

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr. Dat. VkBl 1972 Seite

Straßenverkehr

- 348** 8. 9. 1972 Bekanntmachung über Sonderabmachungen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 682
- 349** 8. 9. 1972 Zusatzschilder zu Verkehrszeichen einschließlich ihrer Abmessungen (VkBl S. 551 ff.)
hier: Berichtigung 689
- 350** 7. 9. 1972 Gesetz über das Fahrlehrerwesen vom 25. 8. 1969 689
- 351** 14. 9. 1972 Verordnung über die versuchsweise Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen außerhalb geschlossener Ortschaften vom 16. März 1972 689

Binnenschifffahrt

- 352** 12. 9. 1972 Verordnung Nr. 14/72 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 17. 8. 1972 (FA Nr. 7/72 Frachtenausschuß für den Rhein) (FB Nr. 13/72 Frachtenausschuß Dortmund) (FC Nr. 4/72 Frachtenausschuß Bremen) (FD Nr. 8/72 Frachtenausschuß Hamburg) 689
- 353** 24. 8. 1972 Verlustanzeige für Schifffahrtabgabenbelege 690
- 354** 29. 8. 1972 Verlustanzeige eines Schifffahrtabgabenbelegs 690
- 355** 7. 8. 1972 Landesverordnung über die Festsetzung von Hafenabgaben in den landeseigenen Häfen Brunsbüttel 690
- 356** 7. 8. 1972 Landesverordnung über die Festsetzung von Hafenabgaben in den landeseigenen Häfen Büsum, Friedrichskoog, Friedrichstadt, Glückstadt, Husum, Schulau u. Tönning 691
- 357** 1. 9. 1972 Zweite Änderung der Dienstanweisung für die Überwachung einer einheitlichen Durchführung und Auswertung der Stabilitätsuntersuchungen von Fahrzeugen zur Beförderung von Fahrgästen in der Binnenschifffahrt 691

Seeverkehr

- 358** 31. 8. 1972 Verordnung über die Seelotsreviere und ihre Grenzen (Allgemeine Lotsordnung) 691

Nr. Dat. VkBl 1972 Seite

Luftfahrt

- 359** 6. 9. 1972 Gebührenordnungen der Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin) 693

Straßenbau

- 360** 28. 8. 1972 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/1972 Sachgebiet: Tragschichten und Fahrbahndecken 694

Wasserstraßen

- 361** 8. 9. 1972 Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaus des Main-Donau-Kanals 694

Personalnachrichten

- 362** 1. 9. 1972 Personalnachrichten 695

Aufgebote (nicht in Ausgabe B)

- 362a** 30. 9. 1972 Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe
- 362b** 30. 9. 1972 Aufbietung verlorener Führerscheine
- 362c** 30. 9. 1972 Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 704a—704mmmm

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau

- Übersicht 696
- Auslese 697

Bücherschau

- Neuerscheinungen 701
- Buchbesprechungen 701

Rechtsprechung

703

Straßenverkehr**Nr. 348 Bekanntmachung über Sonderabmachungen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68**
Köln, den 8. September 1972
IA — 091 —

Auf Grund des Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 358/69 werden hiermit die durch Aushang bekanntgemachten Sonderabmachungen mit Ver- oder Entladeorten in der Bundesrepublik Deutschland veröffentlicht:

