

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

55. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. Juni 2001

Heft 12

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2001	Seite
Allgemeine Angelegenheiten			
92	28. 5. 2001	Hinweise zum Übergang von der Ausgabe 1985 zur Ausgabe 1996 der Empfehlungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO)	294
Eisenbahnen			
93	5. 6. 2001	Bekanntmachung der Planfeststellung für das Bauvorhaben Wiederaufbau und Elektrifizierung der Anhalter Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Haltepunkt Lichterfelde Ost – Landesgrenze Berlin/Brandenburg km 9,000 bis km 12,365 im Land Berlin, Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin	298
Straßenverkehr			
94	1. 6. 2001	Bekanntmachung einer Untersagung des Verkaufs und der Verwendung von Ausrüstungsgegenständen gem. Art. 4 des Übereinkommens vom 20. 3. 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung	300

Nr.	Datum	VkBl. 2001	Seite
Binnenschifffahrt			
95	18. 5. 2001	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung über Kapitel 13 - Besatzung - (§ 112 -Allgemeines-)	300
Straßenbau			
96	19. 3. 2001	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2001 Sachgebiet 04.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen	301
97	19. 3. 2001	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2001 Sachgebiet 04.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen	304
Personalnachrichten			
98	Stellenausschreibung Prüfer/innen im Prüfungsgebiet bzw. den Sachgebieten 'Verkehr' - Kennzeichen '2001-0068B', '2001-0070P' und '2001-0071P'		307

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 92 Hinweise zum Übergang von der Ausgabe 1985 zur Ausgabe 1996 der Empfehlungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO)

Bonn, den 28. Mai 2001
A 44/23.15.00-12

Im Dezember 1996 hat die Internationale Atomenergie-Organisation die Ausgabe 1996 der „Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material“ in einem als ST-1 bezeichneten Dokument veröffentlicht. ST-1 wurde später überprüft und überarbeitet, wobei geringfügige redaktionelle Korrekturen durchgeführt wurden. 2000 wurde eine überarbeitete englische Fassung der Regelungen mit der Bezeichnung TS-R-1 (ST-1, überarbeitet) veröffentlicht. Diese Regelungen dienen als Grundlage für die Überarbeitung der Ausgabe 1999 der „Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Goods“ des UN-Sachverständigenausschusses und als Grundlage für die Abschnitte über die Klasse 7 der 2001er Fassungen der verkehrsträgerspezifischen Regelungen für gefährliche Güter in ADR, RID, IMDG Code und ICAO-TI.

ADR und RID treten zum 1. Juli 2001 mit einer 6monatigen Übergangsfrist für die Regelungen der Klasse 7 in Kraft. Der IMDG Code ist am 1. Januar 2001 mit einer 12monatigen Übergangsfrist in Kraft getreten. Die ICAO-TI treten zum 1. Juli 2001 ohne Übergangsfrist in Kraft.

Während der Übergangsfristen dürfen Beförderungen auch nach den 1999er Fassungen des ADR, RID oder IMDG Code durchgeführt werden. Diesen 1999er Fassungen liegen für die Regelungen der Klasse 7 die Ausgabe 1985 der „Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material (SS 6)“ zugrunde.

Während des Übergangs von SS 6 zu TS-R-1 können Schwierigkeiten auftreten. Diese Schwierigkeiten rühren in der Hauptsache von den Unterschieden zwischen diesen beiden Ausgaben der Empfehlungen her, z. B. bei der Definition der radioaktiven Stoffe mit den neuen nuklid-spezifischen Grenzwerten für die Freistellung, den neuen A_1/A_2 -Werten, den Grenzwerten für die jährliche Dosisleistung, der zugehörigen Dokumentation, den Bezeichnungsvorschriften für Versandstücke mit spaltbaren Stoffen, den Änderungen der UN-Nummern und der offiziellen Benennung für die Beförderung, der Beförderung von spaltbaren Stoffen im Luftverkehr usw.

Als Hilfe zur Vermeidung von Sicherheitsproblemen beim Übergang von SS 6 zu TS-R-1 hat die Internationale Atomenergie-Organisation ein Dokument erstellt, das sich an alle Anwender der Empfehlungen einschließlich nationaler zuständiger Behörden, Absender, Empfänger und Beförderer richtet.

Die wichtigsten Passagen dieses Dokuments werden hiermit in deutscher Übersetzung bekannt gegeben.

Die englische Originalfassung steht unter <http://www.bmfvb.de> (Stichwort: Verkehr → Gefahrgut) zur Verfügung.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Lohrberg

Hinweise zum Übergang von der Ausgabe 1985 zur Ausgabe 1996 der Empfehlungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) (Auszug)

4.2. Mögliche Sicherheitsprobleme

Dieser Abschnitt behandelt die möglichen Sicherheitsprobleme, die erkannt wurden und die sich im Zusammenhang mit dem Übergang zu TS-R-1 ergeben. Der in diesen Hinweisen verwendete Begriff *Sicherheitsproblem* bezeichnet ein Problem, unter dem ein möglicherweise eintretendes Ereignis zu verstehen ist, welches mögliche Gefahren für die Transportarbeiter oder für die öffentliche Sicherheit und Gesundheit zur Folge hat. In den meisten Fällen der Nichteinhaltung von Vorschriften, die man sich als eine direkte Folge des Übergangs von SS 6 zu TS-R-1 vorstellen kann, werden keine Sicherheitsprobleme auftreten, sondern es wird sich eher um Fragen der Einhaltung von z.B. Verwaltungsvorschriften handeln. Zum Beispiel scheint die Nichteinhaltung der spezifischen Werte für die Freistellung von Radionukliden nach TS-R-1 im Vergleich zu dem Wert von 70 Bq/g nach SS 6 wenig sicherheitsrelevant zu sein im Hinblick auf eine möglicherweise eintretende Strahlenexplosion.

Die folgenden Sicherheitsprobleme wurden erkannt:

4.2.1 Möglichkeit einer nicht vorschriftsmäßigen Ansammlung von Versandstücken (Trennung zwischen CSI und TI)

- Wenn ein Versandstück mit spaltbaren Stoffen, das nach den Vorschriften gemäß TS-R-1 befördert wird, an einem Ort ankommt, an dem Vorschriften gemäß SS 6 angewendet werden, wäre es möglich, dass ein Transportarbeiter die Kritikalitätssicherheitskennzahlen (CSI) und den Gefahrzettel für spaltbare Stoffe, die neu eingeführt sind, nicht versteht. Da die Ansammlung von Versandstücken im Transit (hinsichtlich der nuklearen Kritikalität) unter Berücksichtigung eines der beiden Werte überwacht wird, und zwar 1. des Grenzwertes der Gesamt-Transportkennzahlen (TI) nach SS 6 oder 2. des Grenzwertes der Gesamt-Kritikalitätssicherheitskennzahlen (CSI) nach TS-R-1, könnte der Transportarbeiter aus Versehen Versandstücke so zusammenstellen, dass er gegen Nr. 569 der TS-R-1 verstößt. Hier könnte möglicherweise die Gefahr der nuklearen Kritikalität eintreten. Zu bemerken ist, dass ein Land, das SS 6 anwendet, hierfür das naheliegende Beispiel ist; dies ist jedoch keine Voraussetzung. Die vorgenannte Situation könnte selbst in einem Land eintreten, das den

