscheibe oder auf Bohrpfählen gegründet werden. Elemente, die in das Erdreich einbinden, müssen aus Beton bestehen.

*) Der Abstand von 200 m nach den „Vorläufigen Richtlinien für Lärmschutzwände an Straßen“ hat sich nicht als notwendig erwiesen.



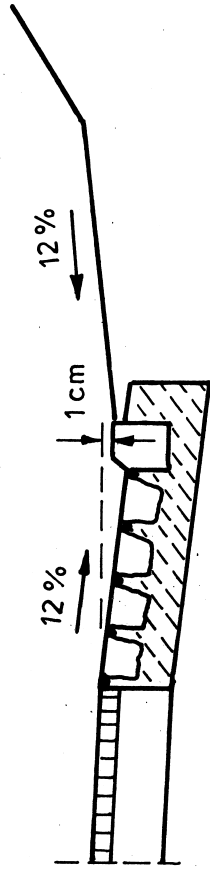
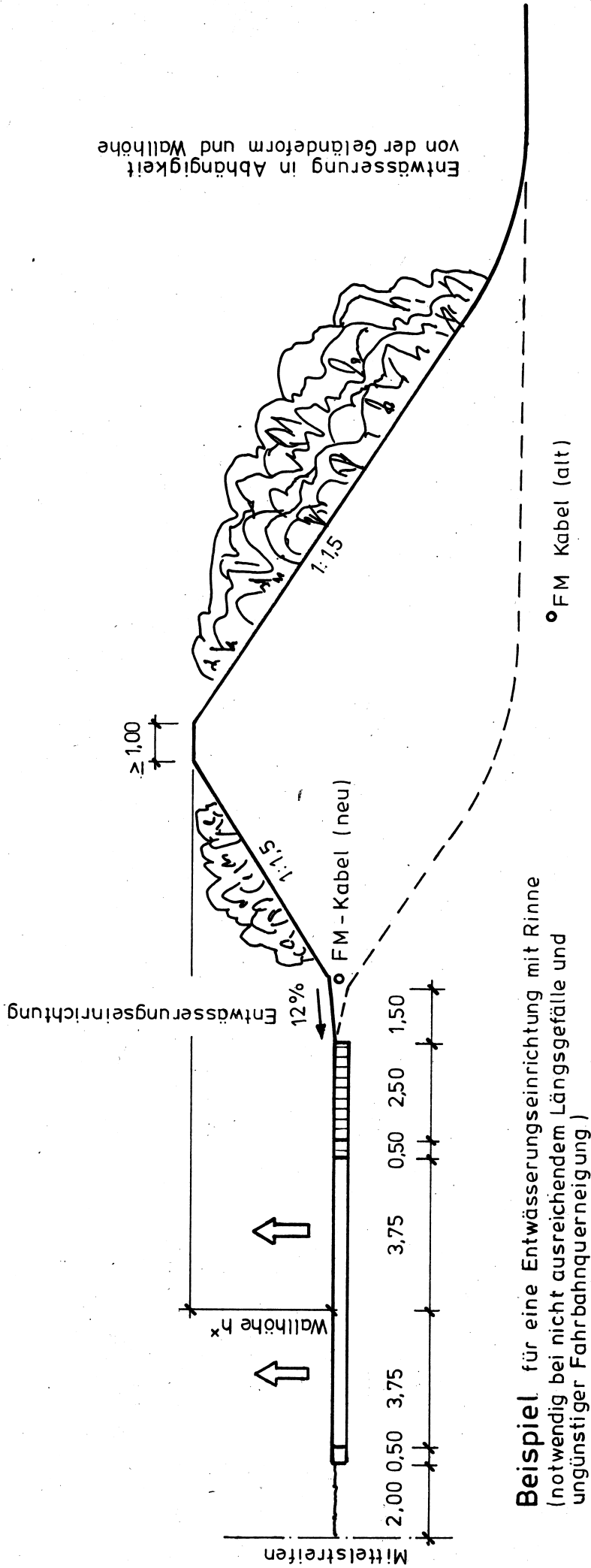
Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Übersicht der Richtzeichnungen für Lärmschirme	Richtzeichnung Strecke
	Ü
	Febr. 1979



1) Gemäß schalltechnischer Berechnung

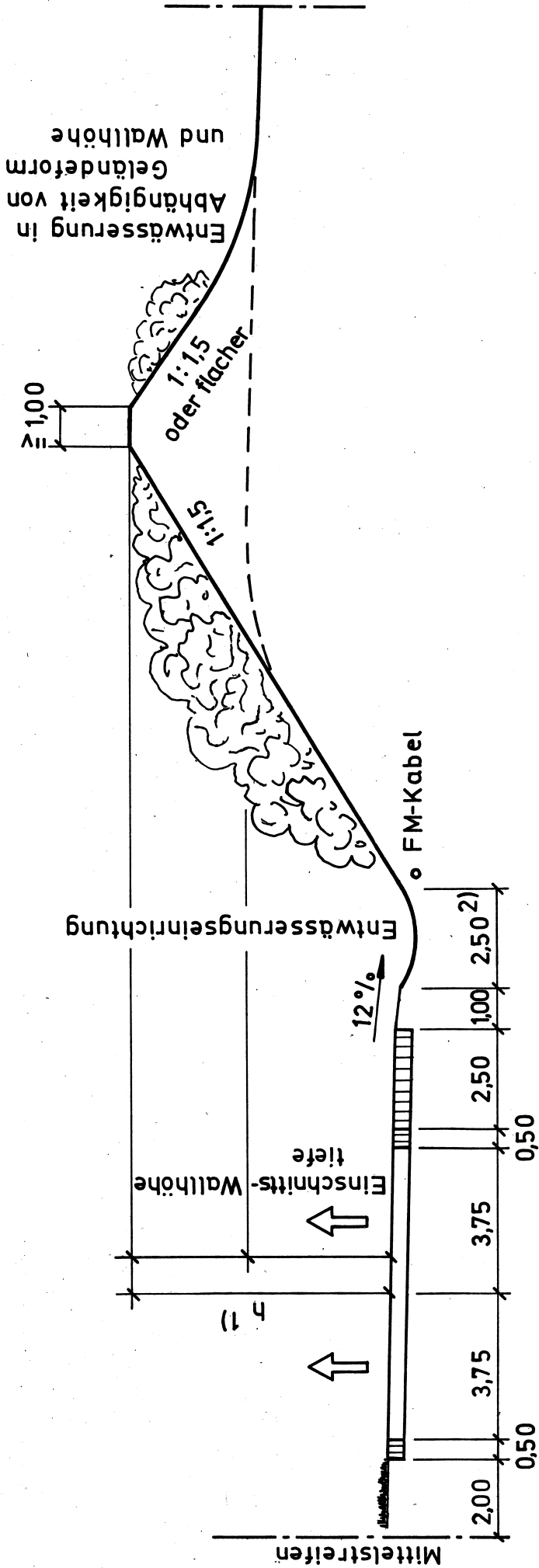
2) bei anderen Straßen auch geringere Muldenbreite

Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwand bei Straße in Dammlage - Regelfall - Ausreich. Platzverhält- nisse u. ausreichendes Damm- schüttmaterial	Richtzeichnung Strecke
	WI 1
	Febr. 1979



* Gemäß schalltechnischer Berechnung

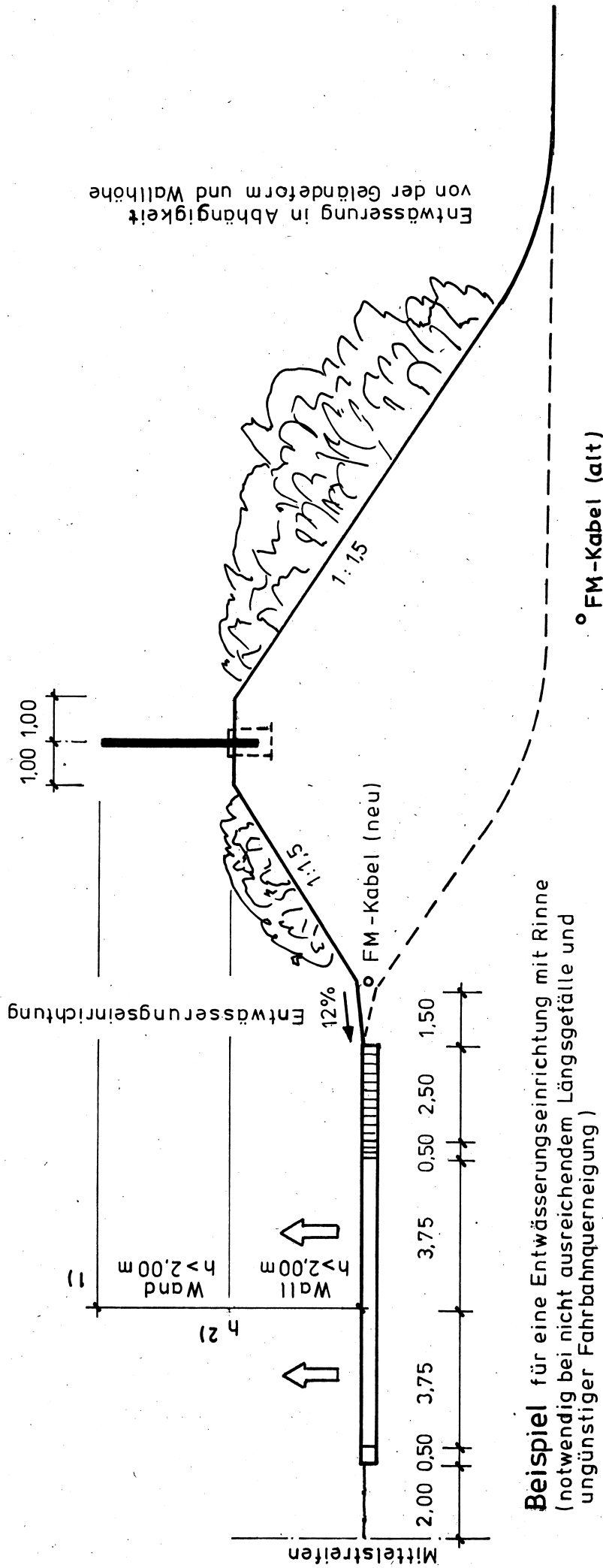
Bund / Länder -Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwall bei Straße in Dammage Beengte Platzverhältnisse und / oder teures Dammschüttmaterial	Richtzeichnung Strecke
	WI 2
	Febr. 1979



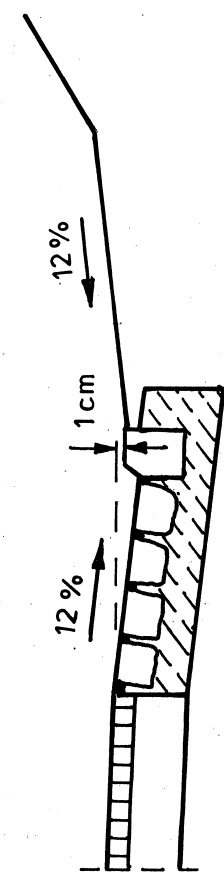
1) Gemäß schalltechnischer Berechnung

2) bei anderen Straßen auch geringere Muldenbreite

Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwall bei Straße i. Einschnittlage Ausreichende Platzverhältnisse u. ausr. Dammschüttmaterial	Richtzeich = nung Strecke
	WI 3
	Febr. 1979



Beispiel für eine Entwässerungseinrichtung mit Rinne
(notwendig bei nicht ausreichendem Längsgefälle und ungünstiger Fahrbahnquerneigung)



Hinweis:
Bei sehr beengten Platzverhältnissen kann die Wand auch in die straßenseitige Böschung gesetzt werden, wobei die Ausbildung nach Wd 4 erfolgt. In diesem Fall läßt sich die Kronenbreite auf 1 m verringern.