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
Verladeort in der Bundesrepublik Deutschland						
322	Berlin — Macheln, — Hal/Belgien	Abfälle und Schrott von NE-Metallen, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	5,00 DM/100 kg	6. Juli 1972 bis auf weiteres	—
323	Duisburg — Antwerpen Düsseldorf — Antwerpen Köln — Antwerpen Wesseling — Antwerpen/ Belgien	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	2,30 DM/100 kg 2,13 DM/100 kg 2,16 DM/100 kg 2,15 DM/100 kg	1. März 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
324	Singen/Hohentwiel — Anvers, — Baasrode, — Baudour, — Brüssel, — Chenée, — Fayt, — Gent, — Ghlin, — La Louvière, — Vilvoorde/ alle Belgien	Aluminium und Aluminiumlegierungen, roh	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	4,75 DM/100 kg	4. April 1972 bis auf weiteres	Grenzübergang: Aachen (Köpfchen-Lichtenbusch)
325	Köln — Antwerpen/Belgien	Fahrzeuge	mindestens 500 t	3,00 DM/100 kg	5. April 1972 bis 5. Juli 1972	Unter die Sonderabmachung fallen nur Transporte von jeweils 7—8 Pkw = 7—10 t.
326	Dahle/Westf. — Antwerpen Düsseldorf — Antwerpen Hagen — Antwerpen Köln — Antwerpen Solingen — Antwerpen Wesseling — Antwerpen/ Belgien	Salzsäure	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	bei einem Gewicht von 15—19,9 t 3,01 DM/100 kg ab 20 t 2,98 DM/100 kg 2,67 DM/100 kg 2,03 DM/100 kg 2,15 DM/100 kg 2,13 DM/100 kg 2,15 DM/100 kg	1. Juni 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 — 23 t
327	Eichstetten — Paris/Frankr.	Abfälle und Schrott von NE-Metallen	mindestens 500 t einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	5,00 FF/100 kg	1. Juli 1972 bis 30. September 1972	Gewicht je Beförderung bis 22 t; Entgelt je Beförderung für 20 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
328	Dillenburg — Gueugnon/ Frankreich	gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	8,385 FF/100 kg	1. Juli 1972 bis 31. Dezember 1972	Gewicht je Beförderung 15 t
329	Dillenburg — Gueugnon Krefeld — Gueugnon/Frankr.	gewalzte Stahlbleche in Rollen	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	8,285 FF/100 kg 7,11 FF/100 kg	1. Juli 1972 bis 31. Dezember 1972	Gewicht je Beförderung 20 t
330	Brebach/Saar — Cléon — Lille/beide Frankreich	Gußstücke aus Eisen	mindestens 500 t	5,30 FF/100 kg 5,80 FF/100 kg bei Zollabfertigung in Billancourt 5,00 FF/100 kg	1. Juni 1972 bis 1. September 1972	Mindestgewicht je Beförderung 20 t
331	a) Neunkirchen — Aubervilliers — Domene — L'Horme b) Völklingen, Burbach — Aubervilliers — Epinay s. Seine — Stains — Survilliers	Stab- und Formstahl, warmgewalzt (zu a, b, d); Walzdraht aus Stahl (zu a); gewalzte Stahlbleche in Platten (zu c); Röhren aus Stahl (zu d, e); Eisen- und Stahldraht (zu f); Bandstahl, kalt gewalzt (zu f)	mindestens 500 t einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	2,65 DM/100 kg 3,60 DM/100 kg 3,20 DM/100 kg 2,75 DM/100 kg 2,75 DM/100 kg 2,75 DM/100 kg 2,75 DM/100 kg	8. Mai 1972 bis 8. August 1972	Gewicht je Beförderung ca. 20 t
c) Dillingen — Ivry-sur-Seine — Crepy-en-Valois				2,75 DM/100 kg 2,72 DM/100 kg		
d) Homburg — Aubervilliers — Bobigny — Bondy — Pantin				2,90 DM/100 kg 2,90 DM/100 kg 2,90 DM/100 kg 2,90 DM/100 kg		
e) Homburg — St. Cosme-en-Vairais				3,89 DM/100 kg		
f) St. Ingbert — Brieres-les-Scelles — Chilly Mazarin — Gennevilliers — Montreuil — St. Ouen — Sully-sur-Loire/ alle Frankreich				2,60 DM/100 kg 2,60 DM/100 kg 2,60 DM/100 kg 2,60 DM/100 kg 2,60 DM/100 kg 2,75 DM/100 kg		