- Übergang zu TS-R-1 vollzogen *hat*, falls dieser Vorgang nicht bis hinunter zum Transportarbeiter in ausreichendem Maße bekannt gemacht worden ist und keine Schulungen durchgeführt worden sind.
- Zur weiteren Illustration des oben Gesagten sei folgendes Beispiel genannt: Versandstück X ist ein Versandstück nach SS 6 mit einer TI von 10 basierend auf einem Wert von 1 für die Strahlungssicherheit und 10 für die Kritikalitätssicherheit. Es ist bezettelt und mit einer Aufschrift von TI = 10 auf dem Zettel versehen. Bei Versandstück Y handelt es sich um ein identisches Versandstück, es basiert jedoch auf TS-R-1. Es hat einen TI von 1 und einen CSI von 10. Es weist zwei Gefahrzettel auf, den bisher üblichen mit einem TI von 1 und den neu eingeführten Gefahrzettel für spaltbare Stoffe mit einem CSI von 10. Damit die Sicherheit gewährleistet ist, dürfen sowohl nach SS 6 als auch nach TS-R-1 höchstens fünf solcher Versandstücke zu einer Gruppe zusammengestellt werden (nach SS 6 ein TI-Gesamtwert von 50 oder nach TS-R-1 ein CSI-Gesamtwert von 50). Jedoch könnte ein Transportarbeiter, der nur Erfahrungen mit SS 6 hat, durchaus 50 Versandstücke Y zusammengruppieren.
 - In der umgekehrten Situation könnte bei einem Versandstück mit spaltbaren Stoffen, das auf SS 6 basiert und an einem Ort ankommt, an dem die Vorschriften gemäß TS-R-1 angewendet werden, ein Transportarbeiter irrtümlicherweise annehmen, dass der TI auf dem Versandstück nichts mit der Kritikalitätskontrolle zu tun hat (das Versandstück würde ja keinen CSI-Gefahrzettel oder einen Gefahrzettel für spaltbare Stoffe aufweisen, wenn es nach SS 6 befördert wird). Folglich könnte der Transportarbeiter dieses Versandstück unabsichtlich zusammen mit anderen Versandstücken mit spaltbaren Stoffen lagern oder laden – ob sie nun auf SS 6 oder TS-R-1 basieren –, wodurch möglicherweise die Gefahr der nuklearen Kritikalität entsteht.
 - Es scheine keine praktische Handhabe bei der Beförderung zu geben, durch die die Möglichkeit solcher Vorkommnisse vollständig verhindert werden könnte. Es sei jedoch folgendes Beispiel dafür genannt, wie in solchen Situationen zu verfahren ist:

Während der Übergangsperiode der parallelen Anwendung von SS 6 und von ST-1 könnte die Ansammlung von Versandstücken mit spaltbaren Stoffen folgendermaßen gesteuert werden:
 - a) Wenn die Ansammlung den Vorschriften gemäß SS 6 unterliegt (das heißt, es wird der TI nach SS 6 zugrundegelegt), dann muss für diejenigen Versandstücke, die nach ST-1 deklariert werden (das heißt, sie werden mit dem TI und dem CSI nach ST-1 bezettelt), der höhere der beiden Werte als TI-Wert für Kontrollzwecke nach SS 6 genommen werden.
 - b) Wenn die Ansammlung den Vorschriften gemäß ST-1 unterliegt (das heißt, es werden die TI und CSI nach ST-1 zugrundegelegt), dann muss für diejenigen Versandstücke, die nach SS 6 deklariert werden (das heißt, sie werden mit dem TI nach SS 6 bezettelt), dieser TI sowohl als CSI als auch als TI für Kontrollzwecke nach ST-1 genommen werden.

riert werden (das heißt, sie werden mit dem TI nach SS 6 bezettelt), dieser TI sowohl als CSI als auch als TI für Kontrollzwecke nach ST-1 genommen werden.

Die Bezettlung von SS 6-Sendungen mit dem Zettel für spaltbare Stoffe und die Angabe eines CSI-Wertes kann als Nichteinhaltung der SS 6-Vorschriften gelten, nach denen die Sendung befördert wurde; sie verstößt gegen einen Grundsatz dieser Hinweise, eine Fassung der Empfehlungen vollständig anzuwenden, und ist weder für die eine noch für die andere der oben angeführten Situationen eine zufriedenstellende Lösung.

Den zuständigen Behörden wird empfohlen, den Absendern von spaltbaren Stoffen zu raten, dass sie (z. B. unter Verwendung besonderer Anweisungen) die Beförderer ihrer Sendungen mit spaltbaren Stoffen auf dieses Problem hinweisen. Die zuständigen Behörden sollten die Kommunikation hinsichtlich dieses Problems und der Schulung, bis hin zur Ebene der Transportarbeiter, fördern. Insbesondere sollten diejenigen, die mit diesen Stoffen umgehen, darin geschult werden, die Kritikalitätsaspekte der TI gemäß SS 6 sowie die Strahlungssicherheitsaspekte der TI und die Kritikalitätssicherheitsaspekte der CSI gemäß TS-R-1 nebeneinander anzuwenden. Da die Gemeinschaft der Anwender von spaltbaren radioaktiven Stoffen im allgemeinen durchaus bekannt ist und in größerem Maße Regelungen unterworfen ist, dürfte diese Kommunikation möglich sein.

4.2.2 Möglichkeit nicht ausreichender Notfallmaßnahmen infolge unbekannter Angaben über die Gefahren (UN-Nummer und offizielle Benennung für die Beförderung)

Wenn ein Versandstück, das nach den TS-R-1-Anforderungen befördert wird, an einem Ort ankommt, an dem Vorschriften gemäß SS 6 angewendet werden, wäre es möglich, dass ein Transportarbeiter oder ein Mitglied der Rettungskräfte nach einem Unfall die UN-Nummer und die offizielle Benennung für die Beförderung nicht kennt. (Eine Tabelle, die die alten UN-Nummern und offiziellen Benennungen für die Beförderung neben den entsprechenden neuen UN-Nummern und offiziellen Benennungen für die Beförderung angibt, ist in Abschnitt 6.3 wiedergegeben.)¹ Dies kann zur Folge haben, dass in einem Notfall unzureichende Maßnahmen getroffen werden, da die UN-Nummer dem ersten Rettungshelfer manchmal dazu dient, in Verbindung mit den Hinweisen für Notfallmaßnahmen festzustellen, welche sofortigen Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Milderung der Folgen geeignet sind. Allerdings ist anzumerken, dass nach TS-R-1 die offizielle Benennung für die Beförderung auf dem Versandstück angegeben werden muss und dass sie die Begriffe „RADIOAKTIVER STOFF, ...“ und „...SPALTBAR...“ je nachdem welcher zutreffend ist, enthält. Diese Tatsache sollte dazu beitragen,

¹ Anm. d. Übers.: Die Klammer ist im Original nicht enthalten.

die möglichen Auswirkungen dieses Problems zu verringern, da zumindest die Gefahrenklasse der Stoffe erkennbar würde und mit früheren Hinweisen für Notfallmaßnahmen in Beziehung gebracht werden könnte.

Es wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden die Hinweise für die anwendbaren Notfallmaßnahmen aktualisieren und auch den Kommunikationsempfehlungen in Abschnitt 4.1.2 folgen.

4.3 Mögliche Probleme der Einhaltung von Vorschriften

In diesem Abschnitt werden die Probleme der Nichteinhaltung von Vorschriften angesprochen, und den zuständigen Behörden werden Empfehlungen zu Problemen im Zusammenhang mit der möglichen Nichteinhaltung gegeben, die sich durch den Übergang von der einen Fassung der Empfehlungen zur anderen ergeben und die nicht als Sicherheitsprobleme angesehen werden.

4.3.1 Neue Fluenz/Äquivalentdosisleistungs-Konversionsfaktoren

- **Es wird empfohlen, dass bei Beförderungen nach TS-R-1 während der Übergangsfrist die Grenzwerte für die Dosisleistung eingehalten werden, wobei die Messungen ungeachtet der Übergangsregelungen bezüglich der Versandstückmusterzulassung gemäß den neuen Dosismessgrößen erfolgen.** Die Anwendung der neuen Dosismessgrößen ist auch für Beförderungen nach den TS-R-1-Empfehlungen nach der Übergangszeit verbindlich. Hinsichtlich des zulässigen Inhalts eines Versandstücks, dem eine frühere Zulassung in Übereinstimmung mit den alten Dosismessgrößen zugrunde liegt, gibt es keine unmittelbare Notwendigkeit für eine erneute Bewertung der Berechnungen der Dosisleistung und folglich keine unmittelbare Notwendigkeit für eine Überarbeitung der Versandstückmusterzulassung. Durch vor jeder Beförderung erforderliche Messungen der Dosisleistung, die auf den neuen Messgrößen basieren, sollte sichergestellt sein, dass die Grenzwerte für die Dosisleistung nicht überschritten werden.
- **Es wird empfohlen, dass die Absender vor dem Beladen von Versandstücken bewerten, ob infolge des Übergangs zu den neuen Dosismessgrößen die Möglichkeit besteht, dass Dosisleistungen erreicht werden, die die Grenzwerte überschreiten.** Die Beladungspraxis insgesamt zeigt, dass der in der Versandstückmusterzulassung erlaubte Höchstinhalt bei der Beladung der Versandstücke normalerweise nicht erreicht wird. Es könnte allerdings Situationen geben, in denen dies der Fall ist, und in diesen Situationen sollte das Entladen eines bereits beladenen Versandstücks, nachdem die Messungen eine zu hohe Dosisleistung ergeben haben, aus Gründen des Strahlenschutzes vermieden werden.
- Es sollte beachtet werden, dass sämtliche Messungen der Dosisleistung, die nach den älteren Fluenz-zu-Dosis-Konversionsfaktoren durchgeführt werden und die eine Dosisleistung von weni-

ger als $\frac{2}{3}$ des Grenzwertes ergeben, *an sich* keine übermäßig hohe Dosisleistung ergeben können. Der Faktor für die Umrechnung von der alten Dosismessgröße zu der neuen Umgebungsäquivalentdosis ist für alle praktischen Zwecke nicht höher als etwa 1,5.