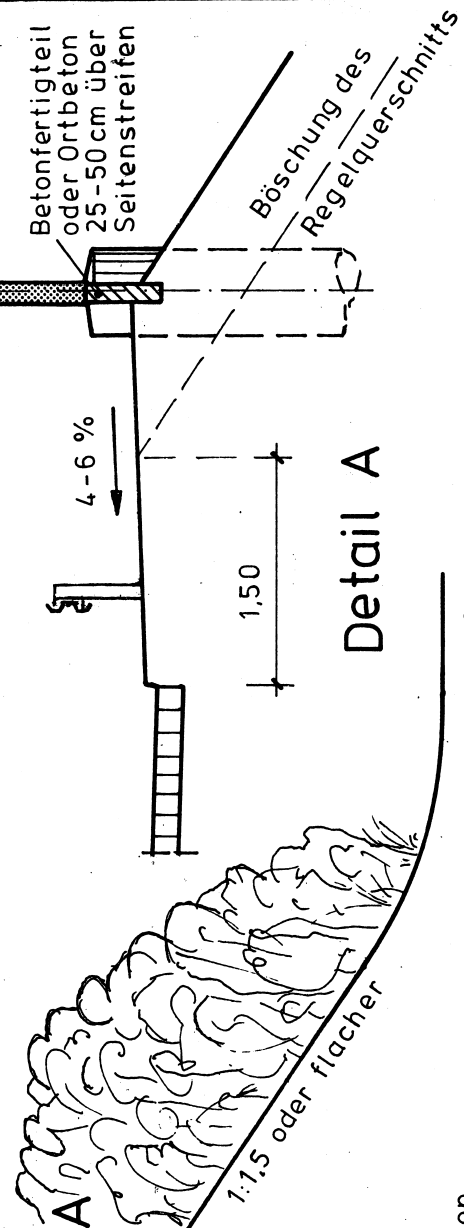
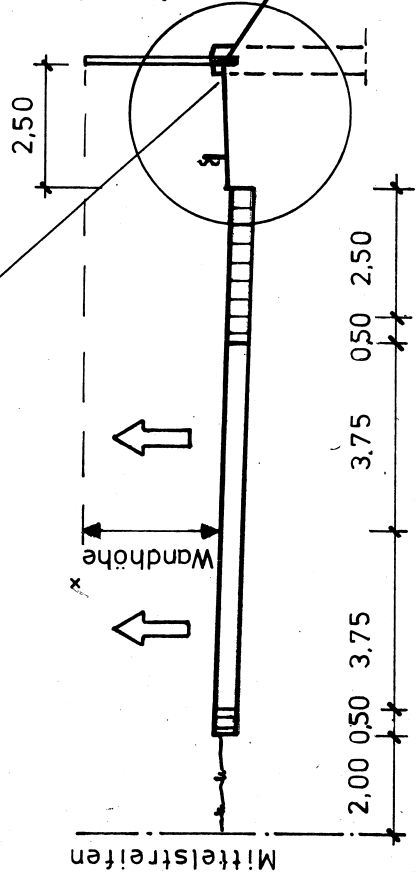
- 1) Maße nur für Kombination von Wall und Wand
- 2) Gemäß schalltechnischer Berechnung

Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutz bei Straße in Dammlage	Richtzeichnung Strecke
Beengte Platzverhältnisse und / oder teures Dammschüttmaterial	WI/Wd
Febr. 1979	

Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB	Richtzeichnung Strecke	Wd 1	Febr. 1979
Lärmschutzwand bei Straße in Dammlage Gesamelte Wasserführung (Straße mit Dammerbrei- rung)				

x Gem. schalltechnischer Berechnung.

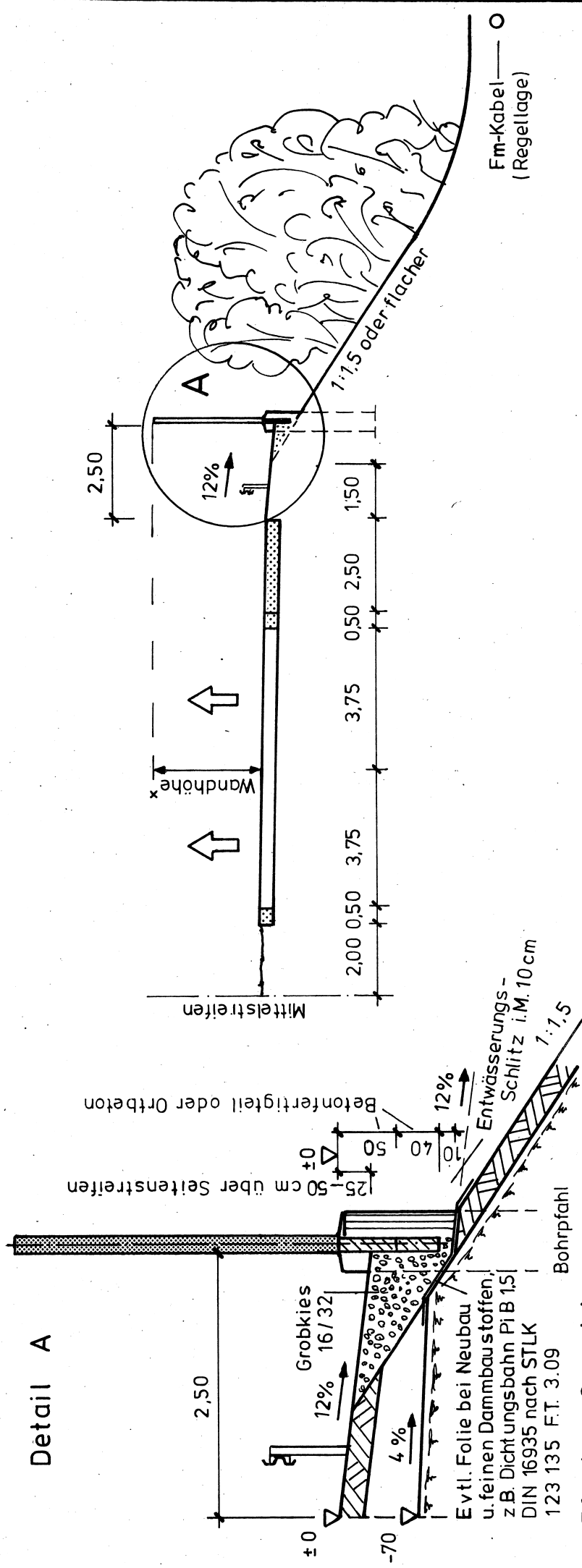
Befestigung in Wasserschutzgebieten
je nach Anforderungen der Zone, sonst
nach örtlichen Gegebenheiten.
Bei unbefestigtem Seitenstreifen ca. 30 cm
befestigte Mähkante vor der Wand.



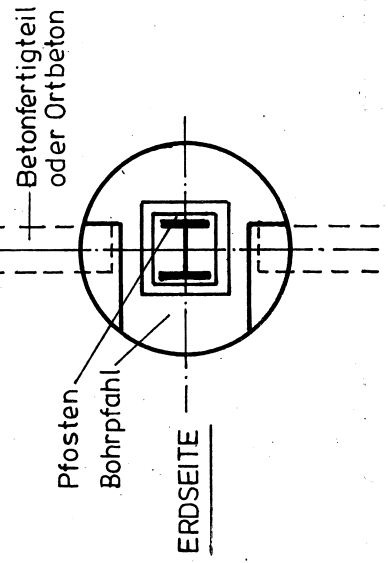
Anwendung:
aus gestalterischen Gründen bzw. bei Kostenvorteilen
auch geeignet für:
Wasserschutzgebiete
Schnee- und wasserreiche Gebiete.

x Gem. schalltechnischer Berechnung.

Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwand bei Straße in Dammlage. Gesamelte Wasserführung (Straße mit Dammverbrei- rung)	Richtzeichnung Strecke
	Wd 2
	Febr. 1979



