

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1955	Seite
Personalnachrichten			
317	8. 12. 1955	Verlust eines Dienstausweises	586

Allgemeine Angelegenheiten

318	12. 12. 1955	Verordnung PR Nr. 6/55 zur Änderung der Anordnung PR Nr. 146/48 über Vergütungen für den Abfertigungsdienst des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen in der Fassung der Anordnungen PR Nr. 12/49 und PR Nr. 16/54	586
-----	--------------	--	-----

Straßenverkehr

319	12. 12. 1955	Änderung der Verordnung TS Nr. 1/54 über die Ausnahmetarife im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Januar 1954	586
320	15. 12. 1955	Verlängerung der Anordnungen über den Reichskraftwagentarif	586
321	15. 12. 1955	Verordnung TS Nr. 9/55 über eine Zweite Änderung der Fünftzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif	587
322	15. 12. 1955	Richtlinien für die Geräuschemessung an Kraftfahrzeugen; hier: Senkung der Höchstlautstärkewerte für Fahrräder mit Hilfsmotor und Kraft-räder	588
323	22. 11. 1955	Vereinbarungen über die Durchführung des grenzüberschreitenden gewerblichen Personenverkehrs und Güterverkehrs auf der Straße	588
324	5. 12. 1955	§ 58 StVZO — Geschwindigkeitsschilder —; hier: an Anhängern	601

Binnenschifffahrt

325	7. 12. 1955	Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 2. Dezember 1955	601
(Frachtausschuß für den Rhein)			
(Frachtausschuß Dortmund)			
(Frachtausschuß Bremen)			
(Frachtausschuß Hamburg)			
(Frachtausschuß Berlin)			

Nr.	Dat.	VkB1 1955	Seite
326	9. 12. 1955	Bekanntmachung für die Schifffahrt über die Tauchtiefe in der Mündungstrecke des Wesel-Datteln-Kanals	602

327	7. 12. 1955	Tarif für die Werftgebühren und das Hafenliegegeld in den Wasserschlagsanlagen Ochsenfurt	602
-----	-------------	---	-----

Straßenbau

328	5. 12. 1955	Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 8/1955 Sachgebiet 3: Erdbau	602
329	24. 11. 1955	Einziehung und Abstufung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 258, Abschnitt Schleiden — Ahrhütte, in der Gemeinde Blankenheimerdorf, Landkreis Schleiden	605
330	30. 11. 1955	Widmung und Entwidmung einer Teilstrecke der Bundesstraße 6 südlich von Bremerhaven	605
331	7. 12. 1955	Bundesautobahn Kassel — Frankfurt (M); Inbetriebnahme der Anschlußstelle „Friedberg/H.“	606
332	12. 12. 1955	Sperrung auf Bundesautobahnen	606
333	13. 12. 1955	Sperrungen auf Bundesstraßen	606

Aufgebote

333a	31. 12. 1955	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug- (Anhänger-) briefe	
333b	31. 12. 1955	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug- (Anhänger-) schein	
333c	31. 12. 1955	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	616 a — 616 q

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:

Übersicht	607
Auslese	610

Bücherschau:

Neuerscheinungen	612
Buchbesprechungen	613

Rechtsprechung	614
--------------------------	-----

9. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 1955

Heft 24

AMTLICHER TEIL

Personalausweisungen

Nr. 317 Verlust eines Dienstausweises.

Bonn, den 8. Dezember 1955
— Z 6 Ogo — 363 Vm/II —

Der vom Bundesminister für Verkehr ausgestellte Dienstausweis

Nr. 1002 (grün) der Angestellten Leni Schulz, geboren 23. 2. 1933, ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt.

Es wird gebeten, Wahrnehmungen über mißbräuchliche Benutzung des Ausweises oder seine Auffindung dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Claussen

(VkB1 1955 S. 586)

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 318 Verordnung PR Nr. 6/55 zur Änderung der Anordnung PR Nr. 146/48 über Vergütungen für den Abfertigungsdienst des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen in der Fassung der Anordnungen PR Nr. 12/49 und PR Nr. 16/54.

Bonn, den 12. Dezember 1955
A 5 — Vmk 445/5 — 4076 Sch —

Nachstehend wird die Verordnung PR Nr. 6/55 vom 30. November 1955 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 236 vom 7. Dez. 1955 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Ter-Nedden

Verordnung PR Nr. 6/55 zur

Änderung der Anordnung PR Nr. 146/48 über Vergütungen für den Abfertigungsdienst des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen in der Fassung der Anordnungen PR Nr. 12/49 und PR Nr. 16/54.

Vom 30. November 1955.

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) und 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der sich aus § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) ergebenden Fassung in Verbindung mit § 35 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) wird auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm folgendes verordnet:

§ 1

§ 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 über Vergütungen für den Abfertigungsdienst des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 29. Dezember 1948 (Mitteilungsblatt der Verwaltung für Wirtschaft des Vereinigten Wirtschaftsgebiets 1949 II S. 14; Verkehrsblatt 1948 S. 93) erhält folgende Fassung:

„§ 2

Aufgaben des Abfertigungsspediteurs

Der Abfertigungsspediteur hat regelmäßig folgende Aufgaben zu erfüllen:

1. Ordnungsgemäße Berechnung der Tarifracht.
2. Allgemeine und individuelle Werbung für den Kraftwagengüterfernverkehr.

3. Vorbereitende Behandlung der Sendungen für die Beförderung.
4. Ausstellung der Beförderungspapiere.
5. Die Abwicklung der Frachtfzahlung entsprechend dem jeweils geltenden Frachtfzahlungsanweisungs- und Frachtfstundungsverfahren im Kraftwagengüterfernverkehr.
6. Mitwirkung im Nachnahmeverfahren.
7. Bereitstellung von ausreichenden Lager- und Umschlagseinrichtungen für Annahme und Ablieferung des Gutes.
8. Sicherung eines reibungslosen Zu- und Ablaufs von Einzelsendungen.
9. Erledigung von Steuer- und Zollformalitäten, soweit sie dem Unternehmer obliegen.
10. Vorhaltung von Tarifmaterial und Unterhaltung einer Auskunftsstelle für den gewerblichen Güterfernverkehr.
11. Führung eines Abfertigungsbuches.“

§ 2

Diese Verordnung tritt am 8. Dezember 1955 in Kraft.

Bonn, den 30. November 1955
I B 4 / S 7 / 9371 / 55

Der Bundesminister für Wirtschaft
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Michel

(VkB1 1955 S. 586)

Straßenverkehr

Nr. 319 Änderung der Verordnung TS Nr. 1/54 über die Ausnahmetarife im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Januar 1954.

Bonn, den 12. Dezember 1955
StV 3 — 6443 Vm/55

Der Ausnahmetarif 16 B 11 für Mostobst tritt nach der Verordnung TS Nr. 6/55 vom 21. Juli 1955 (Bundesanzeiger Nr. 141 vom 26. Juli 1955) am 31. Dezember 1955 außer Kraft.

Der Ausnahmetarif wird daher in der Verordnung TS Nr. 1/54 über die Ausnahmetarife im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Januar 1954 (VkB1 S. 43) gestrichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

(VkB1 1955 S. 586)

Nr. 320 Verlängerung der Anordnungen über den Reichskraftwagentarif.

Bonn, den 15. Dezember 1955
StV 3 — 6596 Vma/55

Nachstehend werden

- a) die Fünfte Anordnung zur Änderung der Vierten Anordnung über den Reichskraftwagentarif,
- b) die Vierte Anordnung zur Änderung der Zehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif,
- c) die Dritte Anordnung zur Änderung der Zwölften Anordnung über den Reichskraftwagentarif,
- d) die Dritte Anordnung zur Änderung der Vierzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif vom 13. Dezember 1955,

die mit Zustimmung des Bundesrates im Bundesanzeiger Nr. 245 vom 20. Dezember 1955 verkündet worden sind, nachrichtlich bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

**Fünfte Anordnung
zur Änderung der
Vierten Anordnung über den Reichskraftwagentarif.
Vom 13. Dezember 1955.**

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der Fassung des § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) in Verbindung mit § 21 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

In § 6 der Vierten Anordnung über den Reichskraftwagentarif vom 20. Dezember 1949 (VkB1 S. 154) werden die Worte „31. Dezember 1955“ geändert in „31. Dezember 1957“.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 31. Dezember 1955 in Kraft.
Bonn, den 13. Dezember 1955.

Der Bundesminister
für Wirtschaft
Ludwig Erhard

Der Bundesminister
für Verkehr
Seeböhm

**Vierte Anordnung
zur Änderung der
Zehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif.
Vom 13. Dezember 1955.**

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der Fassung des § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) in Verbindung mit § 21 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

In § 3 der Zehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif vom 15. Dezember 1950 (VkB1 S. 382) werden die Worte „31. Dezember 1955“ geändert in „31. Dezember 1957“.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 31. Dezember 1955 in Kraft.
Bonn, den 13. Dezember 1955.

Der Bundesminister
für Wirtschaft
Ludwig Erhard

Der Bundesminister
für Verkehr
Seeböhm

**Dritte Anordnung
zur Änderung der
Zwölften Anordnung über den Reichskraftwagentarif.
Vom 13. Dezember 1955.**

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der Fassung des § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) in Verbindung mit § 21 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

In § 4 der Zwölften Anordnung über den Reichskraftwagentarif vom 5. Oktober 1951 (VkB1 S. 335) werden die Worte „31. Dezember 1955“ geändert in „31. Dezember 1957“.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 31. Dezember 1955 in Kraft.
Bonn, den 13. Dezember 1955.

Der Bundesminister
für Wirtschaft
Ludwig Erhard

Der Bundesminister
für Verkehr
Seeböhm

**Dritte Anordnung
zur Änderung der
Vierzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif.
Vom 13. Dezember 1955.**

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der Fassung des § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) in Verbindung mit § 21 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

In § 4 der Vierzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif vom 31. Juli 1952 (Bundesanzeiger Nr. 148 vom 2. August 1952) werden die Worte „31. Dezember 1955“ geändert in „31. Dezember 1957“.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 31. Dezember 1955 in Kraft.
Bonn, den 13. Dezember 1955.

Der Bundesminister
für Wirtschaft
Ludwig Erhard
(VkB1 1955 S. 586)

Der Bundesminister
für Verkehr
Seeböhm

**Nr. 321 Verordnung TS Nr. 9/55 über eine Zweite
Änderung der Fünfzehnten Anordnung
über den Reichskraftwagentarif.**

Bonn, den 15. Dezember 1955
StV 3 — 6436 Vm/55 II

Nachstehend wird die Verordnung TS Nr. 9/55 über eine zweite Änderung der Fünfzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 245 vom 20. Dezember 1955 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

**Verordnung TS Nr. 9/55
über eine Zweite Änderung der Fünfzehnten Anordnung
über den Reichskraftwagentarif.
Vom 14. Dezember 1955.**

Auf Grund des § 21 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) sowie der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der durch § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) ergänzten Fassung wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft verordnet:

§ 1

In § 5 der Verordnung TS Nr. 7/53 über eine Fünfzehnte Anordnung über den Reichskraftwagentarif vom 17. Juli 1953 (Bundesanzeiger Nr. 139 vom 23. Juli 1953) werden die Worte „31. Dezember 1955“ geändert in „31. Dezember 1957“.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 31. Dezember 1955 in Kraft.
Bonn, den 14. Dezember 1955.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller
(VkB1 1955 S. 587)

Nr. 322 Richtlinien für die Geräuschmessung an Kraftfahrzeugen; hier: Senkung der Höchstlautstärkewerte für Fahrräder mit Hilfsmotor und Kraftäder.

Bonn, den 15. Dezember 1955
StV 7 — 4246 F/55 —

Durch die Veröffentlichung StV 7 — 4108 L/55 — vom 1. Juli 1955 (VkB1 S. 286) sind die Höchstlautstärkewerte für neu in den Verkehr kommende motorisierte Zweirad-Fahrzeuge herabgesetzt worden. Die Neuregelung soll in zwei Stufen am 1. Januar 1956 und am 1. Januar 1957 wirksam werden.

Wie mir nunmehr von der einschlägigen Industrie mitgeteilt wird, konnte bei verschiedenen Krafttradtypen diese Minderung der Lautstärkewerte noch nicht erreicht werden, weil die zur Änderung der Schalldämpfungseinrichtungen zur Verfügung stehende Zeit nicht ausgereicht hat. Von der Genehmigung von Einzelausnahmen möchte ich im Interesse der Verwaltungsvereinfachung absehen. Der in der Veröffentlichung vom 1. Juli 1955 — StV 7 — 4108 L/55 — (VkB1 S. 286) — angegebene Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Neuregelung vom 1. Januar 1956 wird deshalb nunmehr auf den 1. April 1956 festgelegt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino
(VkB1 1955 S. 588)

Nr. 323 Vereinbarungen über die Durchführung des grenzüberschreitenden gewerblichen Personenverkehrs und Güterverkehrs auf der Straße.

Bonn, den 22. November 1955
StV 3/5 — 6045 Vmz/55

Nachstehend werden die mit Belgien, Luxemburg, Österreich, der Schweiz und den skandinavischen Staaten geschlossenen Vereinbarungen über den internationalen Straßenpersonen- und -güterverkehr sowie die mit Frankreich, Italien und den Niederlanden getroffenen vorläufigen Vereinbarungen für den Straßenpersonenverkehr nach dem neuesten Stand bekanntgegeben. Es sind weiter die im Straßengüterverkehr mit Frankreich, Italien und den Niederlanden geltenden Bestimmungen sowie die Voraussetzungen für den internationalen Straßenverkehr mit anderen Staaten sowie dem Saargebiet aufgeführt.

Die Anlagen zu den Verwaltungsvereinbarungen sind in dieser Veröffentlichung nicht enthalten. Sie können jedoch bei Bedarf bezogen werden, und zwar für den Straßenpersonenverkehr durch die von den obersten Verkehrsbehörden der Länder bestimmten Stellen oder die Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr, Frankfurt/Main, Brüder-Grimm-Straße 20, für den Güterverkehr durch das Bundesverkehrsministerium.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

	Übersicht	Seite
I.	Belgien	588
II.	Luxemburg	590
III.	Österreich	591
IV.	Schweiz	593
V.	Skandinavien	595
VI.	Niederlande	597
VII.	Frankreich	598
VIII.	Italien	600
IX.	Großbritannien	600
X.	Spanien	600
XI.	Jugoslawien	601
XII.	Saargebiet	601
	Schlußbemerkung	601

I. Belgien

Vereinbarung
zwischen der Bundesrepublik Deutschland *)
und Belgien
über den Straßenpersonen- und -güterverkehr
vom 1. Februar 1952.

Zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland *) und der belgischen Regierung wird über die Durchführung des gewerblichen Straßenpersonen- und -güterverkehrs folgendes vereinbart:

I. Personenverkehr

§ 1

Gelegenheitsverkehr
(Touristenfahrten)

Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs, die in einem der beiden Vertragsstaaten Gelegenheitsverkehr (Touristenverkehr) ausführen dürfen, bedürfen für Fahrten in und durch das Gebiet des anderen Staates mit im Heimatland der Fahrzeuge aufgenommenen Personen keiner weiteren Genehmigung, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und endigen muß, befördert werden, oder
2. daß, wenn es sich um die Beförderung der gleichen Personen von einem See- oder Lufthafen eines Landes nach einem See- oder Lufthafen des anderen oder eines dritten Landes handelt, das Kraftfahrzeug leer zum Abfahrtsland zurückkehrt.

Die Unternehmer haben lediglich den in ihrem Heimatlande gültigen Ausweis mitzuführen.