- **Es wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden darauf vorbereitet sind, die Anträge auf Bauartmusterzulassung nach den TS-R-1-Anforderungen zu bewerten, bevor diese in Kraft treten. Außerdem sollten neue Versandstückmusterzulassungen, die in der Zeit zu erteilen sind, wenn sowohl SS 6 als auch TS-R-1 wahlweise anwendbar sind, auf der Grundlage der TS-R-1-Anforderungen erteilt werden.** Das bedeutet, dass bei der Analyse zur Sicherheitsbewertung die neuen Dosismessgrößen für die Berechnungen der Dosisleistung angewendet werden müssen.

4.3.2 Entwicklung und Einführung von Strahlenschutzprogrammen

Frühere Fassungen der Beförderungsempfehlungen unterscheiden sich von TS-R-1 insofern, als die letzten ausdrücklich die Aufstellung eines Strahlenschutzprogramms fordern. Die Bestandteile eines Strahlenschutzprogramms können sich je nach Art und Anzahl der Beförderungen und ihrer radiologischen Signifikanz wesentlich voneinander unterscheiden. Besondere Hinweise zum Inhalt und zu den empfohlenen Bestandteilen eines Strahlenschutzprogramms werden in einem separaten Dokument gegeben.

4.3.3 Änderungen der „A“-Werte

- Bei einigen Radionukliden haben sich die „A“-Werte geändert. Bei vielen Radionukliden halten sich die Änderungen in Grenzen, wobei bei den meisten Werten der Faktor 3 in Bezug auf die früheren nicht überschritten wird. Es gibt wenige A_1 - oder A_2 -Werte, die um mehr als den Faktor 10 niedriger sind als die vorhergehenden Werte (siehe Abschnitt 6, Tabelle VI.4). Die meisten der „A“-Werte für wichtige, häufig beförderte Radionuklide sind im Wesentlichen unverändert (siehe Tabelle VI.4). Sicherheitsberichte von Versandstücken oder die Rechtfertigung der Einstufung als Typ B-Versandstückmuster brauchen nicht automatisch überarbeitet zu werden, wenn allgemein gezeigt wurde, dass keine Sicherheitsprobleme bestehen, da es in den meisten Fällen eine große Sicherheitsspanne gibt. Dies gilt für Versandstücke, die nach den Übergangsvorschriften gemäß TS-R-1 verwendet werden. Zum Beispiel zeigen die Erfahrungen mit der Erteilung von Zulassungen für Typ B-Versandstücke in den USA, dass die gemäß ANSI N14.5 durchgeführten Analysen der dichten Umschließung Annahmen einschließen, die eine ausreichende Sicherheitsspanne bieten, so dass Änderungen der A_2 -Werte die Eignung des Versandstücks zur Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte für die Freisetzung nicht beeinträchtigen.
- **Für die Rechtfertigung und Zulassung neuer Bauarten sollten explizit die geänderten „A“-**

Werte berücksichtigt werden, auch während der Übergangszeit.

- Die Änderung von „A“-Werten muss bei der Festlegung von Aktivitätsgrenzwerten und -beschränkungen für Versandstücke und Stoffe in Betracht gezogen werden. Es kann einige Fälle geben, in denen die Änderung von „A“-Werten zu einer Änderung der Verpackungsanforderungen führt. Zum Beispiel können nach SS 6 freigestellte Mengen von radioaktiven Stoffen zu Typ A-Mengen nach TS-R-1 und Typ A-Mengen von radioaktiven Stoffen nach den SS 6 zu Typ B-Mengen nach TS-R-1 werden. Ein bekanntes Problem sind die Fälle, in denen radioaktive Arzneimittel in Mengen für jeweils einen einzelnen Patienten, die nach SS 6 als freigestellte Versandstücke versendet wurden, nach TS-R-1 für dieselbe Aktivität Typ A-Versandstücke erfordern.

4.3.4 Versandstücke mit Uranhexafluorid

- In der TS-R-1 gibt es neue Anforderungen für Versandstücke, die Uranhexafluorid enthalten, was bei der Beförderung von nicht spaltbarem oder spaltbar freigestelltem UF_6 von besonderer Bedeutung ist. Abschnitt 5.13.4 fasst die neuen Anforderungen zusammen, die auch für alle zugelassenen Versandstückmuster für spaltbares UF_6 gelten. Es sollte beachtet werden, dass früher zugelassene Versandstückmuster für spaltbares UF_6 diese neuen Anforderungen bereits erfüllen können, wenn sie die Vorschriften der ISO-Norm 7195 und die Vorschriften der Nr. 419, TS-R-1 über die physikalische Form und über den Füllgrad ebenfalls erfüllen.

4.3.5 Beförderung von spaltbaren Stoffen im Luftverkehr

- Für die Beförderung von spaltbaren Stoffen im Luftverkehr ist nach TS-R-1 bei Versandstücken mit größeren als den freigestellten Mengen eine zusätzliche Beurteilung der Kritikalität bei der Erteilung der Zulassung (siehe Abschnitt 5.13.3) erforderlich. Versandstücke müssen bei Annahme einer Reflexion durch 20 cm Wasser, jedoch ohne Eindringen von Wasser (d. h. Moderation) unterkritisch bleiben, wenn sie den Prüfungen für Typ C-Versandstücke unterzogen werden (siehe Abschnitt 4.3.9). Die Festlegung, das Eindringen von Wasser nicht zu unterstellen, gewährleistet den Schutz vor Kritikalitätsstörfällen durch schnelle mechanische oder physische Veränderungen der Geometrie des Versandstücks.² Es ist zu beachten, dass die Anforderungen der Nr. 680 für Versandstücke mit spaltbaren Stoffen im Luftverkehr zusätzlich zu den Prüfungen für normale Beförderungsbedingungen und Unfallbedingungen, die das jeweilige Versandstück bereits bestehen muss, angewendet werden müssen.
- Bestimmte Faktoren müssen bei der Feststellung berücksichtigt werden, welche Auswirkungen die nationale Übernahme der Nr. 680, TS-R-1 in der Praxis hat. Erstens kann sämtliches Uran wegen

seiner A1- und A2-Werte in anderen als Typ C-Verpackungen (IF, AF) befördert werden. Die Anforderungen der Nr. 680(a) lassen sich durch gering angereichertem Uran wohl leicht erfüllen, da bei gering angereichertem Uran (Anreicherung weniger als etwa 5 %) typischerweise eine Moderation (z. B. durch Wasser) erforderlich ist, damit die nukleare Kritikalität erreicht wird; für die Prüfung ist jedoch das Eindringen von Wasser nicht festgelegt. Dies eignet sich für eine mögliche allgemeine Lösung (möglicherweise durch die zuständigen Behörden oder eine Firmengruppe) für die Beförderung von Versandstücken mit gering angereichertem Uran im Luftverkehr, die kein Moderator-material als Teil des Inhalts oder der Verpackung enthalten.