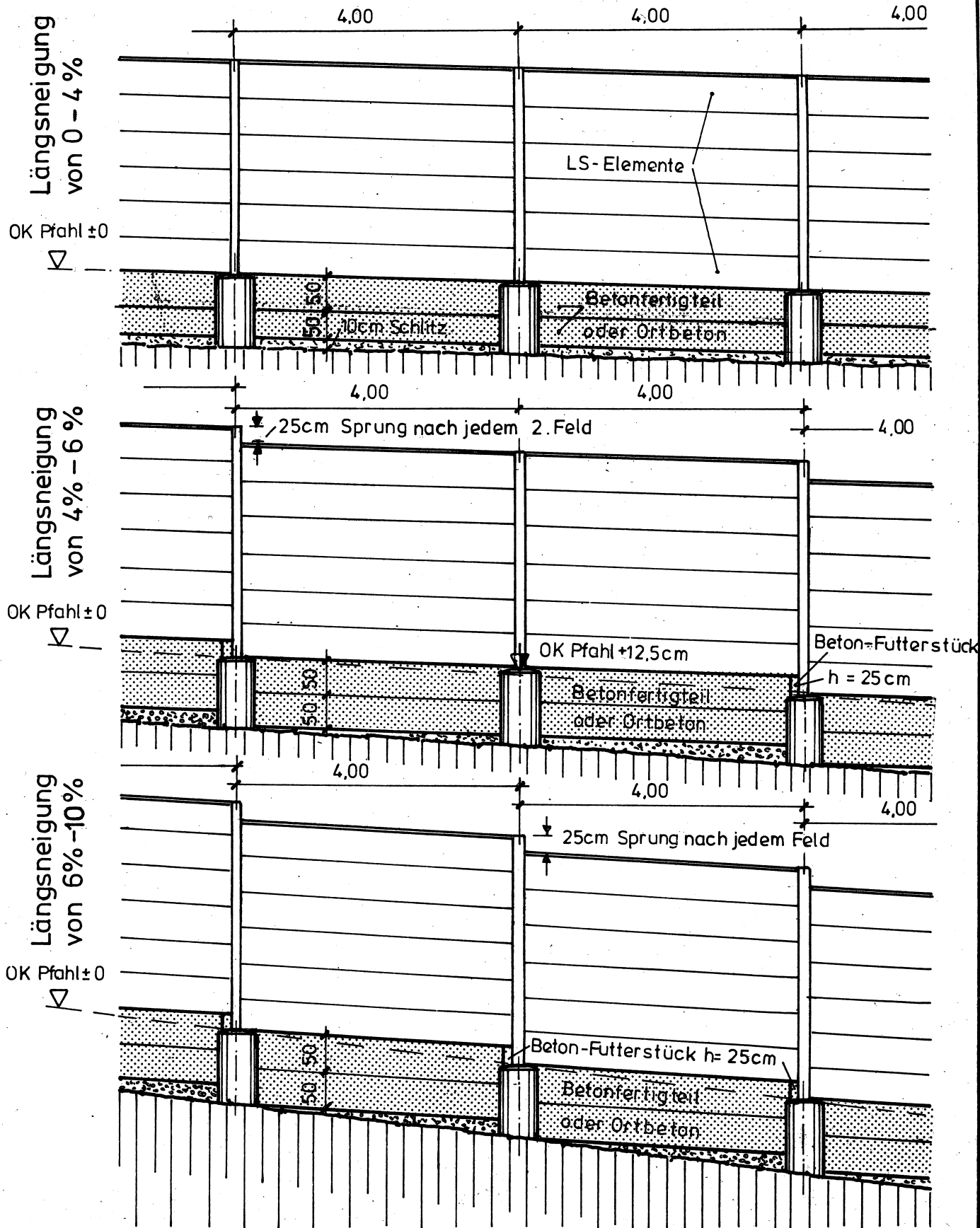
Pfosten Grundriss



An Tiefpunkten, langen Gefällestrecken, Verbindungsbereichen usw. können zusätzliche Entwässerungseinrichtungen erforderlich werden.

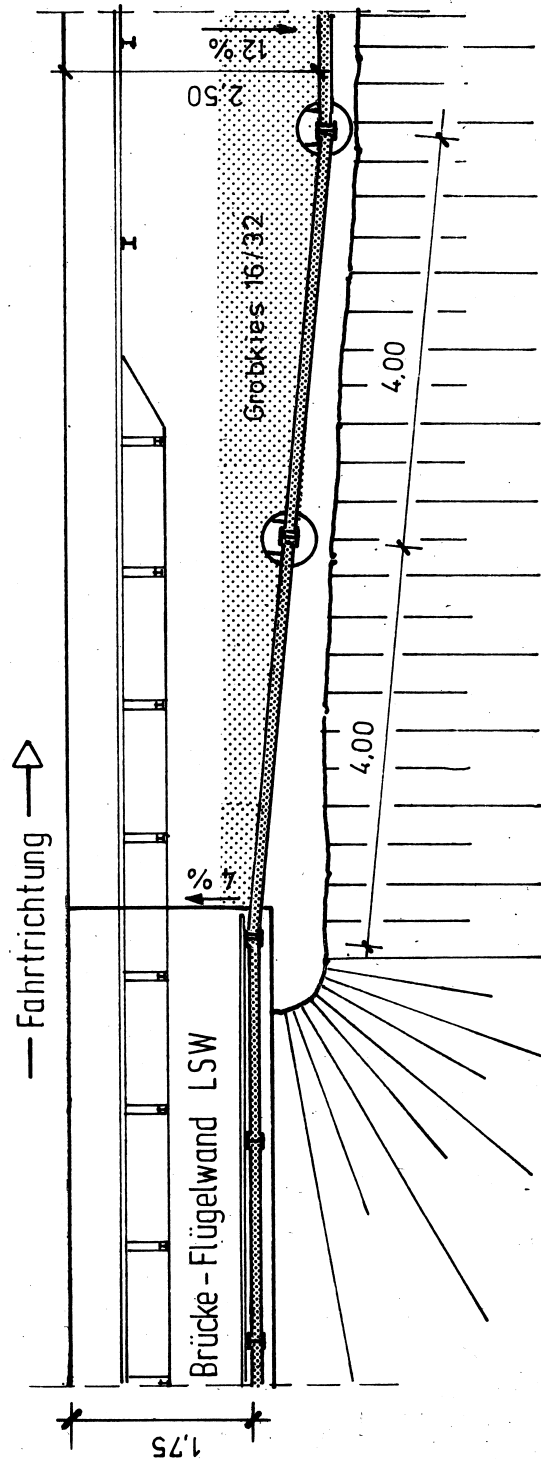
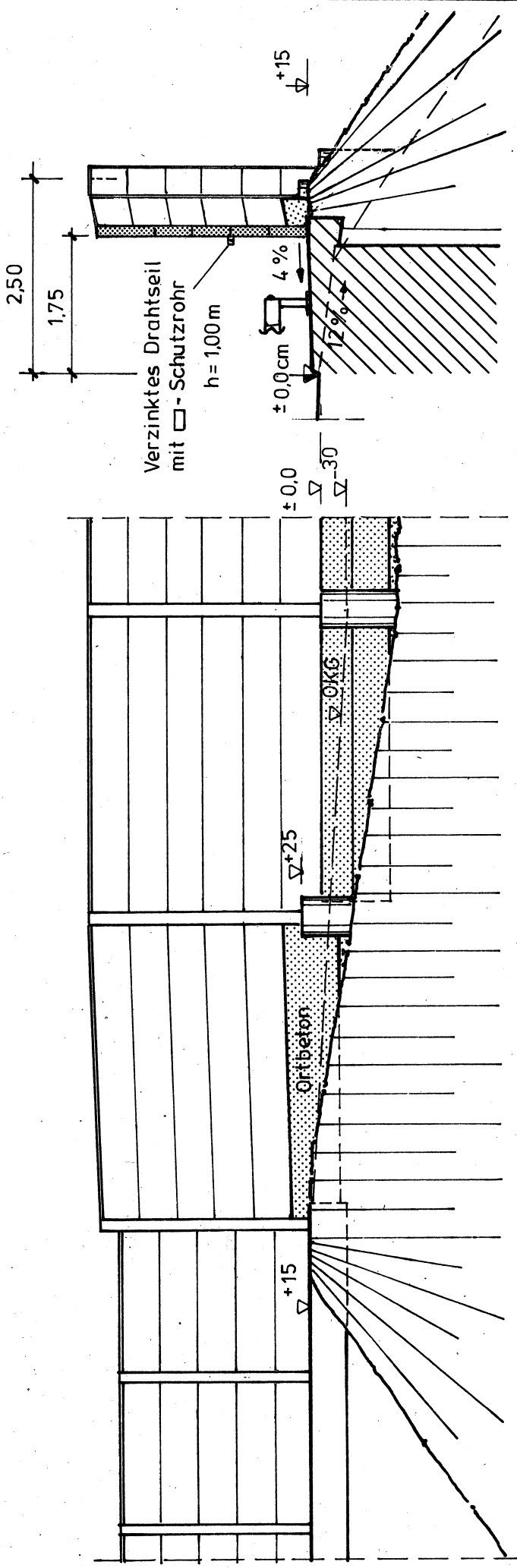
xGem. schalltechnischer Berechnung.

Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwand bei Straße in Dammlage Entwässerung durch die Wand.	Richtzeichnung Strecke
	Wd 3
	Febr. 1979



Beispiele für die Ausbildung der Pfosten und Elemente bei verschiedenen Längsneigungen und 0,50m Elementhöhe.

Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwand bei Straße in Dammlage Ausbildungsbeispiele	Richtzeichnung Strecke
	Wd 3a
	Febr. 1979

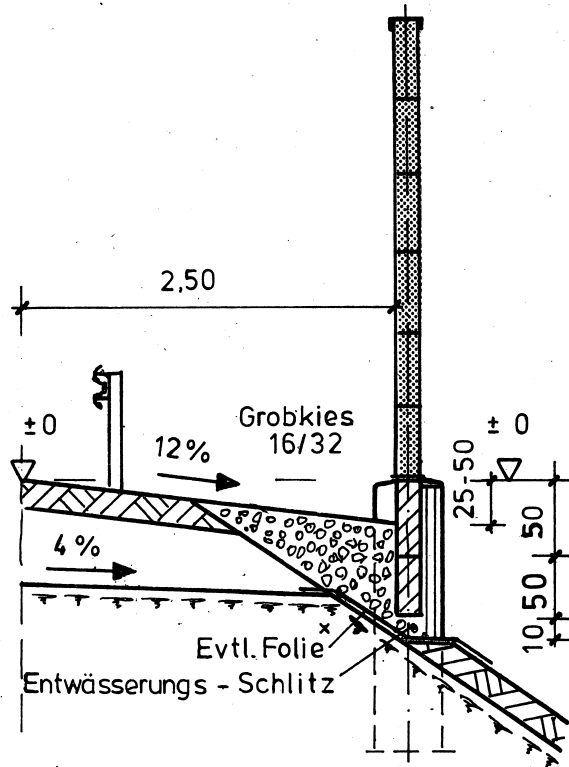
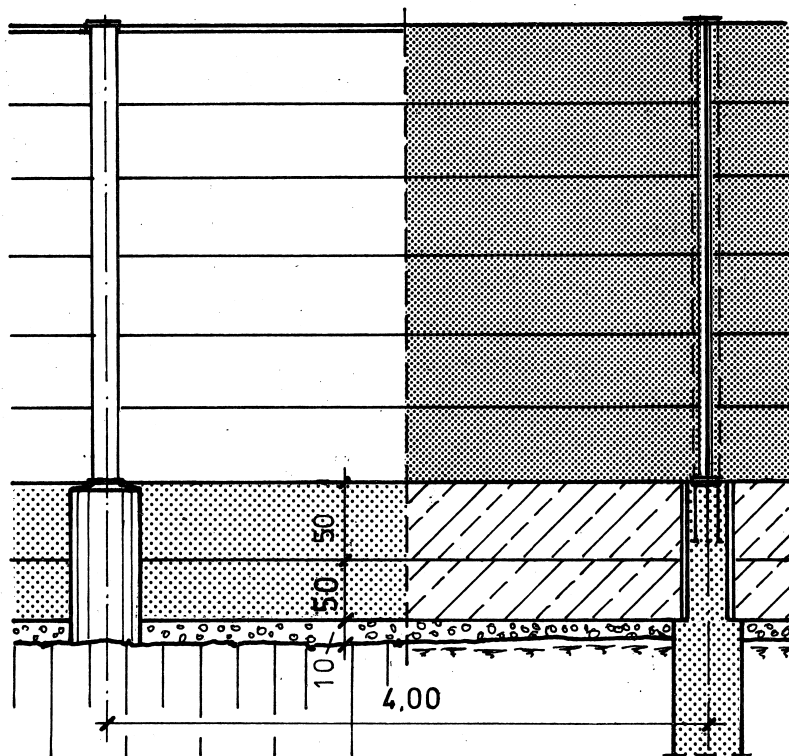


Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Übergang Brücke - Strecke ohne Tür	Richtzeichnung Strecke
	Wd 3b
	Febr. 1979