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
332	Angaben wie laufende Nummer 93			geändert ab 15. Juli 1972: zu a) 0,72 DM/100 kg zu b) u. c) wie lfd. Nr. 93	Angaben wie laufende Nummer 93	
333	Angaben wie laufende Nummer 94			geändert ab 15. Juli 1972: 0,72 DM/100 kg	Angaben wie laufende Nummer 94	
334	Angaben wie laufende Nummer 153 zusätzlich ab 19. April 1972: e) Mannheim — Billancourt — Le Mans — Lorient — Verdingen — Le Mans f) Budenheim — Carentan — Gaillon — Gouffreville — La Plaine — St-Denis — Mont Ludwigs- — La Plaine — hafen St-Denis/alle Frankreich	Lampenruß (zu d, e und f) Erzeugnisse zur Herstellung von Farben, a.n.g. (zu e und f)	252 t jeweils in 3 Monaten	6,00 FF/100 kg 7,50 FF/100 kg	—	—
335	Budenheim — Carentan — Gaillon — Gouffreville — La Plaine — St-Denis — Mont Ludwigs- — La Plaine — hafen St-Denis/alle Frankreich	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	9,50 FF/100 kg 8,50 FF/100 kg 9,30 FF/100 kg 7,50 FF/100 kg 8,00 FF/100 kg	29. Juni 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
336	Groß-Umstadt — Lure/ Frankreich	Furniere, Sperrholz, Holzspanplatten, Holz- faserhartplatten	mindestens 500 t einschl. aus Frankreich zu befördernden Gütern	4,50 FF/100 kg	1. Juni 1972 bis 31. August 1972	Gewicht je Beförderung 20 t
337	Frankfurt — Venissieux/ Frankreich	Sammelgut	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Frankreich zu befördernden Gütern	8,28 FF/100 kg	1. Juli 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
338	Frankfurt — St. Jean la Bussière — Lyon/beide Frankreich	Sammelgut	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Frankreich zu befördernden Gütern	4,375 FF/100 kg 4,00 FF/100 kg	23. Juni 1972 bis 23. Juni 1973	Entgelt je Beförderung für ein Gewicht von 20 t
339	Singen/Hohentwiel — Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Best, Delft, Diemen, Eindhoven, Eindhoven-Leur, Gorinchem, Leiden, Nunspeet, Rotterdam, Utrecht, Vianen, Zutphen/alle Niederlande	Aluminium und Aluminiumlegierungen, roh	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	4,75 DM/100 kg	4. April 1972 bis auf weiteres	Grenzübergang: Kaldenkirchen-Schwanenhaus
340	Gladbeck — De Blesse/ Niederlande	gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,00 hfl/100 kg	1. Januar 1972 bis 31. Dezember 1972	Gewicht je Beförderung 20 — 25 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
341	Frickhoven, Hagendorf, Herschbach, Langendernbach, Ransbach — Belfeld, Buggenum, Echt, Maastricht, Swalmen/alle Niederlande	Ton	ca. 900 t jeweils in 3 Monaten	1,90 hfl/100 kg	1. Juni 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
342	wie zur Nummer 341					
343	Dornap — Ede — Emmen — Hengelo — Hoogkerk/alle Niederlande	Kalk	ca. 3000 t im Jahr, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,525 hfl/100 kg 2,00 hfl/100 kg 1,60 hfl/100 kg 2,50 hfl/100 kg	1. November 1971 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
344	wie zur Nummer 343					
345	Meersbusch-Osterath — Nijmegen — Rotterdam — Sneek — Amsterdam — Den Haag — Arnhem — Zeist — Utrecht — Heerlen — Maastricht — Tilburg — Apeldoorn/alle Niederlande	Fliesen	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	Entgelte in DM/100 kg: 15 t 20 t 25 t 1,66 1,46 1,40 2,56 2,20 2,05 3,13 2,75 2,60 2,63 2,33 2,20 2,82 2,50 2,35 1,80 1,60 1,55 2,25 2,00 1,90 2,34 2,08 1,95 1,58 1,40 1,35 1,30 1,30 1,30 1,90 1,67 1,57 2,00 1,76 1,65	1. Juni 1972 bis 31. Mai 1973	vereinbarter Grenzübergang: Elmpt; Teil I Artikel 9 Abs. 2 DNSt gilt entsprechend
346	Haltern — Doesburg — Enschede — Hengelo — Klazienaveen — Laag-Keepeln — Neede — Nijmegen — Oldenzaal — Sappemeer — Tegelen — Utrecht — Weerth/alle Niederlande	Sand, a.n.g.	1550 t im Monat	0,965 DM/100 kg 1,03 DM/100 kg 1,06 DM/100 kg 1,60 DM/100 kg 0,965 DM/100 kg 1,00 DM/100 kg 1,05 DM/100 kg 1,08 DM/100 kg 1,85 DM/100 kg 1,15 DM/100 kg 1,65 DM/100 kg 1,27 DM/100 kg	3. November 1971 bis 31. Dezember 1974	vereinbarte Grenzübergänge: Elten, Oeding, Straelen
347	Hohenbusch — Esbeek — Mierlo-Hout — 't Schijf/alle Niederlande	Ton	ca. 10 000 t jeweils in 3 Monaten	0,75 hfl/100 kg 0,725 hfl/100 kg 0,85 hfl/100 kg	1. Juli 1972 bis auf weiteres	—