- **Es wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden die Notwendigkeit der Überarbeitung aller Versandstückmusterzulassungen für Versandstücke mit spaltbaren Stoffen in Erwägung ziehen, um für Beförderungen im Luftverkehr das Ablaufdatum 30. Juni 2001 als Bedingung einzufügen.** Dieses Datum ist das Datum der Annahme durch die ICAO, und es ist zu beachten, dass dieser Punkt vor dem 30. Juni 2001 in zufriedenstellender Weise gelöst werden muss, da es keine ICAO-Übergangsfrist gibt (siehe Tabelle 1).

4.3.6 Mitteilung von Angaben über die gefährlichen Eigenschaften

- Beschriftung, Bezettelung, Plakatierung und Beförderungspapier sind geändert worden. Von besonderer Bedeutung ist die Einführung von 25 neuen oder überarbeiteten UN-Nummern, die auf der Außenseite jedes Versandstücks und auf den Beförderungspapieren angegeben werden müssen. Ein Überblick über die Einzelheiten der Änderungen ist in den Abschnitten 5.8 und 5.9 dieses TEC-DOC enthalten. Der Vergleich ist in Abschnitt 6, Tabelle VI.3 dargestellt.

4.3.7 Vorschriften über die Qualitätssicherung bei Versandstücken und radioaktiven Stoffen in besonderer Form, die nach früheren Vorschriften zugelassen wurden

- Für Versandstücke, die von den zuständigen Behörden nach der Ausgabe der Sicherheitsreihe Nr. 6 von 1973 oder 1973 (in der geänderten Fassung) zugelassen wurden, legt Nr. 816 der TS-R-1 fest, dass diese Versandstücke vorbehaltlich des „...gemäß den anwendbaren Anforderungen der Nr. 310 vorgeschriebenen Qualitätssicherungsprogramms; ...“ weiterverwendet werden können.
- Für radioaktive Stoffe in besonderer Form, die nach einer Bauart hergestellt wurden, die von den zuständigen Behörden nach der Ausgabe der Sicherheitsreihe Nr. 6 von 1973, 1973 (in der Fassung 1979), 1985 oder 1985 (in der Fassung 1990) zugelassen wurde, legt Nr. 818 der TS-R-1 fest, dass die Stoffe vorbehaltlich des „...gemäß den anwendbaren Anforderungen der Nr. 310 vorgeschriebenen Qualitätssicherungsprogramms; ...“ weiterverwendet werden können.
- Diese Anforderungen heben die Notwendigkeit der Anwendung von Qualitätssicherungsmaßnahmen

² Anm. d. Übers.: Dieser Satz ist im Original unvollständig.

nach der Ausgabe der Empfehlungen von 1996 hervor, damit sichergestellt ist, dass Versandstücke und radioaktive Stoffe in besonderer Form nur dann weiterverwendet werden, wenn sie weiterhin den ursprünglichen Zweck der Bauart erfüllen oder den vorgeschriebenen Anforderungen entsprechen. Dies lässt sich am besten dadurch erzielen, dass sichergestellt ist, dass die aktuellsten Qualitätssicherungsmaßnahmen auf die Aktivitäten nach der Herstellung wie zum Beispiel Wartung, Instandhaltung, Änderung und Verwendung dieser Versandstücke und radioaktiven Stoffe in besonderer Form angewendet werden.

4.3.8 Freigestellte Beförderungen

- Bei der Festlegung der Freigrenzen gemäß TS-R-1 wurde der nach SS 6 auf alle Radionuklide angewendete Grenzwert von 70 Bq/g in einen Grenzwert geändert, der sich aus der Aktivitätskonzentration der Radionuklide und einem Grenzwert der Aktivität der Radionuklide je Sendung zusammensetzt. Damit die Stoffe nach TS-R-1 als radioaktiv gelten, muss sowohl der Grenzwert der spezifischen Aktivität als auch der Grenzwert der Sendung die angegebenen Werte überschreiten.
- Es gibt Fälle, in denen die Grenzwerte für die Freistellung nach TS-R-1 bei einigen Radionukliden über dem Kriterium von 70 Bq/g nach SS 6 und bei anderen unter dem Kriterium nach SS 6 liegen. Die neuen Grenzwerte für die Freistellung nach TS-R-1 basieren auf detaillierten Dosisbewertungen, denen eine Dosisaufnahme durch kritische Gruppen von Beschäftigten von 10 µSv pro Jahr zugrunde gelegt wird. So wird durch die vorgeschriebenen Werte sichergestellt, dass weder für die an der Beförderung beteiligten Personen noch für andere Personen, die in anderer Weise der Strahlung ausgesetzt sein können, eine radiologische Gefahr besteht.
- Der Vorteil der neuen Freigrenzen besteht darin, dass sie mit denjenigen harmonisiert sind, die in den Basic Safety Standards [3] für die Zwecke des Strahlenschutzes empfohlen werden. Es wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden die neuen Freigrenzen anwenden, ungeachtet der Tatsache, dass während einer Übergangsfrist die neuen Freigrenzen für bestimmte Beförderungen höher sein können, als es die auf SS 6 basierende Vorschrift erlauben würde.

4.3.9 Stoffbeschränkungen bei Luftfracht

- TS-R-1 führt Aktivitätsgrenzwerte für die Beförderung im Luftverkehr ein.
- Die höchste Aktivität, die in einem einzelnen Industrieversandstück erlaubt ist, das nicht brennbare feste LSA-II- oder LSA-III-Stoffe für die Beförderung im Luftverkehr enthält, ist 3000 A₂.
- Die höchste Aktivität, die in einem einzelnen Typ B-Versandstück für die Beförderung im Luftverkehr erlaubt ist, ist 3000 A₁ (jedoch nicht mehr als 10⁵ A₂) für Stoffe in besonderer Form und 3000 A₂ für Stoffe, die nicht in besonderer Form vorliegen, es sei denn, das Versandstück enthält durch die zu-

ständige Behörde zugelassene Mengen an gering dispergierbaren Stoffen (LDM).

Es wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden die Überarbeitung aller Zulassungs-/Genehmigungsbescheinigungen, für die die Mengeneinschränkungen für die Luftbeförderung zutreffen, folgendermaßen in Betracht ziehen:

1. Als Ablaufdatum für die Verwendung im Luftverkehr ist der 30. Juni 2001 festgelegt, oder
2. der erlaubte Inhalt wird verringert, so dass die Beschränkungen für den Luftverkehr nicht anzuwenden sind, oder
3. die Beförderung im Luftverkehr wird von der Genehmigung/Zulassung durch die zuständige Behörde ausgeschlossen.

- Die von LDM ausgehende radiologische Gefahr muss begrenzt sein, und diese Stoffe müssen eine Reihe festgelegter Aufprall-, Erhitzungs- und Auslaugprüfungen bestehen. Die multilaterale Zulassung des LDM durch die zuständigen Behörden ist erforderlich (mit einem neuen Typencode „LD“ für das Zulassungszeugnis), und Versandstückmuster des Typs B(U) für die Beförderung von LDM erfordern ebenfalls die multilaterale Zulassung durch die zuständigen Behörden.
- Stoffe mit einer Aktivität über den obengenannten Grenzwerten müssen in neuen Typ C-Versandstücken befördert werden. Typ C-Versandstücke müssen eine größere Serie von vorgeschriebenen Prüfungen bestehen, und ihre Zulassung durch die zuständige Behörde ist erforderlich. Besteht der Inhalt aus spaltbaren Stoffen, ist die multilaterale Genehmigung des Versandstücks³ erforderlich. Der Inhalt und die Aktivitätsgrenzwerte von Typ C-Versandstücken werden durch die zuständigen Behörden zugelassen.

(VkBli. 2001 S. 294)

Eisenbahn

Nr. 93 Bekanntmachung

der Planfeststellung für das Bauvorhaben Wiederaufbau und Elektrifizierung der Anhalter Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Haltepunkt Lichterfelde Ost - Landesgrenze Berlin/Brandenburg km 9,000 bis km 12,365 im Land Berlin, Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin.