Ansicht

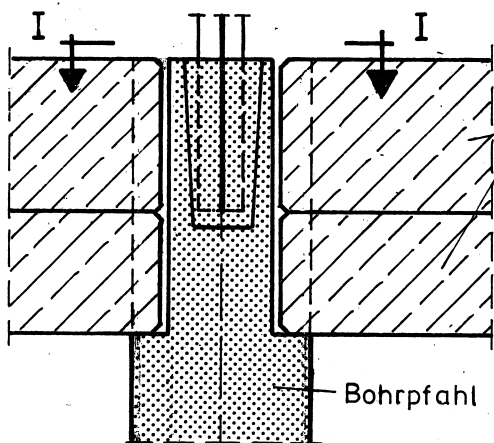
Schnitt

Querschnitt

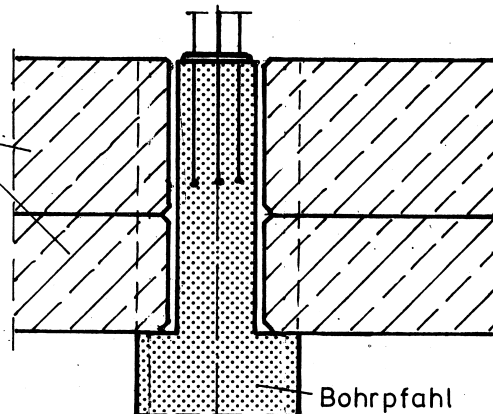


Pfostenverankerung

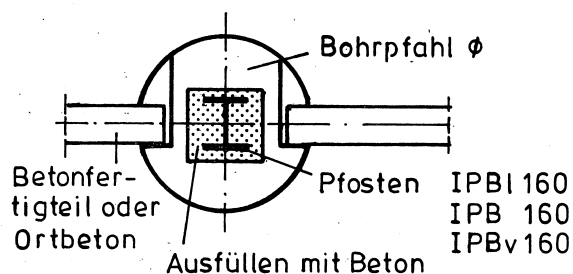
a) Köcher mit glatter Wandung



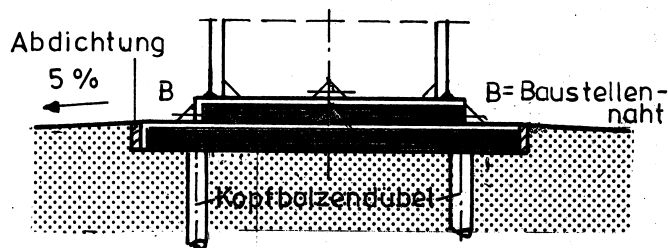
b) Ankerplatte



Schnitt I-I



Trägeranschluß



Bohrpfahl und Pfosten sowie Verankerung, Bewehrung und Schweißnähte nach stat. Erfordernisse.

*Folie: z.B. Dichtungsbahn PiB 1,5 DIN 16935 nach STLK 123135 FT. 3.09

Bund/Länder-Arbeitskreis
Lärmschirme

BMV
Abt. StB

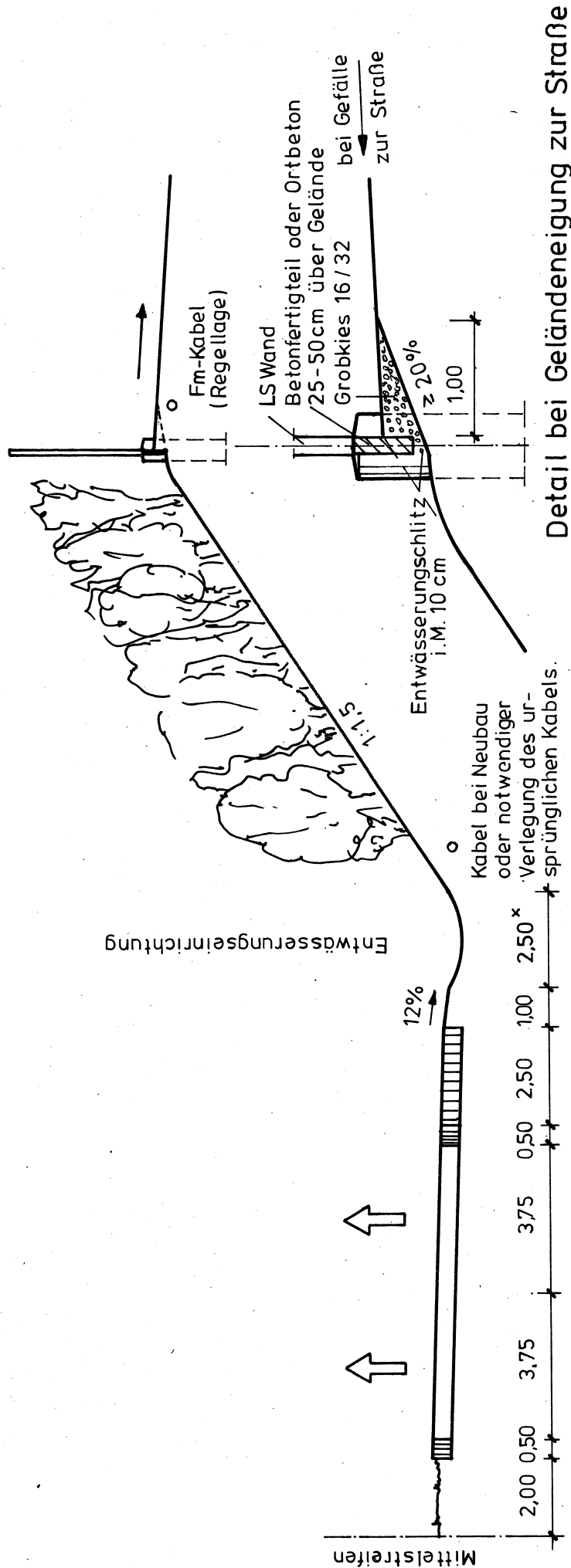
Fußausbildung der
Pfosten

Beispiele für Pfostenver-
ankerung.

Richtzeichnung
Strecke

Wd 3c

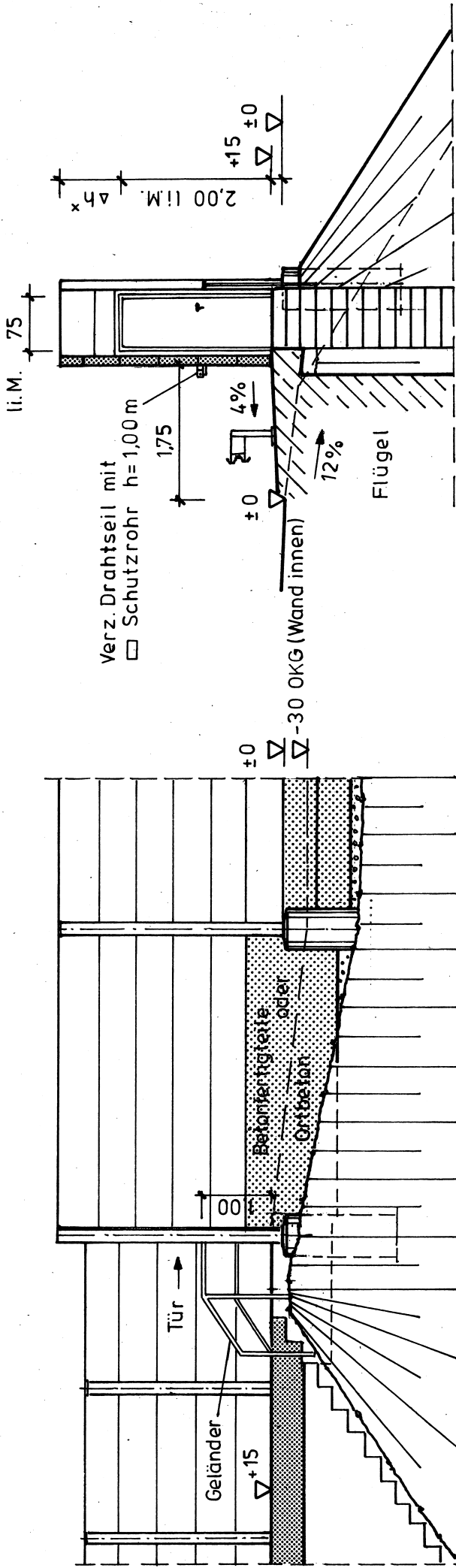
Febr. 1979



Detail bei Geländeneigung zur Straße

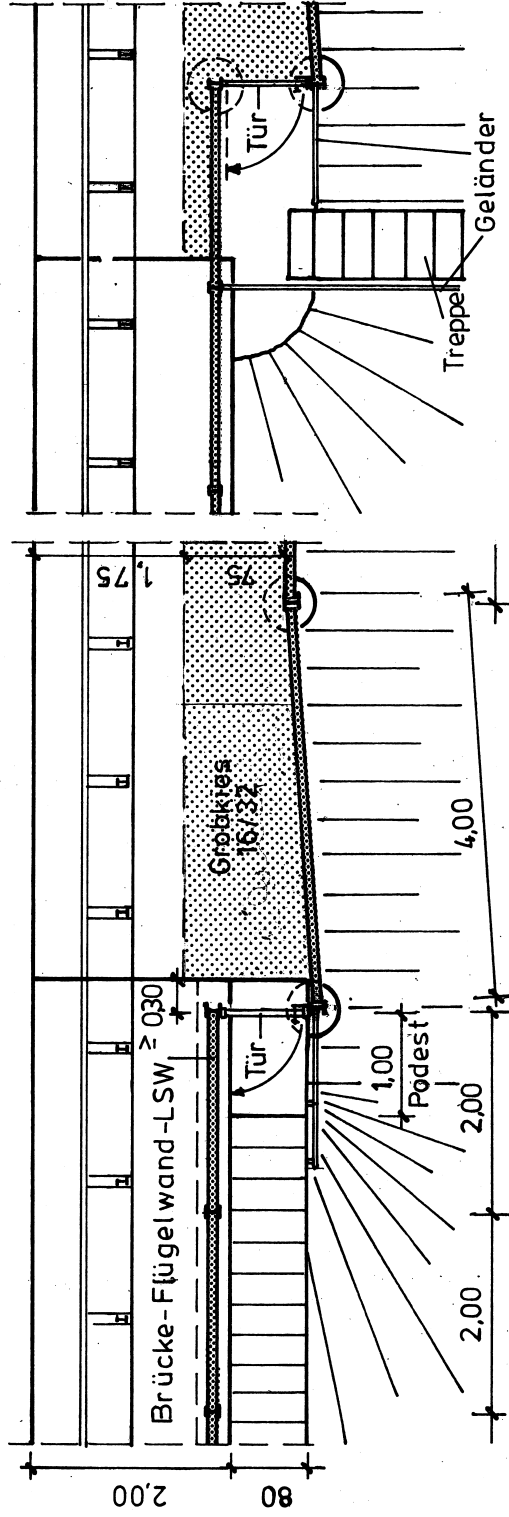
x bei anderen Straßen auch geringere Muldenbreite

Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Lärmschutzwand bei Straße in Einschnittslage	Richtzeichnung Strecke
	Wd 4
	Febr. 1979

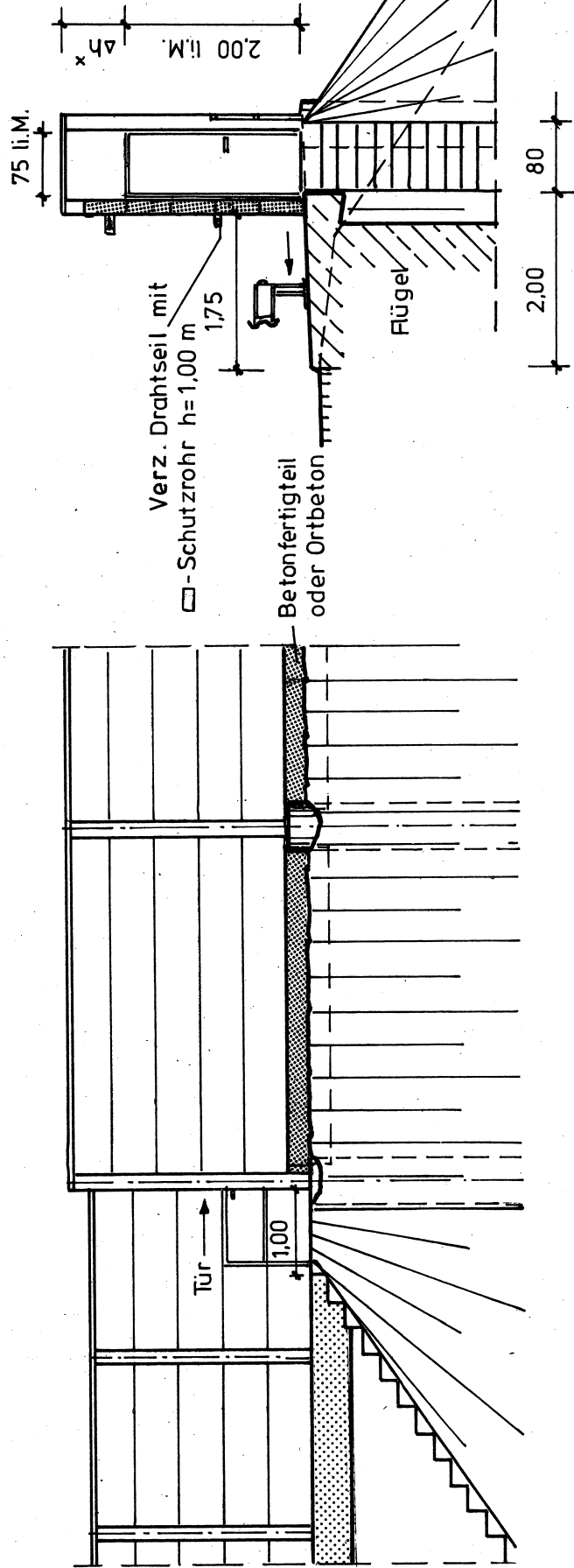


Alternativ - Lösung

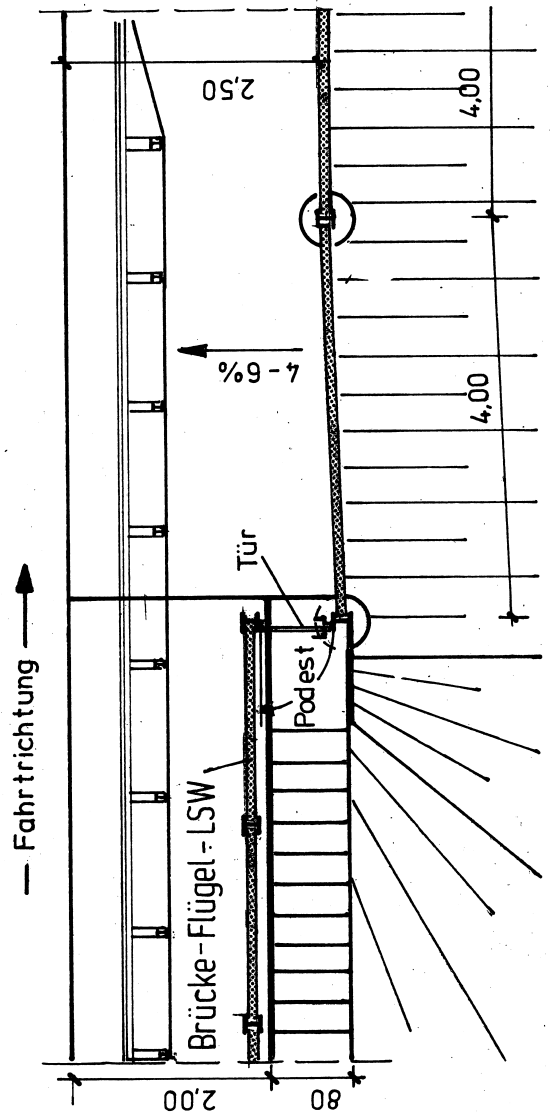
— Fahrtrichtung —→



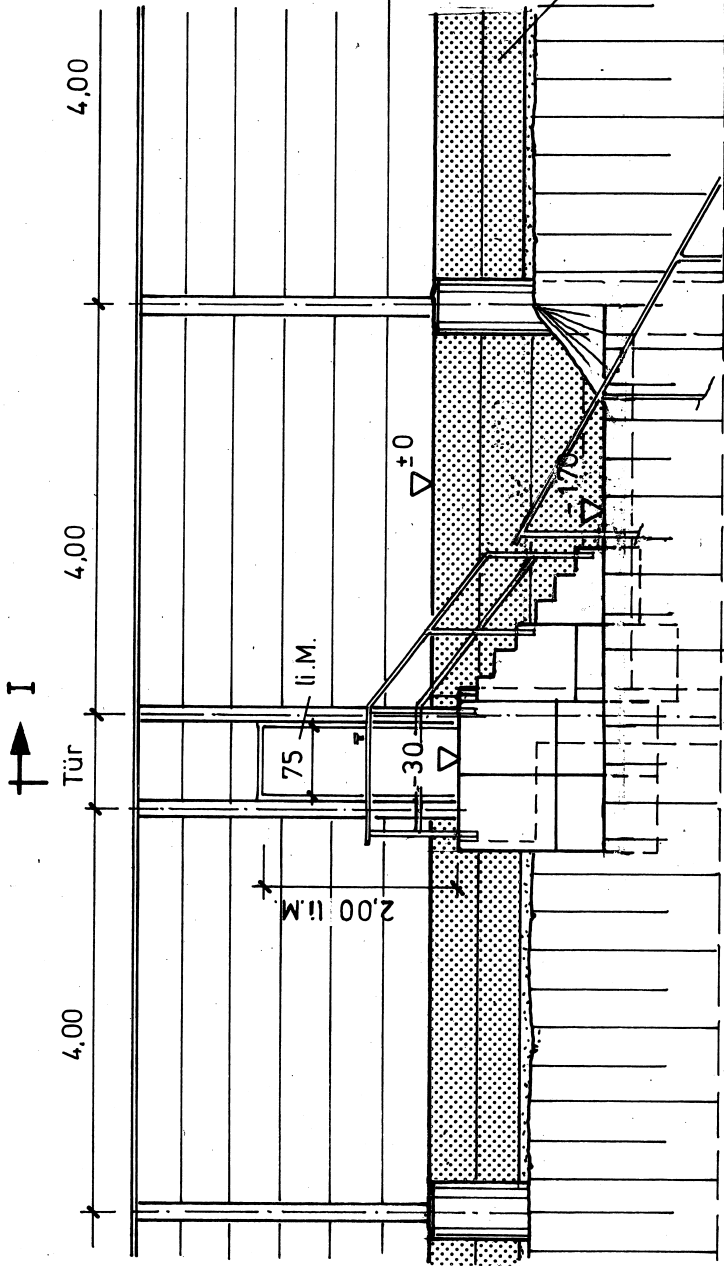
Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Servicetür mit Abgang zur Brücke - zu Wd 3 -	Richtzeichnung Strecke
	T 1
Febr. 1979	



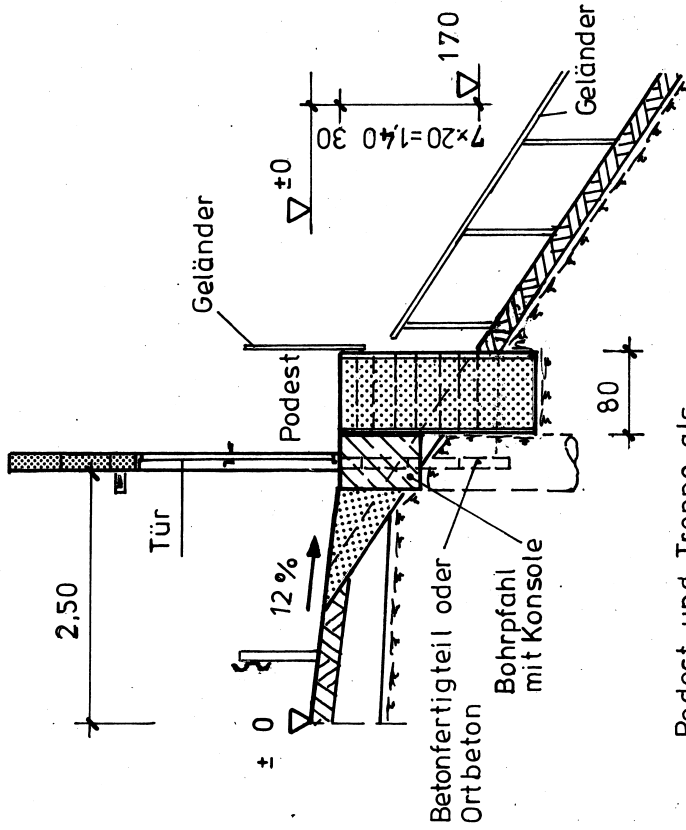
x Gem. schalltechnischer Berechnung.