Für die belgischen Unternehmer gilt als Ausweis der „Permis de circulation“ (flämisch: „Bewijs van Deugdelijkheid“) bei Ausflugsomnibussen (auch Omnibusse im Mietwagenverkehr). Dieser Ausweis trägt den Buchstaben C und dahinter eine Nummer. Bei Mietwagen gilt als Ausweis der „Permis de visite“ (flämisch: „Schouwingsbewijs“) oder eine besondere Genehmigungsurkunde mit dem Stempel des Verkehrsministeriums. Für die deutschen Unternehmer gilt als Ausweis die „Genehmigungsurkunde für Gelegenheitsverkehr“ in der Bundesrepublik Deutschland oder ein Auszug aus der Genehmigungsurkunde mit dem Namen des Unternehmers, dem Betriebssitz, dem amtlichen Kennzeichen des Fahrzeuges und mit dem Dienstsiegel der Genehmigungsbehörde.

Der Fahrer jedes deutschen Fahrzeugs muß am Eingangszollamt eine Liste mit den Namen und der Staatsangehörigkeit der Fahrgäste, der Eingangsgrenzstelle, dem Reiseweg und der Ausgangsgrenzstelle in doppelter Ausfertigung vorlegen.

Eine Ausfertigung dieser Liste wird vom Vorsteher des Eingangszollamtes ne variéet unterschrieben, datiert und abgestempelt. Sie wird dem Fahrer übergeben, der sie unterwegs den Kontrollorganen auf Verlangen vorzuzeigen hat. Sie ist bei der Ausfahrt wieder abzugeben. Der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland behält sich eine ähnliche Regelung vor.

§ 2

Kraftdroschken

Kraftdroschken eines der beiden Vertragsstaaten dürfen Fahrgäste nach Orten befördern, die in der Grenzzone des anderen Staates liegen.

Als Grenzzone im Sinne dieser Vereinbarung gilt die in der Vereinbarung über die deutsch-belgischen Grenzausweise festgelegte Zone.

In Ausnahmefällen, z. B. bei Transporten, die sich nicht regelmäßig wiederholen, so bei Taufen, Heiraten, Beerdigungen, Festen usw., können in Belgien der Zollvorsteher und in Deutschland das zuständige Straßen-

*) Diese Vereinbarung gilt auch im Lande Berlin.

verkehrsamt den Transport nach einer außerhalb der Grenzzone liegenden Ortschaft genehmigen.

In keinem Falle dürfen Kraftdroschken eines der Vertragsstaaten die Grenze leer überfahren, um Fahrgäste im anderen Staate aufzunehmen.

§ 3

Andere Gelegenheitsfahrten

Gelegenheitsfahrten (Touristenfahrten), die nicht den Vorschriften des § 1 dieser Vereinbarung entsprechen, bedürfen im Einzelfalle der Genehmigung des anderen Vertragsstaates.

Der Antrag ist vom Unternehmer nach Muster der Anlage in zweifacher Ausfertigung an die zuständige Behörde seines Heimatstaates zu richten (Anlage III).

§ 4

Grenzüberschreitender Linienverkehr

Die Genehmigung zu solchen Fahrten wird erst erteilt, wenn über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie Einverständnis zwischen den Vertragsschließenden besteht.

Jeder Staat stellt gemäß der Gesetzgebung seines Landes eine Genehmigung für die Strecke seines Gebiets aus.

Dasselbe Verfahren ist einzuschlagen, wenn eine bestehende Linie eingestellt wird.

Die Linien werden unter den Unternehmern der beiden Staaten auf der Grundlage einer gerechten Gegenseitigkeit verteilt.

Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen. Die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der zuständigen Behörde unmittelbar dem anderen Vertragsschließenden zu übersenden. Bei Einverständnis des letzteren genehmigen die zwei Vertragsstaaten die beantragte Linie.

§ 5

Transitlinienverkehr

Als Transitlinienverkehr im Sinne dieser Vereinbarung gilt der Verkehr von einem der beiden Staaten durch den anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

Für die Erteilung der Genehmigung gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates sowie die für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen.

Anträge sind bei den zuständigen Behörden des Heimatstaates einzureichen und werden alsdann mit Stellungnahme dem anderen Vertragsschließenden übersandt.

§ 6

Anwendung

Die Bestimmungen dieser Vereinbarung gelten auch für die beiderseitigen Bahn- und Postverwaltungen, unbeschadet der in den Vertragsstaaten geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen.

II. Güterverkehr

§ 7

Die deutschen Transportunternehmer, die zwischen Deutschland und Belgien oder im Transit durch das belgische Gebiet gewerblichen Gütertransport mit Kraftfahrzeugen betreiben, bedürfen einer Genehmigung (Autorisation en trafic international), die gemäß den Bestimmungen der belgischen Verkehrsordnung und den für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen ausgestellt wird (Muster nach Anlage I).

Die belgischen Transportunternehmer, die zwischen Belgien und Deutschland oder im Transit durch das deutsche Gebiet gewerblichen Gütertransport mit Kraftfahrzeugen betreiben, bedürfen einer Genehmigung, die gemäß den Bestimmungen der Verkehrsordnung der

deutschen Bundesrepublik und den für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen ausgestellt wird (Muster nach Anlage II).

Mit Ausnahme des Transitverkehrs sind die Genehmigungen nur gültig für den Verkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten.

§ 8

Das belgische Verkehrsministerium (Office des Transports par Route) stellt dem deutschen Bundesverkehrsministerium einhundertzwanzig (120)* internationale Genehmigungen („Autorisations en trafic international“) zur Verfügung, die auf belgischem Gebiet für den internationalen Transport jedweder Güter zwischen Deutschland und Belgien und umgekehrt sowie für den Transit durch das belgische Gebiet gültig sind. Die Verteilung dieser Genehmigungen an die deutschen Transportunternehmer geschieht durch die zuständige deutsche Behörde.

Das deutsche Bundesverkehrsministerium stellt dem belgischen Verkehrsministerium (Office des Transports par Route) einhundertzwanzig (120) Genehmigungen zur Verfügung, die auf dem Bundesgebiet für den internationalen Transport jedweder Güter zwischen Belgien und Deutschland und umgekehrt sowie für den Transit durch das Bundesgebiet gültig sind. Die Verteilung dieser Genehmigungen an die belgischen Unternehmer geschieht durch die zuständige belgische Behörde.

§ 9

Die Genehmigung ist persönlich und nicht übertragbar.

In der Genehmigung ist das Kraftfahrzeug und gegebenenfalls der Anhänger genau zu bezeichnen.

Im einzelnen muß angegeben werden:

- a) die höchste zulässige Nutzlast je Fahrzeug;
- b) alle anderen zur Identifizierung zweckdienlichen Daten des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeuge;
- c) gegebenenfalls die vom Transportunternehmer einzuhaltenden Sonderbedingungen.

Das Gesamtgewicht der auf ein Fahrzeug verladenen Güter darf in keinem Falle die in der Genehmigung angegebene höchstzulässige Nutzlast übersteigen.

§ 10

Die Genehmigung kann ausgestellt werden:

- a) als Dauergenehmigung für die ganze Dauer der Vereinbarung;
- b) als befristete Genehmigung für einmalige Fahrt oder mehrmalige Fahrten innerhalb eines befristeten Zeitraums.

Die Zahl der ausgestellten Genehmigungen darf zu keinem Zeitpunkte die im § 8 festgesetzte Zahl überschreiten.

Das belgische Verkehrsministerium übersendet dem Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland das Verzeichnis der von ihm den belgischen Transportunternehmern ausgehändigten Genehmigungen. Das Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland übersendet dem belgischen Verkehrsministerium das Verzeichnis der von ihm den deutschen Transportunternehmern ausgehändigten Genehmigungen. Dieses Verzeichnis muß anführen:

Nummer der Genehmigung, Name und Anschrift des Inhabers,
höchstzulässige Nutzlast des bzw. der Fahrzeuge sowie
ihre Kennzeichen.

§ 11

Genehmigungsfrei sind:

- a) Leichentransporte;
- b) Transporte mit Personenkraftwagen und Motorrädern;
- c) Transport im kleinen Grenzverkehr im Sinne des § 2.

*) Zuzüglich 5 Genehmigungen für das Land Berlin.

§ 12

Die Unternehmer sind verpflichtet, die Bestimmungen des im Vertragsstaat geltenden Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts sowie die jeweils maßgebenden Tarifbestimmungen einzuhalten. Sie haben auch die internationalen Transport- und Verkehrsvorschriften zu befolgen.

Den belgischen Unternehmern ist untersagt, Transporte zwischen zwei auf deutschem Gebiet liegenden Punkten auszuführen.

Den deutschen Unternehmern ist untersagt, Transporte zwischen zwei auf belgischem Gebiet liegenden Punkten auszuführen.

§ 13

Unbeschadet der im durchfahrenen Land geltenden strafrechtlichen Bestimmungen kann bei Verstößen gegen die Vorschriften des § 12 die Genehmigung vorübergehend oder endgültig entzogen werden.

§ 14

Für die Ausstellung der Genehmigungen wird keine Gebühr zugunsten des Landes erhoben, in dem diese Genehmigungen gültig sind.

§ 15

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 1952 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 1952. *)

Auf Grund des Vorangehenden haben die unterzeichneten Regierungsbevollmächtigten diese Vereinbarung unterschrieben und mit ihrem Dienstsiegel versehen.

In zweifacher Ausfertigung aufgestellt, in deutscher und in französischer Sprache. Beide Fassungen sind unterschiedslos gültig.

II. Luxemburg

Vereinbarung

Zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Transportminister des Großherzogtums Luxemburg über den Straßenpersonen- und -güterverkehr

vom 30. April 1952 in der Fassung vom 21. Juni 1954.

Zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

einerseits

und

dem Transportminister des Großherzogtums Luxemburg

andererseits

wird über die Durchführung des gewerblichen Straßenpersonen- und -güterverkehrs folgendes vereinbart:

I. Personenverkehr

1.

Gelegenheitsverkehr (Touristenfahrten)

(1) Die vom Heimatstaate genehmigten Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs (Ausflugswagen- und Mietwagenverkehrs), die ihren Betriebssitz in einem der beiden Staaten haben, bedürfen für Fahrten in und durch das Gebiet des anderen Staates keiner weiteren Genehmigung, wenn folgende Bedingungen des Abkommens über die „Freiheit der Straße“ erfüllt sind:

- a) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und enden muß, befördert werden, oder
- b) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug befördert werden und die Reise in einem See- oder Lufthafen eines Landes beginnt und in einem anderen derartigen Hafen in einem anderen Lande endet und das Kraftfahrzeug leer zum Abfahrtsort zurückkehrt.

(2) Die Unternehmer haben lediglich eine Bescheinigung ihres Heimatstaates darüber mitzuführen, daß sie in ihrem Heimatstaat die Genehmigung für die Ausübung des Ausflugswagen- oder Mietwagenverkehrs besitzen und daß sie berechtigt sind, in Ausübung des ihnen genehmigten Verkehrs über die Grenze in den anderen Staat zu fahren. Diese Bescheinigung wird nach dem als Anlage 1 zu diesem Verträge festgestellten Muster erteilt; sie ist höchstens bis zum Ablauf des Kalenderjahres zu befristen.

2.

Kraftdroschken

(1) Kraftdroschken deutscher oder luxemburgischer Unternehmer dürfen Fahrgäste nach Orten befördern, die in der Grenzzone des anderen Staates liegen. Als Grenzzone im Sinne dieser Vereinbarung gilt die Zone, die durch das luxemburgisch-deutsche Abkommen über den Personenverkehr in den Grenzonen vom 25. Januar 1952 festgelegt ist.

(2) In Ausnahmefällen, z. B. bei Transporten, die sich nicht regelmäßig wiederholen (bei Taufen, Heiraten, Beerdigungen, Festen), können für luxemburgische Unternehmer das Transportministerium und für deutsche Unternehmer das zuständige Straßenverkehrsamt den Transport nach einer außerhalb der Grenzzone liegenden Ortschaft des anderen Staates genehmigen.

(3) Kraftdroschken eines der Vertragsstaaten dürfen nicht die Grenze leer überfahren, um Fahrgäste im anderen Staate aufzunehmen. Dies gilt nicht für dringende Beförderungsfälle innerhalb der Grenzzone (z. B. bei Krankheit, Geburtshilfe).

3.

Andere Gelegenheitsfahrten

(1) Gelegenheitsfahrten, die nicht den Vorschriften des 1. Par. dieser Vereinbarung entsprechen, bedürfen im Einzelfalle der Genehmigung des anderen Vertragsstaates.

(2) Der Antrag ist vom Unternehmer nach Muster der Anlage 2 in zweifacher Ausfertigung an die zuständige Behörde seines Heimatstaates zu richten, die ihn dem anderen Vertragsstaat übersendet.

4.

Grenzüberschreitender Linienverkehr (zwischenstaatlicher Nicht-Transit-Verkehr)

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen jedes der beiden Staaten erforderlichen Genehmigung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigung soll erst erteilt werden, wenn zwischen den Vertragschließenden Einverständnis über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie besteht und die Gegenseitigkeit gewahrt ist.

(3) Fahrpläne, Tarife und Beförderungsbedingungen und deren Änderung sowie die Einstellung des Betriebes bedürfen der vorherigen Zustimmung der beiderseitigen zuständigen Genehmigungsbehörden.

(4) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sowie Anträge nach Absatz 3 sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

(5) Der Wortlaut der Genehmigungsurkunden soll für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten möglichst weitgehend angeglichen werden und zweisprachig gehalten sein.

5.

Transitlinienverkehr

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieses Abkommens gilt der Verkehr von einem der Staaten durch einen anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

*) Verlängert bis zum 31. Dezember 1955.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates sowie die für internationale Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen. Die Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

II. Güterverkehr

6.

Die deutschen Transportunternehmer, die zwischen Deutschland und Luxemburg oder im Transit durch Luxemburg gewerblichen Gütertransport mit Kraftfahrzeugen betreiben, bedürfen einer Genehmigung, die gemäß den Bestimmungen des luxemburgischen Rechts und den für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen ausgestellt wird (Muster nach Anlage 3).

Die luxemburgischen Transportunternehmer, die zwischen Luxemburg und Deutschland oder im Transit durch das deutsche Gebiet gewerblichen Gütertransport mit Kraftfahrzeugen betreiben, bedürfen einer Genehmigung, die gemäß den Bestimmungen des deutschen Rechts und den für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen ausgestellt wird (Muster nach Anlage 4).

Mit Ausnahme des Transitverkehrs sind die Genehmigungen nur gültig für den Verkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten.

7.

Die Genehmigungen werden ausgestellt:

In der Bundesrepublik Deutschland durch die obersten für den Verkehr zuständigen Behörden der Länder und

im Großherzogtum Luxemburg durch das Transportministerium des Großherzogtums Luxemburg.

Die auszugebenden Genehmigungen haben sich innerhalb einer auf 60 Genehmigungen vereinbarten Höchstzahl zu halten.

Die Genehmigungen können ausgestellt werden

- a) zu $\frac{2}{3}$ als Dauergenehmigung für mindestens 3 Monate
- b) zu $\frac{1}{3}$ als befristete Genehmigung für einmalige Fahrt oder mehrmalige Fahrten innerhalb eines befristeten Zeitraumes.

Die Zahl der ausgestellten Genehmigungen darf zu keinem Zeitpunkt die im Par. 7 festgesetzte Zahl überschreiten.

Das luxemburgische Transportministerium übersendet dem Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland das Verzeichnis der von ihm den luxemburgischen Transportunternehmern ausgehändigten Genehmigungen. Das Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland übersendet dem luxemburgischen Transportministerium das Verzeichnis der von ihm den deutschen Transportunternehmern ausgehändigten Genehmigungen. Dieses Verzeichnis soll anführen:

Nummer der Genehmigung,
Name und Anschrift des Inhabers,
höchstzulässige Nutzlast des Kraftfahrzeugs
sowie das Kennzeichen.