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Berlin (Planfeststellungsbehörde), vom 31. Mai 2001, Az.: 51132/51121 Pap/463 ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt

³ Anm. d. Übers.: Fehler im engl. Text.

durch Artikel 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521) geändert worden ist, festgestellt worden.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab 2. Juli 2001 bis einschließlich 16. Juli 2001 im Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin, Bürohochhaus-Kreisel, Zimmer 1607, Schloßstraße 80 in 12154 Berlin, Abteilung Bauen, Stadtplanung und Naturschutz, Bauordnungsamt Fachbereich Stadtplanung zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Er kann während der Dienststunden

montags bis donnerstags von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr
freitags von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr

(sowie nach Vereinbarung Tel. 030/63 21 77 28) von jedermann eingesehen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Der Planfeststellungsbeschluss kann bis zum Ablauf der in der Rechtsbehelfsbelehrung (siehe unter B.) genannten einmonatigen Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, Hallesches Ufer 74, 76, 10963 Berlin angefordert werden.

Der Beschluss beinhaltet die Planungen für

- den Wiederaufbau und die Änderung von Gleisanlagen von km 9,000 bis 12,365
- die Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke von km 9,000 bis 12,365
- die Einrichtung einer Starkstrom-Netzstation in Lichterfelde Ost, km 9,176
- die Ausrüstung der Strecke mit elektrischen Energie-, Signal- und Telekommunikationsanlagen von km 9,000 bis km 12,365
- die Errichtung eines Funkmastes in Lichterfelde Ost, km 9,245
- die Änderung der Eisenbahnüberführungen Königsberger Straße, km 9,403 und Osdorfer Straße, km 10,774
- den Aufbau neuer Bahnsteige in Lichterfelde Ost mit geändertem bzw. neuem Zugang und die Errichtung von Personenaufzügen für die beiden Regionalbahnsteige
- die Änderung der Stützwand Brauerstraße von km 9,415 bis km 9,769
- die Errichtung von Lärmschutzwänden

Gleis Ludwigsfelde - Südkreuz	Ostseite	von km	9,240 - 10,420
Gleis Südkreuz - Ludwigsfelde	Westseite	von km	9,420 - 9,880
S-Bahn			
Priesterweg - Lichterfelde Süd	Westseite	von km	9,450 - 9,870
Gleis Ludwigsfelde - Südkreuz	Ostseite	von km	10,600 - 11,260
- den Aufbau der Entwässerungsanlagen
- die Sicherung, Anpassung bzw. Verlegung von Leitungen Dritter
- den Rückbau des Güterzuggleises und weiterer Betriebsanlagen
- die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begeleitplanes.

A. Der verfügende Teil des Beschlusses lautet auszugsweise:

Auf Antrag der Deutsche Bahn AG (DB AG), vertreten durch die DB Projekt GmbH Knoten Berlin - GF-T.PZ 3.3301 - vom 10.10.1997, wird der Plan der DB Netz AG für das Bauvorhaben der Strecke 6132 Berlin Anhalter Bahnhof - Halle Hbf

Wiederaufbau und Elektrifizierung der Anhalter Bahn
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2

Haltepunkt Lichterfelde Ost - Landesgrenze Berlin/
Brandenburg km 9,000 bis km 12,365

mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen, der wasserrechtlichen Erlaubnis und den Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Bedenken, die Behörden/Stellen geäußert haben und die Einwendungen der Betroffenen und sonstigen Einwender werden, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie nicht zurückgenommen wurden, zurückgewiesen.

Der Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

I. Entscheidung zu wasserrechtlichen Belangen

Dem Vorhabenträger wird die Erlaubnis erteilt, das nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser aus den Bahnanlagen über außenliegende Bahngräben sowie Tiefenentwässerungen (Sickerrohrleitungen) in beidseitig der Bahn angelegte Versicker- bzw. Verdunstungsbecken, Versickerschlitze und natürliche Geländemulden in den Untergrund einzuleiten.

Außerdem wird dem Vorhabenträger gestattet, in Teilbereichen das Oberflächenwasser in die Stadtentwässerung einzuleiten.

Die wasserrechtliche Erlaubnis wurde mit Nebenbestimmungen erteilt.

II. Schutzaufgaben

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Auflagen, zum Schutz der Umwelt, zum Wohl der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer. Auflagen sind im Planfeststellungsbeschluss zu folgenden Bereichen enthalten:

- Bautechnische Sicherheit
- Abfallwirtschaft
- Verhalten gegenüber Kampfmitteln
- Immissionsschutz („besonders überwachtes Gleis“, passiver Schallschutz sowie Erschütterungsschutz)
- Naturschutz und Landschaftspflege.

B. Die Rechtsbehelfsbelehrung des Beschlusses lautet:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten

des Eisenbahn-Bundesbahnamtes, Außenstelle Berlin, Hallesches Ufer 74, 76 in 10963 Berlin) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können vom Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie durch Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin gestellt und begründet werden. Als Zeitpunkt der Bekanntgabe gilt auch hier der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Berlin den 5. Juni 2001

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Im Auftrag
Wilke

(VkBli. 2001 S. 298)

Straßenverkehr

Nr. 94 Bekanntmachung

einer Untersagung des Verkaufs und der Verwendung von Ausrüstungsgegenständen gem. Art. 4 des Übereinkommens vom 20.03.1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung

Flensburg, den 01. Juni 2001
113-329-XIX-03

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) gibt bekannt, dass mit Bescheid vom 17.05.2001 der Verkauf und die Verwen-

dung der Warndreiecke, Typ YJ-D7-2, Fabrik- oder Handelsmarke GWN bzw. YJ, ECE-Genehmigungen Nr. 031143 und 031144 des Herstellers ZHEJIANG YUYAO YONGJIA ELECTRICS FACTORY, CN-Mazhu Town, Yuyao City, Zhejiang, im Bereich der Bundesrepublik Deutschland verboten wurde.

Aufgrund einer vom KBA veranlassten Konformitätsprüfung wurden die genannten Warndreiecke auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. Dabei wurde eine Vielzahl von Beanstandungen festgestellt. Die Warndreiecke erfüllen weder die Anforderungen hinsichtlich der Standfestigkeit, noch die Beständigkeit gegen das Eindringen von Wasser. Eine Messung der Rückstrahlwerte ergab z. T. hohe Unterschreitungen bei den geforderten Mindestwerten. Aufgrund dieser schwerwiegenden Mängel ist die beabsichtigte Wirkung der Warndreiecke nicht mehr gegeben und damit die Straßenverkehrssicherheit gefährdet.

Das KBA hat daher gemäß Art. 4 des Übereinkommens vom 20.03.1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung den Verkauf und die Verwendung der betreffenden Warndreiecke im Geltungsbereich der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung untersagt.

Kraftfahrt-Bundesamt
Im Auftrag
Gaertner

(VkBli. 2001 S. 300)

Binnenschifffahrt

Nr. 95 Schifffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung über Kapitel 13 - Besatzung - (§ 112 - Allgemeines -)***

Auf Grund

- des § 3 Abs. 1 Nr. 5 und 6 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270), dessen Absatz 1 durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452) geändert worden ist, in Verbindung mit § 10 Abs. 2 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238) und
- der Anlage I Kapitel XI Sachgebiet E Abschnitt III Nr. 1 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. II S. 885, 1110) verordnen die Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord, Nordwest, West, Mitte, Südwest, Süd und Ost:

§ 1

Die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

*** Wiederholung mit Änderungen

1. § 11 Abs. 1 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:
 - „5. die in der Bescheinigung über die Besatzung oder in der Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragene oder die nach Kapitel 23 Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebene Besatzung während der Fahrt an Bord ist.“
2. § 11 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:
 - „b) die nach § 112 Abs. 1 Satz 1 vorgeschriebene Bescheinigung über die Besatzung,“
3. § 112 Abs. 3 wird wie folgt gefasst:
 - „(3) Für die Besatzung nach den §§ 113 bis 123 gelten die §§ 23.03 und 23.04 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.
Abweichend von § 23.04 Nr. 2 Satz 1 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
 1. dürfen Inhaber eines vor dem 1. Januar 1998 erteilten und bis zu diesem Datum geltenden Musters entsprechenden Schifferdienstbuches dieses weiterverwenden,
 2. kann das Bundesministerium für Verkehr Schifferdienstbücher für Inhaber aus anderen Staaten auf ausländischen Fahrzeugen anerkennen, wenn sie für die jeweilige Funktion eine gleichwertige Qualifikation bescheinigen. Dies gilt nur, soweit Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Das Bundesministerium für Verkehr gibt dies im Verkehrsblatt bekannt.“

§ 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2001 in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 2003 außer Kraft.