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
348	Homburg/Ndrh. — Rotterdam, Amsterdam/ beide Niederlande	Erzeugnisse zur Herstellung von Farben und Färbereifarben, a.n.g.; Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	Gewicht der Sendungen: 5 t — 9,9 t 2,60 DM/100 kg 10 t — 19,9 t 2,30 DM/100 kg ab 20 t 2,20 DM/100 kg	1. Juli 1972 bis 31. Dezember 1972	—
349	a) Ladenburg — Amsterdam — Rotterdam	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g. (zu a);	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus den Niederlanden zu befördernder Güter	4,105 hfl/100 kg 4,00 hfl/100 kg	3. Januar 1972 bis 31. Dezember 1972	Mindestgewicht je Beförderung 20 t (zu a bis d, g); Gewicht je Beförderung 25 t (zu e, f)
	Ludwigshafen — Delft — Helmond — Roermond — Weert — Wijchen	Einzelteile von Maschinen, elektrische und nicht elektrische (zu b); sonstige Bauteile (zu c, d);		4,105 hfl/100 kg 3,425 hfl/100 kg 3,20 hfl/100 kg 3,20 hfl/100 kg 3,425 hfl/100 kg		
	b) Ebersbach — Amsterdam — Rotterdam	Salz, roh oder raffiniert (zu e, f); Bauteile aus Gips (zu g)		4,85 hfl/100 kg 4,75 hfl/100 kg		
	c) Trennfurt — Arnheim — Enschede — Tilburg — Utrecht			3,50 hfl/100 kg 3,50 hfl/100 kg 3,50 hfl/100 kg 3,50 hfl/100 kg		
	d) Bremen — Leiden — Tilburg — Vlaardingen			3,20 hfl/100 kg 3,20 hfl/100 kg 3,20 hfl/100 kg		
	e) Philippsthal — Arnheim — Deventer — Gouda — Rotterdam — Utrecht — Veghel			3,20 hfl/100 kg 3,20 hfl/100 kg 3,49 hfl/100 kg 3,695 hfl/100 kg 3,385 hfl/100 kg 3,30 hfl/100 kg		
	f) Duisburg — Rotterdam			2,00 hfl/100 kg		
	g) Bodenwerder — Delft — Westzaan — Woudrichem/ alle Niederlande			3,00 hfl/100 kg 3,00 hfl/100 kg 3,00 hfl/100 kg		

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
350	wie zur Nummer 349					
351	Gladbeck — Geleen/Niederl.	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.	ca. 6000 bis 10 000 t, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,75 hfl/100 kg bei täglich einem Transport pro Kraftfahrzeug 1,35 hfl/100 kg bei täglich zwei Transporten pro Kraftfahrzeug 1,55 hfl/100 kg bei drei Transporten pro Kraftfahrzeug in zwei Tagen	1. Mai 1972 bis 31. Dezember 1972	—
352	Düsseldorf, Duisburg, Essen, Krefeld, Langenfeld, Remscheid, Solingen — Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Zwijndrecht, Zwole/alle Niederlande	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g. Röhren aus Eisen oder Stahl; Maschinen, Apparate und Motoren, elektrische u. nicht elektrische; Einzelteile von Maschinen, Apparaten und Motoren, elektrische und nicht elektrische; Metallwaren, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,90 DM/100 kg	1. Mai 1972 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 20 t
353	a) Augsburg — Rotterdam b) Gießen — Rotterdam c) Bielefeld — 's-Heerenberg (zu b) d) Hamburg — 's-Heerenberg/Sammelgut (zu c, d) alle Niederlande	Schnittholz, roh (zu a) Gutstücke aus Eisen (zu b) einschl. aus den Niederlanden zu befördernden Gütern	ca. 2500 t im Jahr, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	4,80 hfl/100 kg 2,60 hfl/100 kg 2,375 hfl/100 kg 3,00 hfl/100 kg	21. Januar 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
354	wie zur Nummer 353					
355	wie zur Nummer 353					
356	wie zur Nummer 353				1. Juni 1972 bis auf weiteres	
357	Düsseldorf, Dortmund, Hürth, Köln, Langenfeld, Leverkusen, Monheim, Remscheid, Solingen, Wesseling, Wipperfurth, Wuppertal — Amsterdam, Breda, Delft, Haarlem, Krommenie, Pernis, Rotterdam, Utrecht, Zwijndrecht/alle Niederlande	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.; Röhren aus Stahl einschl. Verschluß- und Verbindungsstücke; Maschinen, Apparate, Motoren, elektrische; Einzelteile von Maschinen, Apparaten und Motoren, elektrische und nicht elektrische; Metallwaren, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,80 DM/100 kg	1. Februar 1972 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 20 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
358	Horn-Bad Meinberg — Boven-Leeuwen — Druhen — Hoogetveen — Puiflijk — Roosendaal — Rucphen — Twello — Uden — Varsseveld — Wekerom — Winneweer — Winterswijk/ alle Niederlande	Holzspanplatten, Holz- faserhartplatten; sonstige Fertigwaren, a.n.g.	ca. 7000 t, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	3,19 DM/100 kg	1. November 1971 bis 31. Dezember 1972	Teil I Artikel 11 DNSt ist entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, daß der Preis pro t bei mehreren Entladestellen wie folgt er- höht wird: bei einer zusätzlichen Entla- destelle um 4,50 DM, bei zwei und drei zusätz- lichen Entladestellen um 8,50 DM, bei vier und mehr zusätz- lichen Entladestellen um 12,50 DM.
359	Köln — Cruquius — Deventer — Diemen — Eindhoven — Enschede — Heerenveen — Maastricht — Nijkerk — Oss — Utrecht/ alle Niederlande	Sammelgut; Lacke, gebrauchsfertig (zu a); Papier, unbearbeitet (zu b)	ca. 500 bis 600 t jeweils in 3 Monaten	a) 3,02 DM/100 kg b) 2,68 DM/100 kg a) 2,30 DM/100 kg b) 2,04 DM/100 kg a) 2,83 DM/100 kg b) 2,51 DM/100 kg a) 1,78 DM/100 kg b) 1,66 DM/100 kg a) 2,14 DM/100 kg b) 1,88 DM/100 kg a) 3,11 DM/100 kg b) 2,77 DM/100 kg a) 1,54 DM/100 kg b) 1,37 DM/100 kg a) 2,49 DM/100 kg b) 2,28 DM/100 kg a) 2,04 DM/100 kg b) 1,80 DM/100 kg a) 2,49 DM/100 kg b) 2,28 DM/100 kg 1,90 DM/100 kg	1. Februar 1972 bis 1. Februar 1973	—
360	Düsseldorf, Krefeld, Duis- burg, Essen, Langenfeld, Remscheid, Solingen — Rotterdam, Amsterdam, Zwijndrecht, Zwolle, Utrecht; ausgenommen von Duisburg nach Zwole/alle Niederlande	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.; Röhren aus Stahl; Maschinen, Apparate, Motoren und Einzelteile davon;	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten		1. Mai 1972 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 20 t