8.

Die Genehmigung ist persönlich und nicht übertragbar. In der Genehmigung ist das Kraftfahrzeug genau zu bezeichnen. Im einzelnen muß angegeben werden:

- a) die höchste zulässige Nutzlast des Kraftfahrzeugs,
- b) alle anderen zur Identifizierung zweckdienlichen Daten des Fahrzeugs,
- c) gegebenenfalls die vom Transportunternehmer einzuhaltenden Sonderbedingungen.

Das Gesamtgewicht der auf ein Fahrzeug verladenen Güter darf in keinem Falle die in den Fahrzeugpapieren angegebene höchstzulässige Nutzlast übersteigen.

9.

Genehmigungsfrei sind:

- a) Leichentransporte;
- b) Transporte von Umzugsgut in besonders hierfür eingerichteten und ausschließlich solchen Beförderungen dienenden Kraftfahrzeugen;
- c) Transporte von Wein in Fässern und von leeren Weinfässern;
- d) Transporte mit Personenkraftwagen und Motorrädern;
- e) Transporte im kleinen Grenzverkehr, die von Unternehmern ausgeführt werden, die ihren Wohnsitz oder den Standort ihres Kraftfahrzeugs im Grenzgebiet haben, das durch das luxemburgisch-deutsche Abkommen über den Personenverkehr in den Grenzzonen vom 25. Januar 1952 festgelegt ist.

10.

Den luxemburgischen Unternehmern ist untersagt, Transporte zwischen zwei auf deutschem Gebiet liegenden Punkten auszuführen.

Den deutschen Unternehmern ist untersagt, Transporte zwischen zwei auf luxemburgischem Gebiet liegenden Punkten auszuführen.

III. Allgemeines

11.

Die Unternehmer sind verpflichtet, die Bestimmungen des im Vertragsstaat geltenden Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts sowie die jeweils maßgebenden Tarifbestimmungen einzuhalten. Sie haben auch die internationalen Transport- und Verkehrsvorschriften zu befolgen.

12.

Unbeschadet der im durchfahrenen Land geltenden Strafrechts- und Ordnungsbestimmungen kann bei Verstößen gegen die Pflichten dieser Vereinbarung oder gegen die im § 11 genannten Bestimmungen und Vorschriften die Genehmigung vorübergehend oder dauernd entzogen werden.

13.

Für die Ausstellung der Genehmigungen wird keine Gebühr zu Gunsten des Landes erhoben, in dem diese Genehmigungen gültig sind.

14.

Die Bestimmungen dieses Abkommens gelten unbeschadet der in den Vertragsstaaten geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen auch für die Bahn- und Postverwaltungen.

14a

Diese Vereinbarung gilt auch im Lande Berlin.

15.

Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 1952 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 1954.*

III. Österreich

Vereinbarungen

über den gewerblichen Straßenverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vom 27. Juni 1951 in der Fassung vom 26. Mai 1955

I.

Zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe der Republik Österreich wird über den linienmäßig betriebenen grenzüberschreitenden Straßenpersonenverkehr folgendes vereinbart:

§ 1

Grenzüberschreitender Linienverkehr
(zwischenstaatlicher Nicht-Transitverkehr)

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen

* Verlängert bis zum 1. April 1956.

jedes der beiden Staaten erforderlichen Berechtigung (Genehmigung, Konzession) durch die zuständigen Behörden.

(2) Die Berechtigung (Genehmigung, Konzession) soll erst erteilt werden, wenn über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie Einverständnis zwischen den Vertragschließenden besteht und wenn die Gegenseitigkeit gewahrt ist. In entsprechender Weise ist zu verfahren, wenn eine bestehende Linie eingestellt wird. Bei Wahrung der Gegenseitigkeit ist der gesamte grenzüberschreitende Linienverkehr zwischen den Vertragschließenden zu berücksichtigen.

(3) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 2

Transitlinienverkehr

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieses Abkommens gilt der Verkehr von einem der beiden Staaten durch einen anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

(2) Für die Erteilung der Berechtigung (Genehmigung, Konzession) eines solchen Transitlinienverkehrs gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates. Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 3

Gelegenheitsverkehr von Bahn und Post mit Fahrzeugen des Linienverkehrs

Beim Gelegenheitsverkehr der Bahn und Post mit Omnibussen ist an Stelle der Berechtigungsurkunde (Genehmigungsurkunde) ein Ausweis mitzuführen, nach dem diese Verwaltungen berechtigt sind, mit dem verwendeten Fahrzeug Gelegenheitsfahrten auszuführen. In Österreich stellt diese Ausweise das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe aus. Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 4 Abs. 2 und 3 hinsichtlich der für den Gelegenheitsverkehr vorgesehenen Liste entsprechend.

II.

Zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau der Republik Österreich wird über den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr (Straßenpersonenverkehr) folgendes vereinbart:

§ 4

Gelegenheitsverkehr

(1) Die im Heimatstaate zur Durchführung von Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen befugten Unternehmer bedürfen für Gelegenheitsfahrten in das Gebiet und durch das Gebiet des anderen Staates keiner weiteren Berechtigung (Genehmigung, Konzession, Bewilligung und dergl.). Neue Fahrgäste dürfen in dem anderen Vertragsstaat nicht aufgenommen werden; Ausnahmen bedürfen der Genehmigung (Bewilligung) dieses Staates.

(2) Bei Fahrten in das Gebiet oder durch das Gebiet des anderen Staates sind die Berechtigungsurkunde (Genehmigungsurkunde) des Heimatstaates oder eine weitere Ausfertigung sowie die Liste nach Absatz 3 mitzuführen; diese sind auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen vorzuzeigen.

(3) Die Liste muß enthalten Namen (Firma) und Sitz des Unternehmers, Beginn und Ende der Fahrt, den der Buchung entsprechenden Reiseweg einschließlich der Grenzübergänge sowie die Namen der Fahrgäste. Jeder der vertragschließenden Teile kann verlangen, daß eine Ausfertigung dieser Liste seiner Eingangsgrenzstelle zur Abstempelung vorgelegt und bei seiner Ausgangs-

grenzstelle — im Transitverkehr bei der letzten Ausgangsgrenzstelle — abgegeben wird.

III.

Zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau der Republik Österreich

wird über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr folgendes vereinbart:

§ 5

Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, die ihren Sitz in einem der beiden Vertragsstaaten haben, bedürfen zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen ihrem Heimatstaat und dem Vertragsstaat sowie zum Transitverkehr durch den Vertragsstaat hindurch an Stelle einer etwa sonst vorgeschriebenen Genehmigung (Bewilligung) des Vertragsstaates eines Ausweises ihres Heimatstaates.

§ 6

Eines Ausweises bedürfen nicht:

- a) Leichtertransporte sowie Umzugstransporte in besonders hierfür eingerichteten und ausschließlich solchen Beförderungen dienenden Kraftfahrzeugen,
- b) Transporte von Messe- und Ausstellungsgut,
- c) Transporte von Rennpferden, Rennkraftfahrzeugen und Sportgeräten anderer Art, die für bestimmte sportliche Veranstaltungen vorgesehen sind,
- d) Transporte von Theaterdekorationen und -requisiten,
- e) Transporte von Geräten für Rundfunk und Filmaufnahmen.

Die unter b) bis e) angeführten Ausnahmen gelten jedoch nur, wenn die betreffenden Güter wieder zurückgeführt werden.

§ 7

(1) Der Ausweis wird an deutsche Unternehmer des Güterfernverkehrs nur beim Vorliegen einer Genehmigung nach deutschem Recht und an Unternehmer des Güternahverkehrs bei Vorliegen ihrer Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung ausgestellt.

(2) An österreichische Unternehmer wird der Ausweis nur beim Vorliegen einer österreichischen Berechtigung zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen ausgestellt.

§ 8

(1) Für jeden Lastkraftwagen ist ein besonderer Ausweis auszustellen.

(2) Der Ausweis muß folgende Angaben enthalten:

- a) Name und Anschrift des Unternehmers,
- b) Amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs,
- c) Fabrikat des Fahrzeugs,
- d) gegebenenfalls besondere Auflagen und Bedingungen.

(3) Die Ausweise werden entweder als

- a) Dauerausweise (für die Geltungsdauer der Vereinbarung) oder
- b) befristete Ausweise (für eine oder mehrere Fahrten innerhalb eines befristeten Zeitraums während der Geltungsdauer der Vereinbarung) ausgestellt.

§ 9

(1) Der Ausweis gilt ausschließlich für den Unternehmer selbst und ist nicht übertragbar.

(2) Es dürfen zu keinem Zeitpunkt von jedem Vertragsstaat mehr als

100 Dauerausweise
150 befristete Ausweise

ausgestellt sein.

§ 10

(1) An Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, die in der Grenzzone ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung sowie den Standort des verwendeten Fahrzeugs haben, dürfen für Fahrten innerhalb der beiderseitigen Grenzzonen

(kleiner Grenzverkehr) Ausweise ohne Beschränkung auf eine Höchstzahl ausgegeben werden.

(2) Die Grenzzone umfaßt im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland: Die Land-(Stadt-)kreise Wolfstein, Wegscheid, Passau, Griesbach, Pfarrkirchen, Altötting, Laufen, Berchtesgaden, Bad Reichenhall, Traunstein, Rosenheim, Bad Aibling, Miesbach, Bad Tölz, Garmisch-Partenkirchen, Füssen, Kempten, Sonthofen, Lindau, Tettmang, Überlingen, Stockach und Konstanz;

im Gebiet der Republik Österreich: Die Verwaltungsbezirke Rohrbach, Scharding, Grieskirchen, Ried, Braunau, Salzburg-Land, Salzburg, Hallein, St. Johann, Zell am See sowie jene Teile der Bundesländer Tirol und Vorarlberg, die nördlich der Linie Feldkirch, Illtal, Bludenz, Klostertal, Arlbergpaß, Stanzertal, Landeck, Oberinntal, Innsbruck, Unterinntal, Wörgl, Brixental, Kitzbühel, St. Johann i. T., Fieberbrunn, Hochfilzen gelegen sind, einschließlich der Gemeinden Feldkirch, Bludenz, Landeck, Innsbruck, Schwaz, Wörgl und Kitzbühel.

(3) Auf den Ausweisen für den kleinen Grenzverkehr sind die Grenzzone des vorstehenden Absatzes zu vermerken.

§ 11

Orts- und Unterwegsverkehr innerhalb der Vertragsstaaten ist nicht gestattet.

§ 12

Leereinfahrten in das Gebiet der Vertragsstaaten sind nur dann gestattet, wenn die Unternehmer bei der Einfahrt in den Vertragsstaat den schriftlichen Nachweis erbringen, daß die Fahrt erfolgt, um bestimmte, im voraus verabredete Transporte durchzuführen. Der Nachweis kann durch eine Bescheinigung des Importeurs oder Exporteurs oder eines Spediteurs eines der beiden erbracht werden. In der Bescheinigung müssen Abholort, Versender, Empfänger, Warenart und -menge angegeben sein.

§ 13

(1) Die Ausweise werden in der Bundesrepublik Deutschland durch die obersten Verkehrsbehörden der Länder oder durch die von ihnen beauftragten Behörden und in der Republik Österreich durch das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau oder durch die von diesem beauftragten Behörden ausgestellt. Für die Ausweise soll in beiden Vertragsstaaten möglichst der gleiche Wortlaut nach dem Muster der Anlage verwendet werden.

(2) Die Vertragsstaaten tauschen vierteljährlich Verzeichnisse über die in ihrem Lande erteilten Ausweise aus. Die Verzeichnisse müssen anführen:

Nummer und Gültigkeitsdauer der Ausweise,
Name und Anschrift der Inhaber sowie
die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge.

Für die für den kleinen Grenzverkehr ausgestellten Ausweise werden keine Verzeichnisse ausgetauscht.

§ 14

Unbeschadet der in den Vertragsstaaten geltenden gesetzlichen Bestimmungen kann der Ausweis bei mißbräuchlicher Verwendung vorübergehend oder auf Dauer entzogen werden.

§ 15

Im Durchgangsverkehr auf Grund des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den erleichterten Straßendurchgangsverkehr zwischen Salzburg und Lofer über deutsches Gebiet und zwischen Garmisch-Partenkirchen und Pfaffen/Füssen über österreichisches Gebiet vom 20. Juni 1953 sind Ausweise nicht erforderlich.

IV.

Gemeinsame Bestimmungen

§ 16

Die Verkehrsunternehmer sind verpflichtet, die im Vertragsstaat geltenden Bestimmungen des Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts und der sonstigen gewerberechtlichen Vorschriften einzuhalten.

§ 17

Die in den vorstehenden Abschnitten I und III vorgesehenen Berechtigungsurkunden (Genehmigungen, Konzessionen, Ausweise) oder von den Ausstellungsbehörden beglaubigten Abschriften sind bei allen Fahrten in den Vertragsstaat mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen vorzuweisen.

§ 18

Die vertragschließenden Teile werden wegen aller Fragen, die aus der Durchführung dieser Vereinbarungen auftreten, laufend in unmittelbarer Verbindung bleiben.

§ 19

Diese Vereinbarungen gelten auch für das Land Berlin, sofern nicht der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bzw. dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe der Republik Österreich innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der Vereinbarung eine gegenteilige Erklärung abgibt.

§ 20

Diese Vereinbarung tritt am 1. August 1955 in Kraft.

Die auf Grund der bisher tatsächlich zugestandenen Gegenseitigkeit gesetzten Verwaltungsakte haben bis längstens 31. Juli 1955 Gültigkeit.

Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Oktober 1956.

IV. Schweiz

Vereinbarung

zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement über

den gewerblichen Straßenpersonen- und -güterverkehr. Vom 1. Juli 1951 in der Fassung vom 17. Dezember 1953

Zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

einerseits

und

dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement andererseits

wird über die Durchführung des gewerblichen Straßenpersonen- und -güterverkehrs folgendes vereinbart:

I. Personenverkehr

§ 1

Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen

(1) Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs (Ausflugswagen- und Mietwagenverkehr), die ihren Sitz in einem der beiden Staaten haben, bedürfen für Ausflugswagen- und Mietwagenfahrten in und durch das Gebiet des anderen Staates keiner weiteren Genehmigung, wenn im Sinne des Abkommens „Freiheit der Straße“ folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die in dem Lande, in welchem das Fahrzeug amtlich zugelassen (immatrikuliert) ist, beginnen und endigen muß, befördert werden, oder
- b) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug befördert werden und die Reise in einem See- oder Lufthafen des Landes, in dem das Fahrzeug amtlich zugelassen (immatrikuliert) ist, beginnt und in einem anderen derartigen Hafen in dem anderen Lande endet und das Kraftfahrzeug leer zum Abfahrtsort zurückkehrt.

(2) Die Unternehmer haben lediglich einen Ausweis ihres Heimatstaates mitzuführen, der sie berechtigt, über die Grenze in den anderen Staat zu fahren. Dieser Ausweis wird an die deutschen Unternehmer nur beim Vorliegen einer Genehmigung nach deutschem Recht und an die schweizerischen Unternehmer nur beim Vorliegen der

persönlichen Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs erteilt.

(3) Der Ausweis ist längstens bis zum Ablauf des Kalenderjahres zu befristen.

(4) Die Vertragsschließenden werden sich auf Wunsch gegenseitig Angaben über die erteilten Ausweise machen.

§ 2

Andere Gelegenheitsfahrten mit Kraftomnibussen

(1) Andere Gelegenheits- (Touristen-)fahrten mit Kraftomnibussen, die nicht den Vorschriften des § 1 entsprechen, bedürfen im Einzelfall der Genehmigung des anderen Vertragsstaates.