Kiel, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nord
i. V. Wempe

Aurich, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Frerichs

Münster, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
Beckmann

Hannover, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mitte
i. V. Mechelhoff

Mainz, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
i. V. Seibold

Würzburg, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Süd
Paul

Berlin, den 18. Mai 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Ost
Pohlman

(VkBl. 2001 S. 300)

Straßenbau

Nr. 96 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2001 Sachgebiet 04.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen

Bonn, den 19. März 2001
S 26/38.56.05-10/9 Va 2001

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt, Ausgabe 2001, ZTV Asphalt-StB 01

Allgemeine Rundschreiben Straßenbau

a) Nr. 22/1994 vom 18.10.1994

- StB 26/38.56.05-10/43 Va 94 -

b) Nr. 29/1998 vom 14.07.1998

- StB 26/38.56.05-10/21 Va 98 -

Anlagen: ZTV Asphalt-StB 01

Mehrfertigungen des ARS Nr. 15/2001 ohne

Anlagen

Meldeformular für Griffigkeitsmessungen

Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt“, Ausgabe 1994 – ZTV Asphalt-StB 94 – mit den Änderungen und Ergänzungen Ausgabe 1998 – sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Einvernehmen mit mir aufgestellt worden. Sie wurden überarbeitet und liegen nun als ZTV Asphalt-StB 01 vor.

Die Überarbeitung wurde erforderlich, um neueren technischen Entwicklungen beim Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt Rechnung zu tragen und eine Verbesserung der Anwendung des Regelwerkes unter Berücksichtigung neuer Regelungen, insbesondere

– der VOB Teil C: „Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen“ (ATV), Ausgabe Dezember 2000, hier

- der ATV DIN 18 299 „Allgemeine Regelungen für Bauarbeiten jeder Art“ und

- der ATV DIN 18 317 „Verkehrswegebauarbeiten - Oberbauschichten aus Asphalt“

– der Regelungen zur Erhöhung der Standfestigkeit im Rahmen erweiterter Eignungsprüfungen gemäß „Merkblatt für Eignungsprüfungen an Asphalt“, Ausgabe 1998

– konkreter Anforderungen an die Griffigkeit von Asphaltdeckschichten bei der Abnahme und bis zum Ablauf der Verjährungsfrist für die Gewährleistung

– die Neuregelung für die Teilabnahme von Bauleistungen

zu erreichen.

Die auf hochbelasteten Straßen stark zunehmenden Beanspruchungen setzen für die Gebrauchstauglichkeit der Fahrbahnbefestigungen über eine lange Nutzungsdauer voraus, dass neben einer beanspruchungskonformen Dimensionierung des Oberbaues auch die wesentlichen Gebrauchseigenschaften bei der eigenverantwortlichen Wahl der Baustoffe und der Baustoffgemische sowie der Herstellungs- und Einbauverfahren für die Asphaltsschichten durch den Auftragnehmer berücksichtigt werden.

Die für eine lange Nutzungsdauer von Asphaltdecken wesentlichen Merkmale der Gebrauchseigenschaften wie Ebenheit, Verformungsbeständigkeit, Rissefreiheit, gleichmäßige Beschaffenheit der Oberfläche, Schichtenverbund, Rauheit, Griffigkeit, profilgerechte Lage und geometrische Abmessungen der Decke sind in den ZTV Asphalt-StB 01 festgelegt und werden mit den dort angegebenen Regelungen und Prüfverfahren geprüft und beurteilt; sie gelten mit Auftragserteilung als vom Auftragnehmer zugesicherte Eigenschaften der Asphaltdecke. Daneben können vom Auftraggeber noch weitere Merkmale für den Verwendungszweck, wie z. B. Helligkeit, gefordert werden. Für diese sind die Anforderungen und ggf. Prüfverfahren in der Leistungsbeschreibung festzulegen.

Im Hinblick auf die konkreten höheren Anforderungen an die Gebrauchseigenschaften von Asphaltsschichten für Straßen der Bauklassen SV und I sowie für Verkehrsflächen der Bauklassen II und III mit besonderen Beanspruchungen gem. Abschnitt 1.3 der ZTV-Asphalt-StB 01 kommt den Eignungsprüfungen besondere Bedeutung zu. Hierzu sind über den Rahmen der Eignungsprüfungen nach den ZTV Asphalt-StB 01 hinaus zusätzliche Bewertungen der Herstellungs- und Einbaubedingungen mit den Prüfungen in Form erweiterter Eignungsprüfungen für das jeweilige Mischgut erforderlich, die geeignet sind, Art und Eigenschaften der Mineralstoffe, Art und Sorte der Bindemittel, den Bindemittelgehalt, ggf. auch der Zusätze und die Korngrößenverteilung des Mineralstoffgemisches für ein auf die wesentlichen Gebrauchseigenschaften der Fahrbahndecke optimiertes Mischgut zu wählen und entsprechende Angaben für die Bauausführung festzulegen. Die Prüfberichte dieser Eignungsprüfungen müssen neben den Angaben zur vorgeschlagenen Zusammensetzung der Asphalte auch Aussagen zu deren Gebrauchstauglichkeit wie z. B. Verformungswiderstand, Verdichtbarkeit, Verhalten bei tiefen Temperaturen und weiteren geforderten Eigenschaften entsprechend dem Bauvertrag enthalten.

Die ZTV Asphalt-StB 01 enthalten neben der bisherigen Anforderung, wonach Deckschichten eine dem Verwendungszweck angemessene Rauheit aufweisen müssen, erstmals konkrete Grenzwerte für die Griffigkeit zum Zeitpunkt der Abnahme und für den gesamten Zeitraum bis zum Ende der Verjährungsfrist für die Gewährleistung. Die Grenzwerte gelten nur für das in den Technischen Prüfvorschriften für Griffigkeitsmessungen im Straßenbau beschriebene Messverfahren SCRIM. Aufgrund der im BMVBW vorliegenden Kenntnisse wurden die derzeit gestellten Mindestanforderungen an die Griffigkeit so festgelegt, dass in der praktischen Umsetzung keine Schwierigkeiten erwartet werden. Die im Rahmen der Eigenüberwachung durchzuführenden Prüfungen beim Einbau wurden durch die Prüfung der Griffigkeit ergänzt. Ich bitte zu veranlassen, dass die Messergebnisse der

vom Auftraggeber durchzuführenden Eigenüberwachungsprüfungen für die Griffigkeit dem Auftraggeber vorgelegt werden.

Zur Erfahrungssammlung bitte ich die im Rahmen der Eigenüberwachung und der Kontrollprüfung sowie die während der Gewährleistungszeit ermittelten Griffigkeitswerte für jede Baumaßnahme unter Verwendung des beigefügten Meldeformulars der BAST zur Auswertung zu übersenden.

Um die Bauwirtschaft in ihren Bemühungen zu unterstützen, sich einen eigenen Erfahrungshintergrund zu schaffen, würde ich es begrüßen, wenn Sie die Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Rahmen der Abnahme oder die während der Gewährleistungszeit erfassten sowie die aus den regelmäßigen Zustandserfassungen und -bewertungen gewonnenen Griffigkeitsergebnisse den Unternehmen, die die jeweiligen Bauleistungen ausgeführt haben, auf deren Anfrage zur Verfügung stellen.

Es wurde vereinbart, dass Unterschreitungen der Griffigkeitswerte entsprechend den Anforderungen in den ZTV Asphalt-StB 01 erst bei den ab dem 1. Januar 2002 abzuschließenden Bauverträgen verfolgt werden sollen. Bei laufenden und bis dahin abgeschlossenen Verträgen gelten die bisherigen Regelungen.

Ich führe hiermit die ZTV Asphalt-StB 01 für den Bereich der Bundesfernstraßen ein und weise im Hinblick auf die Wertung von Produkten aus den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften und von Ursprungswaren aus den Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes besonders auf den Abschnitt 1 „Allgemeines“ hin.

Für die ZTV Asphalt-StB 01 wurde das Notifizierungsverfahren unter der Nr. 00/305/D durchgeführt.

Die ZTV Asphalt-StB 01 ersetzen die ZTV Asphalt-StB 94 mit den Änderungen und Ergänzungen Ausgabe 1998.