(VkB1 1972 S. 682)

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
In Vertretung
Dr. Münz

Nr. 349 Zusatzschilder zu Verkehrszeichen einschließlich ihrer Abmessungen (VkB1 S. 551 ff)
hier: **Berichtigung**

Bonn, den 8. September 1972
StV 4/36.42.39

In meiner Verkehrsblattverlautbarung vom 26. Juli 1972 — StV 4/36.42.39 — (VkB1 S. 551 ff) ist ein Druckfehler unterlaufen, der hiermit berichtigt wird.

Die Überschrift zu Zusatzschild 723 mit dem Sinnbild eines Lkw und dem Wort „frei“ (Seite 557 der Verkehrsblattverlautbarung) muß lauten:

„Zusatzschild 723 Lastkraftwagen (Symbol) frei“.

Die Überschrift zu Zusatzschild 723 mit dem Sinnbild eines Lkw mit Anhänger und dem Wort „frei“ muß lauten:

„Zusatzschild 723 Lastkraftwagen mit Anhänger (Symbol) frei“.

Ich bitte um handschriftliche Berichtigung meiner Verlautbarung vom 26. Juli 1972 — StV 4/36.42.39 —.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

(VkB1 1972 S. 689)

Dr. Lütke s

Nr. 350 Gesetz über das Fahrlehrerwesen vom 25. 8. 1969

Bonn, den 7. September 1972
StV 10/36.11.01-22

Nachstehend gebe ich eine Ergänzung des Verzeichnisses der Fahrlehrerausbildungsstätten (Verkehrsblatt 1972 S. 35) bekannt:

19. Fahrlehrerausbildungsstätte Fritz Scheubner, Ludwigshafen am Rhein, Stifterstraße 38.

20. Fahrlehrerfachschule Düsseldorf, Ausbildungsstätte 61 Darmstadt, Alexanderstraße 22.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

(VkB1 1972 S. 689)

Dr. Lütke s

Nr. 351 Verordnung über die versuchsweise Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen außerhalb geschlossener Ortschaften vom 16. März 1972

Bonn, den 14. September 1972
StV 4/36.43.00

Ich weise darauf hin, daß am 1. Oktober 1972 die „Verordnung über die versuchsweise Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen außerhalb geschlossener Ortschaften“ vom 16. März 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 461) in Kraft tritt.