(2) Der Antrag ist vom Unternehmer nach Muster der Anlage 1 in zweifacher Ausfertigung an die zuständige Behörde seines Heimatstaates zu richten. Die Genehmigung kann nur erteilt werden, wenn das Einverständnis des Heimatstaates hierzu vorliegt.

§ 3

Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen (Droschken und Mietwagen)

(1) Auf die Beförderungen mit Personenkraftwagen (Droschken und Mietwagen) finden die Beschränkungen des § 1 Abs. 1 Buchstaben a) und b) keine Anwendung. Jedoch ist die Beförderung mit Droschken und Mietwagen nur gestattet, wenn der Unternehmer im Besitze eines Ausweises nach § 1 Abs. 2 seines Heimatstaates ist und eine Aufnahme von neuen Fahrgästen im anderen Vertragsstaat unterbleibt.

(2) Das Verbot der Aufnahme von neuen Fahrgästen im anderen Vertragsstaat gilt nicht für Unternehmer, die ihren Betriebssitz innerhalb einer Zone von 10 Kilometern beiderseits der Grenze haben, wenn die Fahrten auf Bestellung und nur in einem Bereich von nicht mehr als 5 Kilometern diesseits und jenseits der Grenze durchgeführt und die Fahrgäste nicht im anderen Vertragsstaat abgesetzt werden.

§ 4

Grenzüberschreitender Linienverkehr (Zwischenstaatlicher, Nicht-Transit-Verkehr)

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen jedes der beiden Staaten erforderlichen Genehmigung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigung wird erst erteilt, wenn über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie Einverständnis zwischen den Vertragsschließenden besteht und wenn die Gegenseitigkeit gewahrt ist. In entsprechender Weise ist zu verfahren, wenn eine bestehende Linie eingestellt wird.

(3) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragsschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 5

Transitlinienverkehr

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieser Vereinbarung gilt der Verkehr von einem der beiden Staaten durch den anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung eines solchen Transitlinienverkehrs gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates. Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragsschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 6

Anwendung auf Bahn und Post

Die vorstehenden Bestimmungen gelten unbeschadet der in den Vertragsstaaten geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen auch für die beiderseitigen Bahn- und Postverwaltungen.

II. Güterverkehr

§ 7

Grenzüberschreitender und Transit-Güterverkehr

Unternehmer des Güterkraftverkehrs, die ihren Sitz in einem der beiden Vertragsstaaten haben, bedürfen für den grenzüberschreitenden und den Transit-Güterverkehr in Anwendung des Abkommens „Freiheit der Straße“ eines Ausweises ihres Heimatstaates.

§ 8

Voraussetzungen für die Erteilung des Ausweises

Der Ausweis wird an deutsche Unternehmer nur beim Vorliegen einer Genehmigung nach deutschem Recht und an schweizerische Unternehmer nur beim Vorliegen der persönlichen Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes erteilt.

§ 9

Zahl und Art der Ausweise

(1) Für jedes Lastkraftfahrzeug muß ein besonderer Ausweis ausgestellt werden. Die Ausweise müssen sich im Rahmen einer Gesamtzahl halten, die für jeden Vertragsstaat auf 250 festgesetzt wird. Anhänger bedürfen keines Ausweises.

(2) Es bleibt den Vertragsstaaten überlassen, diese Ausweise auszustellen als

a) Dauerausweise (längstens bis zum Ablauf des Kalenderjahres gültig),

b) befristete Ausweise (für mehrere Fahrten innerhalb eines kürzeren Zeitraumes im laufenden Kalenderjahr),

c) Ausweise für Einzelfahrten.

(3) Die Zahl der in jedem Vertragsstaat gleichzeitig gültigen Ausweise darf die Zahl von 250 nicht überschreiten. Eine Neufestsetzung der Gesamtzahl kann dem jeweiligen Bedürfnis entsprechend jederzeit vereinbart werden.

§ 10

Ausnahmen von der Ausweispflicht

Eines Ausweises bedürfen nicht:

a) Umzugstransporte (nur geschlossene Umzüge) und Leihentransporte in besonders hierfür eingerichteten und ausschließlich solchen Beförderungen dienenden Fahrzeugen;

b) Transporte von Messe- und Ausstellungsgut, das wieder zurückgeführt wird;

c) Transporte von Rennpferden und Rennkraftfahrzeugen, die für sportliche Veranstaltungen vorgesehen sind.

§ 11

Zuständige Behörden

Die Ausweise werden in der Bundesrepublik Deutschland durch die obersten Verkehrsbehörden der Länder und in der Schweiz durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ausgestellt. Die Ausweise sollen von der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz möglichst mit dem gleichen Wortlaut nach Muster der Anlage 2 ausgestellt werden.

§ 12

Gütertarife

Bei der Erteilung der Ausweise sind die Unternehmer zu verpflichten, die in den Vertragsstaaten geltenden Gütertarife einzuhalten.

§ 13

Verbot des Binnenverkehrs

Den Unternehmern ist es untersagt, in dem Gebiet des anderen Vertragsstaates Güter aufzunehmen, die in diesem anderen Vertragsstaat wieder abgeladen werden.

§ 14

Kleiner Grenzverkehr

Unberührt von der Vereinbarung bleiben die Fahrten mit Lastkraftfahrzeugen, die nach den für den Kleinen Grenzverkehr geltenden Bestimmungen zulässig sind.

III. Gemeinsame Bestimmungen

§ 15

Beachtung des nationalen Rechts

Die Unternehmer sind verpflichtet, die Bestimmungen des im Vertragsstaat geltenden Verkehrs-, Kraftfahrzeug- und Zollrechts einzuhalten.

§ 16

Entzug der Ausweise

Der Ausweis kann jederzeit, insbesondere bei Verstößen gegen die Pflichten aus dieser Vereinbarung sowie gegen die in § 15 genannten Bestimmungen entzogen werden.

§ 17

Anwendung auf Berlin

Die Vereinbarung gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht der Bundesminister für Verkehr gegenüber dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement innerhalb von 3 Monaten nach Inkrafttreten der Vereinbarung eine gegenteilige Erklärung abgibt.

§ 18

Dauer der Vereinbarung

Die Vereinbarung tritt am 1. Februar 1954 in Kraft. Sie gilt bis zum 31. Dezember 1954. Danach wird sie stillschweigend jeweils um 1 Jahr verlängert, wenn nicht eine Vertragspartei sie bis zum 30. September kündigt.

V. Skandinavien

Verwaltungsvereinbarung

zwischen den Verkehrsministerien von Dänemark, Norwegen und Schweden einerseits und

dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland*) andererseits

vom 15. Februar 1952 in der Fassung vom 14. Oktober 1954.

Zwischen den Verkehrsministerien von Dänemark, Norwegen und Schweden einerseits und

dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland andererseits

wird über die Durchführung des internationalen Straßenpersonen- und -güterverkehrs folgendes vereinbart:

I. Personenverkehr

§ 1

Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (Touristenfahrten)

(1) Die vom Heimatstaate genehmigten Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs (Ausflugswagen- und Mietwagenverkehrs), die ihren Betriebssitz in einem der Staaten haben, bedürfen für Fahrten in und durch das Gebiet des anderen Staates keiner weiteren Genehmigung, wenn folgende Bedingungen des Abkommens über die „Freiheit der Straße“ erfüllt sind:

- a) „daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und enden muß, befördert werden, oder
- b) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug befördert werden und die Reise in einem See- oder Lufthafen eines Landes beginnt und in einem anderen derartigen Hafen in einem anderen Lande endet und das Kraftfahrzeug leer zum Abfahrtsort zurückkehrt“.

(2) Die Unternehmer haben lediglich eine Bescheinigung ihres Heimatstaates darüber mitzuführen, daß sie in ihrem Heimatstaat die Genehmigung für die Ausübung des Ausflugswagen- oder Mietwagenverkehrs besitzen und daß sie berechtigt sind, in Ausübung des ihnen genehmigten Verkehrs über die Grenze in den anderen Staat zu fahren. Diese Bescheinigung wird nach dem als Anlage 1 zu diesem Verträge festgestellten Muster erteilt; sie ist höchstens bis zum Ablauf des Kalenderjahres zu befristen.

*) Die Einbeziehung Berlins in die Verwaltungsvereinbarung ist noch nicht abgeschlossen.

(3) Die vertragschließenden Staaten werden Listen über die erteilten Bescheinigungen vierteljährlich gegenseitig austauschen.

§ 2

Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen (Kraftdroschken und Mietwagen)

(1) Kraftdroschken und Mietwagen deutscher oder dänischer Unternehmer dürfen Fahrgäste nach Orten befördern, die in der Grenzzone des anderen Staates liegen. Als Grenzzone im Sinne dieser Vereinbarung gilt die für die deutsch/dänischen Grenzausweise festgelegte Zone.

(2) In Ausnahmefällen, z. B. bei Transporten, die sich nicht regelmäßig wiederholen (bei Taufen, Heiraten, Beerdigungen, Festen), können für dänische Unternehmer das Verkehrsministerium oder die von dem Verkehrsministerium zu bestimmende dänische Behörde und für deutsche Unternehmer das zuständige Straßenverkehrsamt den Transport nach einer außerhalb der Grenzzone liegenden Ortschaft des anderen Staates genehmigen.

(3) In keinem Falle dürfen Kraftdroschken und Mietwagen eines der Vertragsstaaten die Grenze leer überfahren, um Fahrgäste im anderen Staate aufzunehmen.

§ 3

Andere Gelegenheitsfahrten

(1) Gelegenheitsfahrten, die nicht den Vorschriften des § 1 dieser Vereinbarung entsprechen, bedürfen im Einzelfalle der Genehmigung der betreffenden Vertragsstaaten. Die Genehmigung der Transitländer ist jedoch nur erforderlich, wenn auch für die Fahrt durch diese Länder eine Ausnahme von § 1 Absatz 1 a) und b) gestattet werden soll.

(2) Der Antrag ist vom Unternehmer nach Muster der Anlage 2 in zweifacher Ausfertigung an die zuständige Behörde seines Heimatstaates zu richten, die ihn dem anderen Vertragsstaat übersendet.

§ 4

Grenzüberschreitender Linienverkehr (zwischenstaatlicher Nicht-Transit-Verkehr)

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen jedes der beiden Staaten erforderlichen Genehmigung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigung soll erst erteilt werden, wenn zwischen den Vertragschließenden Einverständnis darüber besteht, daß für die Linie ein öffentliches Verkehrsbedürfnis (Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit) vorliegt und wenn die Gegenseitigkeit gewahrt ist.

(3) Fahrpläne, Tarife und Beförderungsbedingungen und deren Änderung sowie die Einstellung des Betriebes bedürfen der vorherigen Zustimmung der beiderseitigen zuständigen Genehmigungsbehörden.

(4) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sowie Anträge nach Absatz 3 sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

(5) Der Wortlaut der Genehmigungsurkunden soll für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten möglichst weitgehend angeglichen werden und zweisprachig gehalten sein.

§ 5

Transitlinienverkehr

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieses Abkommens gilt der Verkehr von einem der Staaten durch einen anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates sowie die für internationale Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen. Die Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der

obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 6

Die Bestimmungen dieses Abkommens gelten unbeschadet der in den Vertragsstaaten geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen auch für die Bahn- und Postverwaltungen.

II. Güterverkehr

§ 7

(1) Die deutschen Halter von Lastkraftwagen, die zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den skandinavischen Staaten Gütertransporte mit Kraftfahrzeugen durchführen, bedürfen einer Genehmigung für jeden Staat, dessen Gebiet bei diesen Fahrten berührt wird. Diese Genehmigung wird nach den Bestimmungen des deutschen Rechts und der für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen erteilt (Muster nach Anlage 3a).

(2) Die dänischen, norwegischen und schwedischen Halter von Lastkraftwagen, die zwischen ihren Heimatstaaten und der Bundesrepublik Deutschland oder im Transit durch Deutschland Gütertransporte durchführen, bedürfen einer Genehmigung. Diese Genehmigung wird nach den Bestimmungen der skandinavischen Staaten und der für die internationalen Transporte maßgebenden internationalen Vereinbarungen ausgestellt (Muster nach Anlage 3b—d).

§ 8

Die Genehmigungen werden ausgestellt in Dänemark durch das Verkehrsministerium (Ministeriet for offentlige arbejder, Trafikministeriet) in Norwegen durch das Verkehrsministerium (Samferdselsdepartementet) in Schweden durch das staatliche Kraftwagenverkehrsbüro (Statens biltrafiknämnd) in der Bundesrepublik Deutschland durch die obersten Verkehrsbehörden der Länder der Bundesrepublik.

§ 9

(1) Für jeden Lastkraftwagen ist eine besondere Genehmigung auszustellen.

(2) In der Genehmigung ist das Kraftfahrzeug genau zu bezeichnen. Insbesondere sind anzugeben:

- a) die höchstzulässige Nutzlast des Fahrzeugs,
- b) alle anderen zur Identifizierung notwendigen Daten des Fahrzeugs,
- c) gegebenenfalls die von dem Kraftfahrzeughalter einzuhaltenden Sonderbedingungen,
- d) die Art des Transports (gewerblicher Verkehr oder Werkverkehr).

(3) Das Gesamtgewicht der auf dem Fahrzeug verladenen Güter darf in keinem Falle die in der Genehmigung angegebene höchstzulässige Nutzlast übersteigen.

§ 10

(1) Die Genehmigung ist persönlich und nicht übertragbar.

(2) Die ausgegebenen Genehmigungen haben sich im Rahmen folgender Gesamtzahlen zu halten:

- a) für den Verkehr zwischen Dänemark und der Bundesrepublik beiderseits 275
- b) für den Verkehr zwischen Norwegen und der Bundesrepublik beiderseits 15
- c) für den Verkehr zwischen Schweden und der Bundesrepublik beiderseits 50

§ 11

(1) Es bleibt den genehmigenden Behörden überlassen, die Genehmigungen auszustellen als

- a) Dauergenehmigungen (für die ganze Dauer der Vereinbarung),
- b) befristete Genehmigungen (für eine einmalige Fahrt oder für mehrmalige Fahrten innerhalb eines befristeten Zeitraumes).

Die Zahl der jeweils gültigen Genehmigungen darf zu keinem Zeitpunkt die festgelegten Gesamtzahlen überschreiten. Neue Höchstzahlen können auch während der Dauer des Abkommens jederzeit vereinbart werden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland übersendet den zuständigen Behörden von Dänemark, Norwegen und Schweden das Verzeichnis der von den obersten Landesverkehrsbehörden den deutschen Kraftfahrzeughaltern erteilten Genehmigungen. Die zuständigen Behörden von Dänemark, Norwegen und Schweden übersenden dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland Verzeichnisse der von ihnen den Kraftfahrzeughaltern ihrer Staaten ausgehändigten Genehmigungen. Die Verzeichnisse müssen anführen:

Nummer und Gültigkeitsdauer der Genehmigungen,
Name und Anschrift der Inhaber,
Angabe, ob gewerblicher Verkehr oder Werkverkehr,
höchstzulässige Nutzlast der Fahrzeuge sowie die amtlichen Kennzeichen.

§ 12

Einer Genehmigung bedürfen nicht:

- a) Umzugstransporte,
 - b) Leichtertransporte,
 - c) Transporte von Messe- und Ausstellungsgut,
 - d) Transporte von Rennpferden, Rennkraftfahrzeugen und Sportgeräten anderer Art, die für bestimmte sportliche Veranstaltungen vorgesehen sind,
 - e) Transporte von Theaterdekorationen und -requisiten,
 - f) Transporte von Geräten für Rundfunk- und Filmaufnahmen,
 - g) Transporte von Werkzeug oder Ersatzteilen im Werkverkehr, die dazu bestimmt sind, von der Firma bereits gelieferte Maschinenanlagen wiederherzustellen, auszubessern oder zu justieren.
- zu c) bis f) und Werkzeug unter g) nur, soweit sie wieder zurückgeführt werden sollen.