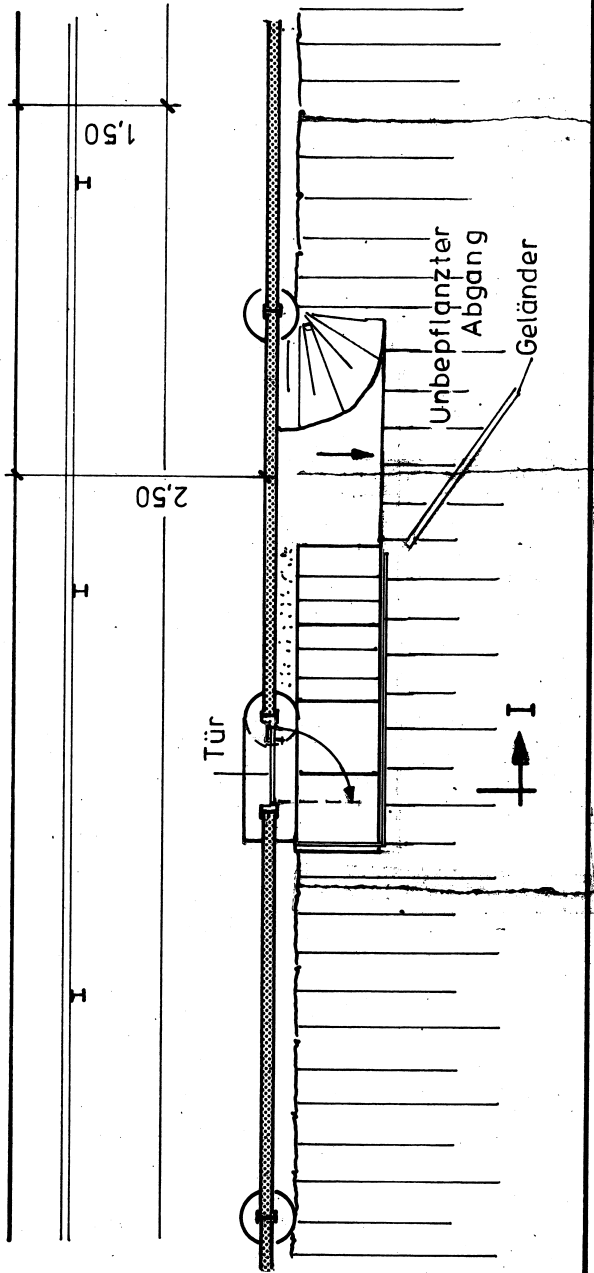
Bund / Länder -Arbeitskreis Lärmschirm	BMV Abt. StB
Servicetür mit Abgang zur Brücke zu Wd 2	Richtzeichnung Strecke T 2
Febr 1979	



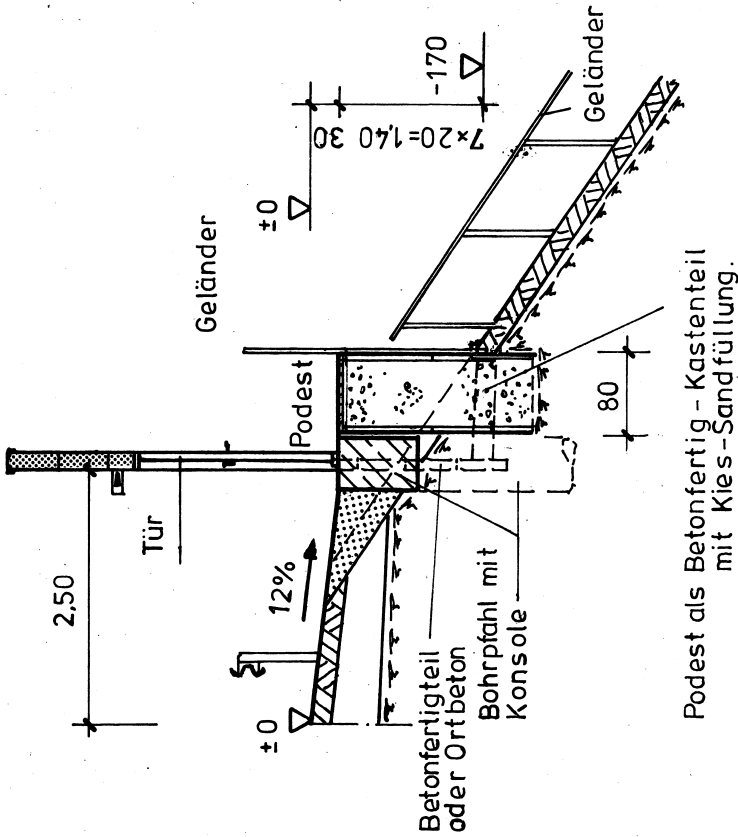
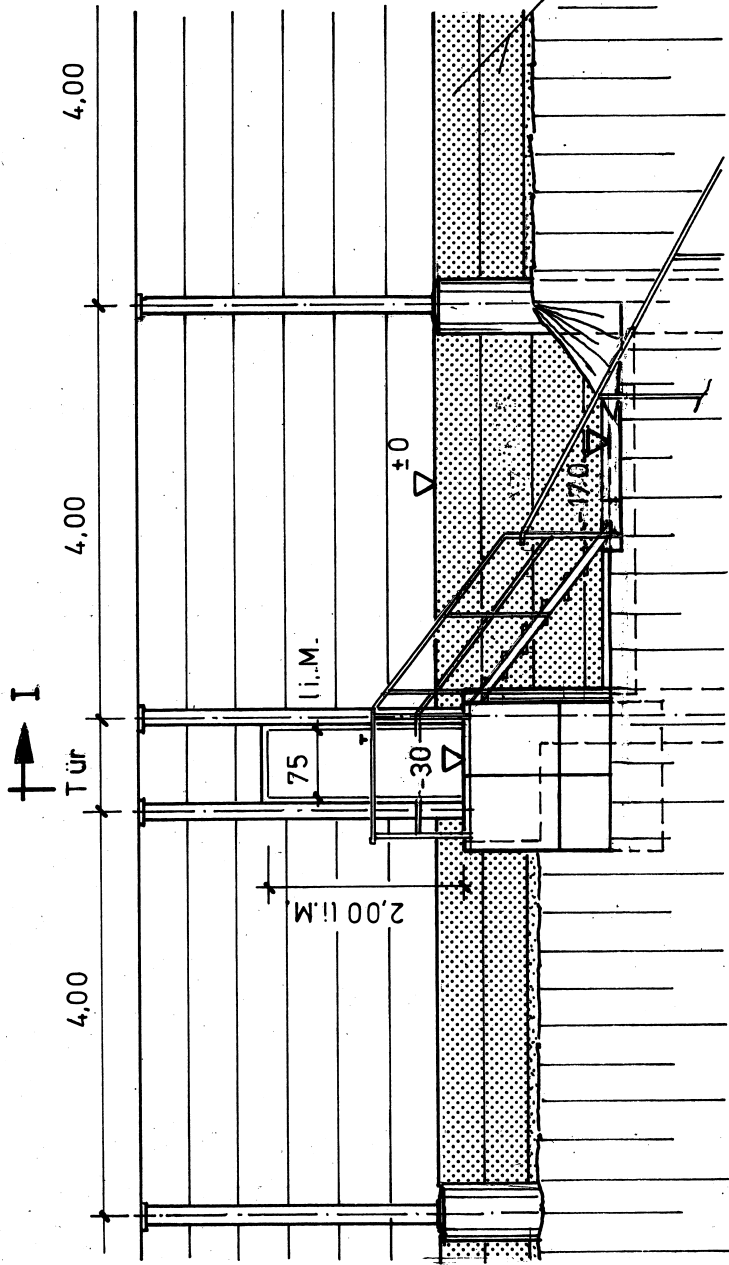
Schnitt I-I



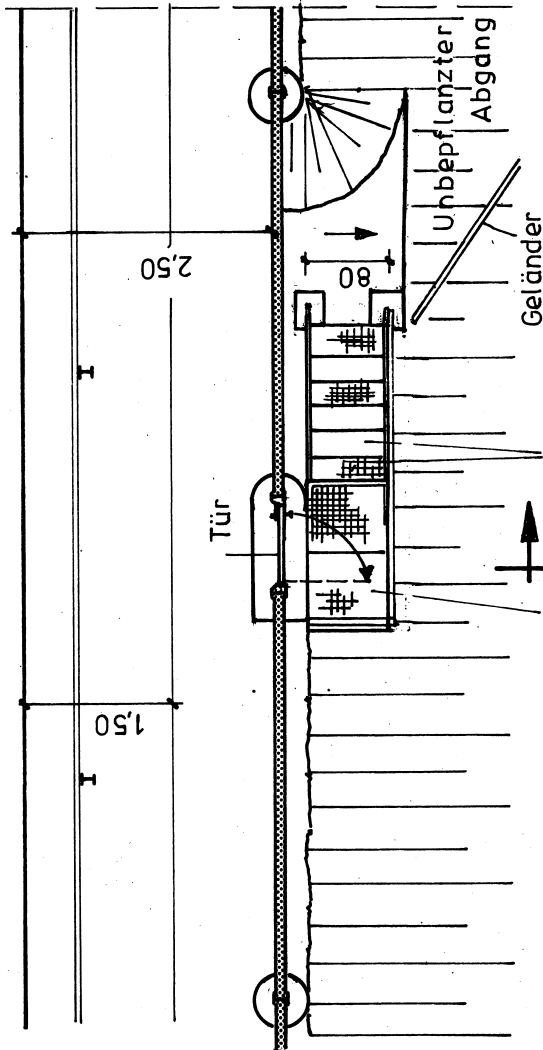
Podest und Treppe als
Betonfertig-Kastenteil mit Kies-Sandfüllung



Bund / Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Servicetür außerhalb von Bauwerksbereichen (Betonbauweise)	Richtzeichnung Strecke
zu Wd 3	T 3
	Febr. 1979

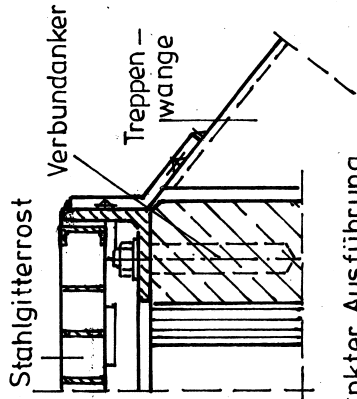


Podest als Betonfertig - Kastenteil mit Kies - Sandfüllung.