Die Verordnung mit Begründung wurde im Verkehrsblatt 1972 S. 158 abgedruckt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

(VkB1 1972 S. 689)

Wagner

Binnenschifffahrt

Nr. 352 Verordnung Nr. 14/72 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 17. August 1972

(FA Nr. 7/72 Frachtausschuß für den Rhein)

(FB Nr. 13/72 Frachtausschuß Dortmund)

(FC Nr. 4/72 Frachtausschuß Bremen)

(FD Nr. 8/72 Frachtausschuß Hamburg)

Bonn, den 12. September 1972
B 2/28.25.40-11

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 14/72 vom 17. August 1972 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verord-

nung ist im Bundesanzeiger Nr. 162 vom 30. August 1972 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Arnold

**Verordnung Nr. 14/72
über die Festsetzung von Entgelten
für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt
Vom 17. August 1972**

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 65) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Frachtausschuß für den Rhein — FA Nr. 7/72 — beschlossenen Frachten für

1. Ton
von Mainflingen und Vallendar nach Speyer,
2. Rohgips
von Obrigheim nach Heidelberg und Weisenau,
3. Zementklinker
von Karlstadt nach Lauffen/Neckar,
4. Bleche in Coils
von Nürnberg nach Andernach und Irlich,
5. Salz
von Heilbronn und Bad Friedrichshall-Kochendorf nach Rheinhäfen und Höchst
— Änderung zu FTB Reg. Nr. A 633/29 —
6. Salz
von Heilbronn und Bad Friedrichshall-Kochendorf nach Grenzach,
7. Getreide im Flettverkehr
innerhalb bestimmter Hafengebiete unter Benutzung der Bundeswasserstraßen oder zwischen gegenüberliegenden rechts- und linksrheinischen Häfen,
8. Sojabohnen im Flettverkehr
zwischen den Mannheimer und Ludwigshafener Häfen,
9. Futtermittel und Rohstoffe zur Herstellung von Futtermitteln im Flettverkehr innerhalb bestimmter Hafengebiete unter Benutzung der Bundeswasserstraßen oder zwischen gegenüberliegenden rechts- und linksrheinischen Häfen,
10. Futtermittel und Rohstoffe zur Herstellung von Futtermitteln — ausgenommen Futtergetreide — von Rhein- und Mainhäfen nach Rhein-, Main-, Neckar- und Kanalhäfen;

II. die vom Frachtausschuß Dortmund — FB Nr. 13/72 — beschlossenen Frachten für

1. Kohle
von Hafen Minister Achenbach nach Wanne West,
2. Kaliumchlorid
von Sachsenhagen nach Lülsdorf,
3. Zementklinker
von Misburg nach Stuttgart und Plochingen,
4. Zementklinker
von Hamm, Uentrop und Münster nach Plochingen,
5. Futtermittel und Rohstoffe zur Herstellung von Futtermitteln von Rheinhäfen ab Düsseldorf-Reisholz und unterhalb nach Kanal-, Weser- und Emsmäfen
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. A 740/6 —;

III. die vom Frachtausschuß Bremen — FC Nr. 4/72 — beschlossenen Frachten für

1. Sand und Kies
von Häfen an der Oberweser nach Bremen und Unterweserhäfen,

2. Sand und Kies
von Häfen an der Oberweser nach Häfen am Küstenkanal, am Dortmund-Ems-Kanal und an der Ems;

IV. die vom Frachtenausschuß Hamburg — FD Nr. 8/72 — beschlossenen Frachten für

Kalidüngesalz
von Nettelberg (Ilmenau) nach Hamburg

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse wird im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 35/36 vom 2. September 1972 veröffentlicht werden*).

§ 2

Es werden aufgehoben:

I. die vom Frachtenausschuß für den Rhein beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Frachten für

1. Ton
von Mainflingen und Vallendar nach Speyer
— FTB Reg. Nr. A 513/70 —,
Getreide im Flettverkehr innerhalb bestimmter Hafengebiete unter Benutzung der Bundeswasserstraßen oder zwischen gegenüberliegenden rechts- und linksrheinischen Häfen
— FTB Reg. Nr. A 711/12 —,
Futtermittel und Rohstoffe zur Herstellung von Futtermitteln — ausgenommen Futtergetreide — von Rhein- und Mainhäfen nach Rhein-, Main-, Neckar- und Kanalhäfen
— FTB Reg. Nr. A 740/4 —,
§ 1 Abs. 1 Nr. 67, 112 und 113 der Verordnung Nr. 4/72 vom 7. März 1972 — FA Nr. 2/72 — (Bundesanzeiger Nr. 54 vom 17. März 1972),
2. Kies und Sand
von Rhein-km 391,77 nach Mannheim
— FTB Reg. Nr. A 503/78 —,
Rohgips
von Obrigheim nach Heidelberg und Weisenau
— FTB Reg. Nr. A 513/73 —,
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 5 und 6 der Verordnung Nr. 11/72 vom 3. Juli 1972 — FA Nr. 5/72 — (Bundesanzeiger Nr. 129 vom 14. Juli 1972);

II. die vom Frachtenausschuß Bremen beschlossenen, durch § 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 13/71 vom 21. April 1971 — FC Nr. 4/71 — (Bundesanzeiger Nr. 82 vom 4. Mai 1971) rechtsverbindlich festgesetzten Frachten für