§ 13

(1) Den dänischen, norwegischen und schwedischen Kraftfahrzeughaltern ist es untersagt, Transporte zwischen zwei auf deutschem Gebiet liegenden Punkten auszuführen. Es ist weiter untersagt, im Gebiet der Bundesrepublik Ladungen für andere als in den skandinavischen Staaten liegende Bestimmungsorte aufzunehmen oder Ladungen von anderen als in den skandinavischen Staaten liegenden Versandorten abzuladen.

(2) Den deutschen Unternehmern ist es untersagt, Transporte zwischen zwei auf dänischem oder zwischen zwei auf norwegischem oder zwischen zwei auf schwedischem Gebiet liegenden Punkten auszuführen. Es ist weiter untersagt, im Gebiet der skandinavischen Staaten Ladungen für andere als im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegende Bestimmungsorte aufzunehmen oder Ladungen von anderen als in der Bundesrepublik Deutschland liegenden Versandorten abzuladen.

(3) Das Verbot der Beförderung aus dem Gebiet eines nicht an der Vereinbarung beteiligten Staates in das Gebiet des Vertragsstaates (Absatz 1 und 2 Satz 2 letzter Halbsatz) gilt nicht für Transporte von Ausrüstungsgegenständen und Reparaturgegenständen für im Vertragsstaat befindliche Schiffe und Flugzeuge der eigenen Nationalität.

(4) Unternehmer des Werkverkehrs dürfen im Gebiet der Vertragsstaaten keine Güter für andere befördern.

§ 14

(1) Dänische, norwegische und schwedische Unternehmer dürfen, um im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder im sonstigen Ausland Rückladungen nach den skandinavischen Staaten aufzunehmen, mit leeren Kraftfahrzeugen die deutsch-dänische Grenze nur dann überschreiten, wenn sie bei der Ausfahrt den schriftlichen Nachweis erbringen, daß die Fahrt erfolgt, um im voraus verabredete, bestimmte Transporte durchzuführen. Der Nachweis kann durch eine Bescheinigung

des Importeurs oder des Exporteurs oder eines Spediteurs eines der beiden erbracht werden. In der Bescheinigung müssen Abholungsort, Versender, Empfänger, Warenart und -menge angegeben sein.

(2) Deutsche Unternehmer dürfen, um in den skandinavischen Staaten oder im sonstigen Ausland Rückladungen nach der Bundesrepublik Deutschland aufzunehmen, die deutsch-dänische Grenze nur dann mit leeren Kraftfahrzeugen überschreiten, wenn sie bei der Ausfahrt den schriftlichen Nachweis erbringen, daß die Fahrt erfolgt, um im voraus verabredete, bestimmte Transporte durchzuführen. Der Nachweis kann durch eine Bescheinigung des Importeurs oder des Exporteurs oder eines Spediteurs eines der beiden erbracht werden. In der Bescheinigung müssen Abholungsort, Versender, Empfänger, Warenart und -menge angegeben sein.

(3) Die Behörde des Landes, aus dem die Leerfahrt erfolgt, kontrolliert die Bescheinigung und versieht sie bei jeder Ausfahrt mit einem Datumstempel. Die Vertragsstaaten behalten sich vor, stichprobenweise Kontrollen der Lastkraftfahrzeuge vorzunehmen, die in den anderen Vertragsstaaten zugelassen sind. Unberührt bleibt die Kontrollbefugnis der Verkehrsbehörden.

Schlußbestimmungen

§ 15

Die Kraftfahrzeughalter sind verpflichtet, die Bestimmungen des im Vertragssaat geltenden Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts und die internationalen Transport- und Verkehrsvorschriften einzuhalten.

§ 16

Unbeschadet der im durchfahrenen Staat geltenden strafrechtlichen Bestimmungen kann bei Verstößen gegen die Vorschriften dieser Vereinbarung, zu deren Einhaltung alle Kraftfahrzeughalter verpflichtet werden müssen, die Genehmigung vorübergehend oder endgültig entzogen werden.

§ 17

Für die Ausstellung der Genehmigungen wird keine Gebühr zu Gunsten des Staates erhoben, in dem diese Genehmigungen gültig sind.

§ 18

Die Vertragsstaaten werden wegen aller grundsätzlichen Fragen, die sich aus der Durchführung dieser Vereinbarung ergeben, laufend in unmittelbarer Verbindung bleiben.

§ 19

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 1952 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 1952.*)

VI. Niederlande

Vorläufige Vereinbarung

zwischen dem Bundesminister für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland
und

dem Ministerie van Verkeer en Waterstaat
des Königreichs der Niederlande

über den gewerblichen Straßenpersonen- und -güterverkehr vom 29./30. Juni 1951

I. Personenverkehr

§ 1

Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen

(1) Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen (Touristenverkehr), die ihren Sitz in einem der beiden Vertragsstaaten haben, bedürfen für Fahrten in und durch das Gebiet des anderen Staates keinerlei weiterer Genehmigung, wenn folgende Bedingungen des Abkommens „Freiheit der Straße“ erfüllt sind:

- a) „daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und endigen muß, befördert werden, oder

- b) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug befördert werden und die Reise in einem See- oder Lufthafen eines Landes beginnt oder in einem anderen derartigen Hafen in einem anderen Lande endigt und das Kraftfahrzeug leer zum Abfahrtsort zurückgekehrt“.

(2) Die Unternehmer haben lediglich einen Ausweis ihres Heimatstaates mitzuführen, daß sie berechtigt sind, Gelegenheits-(Touristen-)verkehr auszuführen. Als Ausweis gilt die von der zuständigen Behörde des Heimatstaates ausgestellte Genehmigungsurkunde zur Durchführung von Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen; sie ist auf Verlangen Kontrollorganen vorzulegen.

§ 2

Gelegenheitsfahrten mit Kraftomnibussen außerhalb des Abkommens „Freiheit der Straße“

Gelegenheitsfahrten mit Kraftomnibussen, die nicht den Vorschriften des Abkommens „Freiheit der Straße“ (§ 1 Abs. 1) entsprechen, bedürfen im Einzelfalle der Genehmigung des anderen Vertragsstaates.

§ 3

Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen

Auf die gewerbliche Beförderung mit Personenkraftwagen finden die Beschränkungen des § 1 Abs. 1, Buchstaben a) und b) keine Anwendung. Jedoch ist die Beförderung nur gestattet, wenn der Unternehmer im Besitze einer Genehmigungsurkunde seines Heimatstaates für den Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen ist und eine Aufnahme von anderen Fahrgästen im anderen Vertragsstaat unterbleibt. Die Genehmigungsurkunde ist auf der Fahrt mitzuführen und Kontrollorganen auf Verlangen vorzulegen.

§ 4

Grenzüberschreitender Linienverkehr
(zwischenstaatlicher Nicht-Transit-Verkehr)

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen jedes der beiden Staaten erforderlichen Genehmigung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigung wird erst erteilt, wenn über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie Einverständnis zwischen den Vertragschließenden besteht und wenn die Gegenseitigkeit als allgemeiner Grundsatz gewahrt ist. In entsprechender Weise ist zu verfahren, wenn eine bestehende Linie eingestellt wird.

(3) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen, die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 5

Transitlinienverkehr

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieser Vereinbarung gilt der Verkehr von einem der beiden Staaten durch den anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung eines solchen Transitlinienverkehrs gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates. Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 6

Die Bestimmungen dieser Vereinbarung gelten unbeschadet der in den Vertragsstaaten etwa geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen auch für die beiderseitigen Bahn- und Postverwaltungen.

*) Verlängert bis zum 31. 12. 1955.

§ 7

Die Vertragspartner werden wegen aller grundsätzlichen Fragen, die sich aus der Durchführung dieser Vereinbarung ergeben, laufend in unmittelbarer Verbindung bleiben.

II. Güterverkehr

Mit den Niederlanden wurde folgende mündliche Absprache über die Durchführung des internationalen Straßengüterverkehrs getroffen:

Unternehmer des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs, die mit ihren Lastkraftwagen grenzüberschreitenden Verkehr betreiben wollen und ihren Sitz in einem der beiden Staaten haben, bedürfen einer Genehmigung ihres Heimatstaates. Für jedes Fahrzeug (Lastkraftwagen und Anhänger) muß eine besondere Genehmigung ausgestellt werden.

Die Zahl der Genehmigungen darf zu keiner Zeit mehr als 1050 überschreiten.

Es bleibt den Regierungen überlassen, diese Genehmigungen als

- a) Dauergenehmigungen
- b) befristete Genehmigungen oder
- c) einmalige Genehmigungen

auszustellen.

Der Binnenverkehr deutscher Fahrzeuge in den Niederlanden und niederländischer Fahrzeuge in Deutschland ist verboten. Die Transportunternehmer sind darüber hinaus verpflichtet, die Bestimmungen des im Vertragsstaat geltenden Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts einzuhalten.

Deutschen Unternehmern werden Genehmigungen nach anliegendem Formblatt erteilt.

VII. Frankreich

A. Mit Frankreich sind für den gewerblichen Straßenpersonenverkehr folgende „Vorläufige Richtlinien“ vom 9. Oktober 1951 vereinbart worden:

I.**Gelegenheitsverkehr**

(1) Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs, die ihren Sitz in einem der beiden Staaten haben, bedürfen für Ausflugswagen (Kraftomnibusse) und Mietwagenfahrten (Kraftomnibusse und Personenkraftwagen) in und durch das Gebiet des anderen Staates keiner weiteren Genehmigung, wenn folgende Bedingungen des Abkommens „Freiheit der Straße“ erfüllt sind:

„daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und endigen muß, befördert werden“.

(2) Die Unternehmer haben lediglich einen Ausweis ihres Heimatstaates mitzuführen, daß sie berechtigt sind, Gelegenheits-(Touristen-)verkehr auszuführen. Die deutschen Unternehmer haben darüber hinaus bei der Einreise nach Frankreich eine Reiseanmeldung (feuille de route) nach anliegendem Muster 1 oder 2 mitzuführen, die von den französischen Zollgrenzstellen bei Einfahrt und Ausfahrt mit einem Sichtvermerk zu versehen ist. Dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland bleibt es überlassen, eine gleiche Regelung für die Ein- und Ausfahrt der französischen Unternehmer zu treffen.

II.**Andere Gelegenheitsfahrten**

Gelegenheitsfahrten, die nicht den Vorschriften des Abkommens „Freiheit der Straße“ (I Abs. 1) entsprechen, bedürfen im Einzelfalle der Genehmigung des anderen Staates.

III.**Grenzüberschreitender Linienverkehr (zwischenstaatlicher Nicht-Transit-Verkehr)**

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen jedes der beiden Staaten erforderlichen Genehmigung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigung wird erst erteilt, wenn über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie Einverständnis zwischen den beiden Staaten besteht und wenn die Gegenseitigkeit gewahrt ist. In entsprechender Weise ist zu verfahren, wenn eine bestehende Linie eingestellt wird.

(3) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Staate zu übersenden.

IV.**Transitlinienverkehr**

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieser Richtlinien gilt der Verkehr von einem der beiden Staaten durch den anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung eines solchen Transitlinienverkehrs gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates. Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Staate zu übersenden.

(3) Sollten im Transitlinienverkehr Fahrgäste zur Beförderung von einem Staat in den anderen Staat aufgenommen oder Fahrgäste aus einem Staat im anderen Staate abgesetzt werden, so findet Absatz 2 entsprechende Anwendung. Die Gegenseitigkeit ist nach Möglichkeit zu wahren.

V.

Die vorstehenden Richtlinien gelten unbeschadet der in den beiden Staaten geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen auch für die beiderseitigen Bahn- und Postverwaltungen.

Erläuterungen zu Abschnitt I der Richtlinien:

Für die in Abschnitt I erwähnte Reiseanmeldung (feuille de route) ist zu beachten:

1. Wird auf der Rundreise das französische Hoheitsgebiet nur einmal durchfahren, so sind 2 Ausfertigungen der vollständig ausgefüllten Reiseanmeldung (feuille de route, modèle Nr. 1) mitzuführen.
2. Wird auf einer Rundreise das französische Hoheitsgebiet mehrmals (Doppeltransit) durchfahren, so sind 4 Ausfertigungen der vollständig ausgefüllten Reiseanmeldung (feuille de route, modèle Nr. 2) mitzuführen.

Die Reiseanmeldung (feuille de route, modèle Nr. 1 und Nr. 2) kann durch den Verkehrsverband, dem der Unternehmer angehört, oder durch die Geschäftsstelle des Touring Club de France, 65, Avenue de la Grande Armée, Paris (16^e), bezogen werden. Der Unternehmer kann sich die Reiseanmeldung (feuille de route) auch selbst anfertigen.

Mitführen eines carnet de bord (Fahrtenbuch) bei Omnibus-Gelegenheitsfahrten nach und durch Frankreich.

Der Unternehmer hat für jedes Fahrzeug und bei jeder Fahrt ein vollständig ausgefülltes Fahrtenbuch (carnet de bord) mitzuführen. Das Fahrtenbuch ist zu beziehen durch die Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr (AGP), Frankfurt/Main, Brüder-Grimm-Straße 20, durch die Landesorganisationen der AGP, durch die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (AGF), Frankfurt/Main, Brüder-Grimm-Straße 20, oder durch die Landesorganisationen der AGF. Außerdem kann das Fahrtenbuch auch bezogen werden durch die Triptyk-Ausgabestellen des ADAC. Im Januar eines jeden Kalenderjahres sind die Fahrtenbücher, die im vorangegangenen Jahr bezogen wurden, an die Ausgabestelle zur Weiterleitung an die AGF einzusenden, welche die Fahrtenbücher an die französische Ausgabestelle zurückgeben muß.

B. Genehmigungsverfahren für Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs im internationalen Straßengüterverkehr mit Frankreich:

1. Genehmigungsverfahren für deutsche Unternehmer

Art des Verkehrs	Genehmigungsverfahren für die deutschen Unternehmer	Bemerkungen
	Merkmale	Zuständige Behörde für die Ausstellung
Gewerblicher Verkehr (ausländischer Lkw)	Im Besitz einer "carte de transport", die in Frankreich gültig ist	Chefingenieur für Brücken und Straßen des Departements, das die "carte" ausgestellt hat, ggf. in Verbindung mit dem Eintrittsdepartement in Frankreich
	Ohne die in Frankreich gültige öffentliche "carte de transport"	
	Transit ohne Umladung	
	Andere Fälle des Transitverkehrs: (Umladung in einem Hafen)	
Privat-(Werk-)verkehr (ausländischer Lkw)	Alle Transportarten eingeschlossen Transitverkehr ohne Umladung	Chefingenieur für Brücken und Straßen des Eintrittsdepartements in Frankreich
Bemerkungen:		
1. Die Tabelle gilt nicht für den kleinen Grenzverkehr, der sich im Höchstfall auf 10 km auf französ. Gebiet erstreckt, unter der Voraussetzung, daß		
a) die kürzeste Strecke zwischen Grenz- und Abfahrt-(Bestimmungs-)ort gewählt wird,		
b) der Transport von einem angrenzenden Lande kommt oder nach einem angrenzenden Lande geht.		
2. Die Genehmigung wird im allgemeinen pro Fahrt ausgegeben. Sie kann jedoch mit Gültigkeit für einen Monat ausgegeben werden:		
Gebiet erstreckt unter der Voraussetzung, daß		
a) der Transport von einem angrenzenden Lande kommt oder nach einem angrenzenden Lande geht.		
b) an jeden ausländischen Transportunternehmer (gewerblich oder privat) für Transporte, die sich nur auf das Gebiet des Eintrittsdepartements erstrecken.		