Mein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/1994 vom 18. Oktober 1994 – StB 26/38.56.05-10/43 Va 94 – und mein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/1998 vom 14. Juli 1998 – StB 26/38.56.05-10/21 Va 98 – hebe ich auf.

Die als „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen“ gekennzeichneten Teile der ZTV Asphalt-StB 01 bitte ich, den Bauverträgen zugrunde zu legen; die Richtlinien bitte ich bei der Bauvorbereitung, der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen sowie bei der Überwachung, Abnahme und Abrechnung der Bauarbeiten zu beachten.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTV Asphalt-StB 01 auch für Baumaßnahmen an den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen. Von den Vertragsbedingungen der ZTV Asphalt-StB 01 abweichende Landesregelungen, die geringere Anforderungen festlegen, dürfen für Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen nicht verwendet werden.

Die ZTV Asphalt-StB 01 sind beim FGSV Verlag GmbH, Wesseling Str. 17, 50999 Köln (Sürth), zu beziehen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Dr.-Ing. Huber

[illegible]

(VkB1. 2001 S. 301)

Absender:	Datum: _____						
An die Bundesanstalt für Straßenwesen Referat S 1 Brüderstraße 53 51427 Bergisch Gladbach	Griffgleitmessungen im Rahmen der Abnahme-Prüfungen und Prüfungen bei Ablauf der Verjährungsfrist für die Gewährleistung						
Bitte ankreuzen:							
☐ Abnahme-Prüfung							
☐ Prüfung bei Ablauf der Verjährungsfrist für die Gewährleistung							
Straße:	Fahrtrichtung:						
B A							
von Strecken-km: bis Strecken-km:							
bzw.							
von Stationierung: bis Stationierung:							
Bauloslänge: Baulos-Nr.:							
Deckschichtart:							
Messgeschwindigkeit: km/h							
Messergebnis: Einzelwerte [μSCRIM] der 100-m-Abschnitte							
Abschnitt: Messwert:	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30	31
32	33	34	35	36	37	38	39

**Nr. 97 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 16/2001
Sachgebiet 04.4: Straßenbefestigungen;
Bauweisen**

Bonn, den 19. März 2001
S 26/38.56.05-15/11 Va 2001

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton, ZTV Beton-StB 01

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau

- Nr. 28/1993 vom 12. August 1993

- StB 26/38.56.05-15/35 Va 93 -

- Nr. 37/1997 vom 06. Oktober 1997

- StB 26/38.56.05/80 Va 97 -

- Nr. 18/1998 vom 21. Oktober 1998

- StB 26/38.57.10-07/11 Va 98 I -

Anlagen: ZTV Beton-StB 01

Mehrfertigungen des ARS Nr. 16/2001

ohne Anlage

Meldeformular für Griffigkeitsmessungen

Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton“ - ZTV Beton-StB 93 - sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Einvernehmen mit mir aufgestellt worden. Sie wurden überarbeitet und liegen nun als ZTV Beton-StB 01 vor. Die Überarbeitung war notwendig, um neueren technischen Entwicklungen beim Bau von Fahrbahndecken aus Beton Rechnung zu tragen.

Im Wesentlichen sind dies:

- die Neuausgabe Dezember 2000 der VOB Teil C „Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen“ (ATV) hier:
- die ATV DIN 18 299 „Allgemeine Regelungen für Bauarbeiten jeder Art“,
- die ATV DIN 18 316 „Verkehrswegebauarbeiten, Oberbauschichten mit hydraulischen Bindemitteln“,
- Berücksichtigung der neuen ZTV Fug-StB,
- exakte Beschreibung des Jutetuchs zur Oberflächenstrukturierung,
- exakte Beschreibung des Geotextils als Zwischenlage zwischen Betondecke und Tragschicht mit hydraulischem Bindemittel,
- Aufnahme von Anforderungen an die zu verwendenden Zemente,
- Berücksichtigung neuer Bauweisen,
- neue Regelung hinsichtlich der Teilabnahme,

- konkrete Anforderungen an die Griffigkeit bei der Abnahme und bis zum Ablauf der Verjährungsfrist für die Gewährleistung

Die ZTV Beton-StB 01 sollen dazu beitragen, die hohe Qualität von Betondecken auch im Hinblick auf Umweltschutz und Sicherheit über eine lange Nutzungsdauer sicherzustellen.

Die für eine lange Nutzungsdauer von Betondecken wesentlichen Merkmale der Gebrauchseigenschaften wie Festigkeit, Frost-Tausalz-Beständigkeit, Ebenheit, Rissefreiheit, Rauheit, Griffigkeit, profilgerechte Lage und geometrische Abmessungen der Decke sind in den ZTV Beton-StB 01 festgelegt und werden mit den dort angegebenen Regelungen und Prüfverfahren geprüft und beurteilt; sie gelten mit Auftragserteilung als vom Auftragnehmer zugesicherte Eigenschaften der Betondecke. Daneben können vom Auftraggeber noch weitere Merkmale für den Verwendungszweck gefordert werden. Für diese sind die Anforderungen und ggf. Prüfverfahren in der Leistungsbeschreibung festzulegen.

Ebenso wichtig wie die sinnvolle Anwendung der ZTV Beton-StB 01 ist jedoch auch die eigenverantwortliche Auswahl geeigneter Baustoffe, die fachgerechte Zusammensetzung und Herstellung des Betons und die sorgfältige Deckenherstellung durch den Auftragnehmer.

Die lärmmindernde Eigenschaft und die Griffigkeit der Betondecke hängen von ihrer Oberflächentextur ab. Aus diesem Grund wurde die Möglichkeit geschaffen, den Oberbeton in nur 4 cm Dicke mit einem Größtkorn von 8 mm herzustellen. Damit kann ein doppelter Effekt erzielt werden. Dieser Oberbeton ist leichter zu strukturieren und aufgrund der geringeren Dicke können hochwertigere Mineralstoffe wirtschaftlicher eingesetzt werden. Weiterhin wurde die abschließende Strukturierung mit dem Jutetuch genau beschrieben. Durch die Übernahme von Regelungen aus Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau wurde neuen bewährten Bauweisen Rechnung getragen.

Aus dem ARS nr. 37/1997 – Bauweise „Betondecken der Bauklasse SV und I auf Tragschichten ohne Bindemittel“ – wurden die die Betondeckenherstellung betreffenden Abschnitte übernommen.

Für die Bauweise „Betondecke auf Geotextilzwischenlage“ wurden die Anforderungen an das Geotextil und das Verlegen des Geotextils in die ZTV Beton-StB 01 aufgenommen.

Die im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 18/1998 – Zemente für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton – beschriebenen Anforderungen an den Zement wurden in die ZTV Beton-StB 01 übernommen. Im Rahmen der Kontrollprüfung sind wie bisher je Zement und Festigkeitsklasse sowie ggf. je Lieferwerk für alle 5.000 t des gelieferten Zements eine Rückstellprobe (10 kg) gemäß DIN EN 196, Teil 7, zu entnehmen, zu kennzeichnen und ein entsprechendes Probeentnahmeprotokoll anzufertigen. Die Proben sind zusammen mit den vor Beginn der Betonierarbeiten vorgelegten Prüfergebnissen an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach, zu senden. Die Zemente werden in der BAST geprüft; die Prüfergebnisse werden zur Erfahrungssammlung über die im Straßenbau verwendeten Zemente dokumentiert. Die Prüfergebnisse werden

möglichst zeitnah den Straßenbauverwaltungen der Länder zur Verfügung gestellt.

Die erstmals in den ZTV Beton-StB 01 enthaltenen konkreten Anforderungen an die Griffigkeit beziehen sich auf den Zeitpunkt der Abnahme und auf den gesamten Zeitraum bis zum Ende der Verjährungsfrist für die Gewährleistung. Aufgrund der im BMVBW vorliegenden Kenntnisse wurden die derzeit gestellten Anforderungen so festgelegt, dass in der praktischen Umsetzung keine Schwierigkeiten erwartet werden.

Die im Rahmen der Eigenüberwachung durchzuführen den Prüfungen beim Einbau wurden durch die Prüfung der Griffigkeit ergänzt. Ich bitte zu veranlassen, dass die Messergebnisse der vom Auftragnehmer durchzuführen den Eigenüberwachungsprüfungen für die Griffigkeit dem Auftraggeber vorgelegt werden.