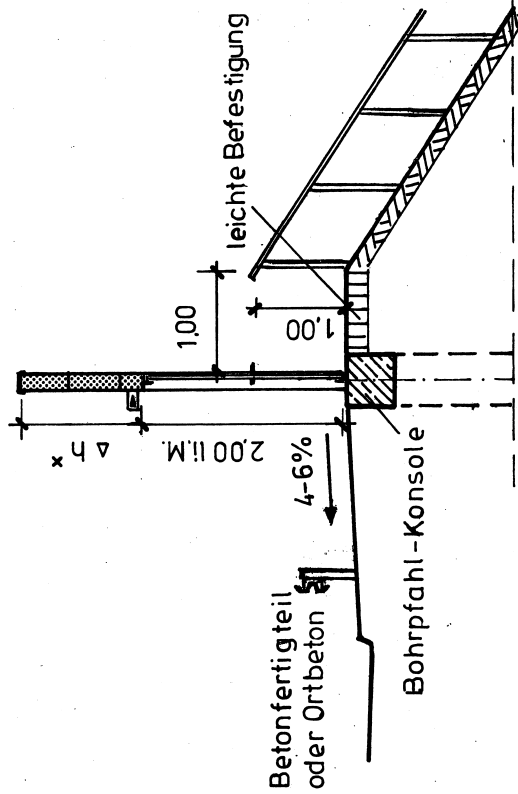
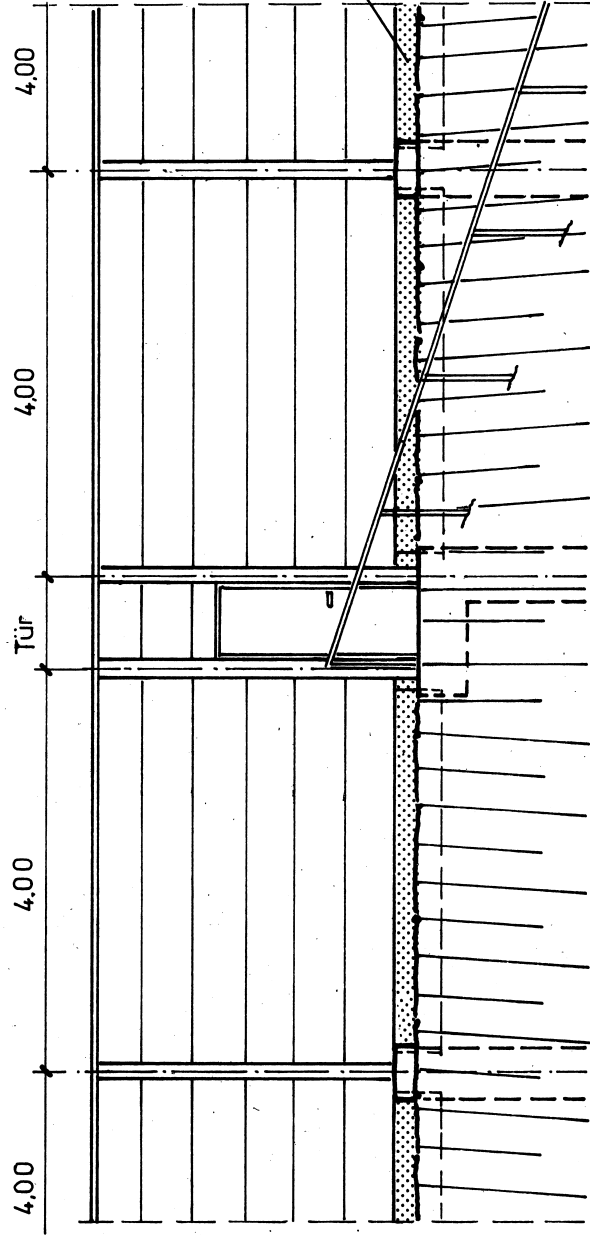


Podest und Stufen als Stahlgitterrost in feuerverzinkter Ausführung

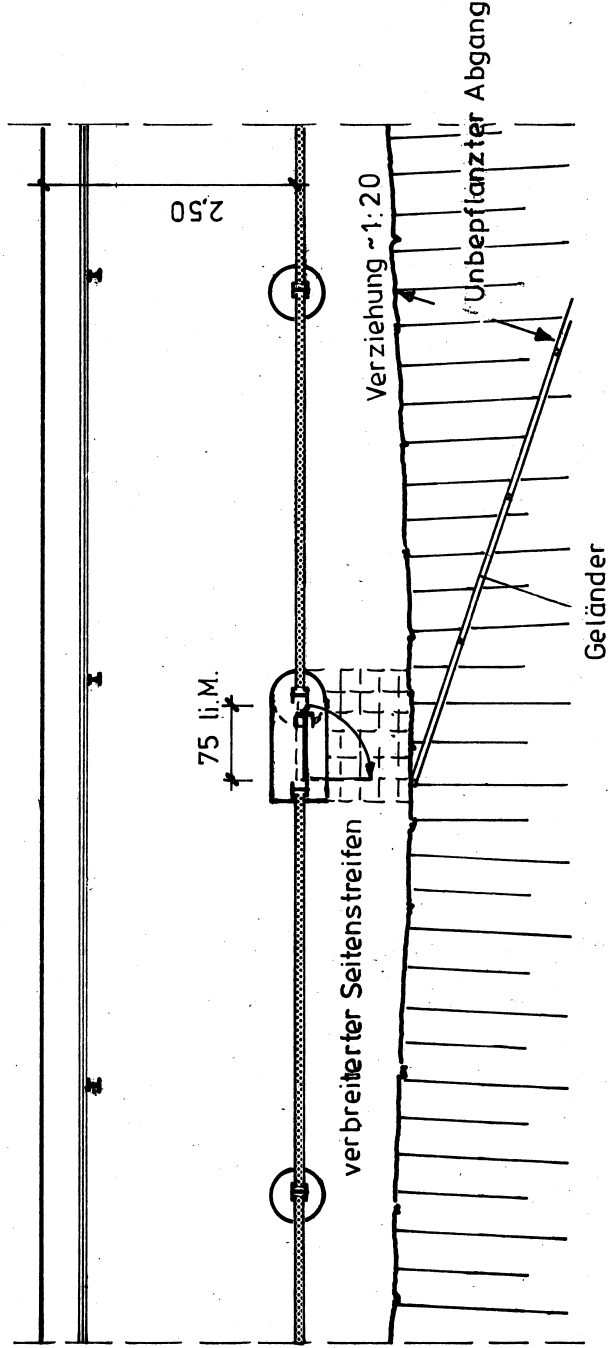
Podest - Detail



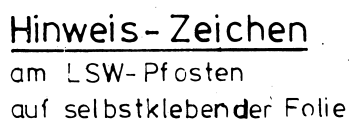
Bund/Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Servicetür außerhalb von Bauwerksbereichen (Verwendung von Stahl- gitterrosten) zu Wd 3	Richtzeichnung Strecke
	T 3a
	Febr. 1979



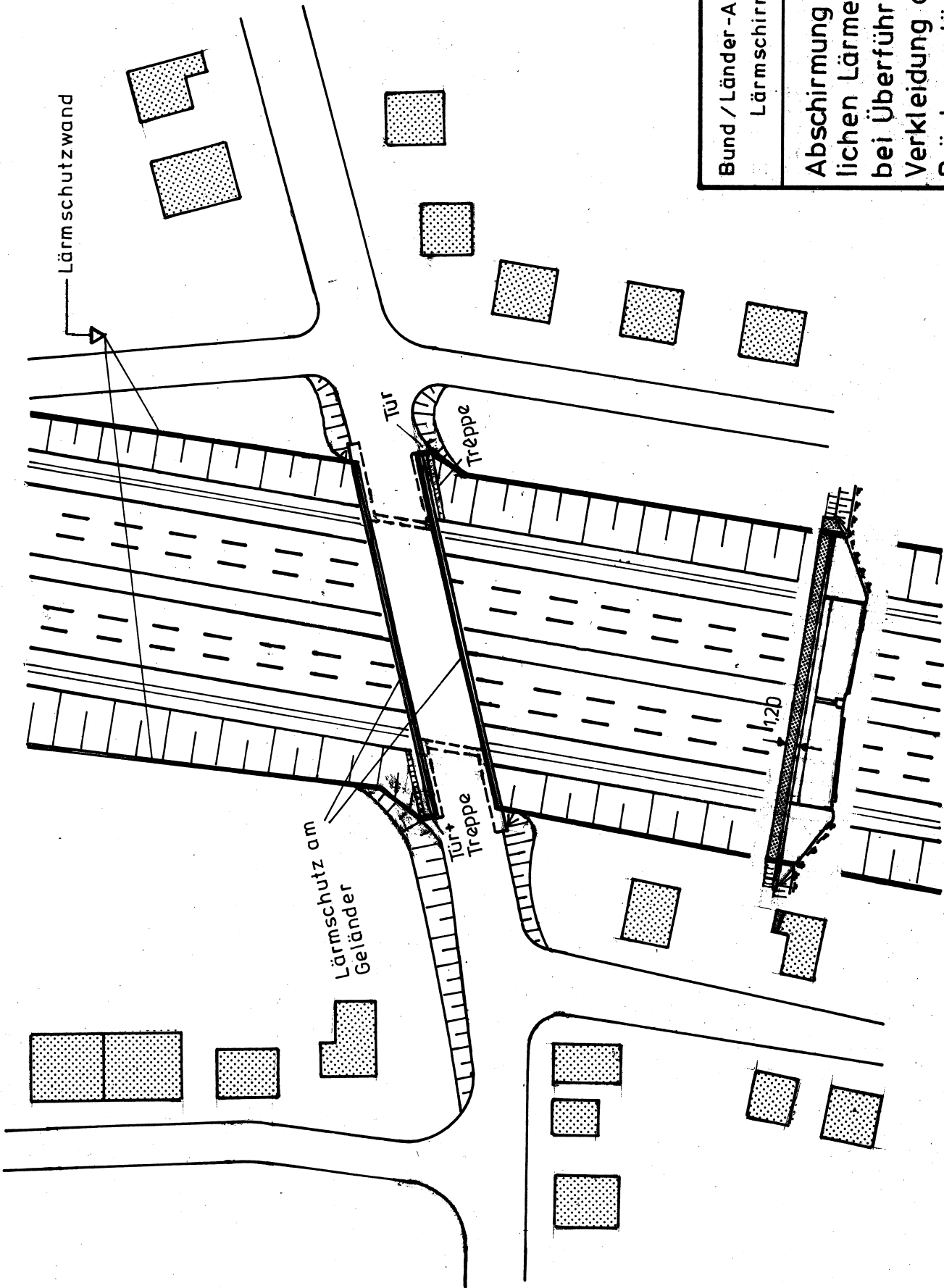
x Gem. schalltechnischer Berechnung.