2. Genehmigungsverfahren für französische Unternehmer

- a) Die französischen Unternehmer müssen im Besitz einer deutschen Verkehrsgenehmigung sein, für deren Ausstellung die obersten Verkehrsbehörden der Länder zuständig sind, in deren Bereich der Grenzübertritt erfolgt. Diese Behörden sind zuständig für die Erteilung der Genehmigungen sowohl in den angegebenen Ländern des Bundesgebietes wie auch für die Genehmigungen für Fahrten, die sich über mehr als ein Land der Bundesrepublik erstrecken. Für gewerbliche Fahrten und Werkverkehr gilt das gleiche.

Die Erteilung der Genehmigung erfolgt auf einem Formblatt (gelber Karton) nach dem Muster der Anlage.

- b) Dem Antrag ist — in deutscher Sprache abgefaßt — beizufügen bei gewerblichen Fahrten:

die Erklärung der zuständigen französischen Verkehrsbehörde, daß der Unternehmer zuverlässig ist und die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind. Als solche Bescheinigung kann die in Frankreich ausgestellte Zulassung zum öffentlichen Verkehr betrachtet werden.

- c) Die Genehmigungen werden in der Regel als Einzelgenehmigungen erteilt. Für einen Monat kann eine Genehmigung erteilt werden, wenn nachgewiesen wird, daß eine Mehrzahl bestimmter Transporte innerhalb eines Monats in Ausführung eines Handelsvertrages durchgeführt werden soll.
- d) "Transporte im kleinen Grenzverkehr" bedürfen keiner besonderen Genehmigung. Hierunter fallen alle Transporte französischer Unternehmer, die lediglich in eine Grenzzone von 10 km entlang der deutschen Grenze gehen.

- e) Beim Transport sind außer den durch sonstige Bestimmungen vorgeschriebenen Papieren mitzuführen:
1. die Genehmigung,
 2. a) bei gewerblichen Transporten ein Frachtbrief,
 - b) beim Werkverkehr ein Begleitpapier, aus dem die näheren Einzelheiten hinsichtlich der geladenen Güter zu ersehen sind.

Unberührt von den in den genannten Genehmigungsverfahren vorgesehenen Bedingungen haben sowohl die französischen wie die deutschen Unternehmer die geltenden Rechtsbestimmungen des fremden Staates zu beachten. Das gilt insbesondere für die Versicherungspflicht der Fahrzeuge und die Beachtung der Vorschriften über die Lademaß- und Gewichtsbeschränkung.

VIII. Italien

Mit Italien ist bereits im Juni 1951 eine Vereinbarung über den internationalen gewerblichen Straßenpersonen- und -güterverkehr ausgearbeitet worden. Im Juni 1955 hat eine erneute Besprechung stattgefunden. Wegen noch zu klärender Fragen des Güterverkehrs konnte jedoch diese Vereinbarung noch nicht bestätigt werden.

Nachstehend abgedruckte Teile der Vereinbarung für den gewerblichen Straßenpersonenverkehr vom Juni 1951 mit den in der Besprechung vom Juni 1955 vereinbarten Änderungen finden jedoch schon jetzt als vorläufige Vereinbarung im Verkehr Bundesrepublik Deutschland — Italien und umgekehrt Anwendung.

I. Personenverkehr

§ 1

Gelegenheitsverkehr (Touristenfahrten)

(1) Die vom Heimatstaate genehmigten Unternehmen des gewerblichen Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen, die ihren Betriebssitz in einem der beiden Vertragsstaaten haben, bedürfen für Gelegenheitsfahrten in und durch das Gebiet des anderen Staates keiner weiteren Genehmigung, wenn folgende Bedingungen des Abkommens über die „Freiheit der Straße“ erfüllt sind:

- a) „daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und endigen muß, befördert werden; oder
- b) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftwagen befördert werden und die Reise in einem See- oder Lufthafen eines Landes beginnt und in einem anderen derartigen Hafen in einem anderen Lande endet und das Kraftfahrzeug leer zurückkehrt“.

(2) Die Unternehmer haben lediglich eine Bescheinigung ihres Heimatstaates darüber mitzuführen, daß sie in ihrem Heimatstaat die Genehmigung für die Ausübung des Gelegenheitsverkehrs besitzen.

§ 2

Gelegenheitsverkehr

(1) Gelegenheitsfahrten, die nicht den Vorschriften des § 1 entsprechen, bedürfen im Einzelfall der Genehmigung der beiden Vertragsstaaten.

(2) Der Antrag ist vom Unternehmer in zweifacher Ausfertigung an die zuständige Verkehrsbehörde seines Heimatstaates zu richten, die ihn dem anderen Vertragsstaat übersendet. Jeder Vertragsstaat kann Vordrucke für die Anträge und Genehmigungen seiner Unternehmer einführen. Der Vordruck für die Anträge und Genehmigungen ist in deutscher und italienischer Sprache zu halten.

§ 3

Grenzüberschreitender Linienverkehr (zwischenstaatlicher Nicht-Transit-Verkehr)

(1) Im grenzüberschreitenden Linienverkehr bedürfen Unternehmer der nach den gesetzlichen Bestimmungen jedes der beiden Staaten erforderlichen Genehmigung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigung soll erst erteilt werden, wenn über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Linie Einverständnis zwischen den Vertragschließenden besteht und wenn die Gegenseitigkeit gewahrt ist. In ent-

sprechender Weise ist zu verfahren, wenn eine bestehende Linie eingestellt wird.

(3) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs für die Teilstrecke in dem anderen Staate sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 4

Transitlinienverkehr

(1) Als Transitverkehr im Sinne dieses Abkommens gilt der Verkehr von einem der beiden Staaten durch den anderen Staat in einen dritten Staat, ohne daß in dem durchfahrenen Staat eine Unterwegsbedienung (Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen) stattfindet.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung eines solchen Transitlinienverkehrs gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates. Anträge für die Erteilung der Genehmigung eines solchen Transitlinienverkehrs sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; die Anträge sind alsdann mit einer Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörde des Heimatstaates dem anderen Vertragschließenden unmittelbar zu übersenden.

§ 5

Die Bestimmungen dieser Vereinbarung gelten unbeschadet der in den Vertragsstaaten geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen auch für die beiderseitigen Bahn- und Postverwaltungen.

II. Güterverkehr

Für die Einfahrt nach Italien ist eine Genehmigung des italienischen Verkehrsministeriums erforderlich. Die Anträge sind zu richten an:

Ministero del Commercio con l'Estero
Direzione Generale per i Piani degli
Scambi con l'Estero e per gli Affari
R o m a

IX. Großbritannien

A. Personenverkehr

Großbritannien ist Mitglied des Abkommens „Freiheit der Straße“. Es dürfen daher Gelegenheits-(Touristen-)fahrten ohne besondere Genehmigung des anderen Staates durchgeführt werden, wenn sie folgenden Bedingungen entsprechen:

- a) „daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug während der ganzen Reise, die im gleichen Lande beginnen und enden muß, befördert werden; oder
- b) daß die gleichen Personen im gleichen Kraftfahrzeug befördert werden und die Reise in einem See- oder Lufthafen eines Landes beginnt und in einem anderen derartigen Hafen in einem anderen Lande endet und das Kraftfahrzeug leer an den Ausgangsort zurückkehrt.“

Für Fahrten, die diesen Voraussetzungen des Abkommens „Freiheit der Straße“ nicht entsprechen, ist eine besondere Genehmigung des anderen Staates erforderlich, die über das Verkehrsministerium des Heimatstaates zu beantragen ist.“

B. Güterverkehr

Eine Vereinbarung mit Großbritannien über den internationalen Straßengüterverkehr besteht nicht.

Für den Verkehr nach Großbritannien ist eine Genehmigung des britischen Verkehrsministeriums erforderlich. Die Anträge sind zu richten an:

United Kingdom
Ministry of Transport
Berkley Square House
London W 1.

X. Spanien

A. Personenverkehr

Spanien ist bisher dem Abkommen „Freiheit der Straße“ nicht beigetreten. Auch ist mit Spanien bisher eine bilaterale Vereinbarung über den gewerblichen

Straßenpersonenverkehr nicht getroffen worden. Auf Grund der Verordnung vom 10. März 1951 über die Anwendung des Dekrets vom 17. November 1950 betr. die Regelung des internationalen Autotransports auf spanischem Boden ist aber die Durchführung von Gelegenheits-(Touristen-)fahrten mit Omnibussen unter folgenden Bedingungen gestattet:

1. Beim Einreisezollamt ist ein Reiseformular (hoja de ruta) in zweifacher Ausfertigung auszufüllen, worin Name und Anschrift des Unternehmers, Marke, Stärke und Matrikelnummer des Fahrzeugs, Zahl der Sitze, Reiseweg mit Angabe der Ein- und Ausreise sowie der wichtigsten Durchreiseorte, der zeitliche Reiseplan auf spanischem Boden, die Länge der auf spanischem Territorium zurückgelegten Strecke, Art und Menge des für die Fahrt durch spanisches Territorium benötigten Brennstoffes sowie die Namen der Fahrgäste mit Angabe der Paßnummern enthalten sein müssen. Das Formular ist an der Grenze erhältlich. Ein Exemplar des Reiseformulars verbleibt bei dem Einreisezollamt, das zweite Exemplar hat der Fahrer auf der ganzen Fahrt mit sich zu führen und bei der Ausreise beim Ausreisezollamt abzugeben.
2. Die Insassen des Fahrzeugs müssen beim Verlassen Spaniens dieselben sein wie bei der Einfahrt. Ein Fahrgastwechsel in Spanien ist nicht gestattet.
3. Abgesehen von Fällen höherer Gewalt darf nur der in dem Reiseformular verzeichnete Reiseweg eingeschlagen werden. Irgendwelche Transportdienste innerhalb des spanischen Territoriums sind ausdrücklich untersagt.
4. Bei Fahrten durch Frankreich oder durch die Schweiz bleiben die Vereinbarungen mit diesen Staaten zu beachten.

B. Güterverkehr

Eine Vereinbarung mit Spanien über den internationalen Straßengüterverkehr besteht nicht.

Für die Einfahrt nach Spanien ist eine Genehmigung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Verkehr erforderlich, Motorfahrzeuge und Anhänger bedürfen je einer besonderen Genehmigung. Die Genehmigung wird in der Regel nur für eine Fahrt erteilt, in Ausnahmefällen auch für mehrere Fahrten, wenn diese nicht über die Grenze einer Grenzprovinz hinausgehen.

Die Anträge auf Erteilung einer Transportgenehmigung nach Spanien sind unter Verwendung des in der Anlage beigefügten Merkblattes zu richten an:

Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera
Madrid
(Ministerio de Obras Públicas).

In Ausnahmefällen können Anträge an die für den Grenzübergang der Eingangsprovinz zuständigen Verkehrsleitungen des Ministeriums gerichtet werden, deren Anschriften lauten:

- a) bei Einfahrten in Nordspanien über Irun an:
Señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas
de la Provincia de Guipuzcoa
San Sebastian
- b) bei Einfahrten über Port Bou oder La Junquera an:
Dirección de Trabajos Públicos
de la Provincia de Girona
Girona — España

XI. Jugoslawien

Bei Fahrten im gewerblichen Straßenpersonenverkehr ist eine namentliche Liste der Fahrtteilnehmer in dreifacher Ausfertigung mitzuführen. Aufnehmen oder Absetzen von Personen in Jugoslawien ist nicht gestattet.

XII. Saargebiet

Für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen wird bei Fahrten nach dem Saargebiet und durch das Saargebiet eine Reiseanmeldung (feuille de route) und ein Fahrtbuch (carnet de bord) wie bei Fahrten nach und durch Frankreich verlangt.

Für Gütertransporte nach dem Saargebiet ist die Verkehrsgenehmigung des Bureau Français des Transports routiers (BFTR), Saarbrücken, am Bahnhof 4, einzuholen. Dies gilt sowohl für den gewerblichen als auch für den Werkverkehr. Befreiungen nur im kleinen Grenzverkehr (10 km parallel der Grenze).

Schlußbemerkung

Soweit in Ermangelung entsprechender Vereinbarungen über den internationalen Straßengüterverkehr für die Erteilung der Transportgenehmigungen die Verkehrsbehörden der fremden Staaten zuständig sind (Frankreich, Italien, Jugoslawien, Spanien, Großbritannien), müssen die deutschen Unternehmer des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs noch zusätzlich eine Verkehrsgenehmigung für den internationalen Straßengüterverkehr bei den höheren bzw. obersten Verkehrsbehörden der Länder der Bundesrepublik beantragen.

Die Triptykstellen der Automobilclubs sind gehalten, Triptyks und Carnets de Passage erst nach Vorlegung dieser Genehmigungen auszustellen.

Diese Verkehrsgenehmigungen gelten jedoch nur unbeschadet der von den ausländischen Behörden zu erteilenden Genehmigungen. Sie berechtigen also nur in Verbindung mit jenen zum Grenzübertritt und zur Einfahrt in das Hoheitsgebiet des fremden Staates.

(VkB1 1955 S. 588)

Nr. 324 § 58 StVZO — Geschwindigkeitsschilder —; hier: an Anhängern.

Bonn, den 5. Dezember 1955
StV 7 — 4279 Vm/55

Nach § 58 Abs. 1 StVZO müssen u. a. Anhänger, die nicht an allen Rädern luftbereift sind, und Anhänger mit einer eigenen mittleren Bremsverzögerung von weniger als 2,5 m/sek² an beiden Seiten Geschwindigkeitsschilder führen. Bei diesen Anhängern handelt es sich im allgemeinen um Fahrzeuge, die hinter Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h mitgeführt werden. Die Beobachtungen im Verkehr zeigen, daß die Geschwindigkeitsschilder oft selbst dann fehlen, wenn die Anhänger hinter schnell laufenden Zugmaschinen (z. B. UNIMOG) verwendet werden.

Ich bitte, auf die Durchführung der Vorschriften des § 58 StVZO besonders zu achten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

(VkB1 1955 S. 601)

Binnenschifffahrt

Nr. 325 Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 2. Dezember 1955. (Frachtausschuß für den Rhein) (Frachtausschuß Dortmund) (Frachtausschuß Bremen) (Frachtausschuß Hamburg) (Frachtausschuß Berlin)

Bonn, den 7. Dezember 1955
B 248/2034 S/55

Nachstehend wird die Verordnung vom 2. Dezember 1955 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 236 vom 7. Dezember 1955 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Kullmann

**Verordnung
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen
der Binnenschifffahrt.**

Vom 2. Dezember 1955.

Auf Grund des § 30 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft verordnet:

§ 1

Zu den Liegegeldern für Binnenschiffe, festgesetzt durch Beschluß des

Frachtenausschusses für den Rhein
— FTB *) Nr. 17 vom 29. Dezember 1951
(Verkehrsblatt 1951 S. 475) —
— FTB *) Nr. 3 vom 19. Januar 1952
(Verkehrsblatt 1952 S. 69) —
Frachtenausschusses Bremen
— FTB *) Nr. 7 vom 16. Februar 1952
(Verkehrsblatt 1952 S. 92) —
Frachtenausschusses Hamburg
— FTB *) Nr. 10 vom 8. März 1952
(Verkehrsblatt 1952 S. 93) —
Frachtenausschusses Berlin
— FTB *) Nr. 11 vom 15. März 1952
(Verkehrsblatt 1952 S. 93) —
Frachtenausschusses Dortmund
— FTB *) Nr. 12 vom 22. März 1952
(Verkehrsblatt 1952 S. 119) —,

tritt für die Zeit bis zum 31. Januar 1956 einschließlich ein Zuschlag von 100 %.