Zur Erfahrungssammlung bitte ich, die im Rahmen der Eigenüberwachung und der Kontrollprüfung sowie die während der Gewährleistungszeit ermittelten Griffigkeitswerte für jede Baumaßnahme unter Verwendung des beigegeführten Meldeformulars der BASt zur Auswertung zu übersenden.

Um die Bauwirtschaft in ihren Bemühungen zu unterstützen, sich einen eigenen Erfahrungshintergrund zu schaffen, würde ich es begrüßen, wenn Sie die Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Rahmen der Abnahme oder die während der Gewährleistungszeit erfassten sowie die aus den regelmäßigen Zustandserfassungen und -bewertungen gewonnenen Griffigkeitsergebnisse den Unternehmen, die die jeweiligen Bauleistungen ausgeführt haben, auf deren Anfrage zur Verfügung stellen.

Ich führe hiermit die ZTV Beton-StB 01 für den Bereich der Bundesfernstraßen ein und weise im Hinblick auf die

Wertung von Produkten aus den Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes besonders auf den Abschnitt 1 „Allgemeines“ hin. Es wurde vereinbart, dass Unterschreitungen der Griffigkeitswerte entsprechend den Anforderungen der ZTV Beton-StB 01 erst bei den ab dem 1. Januar 2002 abgeschlossenen Bauverträgen verfolgt werden sollen. Bei laufenden und bis dahin abgeschlossenen Verträgen gelten die bisherigen Regelungen. Die ZTV Beton-StB 01 ist unter der Nr. 99/463/D notifiziert. Die ZTV Beton-StB 01 ersetzen die ZTV Beton-StB 93. Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1993 und Nr. 18/1998 hebe ich hiermit auf.

Die als „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen“ gekennzeichneten Teile der ZTV Beton-StB 01 bitte ich den Bauverträgen zugrunde zu legen; die Richtlinien bitte ich bei der Bauvorbereitung, der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen sowie bei der Überwachung, Abnahme und Abrechnung der Bauarbeiten zu beachten.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTV Beton-StB 01 auch für Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen. Von den Vertragsbedingungen der ZTV Beton-StB 01 abweichende Landesregelungen, die geringere Anforderungen festlegen, dürfen für Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen nicht verwendet werden.

Die ZTV Beton-StB 01 sind bei dem FGSV Verlag GmbH, Wesseling Str. 17, 50999 Köln-Sürth, zu beziehen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Dr.-Ing. Huber

Absender:

Datum:

Griffigkeitsmessungen im Rahmen der
Abnahme-Prüfungen und Prüfungen bei
Ablauf der Verj ährungsfrist für die
Gewährleistung

An die
Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat S 1
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach

Bitte ankreuzen:

☐ Abnahme-Prüfung

☐ Prüfung bei Ablauf der Verjährungsfrist
für die Gewährleistung

Straße:

B

A

Fahrtrichtung:

.....

von Strecken-km:

bis Strecken-km:

bzw.

von Stationierung:

bis Stationierung:

Bauloslänge:

Baulos-Nr.:

Deckschichtart:

Messgeschwindigkeit: km/h

Messergebnis: Einzelwerte [μ CRIM] der 100-m-Abschnitte

Abschnitt: Messwert:	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30	31
32	33	34	35	36	37	38	39

(VkBl. 2001 S. 304)

Auszug aus dem Verkehrsblatt Amtlicher Teil

Personalnachrichten

Nr. 98 Stellenausschreibung

Möchten auch Sie im Rahmen der **externen Finanzkontrolle** dazu beitragen, dass in der Bundesverwaltung wirtschaftlich verfahren wird? Dann finden Sie bei uns ein geeignetes Aufgabenfeld.

Als unabhängiges Organ der Finanzkontrolle prüft der Bundesrechnungshof die gesamte Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes und berät den Bundestag, den Bundesrat und die Bundesregierung. Bei seinen Aufgaben wird er durch neun Prüfungsämter des Bundes unterstützt.

Für den

**Bundesrechnungshof in Bonn
- Kennzeichen '2001-0068B'**

sowie für die

**Prüfungsämter des Bundes in
Frankfurt - Kennzeichen '2001-0070P'
und
Hamburg - Kennzeichen '2001-0071P'**

suchen wir

**Beamten/Beamtinnen
des gehobenen technischen Verwaltungsdienstes
oder vergleichbare Angestellte
als Prüfer/innen im Prüfungsgebiet
bzw. den Sachgebieten 'Verkehr'.**

Ihre Tätigkeitsschwerpunkte:

- Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Prüfungen grundsätzlicher, sachlicher und theoretisch komplexer Fragestellungen, die vertiefte Kenntnisse des Prüfungstoffes erfordern und darauf abzielen, richtungsweisendes Verwaltungshandeln zu bewirken
- Eigenständig oder gemeinsam im Team planen Sie Prüfungsschwerpunkte, erstellen Prüfungskonzepte, führen die Erhebungen durch, erörtern die Prüfungsergebnisse mit den geprüften Stellen und erstellen die Prüfungsmitteilungen
- Als Prüfer/innen der Prüfungsämter tauschen Sie Erfahrungen mit den Kollegien des Bundesrechnungshofes aus und tragen zu einer erfolgreichen Zusammenarbeit bei

Das Anforderungsprofil:

- Laufbahnprüfung für den gehobenen technischen oder nichttechnischen Verwaltungsdienst. Technische FH-Ausbildung vorzugsweise in einer bau- oder maschinentechnischen Fachrichtung oder vergleichbare Ausbildung

- Überdurchschnittliche Prüfungsergebnisse sowie Beurteilungen bzw. Arbeitszeugnisse setzen wir voraus
- Möglichst mehrjährige Berufserfahrung im Bereich der Verkehrsverwaltung
- Anwendung IT-gestützter Textverarbeitung und Textbearbeitung setzen wir voraus
- Teamfähigkeit, Überzeugungskraft und Durchsetzungsvermögen
- Gutes mündliches und schriftliches Ausdrucksvermögen
- Bereitschaft zu Dienstreisen

Unser Angebot:

- Eigenverantwortliches Arbeiten auf interessanten und vielseitigen Gebieten
- Bedarfsorientierte Einarbeitung und Fortbildung
- Einarbeitungszeit im Rahmen einer Abordnung von 6 Monaten
- Übertragung eines Dienstpostens je nach Qualifikation und Leistung der Besoldungsgruppe A 11 bis A 13g + Z BBesO bzw. eine vergleichbare Eingruppierung nach dem Bundesangestelltentarifvertrag
- Förderung bei überdurchschnittlichen Leistungen mit der Möglichkeit, in den Bundesrechnungshof nach Bonn oder seine Außenstelle Potsdam zu wechseln

Zur Erfüllung von Aufgaben in der externen Finanzkontrolle des Bundes suchen wir herausragend qualifizierte weibliche und männliche Kräfte aus Verwaltung und Wirtschaft. Bei gleicher Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung werden Frauen nach Maßgabe des Frauenfördergesetzes, Schwerbehinderte nach Maßgabe des Schwerbehindertengesetzes bevorzugt berücksichtigt.

Für Sie interessant ?

Dann senden Sie bitte Ihre Bewerbungsunterlagen (tabellarischer Lebenslauf mit kurzer Tätigkeitsbeschreibung, neues Lichtbild, Schulabschluss-, Prüfungs- und Arbeitszeugnisse, Beurteilungen über Ihre bisherige Tätigkeit sowie der Rufnummer unter der Sie tagsüber erreichbar sind **unter Angabe des o.g. Kennzeichens bis spätestens 28. Juli 2001** an den

**Bundesrechnungshof,
Personalreferat - Sb 2-,
Adenauerallee 81
53113 Bonn**

Bei Rückfragen erreichen Sie uns telefonisch unter: (01888) 721 - 2223 (Frau Melander für Bonn), (01888) 721 - 2222 (Herr Schmitz für Frankfurt) oder (01888) 721 - 2236 (Herr Dauenhauer für Hamburg).

Weitere Informationen über uns finden Sie im Internet unter „<http://www.bundesrechnungshof.de>“.

(VkBl. 2001 S. 307)