Sand und Kies
von Häfen an der Oberweser nach Bremen/Unterweserhäfen
— FTB Reg. Nr. C 503/10 —,
Sand und Kies
von Häfen an der Oberweser nach Häfen am Küstenkanal, am Dortmund-Ems-Kanal und an der Ems
— FTB Reg. Nr. C 503/12 —;

III. die vom Frachtenausschuß Hamburg beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Frachten für

1. Siedesalz in Säcken
von Stadersand nach Leverkusen
— FTB Reg. Nr. D 632/1 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 17/70 vom 27. Mai 1970 — FD Nr. 8/70 — (Bundesanzeiger Nr. 102 vom 9. Juni 1970),
2. Kalidüngesalz
von Nettelberg (Ilmenau) nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 641/3 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 3 der Verordnung Nr. 20/71 vom 7. Juli 1971 — FD Nr. 8/71 — (Bundesanzeiger Nr. 128 vom 16. Juli 1971),
3. Phosphate und Superphosphate
von Hamburg nach Lübeck
— FTB Reg. Nr. D 651/3 —

§ 1 Abs. 1 Nr. 11 der Verordnung Nr. 30/71 vom 2. November 1971 — FD Nr. 12/71 — (Bundesanzeiger Nr. 213 vom 13. November 1971);

IV. Die vom Frachtenausschuß Berlin beschlossenen, durch § 1 Abs. 1 Ziffer III Nr. 3, 5 und 6 der Verordnung Nr. 11/72 vom 3. Juli 1972 — FG Nr. 3/72 — (Bundesanzeiger Nr. 129 vom 14. Juli 1972) rechtsverbindlich festgesetzten Frachten für

Hammerschlag
von Berlin-Tegel nach Beddingen
— Änderung zu FTB Reg.-Nr. G 600/8 —
— FTB Reg. Nr. G zu 600/8 —,

Bandeisen
von Berlin-Tegel nach Kanal-, Rhein-, Mosel-, Main- und Neckarhäfen
— FTB Reg. Nr. G 619/22 —,

Eisen und Stahlschrott
von Berlin nach Kanal-, Rhein- und Neckarhäfen, Bremen, Emden, Hamburg und Lübeck
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. G 629/10 —
— FTB Reg. Nr. G zu 629/10 —;

§ 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 11. September 1972 in Kraft.
Bonn, den 17. August 1972

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1972 S. 689)

Nr. 353 Verlustanzeige für Schifffahrtabgabenbelege

Münster, den 24. August 1972
- B 1775 B 4 -

Die von der Hebestelle Anderten am 22. 4. 1972 ausgestellte Abgabenerklärung Nr. 082—00940 und die dazugehörige Einzelrechnung für MS „Hinrika Brahms“ sind in Verlust geraten.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
Im Auftrag
Coprian

(VkB1 1972 S. 690)

Nr. 354 Verlustanzeige eines Schifffahrtabgabenbelegs

Stuttgart, den 29. August 1972
Bla - 3249/72

Die Abgabenerklärung zur Fahrt auf der Bundeswasserstraße Neckar für das Fahrzeug MS „Rival“, ausgestellt am 24. 4. 1972 an der Schleuse Feudenheim, Hebeliste Nr. 12/1 — 04 198, ist in Verlust geraten.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Stuttgart
In Vertretung
Brugger

(VkB1 1972 S. 690)

Nr. 355 Landesverordnung über die Festsetzung von Hafenabgaben in den landeseigenen Häfen Brunsbüttel

Am 1. Juli 1972 ist die Landesverordnung über die Festsetzung von Hafenabgaben in den landeseigenen Häfen Brunsbüttel vom 12. Juni 1972 nach Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 9 vom 30. Juni 1972 in Kraft getreten.

Der Wortlaut der Landesverordnung ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der Binnenschifffahrt — Nr. 31 vom 29. Juli 1972 veröffentlicht*).

Hamburg, den 7. August 1972
- B 86.635 - 283/72 -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Reuter

Kiel, den 24. August 1972
- S 3. - V/23 - a -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Kiel
Vogel

(VkB1 1972. Seite 690)

Nr. 356 Landesverordnung über die Festsetzung von Hafenabgaben in den landeseigenen Häfen Büsum, Friedrichskoog, Friedrichstadt, Glückstadt, Husum, Schulau und Tönning

Am 1. Juli 1972 ist die Landesverordnung über die Festsetzung von Hafenabgaben in den landeseigenen Häfen Büsum, Friedrichskoog, Friedrichstadt, Glückstadt, Husum, Schulau und Tönning vom 12. Juni 1972 nach Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 9 vom 30. Juni 1972 in Kraft getreten.