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 2. Dezember 1955

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn

(VkB1 1955 S. 601)

**Nr. 326 Bekanntmachung für die Schifffahrt über
die Tauchtiefe in der Mündungstrecke des
Wesel-Datteln-Kanals.**

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) wird angeordnet:

§ 1

Die Tauchtiefenverringerung gemäß § 6 —WK— Nr. 1 letzter Absatz der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung wird für die Mündungstrecke des Wesel-Datteln-Kanals aufgehoben. Die zulässige Tauchtiefe wird durch die nutzbare Fahrwassertiefe des Rheins bestimmt.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1956 in Kraft und am 1. Januar 1958 außer Kraft.

Münster, den 9. Dezember 1955.

Wasser- und Schifffahrsdirektion
Münster
Im Auftrag
Machtens

(VkB1 1955 S. 602)

**Nr. 327 Tarif für die Werftgebühren und das
Hafenliegegeld in den Wasserumschlags-
anlagen Ochsenfurt.**

Würzburg, den 7. Dezember 1955
H Nr. 7721/55

Am 12. November 1955 ist der vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr festgesetzte Tarif für die Werftgebühren und das Hafenliegegeld in den Wasserumschlagsanlagen Ochsenfurt vom 8. 11. 1955 nach Verkündung im Bayer. Staatsanzeiger Nr. 46 in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifs ist außerdem im „FTB“ — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 49 vom 10. Dezember 1955 veröffentlicht worden.¹⁾

Wasser- und Schifffahrsdirektion
Würzburg
Dr. Möhlmann

(VkB1 1955 S. 602)

1) Der FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Verlag für Wirtschaftsschrifttum Otto K. Krausskopf, Wiesbaden, Bahnhofstraße 61, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

Straßenbau

**Nr. 328 Allgemeiner Runderlaß Straßenbau
Nr. 8/1955;
Sachgebiet 3: Erdbau.**

Bonn, den 5. Dezember 1955
StB 5 — Isgr 2199 Vms 55 —

An die
für den Straßenbau zuständigen
Herren Minister und Senatoren (Ministerien) der Länder

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder
mit Nebenabdrucken für die Mittelbehörden,
Straßenbauämter und Autobahnämter einschl.
Straßenmeistereien

nachrichtlich:

An die
Verbindungsstelle des
Bundesministers für Verkehr
Berlin-W 15
Bundesallee 216/218

An die
Bundesanstalt für Straßenbau
Köln-Raderthal
Brühler- Ecke Militärringstraße

An den
Bundesrechnungshof
Frankfurt/Main
An der Paulskirche

Betr.: Technische Vorschriften für die Ausführung von
Erdarbeiten im Straßenbau (TVE);
hier: Änderung und Ergänzung

Anl.: 1 Ergänzung zu den TVE

(1) Die heute geltenden „Technischen Vorschriften für die Durchführung von Erdarbeiten im Straßenbau“ (TVE), Ausgabe 1949, entsprechen nicht mehr in jeder Beziehung den neuesten Erfahrungen. Die TVE werden daher zur Zeit durchgreifend umgearbeitet, doch wird diese Arbeit noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Damit aber die bauüberwachenden Stellen die neueren Erfahrungen jetzt schon berücksichtigen können, übermittle ich in der Anlage eine Zusammenstellung der wichtigsten Änderungen und Ergänzungen. Ich weise darauf hin, daß in ihnen der Wortlaut der TVE nur insoweit neu gefaßt und ergänzt worden ist, als dies im Einzelfall durch die Notwendigkeit sachlicher Änderungen bedingt war.

Ich bitte die geänderten und ergänzten TVE der Vergabe der Erdarbeiten nach Maßgabe der Ausführungen unter (2) zugrunde zu legen.

(2) Bei allen Ausschreibungen von Erdarbeiten im Autobahnbau sind die neuen Bestimmungen ab sofort

anzuwenden. Es kann erwartet werden, daß die Autobahnämter über entsprechend geschultes Personal und über das erforderliche Prüfgerät verfügen, damit die notwendigen laufenden Baustellenprüfungen durchgeführt werden können.

Auch bei der Ausschreibung größerer Erdarbeiten im Zuge von Bundesstraßen muß die Anwendung der ergänzten TVE angestrebt werden. Es muß allerdings von Fall zu Fall geprüft werden, ob die Durchführung der erforderlichen laufenden Baustellenprüfungen gewährleistet ist. Es wäre falsch, die neuen Bestimmungen zugrunde zu legen, ohne daß eine hinreichende Überwachung möglich wäre.

Ich weise besonders darauf hin, daß diese laufende Überwachung vom Bauherrn durchgeführt werden muß und daß es nicht angeht, die Prüfarbeiten dem Unternehmer zu übertragen.

- (3) Die wichtigste Änderung besteht darin, daß die Vorschriften über die Verdichtung geschütteter Bodenmassen neu gefaßt worden sind. Da bisher ein Verfahren zur einwandfreien Bestimmung der Verdichtung nicht zur Verfügung stand, war man gezwungen, die zulässigen Schütthöhen und den Verdichtungsvorgang vorzuschreiben. Demgegenüber wird jetzt ein grundsätzlich anderer Weg beschritten. Hier wird das Ausmaß der zu erreichenden Verdichtung in einer Gütevorschrift festgelegt, die naturgemäß auch eine laufende Prüfung der Verdichtung bedingt (Proctordichte).
- (4) Ich weise darauf hin, daß die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen ein „Merkblatt für bodenphysikalische Prüfverfahren“ herausgegeben hat, auf das ich mit meinem Erlaß vom 27. 10. 1955 — StB 5 Isgv 2071 St 55 — hingewiesen habe.
- (5) Es ist anzunehmen, daß nicht bei allen Dienststellen die Voraussetzung für die Durchführung der künftig erforderlichen Prüfmaßnahmen gegeben ist. Ich habe daher die Bundesanstalt für Straßenbau beauftragt, auf Anforderung der obersten Straßenbaubehörden der Länder die notwendigen Aufklärungen und Unterweisungen im Einzelfall oder auch in Form von Lehrgängen zu geben. Die Bundesanstalt für Straßenbau hat bereits einige solcher Lehrgänge für das Aufsichtspersonal der Neubaustrecken der Autobahnen mit bestem Erfolg durchgeführt. Derartige Lehrgänge werden zweckmäßigerweise für jeweils 20—30 Teilnehmer und möglichst in der Nähe einer größeren Baustelle veranstaltet. Diese Lehrgänge, die eine Dauer von 3—4 Tagen haben und sich in der Hauptsache mit praktischen Fragen befassen, sind in erster Linie für die Kräfte bestimmt, die die Entwürfe bearbeiten, die Ausschreibungsunterlagen erstellen und die Bauüberwachung durchführen.
- Ich würde es begrüßen, wenn diese Lehrgänge in allen Ländern von der Bundesanstalt für Straßenbau durchgeführt werden könnten, da sonst die erforderliche Einheitlichkeit im Prüfverfahren und in der Durchführung der Baumaßnahmen kaum zu erreichen ist.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Kunde

Anlage zum Allgemeinen Runderlaß Straßenbau Nr. 8/55
StB 5 — Isgv — 2199 Vms 55 vom 5. 12. 1955

Änderungen zu den

Technischen Vorschriften für die Ausführung von Erdarbeiten im Straßenbau (TVE)

Vorbemerkung.

Die TVE, die in ihren wesentlichen Teilen noch vor dem Kriege aufgestellt worden sind, müssen den neueren Erfahrungen angepaßt werden. Da einerseits ihre Neubearbeitung noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird, andererseits aber die Vergabe von Erdarbeiten für die Autobahnen und für die größeren Baumaßnahmen auf den Bundesstraßen bereits die neuesten Erfahrungen

berücksichtigen soll, wurden hier die wichtigsten Änderungen zusammengestellt. Sie ersetzen als Vertragsbestandteil die entsprechenden Bestimmungen der TVE.

Um Mißverständnisse zu vermeiden, wurden die Abschnitte II. 5 und 10, die von Änderungen am stärksten betroffen sind, im vollen Wortlaut in der nunmehr geltenden Fassung wiedergegeben, wobei die wesentlichen Neuerungen durch senkrechte Striche kenntlich gemacht sind. Auf bedeutendere Streichungen ist durch das Zeichen (—) hingewiesen.

I. Der Boden

Keine Änderungen.

II. Bauausführungen

1. Vermessungsarbeiten
2. Freimachen des Baufeldes
3. Gewinnung des Bodens
4. Förderung des Bodens

Keine Änderungen.

5. Einbau

Der Boden, der Bestandteil des fertigen Baues wird, muß mit der größten Sorgfalt unter Anpassung an seine Eigenarten eingebaut werden.

Der Bauherr bestimmt die Bauweise in der Leistungsbeschreibung. Hierbei wird nach folgenden Grundsätzen verfahren:

a) Vorbereitende Arbeiten, Entwässerung.

Das Dammauflager ist durch Freimachen des Baufeldes sowie durch Rodungs- und Mutterbodenarbeiten vorbereitet. Durch Rodung entstandene Vertiefungen sind vor Aufbringen des Schüttmaterials mit dem anstehenden Boden zu verfüllen und sorgfältig zu verdichten.

Beim Übergang einer Neuschüttung zu einem vorhandenen Damm bzw. vom Damm zum Einschnitt sind zusätzliche Erdarbeiten (Abtreppe und dgl.) erforderlich. Diese werden nicht besonders vergütet. Bei stark geneigten Hängen ist eine verstärkte Abtreppe erforderlich. Diese wird im Einzelfalle nach Anordnung des Bauherrn gegen besondere Vergütung durchgeführt.

Die jeweiligen Sohlen der Einschnitte und die Schüttflächen der Dämme sind mit einem Seitengefälle von 4 % und seitlichen Gräben so anzulegen, daß das Wasser abfließt und eine Durchfeuchtung des Bodens vermieden wird (vgl. auch Abschnitt III, Ziffer 2 d, letzter Absatz).

Aufgeweichte Stellen im Planum sind auszuheben, mit geeignetem Boden auszufüllen und zu verdichten. Bei bindigen Böden ist das Planum sofort nach Fertigstellung profilgemäß abzuwalzen. Es darf danach nur in genügend trockenem Zustand befahren werden und ist vor Aufbringen der Frostschutzschicht nochmals glattzuwalzen. Die etwa erforderliche Schneeräumung ist unter Ziffer 3 dieses Abschnittes behandelt.

Auch bei Seitenentnahmen oder Ablagerungen sind die Einschnitte und Kippen so anzulegen, daß ein Aufstauen von Wasser vermieden wird.

b) Schüttvorgang.

Einzelheiten über die erforderliche Lagerungsdichte und über den Aufbau des Schüttkörpers, getrennt nach Bodenarten, gibt die Leistungsbeschreibung an.

Bodenarten, mit stärkerer Zusammendrückbarkeit, sind im allgemeinen in die unteren Schichten höherer Dämme einzubauen; dabei sind die Dammfüße aus größerem, durchlässigem Material zu schütten, um ein seitliches Ausweichen des zusammendrückbaren Bodens unter der Dammlast zu verhindern.

(—)

Alle Bodenarten sind in Lagen, die über die ganze Schüttbreite durchgehen, einzubringen und zu verdichten.

(—)

Ein Sackmaß für die Dammschüttung ist nicht vorzusehen. In die obere, 1 m dicke Schicht der Dammschüttung dürfen keine groben Körper (Findlinge) eingebaut werden.

Ist das Schüttgut mit größeren Steinen durchsetzt, so sind diese so zu verteilen, daß sie sich ohne Bildung von Hohlräumen in den übrigen Boden einbetten. Festere Bodenschollen müssen vor dem Einbau auf Faustgröße zerschlagen werden.

Der Unternehmer hat alle Maßnahmen zu treffen, um Rutschungen in der Schüttmasse zu vermeiden. Eine besondere Vergütung hierfür wird nicht gewährt. Besonders rutschgefährlich sind wasserempfindliche Böden wie Schluff, Löß und dgl.

c) Verdichtung.

Zum Verdichten kann grundsätzlich jedes Verfahren angewandt werden, das einen setzungsfreien Erdkörper zum verlangten Zeitpunkt sicherstellt, wobei besonderer Wert auf eine durchgehend gleichmäßige Verdichtung zu legen ist. Die Leistung der Verdichtungsgeräte hat auch der Erdförderleistung und den Schütthöhen zu entsprechen. Grundsätzlich ist von der Schulter gegen die Mitte hin und nicht in umgekehrter Richtung zu verdichten.

Die Verdichtung soll unmittelbar nach dem Schüttvorgang durchgeführt werden. Dies gilt besonders für wasserempfindliche Böden, die unverdichtet nicht liegen bleiben dürfen. Bei Regenwetter ist der Einbau dieser Bodenarten einzustellen. Die einzelnen Schüttungen und vor allem das fertige Planum sind sofort einzuebnen und mit einem genügenden Quergerinne zu versehen, so daß das Wasser abfließen kann.

(—)

Bei Dammschüttungen in Moorstrecken ist bei Anwendung des Sprengverfahrens nach durchgeführter Sprengung die Oberfläche der Schüttung und der noch nachträglich aufgebraute Boden mit schwerem Gerät zu verdichten.

Die nach Verdichtung zu gewährleistende Lagerungsdichte beträgt:

1. Bei Dämmen

- im unteren Teil des Dammkörpers (vom Dammauflager bis 2 m unter Fahrbahnoberfläche) 95 % der einfachen Proctordichte
- in der obersten, 20 cm dicken Schicht (gemessen von Unterkante Unterbau bzw. Unterkante Betonfahrbahndecke) 98 % der verbesserten Proctordichte
- in dem dazwischenliegenden Bereich 100 % der einfachen Proctordichte
- im gewachsenen Boden bis zu einer Tiefe von 50 cm unter Dammauflager
 - bei Dämmen bis 2 m Höhe 100 % der einfachen Proctordichte
 - bei Dämmen über 2 m Höhe 95 % der einfachen Proctordichte.

2. In Einschnitten

in sinngemäßer Anwendung der Vorschriften für die Lagerungsdichte bei Dämmen

- in der obersten, 20 cm dicken Schicht (gemessen von Unterkante Unterbau bzw. Unterkante Betonfahrbahndecke) 98 % der verbesserten Proctordichte. In dem darunter liegenden Bereich (bis zum gewachsenen Boden) 100 % der einfachen Proctordichte
- im gewachsenen Boden bis zu einer Tiefe von 50 cm unter Abtragsohle 100 % der einfachen Proctordichte.

3. Bei gewachsenem Boden als unmittelbare Unterlage für die Fahrbahnbefestigung beträgt die geforderte Verdichtung bis zu 20 cm Tiefe 98 % der verbesserten Proctordichte, im darunter liegenden Bereich bis zu 50 cm Tiefe 100 % der einfachen Proctordichte.

Die Schütthöhen und die Anzahl der Arbeitsgänge richten sich auch nach der Art und Größe des Verdichtungsgerätes und der geforderten Lagerungsdichte.

Stabilisierte Bodenschichten rechnen nicht zum Unterbau. Für die darunter liegende Schicht genügt daher eine Verdichtung von 100 % der einfachen Proctordichte.

Liegt der natürliche Wassergehalt eines bindigen Bodens wesentlich über seinem günstigsten Wassergehalt für die einfache Proctordichte, so daß er also nicht auf die erforderliche Dichte gebracht werden kann, so bestimmt der Bauherr, unter welchen Bedingungen der Boden eingebaut werden kann oder ob er ausgesetzt werden muß.