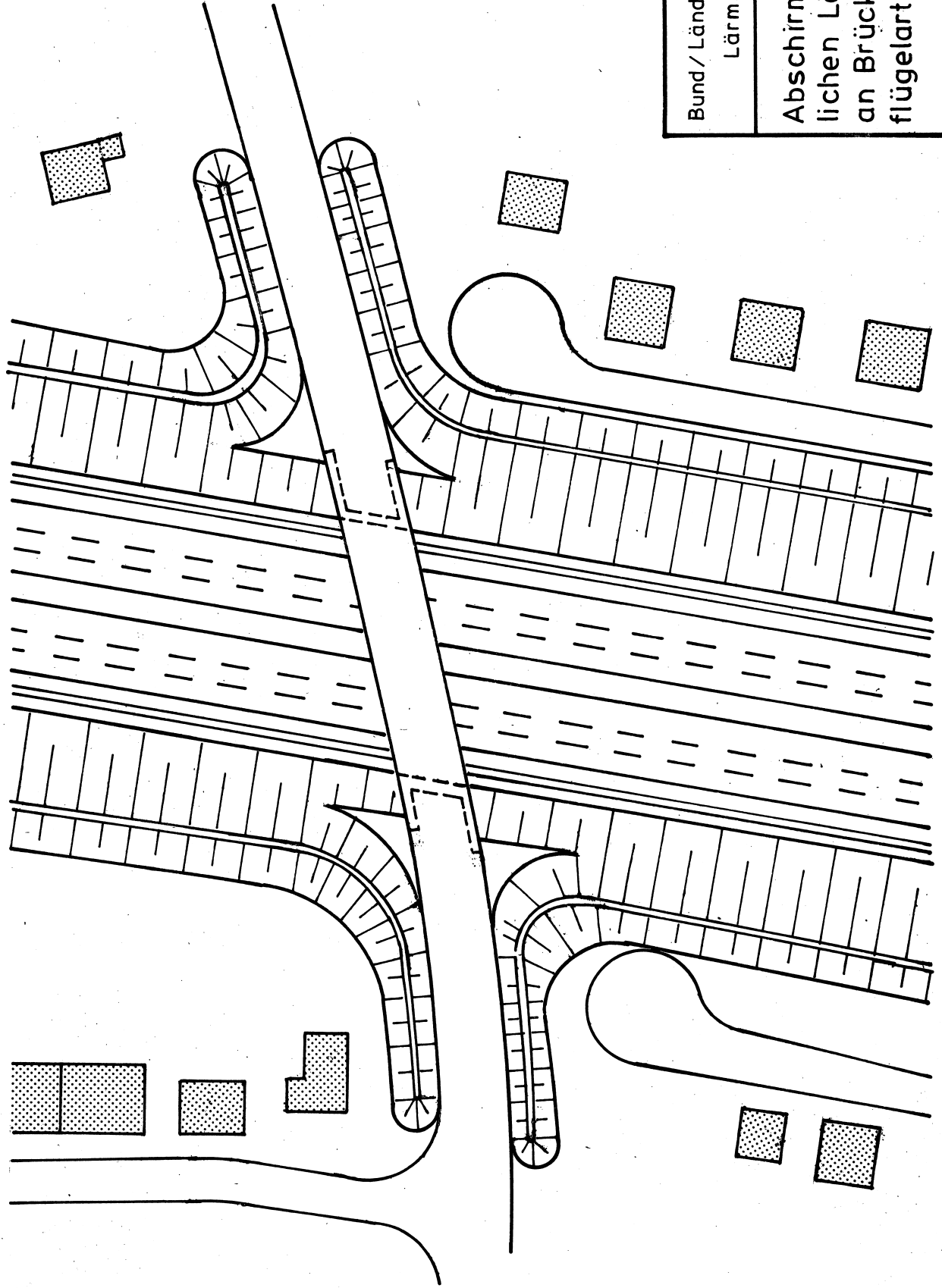
Bund/Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Servicetür außerhalb von Bauwerksbereichen zu Wd 2	Richtzeichnung Strecke
	T 4
	Febr. 1979



Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschutzwand	BMV Abt. StB
Service - Tür Beispiel einer handelsübl. korros- geschützten Stahltür mit Son- derbeschlägen; selbstschließend	Richtzeichnung Strecke
	T 5
	Feb. 1979



Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Abschirmung des seitlichen Lärmeinflusses bei Überführungen: Verkleidung des Brückengeländers.	
Richtzeichnung Strecke	
L 1	
Febr. 1979	

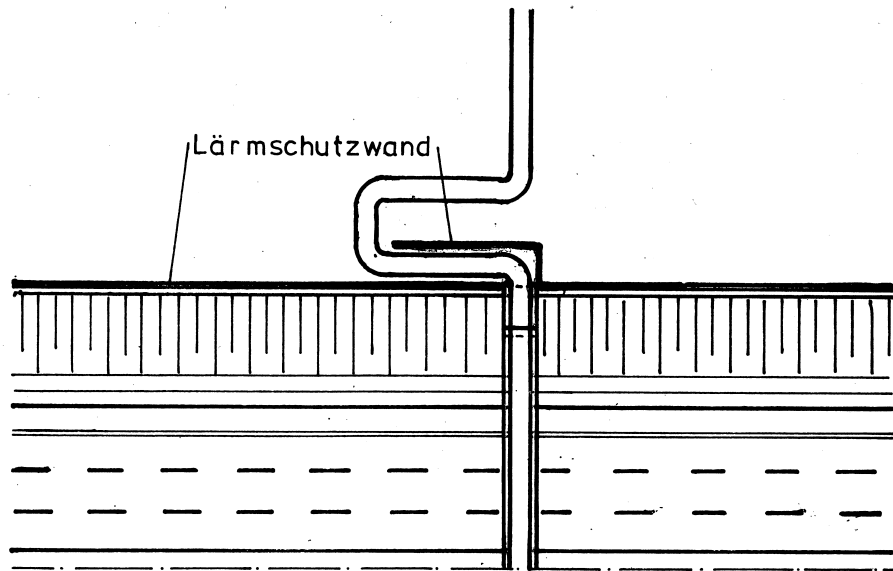


Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Abschirmung des seitlichen Lärmeinflusses an Brücken durch flügelartige Erdwälle.	Richtzeichnung Strecke
	L 2
	Febr. 1979

Beispiele für Lärmschutzwand - Überlappungen

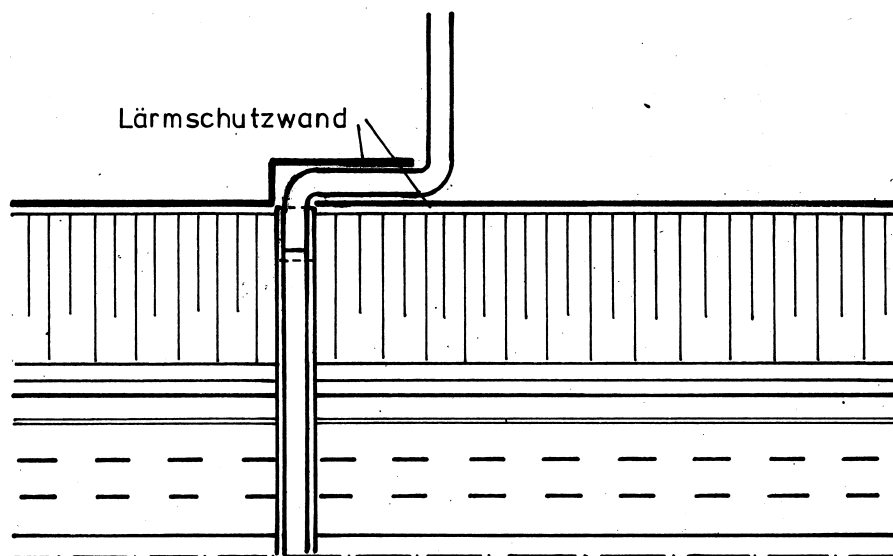
Beispiel 1

Brückenachse = Wegachse

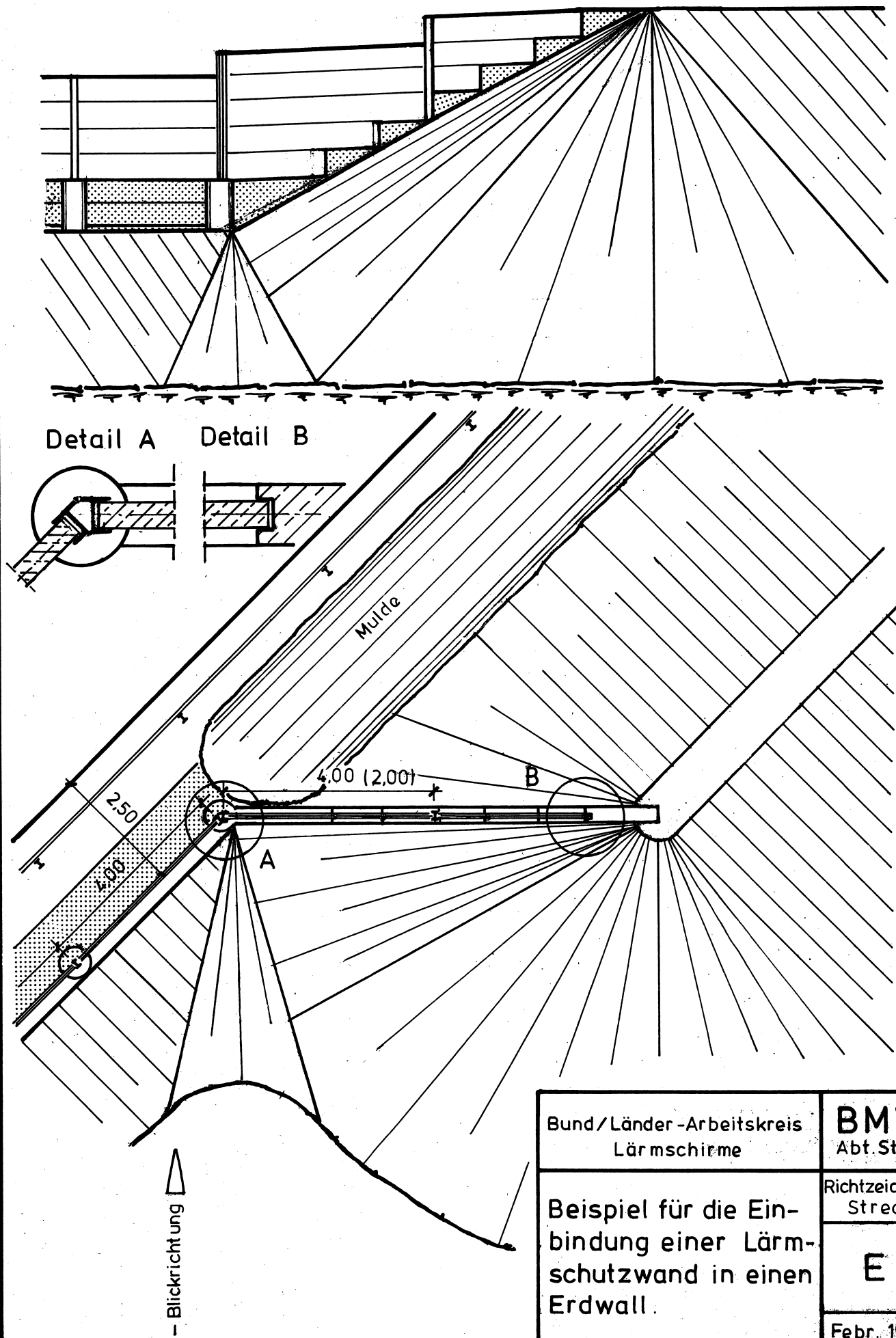


Beispiel 2

Brückenachse gegenüber Wegachse versetzt



Bund / Länder - Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Abschirmung des seitlichen Lärmeinfalls bei Überführungen von Geh- und Radwegen	Richtzeichnung Strecke L 3
	Febr. 1979



Bund/Länder-Arbeitskreis Lärmschirme	BMV Abt. StB
Beispiel für die Ein- bindung einer Lärm- schutzwand in einen Erdwall.	Richtzeichnung Strecke
	E
	Febr. 1979