Für Böden, deren Verdichtung infolge ihres hohen Gehaltes an Steinen (Flußschotter, steinige Kiese, Gehängeschutt, Verwitterungsböden usw.) nicht nach dem Proctorverfahren geprüft werden kann, hat der Unternehmer bereits im Angebot den von ihm vorgesehenen Verdichtungs Vorgang anzugeben.

Gleichkörnige Fein- und Mittelsande, die nicht auf die vorgeschriebene Verdichtung gebracht werden können, erhalten vor der Verdichtung einen Zusatz an Grobkorn, so daß ihre Ungleichkörnigkeitsziffer U*) mindestens 7 beträgt (vgl. auch Ziffer 10 Abs. 3).

Die Schultern der Erdkörper sind auf eine Breite von etwa 2 m, von der planmäßigen Böschung aus gemessen, und sämtliche unter 3 m breiten Anschüttungen zur Straßenverbreiterung auf ihre ganze Breite mit leichterem Gerät bei entsprechend verminderter Schütthöhe von außen nach innen zu verdichten.

Um eine durchgehende, gleichmäßige und ausreichende Verdichtung bis Außenkante der planmäßigen Böschung zu erreichen, können auch die Dämme beiderseits verbreitert werden. Die Dammschultern werden dann mit dem übrigen Damm in vollen Lagen geschüttet und verdichtet. Nach der Verdichtung werden die ungenügend verdichteten Randmassen zur Abrundung des Dammfußes abgegraben. Das Schütten und Verdichten der Mehrmassen wird nach den entsprechenden Ordnungsziffern des Leistungsverzeichnisses vergütet.

Die Verdichtungsmaßnahmen sind den Witterungsverhältnissen weitgehend anzupassen.

Die Verdichtung der Hinterfüllungsmassen bei Bauwerken wird in Ziffer 11 dieses Abschnittes behandelt.

d) Einfluß der Witterung.

Das Arbeiten bei Regen, Schnee und Frost erfordert besondere Vorsichtsmaßnahmen.

Gefrorene Schüttmassen dürfen weder verdichtet noch überschüttet werden. Es darf weder Eis noch Schnee in die Schüttung gelangen. Boden, der durch Frostaufgang oder Regen aufgeweicht wurde, ist zu entfernen oder so lange offen liegen zu lassen, bis er durch Austrocknung seinen günstigsten Wassergehalt erreicht hat.

e) Verschiedenes.

Die seitlichen Erdbankette sind erst nach Herstellung der Decke aufzubringen.

Die Böschungen in Ab- und Auftrag sind, wenn nichts anderes vorgeschrieben wird, mit einer Neigung 1:2 mit abgerundeten Kanten und Graten herzustellen. Die beiderseitigen Kronenränder müssen jedoch scharfkantig sein.

(—)

Förder- und Kippgeräte dürfen, wenn sie im Raum eines später zu schüttenden Dammkörpers liegen, nicht eingefüllt werden. Sie sind vorher zu beseitigen.

Meßgeräte, die vom Bauherrn eingebaut werden, müssen vom Unternehmer vor Beschädigung jeglicher Art durch den Baubetrieb geschützt werden.

Die Unterbausohle muß mit ± 5 cm Genauigkeit auf Sollhöhe liegen.

6. Arbeiten in wasserreichem Boden

7. Arbeiten mit Mutterboden

8. Fels

9. Seitenentnahme und Seitenablagerung

Keine Änderungen.

*) Die Ungleichkörnigkeitsziffer U wird aus dem Verhältnis der Korndurchmesser $\frac{d_{60}}{d_{10}}$ errechnet, für die der

Siebdurchgang 60 % bzw. 10 % der Gesamtmenge beträgt.

10. Frostschuttschicht, Sauberkeitsschicht

Umfang und Dicke der Frostschuttschichten sind in der Leistungsbeschreibung festgelegt. Im allgemeinen erhalten sämtliche Dämme unter 2 m Höhe aus frostgefährdetem Schüttgut und sämtliche Einschnitte in frostgefährdetem Boden eine Frostschuttschicht.

Das Erdplanum ist kurz vor dem Aufbringen der Frostschuttschicht von aufgeweichtem Boden zu säubern und profilgemäß mit einem Quergefälle von 4 ‰ glatt zu walzen.

In den oberen 20 cm der Frostschuttschicht dürfen gleichkörnige Fein- und Mittelsande wegen ihrer geringen Verdichtungs- und Tragfähigkeit nicht verwendet werden. Kiesige Sande müssen in den oberen 20 cm der Frostschuttschicht einen Kieskornanteil über 2 mm $\varnothing$ von 30—70 % und eine Ungleichkörnigkeitsziffer von mindestens 7 (vgl. II. 5 c) besitzen. Sie müssen im unteren Teil der Frostschuttschicht zum Schutze gegen Verschmutzung durch den frostgefährdeten Boden einen ausreichenden Feinsandanteil haben.

Gebrochene Hochofenschlacke oder sonstiges grobkörniges und witterungsbeständiges Frostschuttschichtmaterial muß in seinen oberen 20 cm denselben Körnungsbedingungen wie der Kiessand entsprechen und einen filterförmig aufgebauten Übergang zum frostgefährdeten Boden hin erhalten.

Das Frostschuttschichtmittel ist, falls nicht anders angeordnet, kurz vor Beginn der Deckenarbeiten einzubringen, um ein zwischenzeitliches Aufweichen des Erdplanums unter der Frostschuttschicht zu vermeiden. Während des Einbaues der Frostschuttschicht ist ein Befahren des vorbereiteten Erdplanums nicht zulässig.

Das Frostschuttschichtmaterial ist bei seinem günstigsten Wassergehalt durch Rüttelgeräte zu verdichten und seine Oberfläche zusätzlich abzuwalzen. Die Verdichtung muß bis zu einer Tiefe von 20 cm 98 % der verbesserten Proctordichte und ab 20 cm Tiefe 100 % der einfachen Proctordichte erreichen (vgl. II. 5 c).

In Einschnitten sind nach Angabe des Bauherrn Frostschuttschichten von geringerer Dicke als 80 cm durch eine in einem Kiessandfilter oder Mischkies seitlich verlegte Drainage, die tiefer als das Planum liegen muß, sorgfältig zu entwässern. Im Auftrag ist der Frostschutz zur Entwässerung unter den Seitenbanketten bis zur Dammböschung durchzuführen. An den Enden der frostgeschützten Strecke läuft die Frostschuttschicht mit einer Neigung 1:10 keilförmig aus.

Eine nachträgliche Verschmutzung des eingebauten Frostschuttschichtmaterials ist bis zum Aufbringen der Decke unter allen Umständen zu vermeiden.

Ist auf Dämmen aus frostgefährdetem Material über 2 m Höhe keine Frostschuttschicht vorgesehen, so ist kurz vor Beginn der Deckenarbeiten eine Sauberkeitsschicht von 20 cm Dicke aus gut abgestuftem Material, das in seiner Körnung den Bedingungen für die obere Lage einer Frostschuttschicht entspricht, aufzubringen, profilgemäß einzuebnen und zu verdichten. Die Sauberkeitsschicht muß soviel Feinsand enthalten, daß sie gegen das Eindringen des frostgefährdeten Bodens gesichert ist. Sie ist in gleicher Weise wie die oberen 20 cm der Frostschuttschicht bei ihrem günstigsten Wassergehalt auf 98 % der verbesserten Proctordichte zu verdichten.

Die Sauberkeitsschichten und die Frostschuttschichten auf Dämmen sind in den Tiefpunkten der Gradientenmulden über die volle Planumsbreite auf 60 cm zu verstärken und durch Drainagerohre seitlich zu entwässern. Diese Verstärkung läuft vom Tiefpunkt in Richtung der Straßenachse nach beiden Seiten keilförmig mit einer Neigung 1:15 auf die normale Dicke aus.

11. Hinterfüllung von Bauwerken**3. Absatz wird ersetzt durch:**

Auf die Verdichtung der Hinterfüllung ist größte Sorgfalt zu verwenden. Der Boden der Hinterfüllung ist in seiner ganzen Höhe bei seinem günstigsten Wassergehalt auf 100 % der einfachen Proctordichte

zu verdichten. Die oberen 20 cm der Hinterfüllung müssen aus demselben gut abgestuften Material wie die oberen 20 cm der Frostschuttschicht bestehen und auf 98 % der verbesserten Proctordichte verdichtet werden. Das Verdichten von Hand ist grundsätzlich untersagt. Der gesamte Erdkörper zwischen den Widerlagerflügeln ist in der oben angegebenen Weise zu verdichten. Für die Verdichtung der Böschungskegel an den Bauwerksflügeln und der Böschungen unter aufgelösten Widerlagern ist dieselbe Verdichtung wie im Dammbau erforderlich. Die Böschungskegel sind gleichzeitig mit der Widerlagerhinterfüllung herzustellen.

Die übrigen Absätze bleiben unverändert.

12. Böschungsbau**13. Entwässerung****14. Baugruben****15. Durchlässe****16. Rauchschutz****17. Waldschutz**

Keine Änderungen.

III. Verschiedenes

Keine Änderungen.

(VkB1 1955 S. 602)

Nr. 329 Einziehung und Abstufung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 258, Abschnitt Schleiden — Ahrhütte, in der Gemeinde Blankenheimerdorf, Landkreis Schleiden.

Düsseldorf, den 24. November 1955
IV/C Tgb.Nr. 3053/55

Infolge der Fertigstellung der Neubaustrecke beim Bahnhof Blankenheim-Wald im Zuge der Bundesstraße Nr. 258 (vgl. VkB1 1955 S. 271) verliert die bisherige Bundesstraßenstrecke von km 2,180 bis km 2,910 (alt) — km 2,625 (neu), soweit sie nicht mit der neuen Bundesstraßenteilstrecke zusammenfällt, mit Ablauf des 31. März 1956 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 Bundesfernstraßengesetz vom 6. 8. 1953 BGBl. I S. 903). Sie wird

a) zwischen km 2,180 und km 2,325 (alt) sowie zwischen km 2,340 (alt) und km 2,785 (alt) mit Wirkung vom 1. 4. 1956 eingezogen, da sie für den Verkehr entbehrlich geworden ist;

b) zwischen km 2,785 (alt) und km 2,910 (alt) mit Wirkung vom 1. 4. 1956 zum Gemeindegeweg abgestuft und geht mit diesem Tage in die Wegebauart der Gemeinde Blankenheimerdorf über.

Gegen diese Verfügung ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Einspruch zulässig. Er ist ggf. während dieser Zeit schriftlich in dreifacher Ausfertigung bei dem unterzeichneten Minister einzulegen. Wird der Einspruch nicht innerhalb einer Frist von einem Monat endgültig oder durch einen Zwischenbescheid und nach einem solchen nicht innerhalb eines weiteren Monats endgültig beschieden, so gilt er als abgelehnt. Die Erhebung der Klage ist in diesem Falle nur bis zum Ablauf von 6 Monaten seit der Einlegung des Einspruchs zulässig.

Der Minister
für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrage
Dr. Beine

(VkB1 1955 S. 605)

Nr. 330 Widmung und Entwidmung einer Teilstrecke der Bundesstraße 6 südlich von Bremerhaven.

Hannover, den 30. November 1955
III/2 — 37.03

Die im Zuge der Bundesstraße 6 in den Gemarkungen Nesse und Lanhausen zur Linienverbesserung neu gebaute Straße von km 10,840 — 12,380 (12,026 neu) erhält mit Wirkung vom 1. 1. 1956 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 — BGBl. I, S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 6.

Die bisherige Bundesstraße von km 10,840—12,380 verliert mit Ablauf des 31. 12. 1955 die Eigenschaft einer Bundesstraße. Sie wird auf Grund der Verträge vom 25. 8./31. 8. 1955 und 21. 6./31. 8. 1955 von den Gemeinden Nesse und Lanhausen als Gemeindeweg übernommen.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von einem Monat nach Bekanntgabe beim Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Hannover, Hohenzollernstraße 46, Einspruch eingelegt werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrage
Lillie

(VkB1 1955 S. 605)

**Nr. 331 Bundesautobahn Kassel — Frankfurt (M);
Inbetriebnahme der Anschlußstelle
„Friedberg/H.“.**

Bonn, den 7. Dezember 1955
StB 4 — A — Bai — 453 He 55

Das Hessische Landesamt für Straßenbau in Wiesbaden teilt mit:

Die neuerbaute Anschlußstelle „Friedberg/H.“ (Westseite) der Bundesautobahn Kassel — Frankfurt (M) wurde am 28. 11. 1955 dem Verkehr übergeben.

Die Anschlußstelle liegt bei km 470,6 in der Gemarkung Köppern-Friedberg.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Kunde

(VkB1 1955 S. 606)

Nr. 332 Sperrung auf Bundesautobahnen.

Bonn, den 12. Dezember 1955
StB 4 A-Bas — 432 NW 55

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

Auf der Bundesautobahn Berlin — Köln — Aachen ist die Fahrbahn Köln — Aachen zwischen den Autobahnanschlüssen Köln-Deutz und Köln-Bayenthal von km 553,7 bis km 555,9 (Rodenkirchener Brücke) wegen Instandsetzungsarbeiten für den Gesamtverkehr bis voraussichtlich 15. 1. 1956 gesperrt.

Umleitung des Verkehrs erfolgt durch Überleitung auf die Fahrbahn Aachen — Köln.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Kunde

(VkB1 1955 S. 606)

Nr. 333 Sperrungen auf Bundesstraßen.

Bonn, den 13. Dezember 1955
StB 4 — Bas — 541 Vms 55

I. Das Landesamt für Straßenbau Schleswig-Holstein in Kiel teilt mit:

1. Die Sperrung der Bundesstraße Nr. 202 zwischen Kiel und Rendsburg ist nach Fertigstellung der Reparaturarbeiten an der Straßenbrücke bei Achterwehr aufgehoben worden.

2. Die Sperrung der Bundesstraße Nr. 204 von der Abzweigung der B 203 bei Heide bis Nordhastedt ist nach Beendigung der Bauarbeiten aufgehoben worden.

II. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

1. Die Bundesstraße Nr. 1 zwischen Unna und Bochum ist von Dortmund bis Dorstfeld wegen Ausbauarbeiten für den Durchgangsverkehr bis 1. 8. 1957 gesperrt.

Umleitung: a) In Richtung Unna — Bochum über LIO (Eichlinghofer Straße) bis B 1,

b) in Richtung Bochum — Unna über LIO (Steinweg) — B 54 bis B 1.

2. Die Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 1 zwischen Berenbrock und Schmerlecke ist nach Beendigung der Bauarbeiten aufgehoben worden.

3. Die Bundesstraße Nr. 55 zwischen Meschede und Grevenbrück ist von Meschede bis Bremke wegen des baulichen Zustandes der Straßenbrücke über die Wenne bei Bremke für Fahrzeuge über 6 t Gesamtgewicht bis 1. 10. 1957 gesperrt.

Umleitung: über B 7 Meschede — Freienohl und LIO Freienohl bis Einmündung in die B 55 bei Bremke.

III. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz in Mainz teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 48 zwischen Lohnsfeld und Winnweiler ist wegen des baulichen Zustandes der Brücke über den Vorbach bei Lohnsfeld für den Gesamtverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung: über B 40 Lohnsfeld — Langmeil und LIO Langmeil — Winnweiler.

IV. Das Hessische Landesamt für Straßenbau in Wiesbaden teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 7 zwischen Kassel und Eisenach ist von Otmannshausen bis Hoheneiche wegen Instandsetzung der Wehrebrücke bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über Landstraße I. Ordnung (örtlich).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Kunde

(VkB1 1955 S. 606)