Der Wortlaut der Landesverordnung ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der Binnenschifffahrt — Nr. 31 vom 29. Juli 1972 veröffentlicht*).

Hamburg, den 7. August 1972
- B 86.635 - 283/72 -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Reuter

Kiel, den 24. August 1972
- S 3. - V/23 - a -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Kiel
Vogel

(VkB1 1972 S. 691)

Nr. 357 Zweite Änderung der Dienstanweisung für die Überwachung einer einheitlichen Durchführung und Auswertung der Stabilitätsuntersuchungen von Fahrzeugen zur Beförderung von Fahrgästen in der Binnenschifffahrt

Bonn, den 1. September 1972
- B 5/44.26.10/72 -

Die „Dienstanweisung für die Überwachung einer einheitlichen Durchführung und Auswertung der Stabilitätsuntersuchungen von Fahrzeugen zur Beförderung von Fahrgästen in der Binnenschifffahrt“ vom 21. August 1969 (VkB1 S. 597), geändert durch Erlass B 5/44.26.10/4034 B/72 vom 8. März 1972 (VkB1 S. 175), wird mit sofortiger Wirkung wie folgt geändert:

Nummer 1.2, letzter Satz, erhält folgende Fassung:
„Unterlagen von Fahrzeugen im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes oder eines zum Bund gehörenden Landes sind hiervon ausgenommen.“

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr. Arnold

(VkB1 1972 S. 691)

Seeverkehr

Nr. 358 Verordnung über die Seelotsreviere und ihre Grenzen (Allgemeine Lotsordnung)

Hamburg, den 31. August 1972
See 2/48.73.01-1

Nachstehend wird die Verordnung über die Seelotsreviere und ihre Grenzen (Allgemeine Lotsordnung) vom 11. August 1972 nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesgesetzbl. Teil I, Nr. 89, S. 1513 vom 24. August 1972 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Tennstedt

**Verordnung
über die Seelotsreviere und ihre Grenzen
(Allgemeine Lotsordnung)
Vom 11. August 1972**

Auf Grund der §§ 6 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Satz 3 und 58 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Kostenermäßigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird verordnet:

§ 1

Seelotsreviere

Im Geltungsbereich des Gesetzes über das Seelotswesen werden die Seelotsreviere Ems, Weser I, Weser II/Jade, Elbe, Nord-Ostsee-Kanal I, Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave und Flensburger Förde gebildet.

§ 2

Grenzen der Seelotsreviere

(1) Das Seelotsrevier Ems umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Ems zwischen Papenburg und der Außenstation des Lotsenschiffes bei der Ansteuerungstonne „Westerems“.

(2) Das Seelotsrevier Weser I umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven (Geestemündung) sowie die Fahrtstrecken zwischen der Weser und Elsfleth. Das Seelotsrevier Weser II/Jade umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Weser zwischen Bremerhaven (Geestemündung) und der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Weser“ oder der „Schlüsseltonne“ und die Fahrtstrecken zwischen der Außenstation und der „Schlüsseltonne“ sowie die Fahrtstrecken auf der Jade zwischen Wilhelmshaven und der Außenstation des Lotsenschiffes bei Feuerschiff „Weser“.

(3) Das Seelotsrevier Elbe umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Elbe zwischen Hamburg und der Außenstation der Lotsenschiffe bei Feuerschiff „Elbe 1“ sowie die Fahrtstrecke von den Schleusen Brunsbüttel zur äußeren Grenze der Zufahrten zu den Schleusen.

(4) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen den Schleusen Brunsbüttel und Nübbel und auf der Elbe die Fahrtstrecken zu den Schleusen Brunsbüttel auf einem Gebiet, das im Osten durch die Ostgrenze der Nord-Ost-Reede von Brunsbüttel und im Westen durch die nach Norden führende Linie von der Neufeld-Reede-Tonne „Reede 4“ und ihre südlichen Verlängerungen sowie im Süden durch das Südufer der Elbe begrenzt wird. Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave umfaßt die Fahrtstrecken zwischen Nübbel und dem Leuchtturm Kiel, alle übrigen Fahrtstrecken auf der Kieler Förde sowie alle Fahrtstrecken zwischen Lübeck und der Leuchttonne A vor Travemünde.

(5) Das Seelotsrevier Flensburger Förde umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Flensburger Förde zwischen Flensburg und der Tonne 7 des minenfreien (abgesuchten) Weges 8.

§ 3

Aufsichtsbehörden

(1) Aufsichtsbehörden für das Seelotswesen sind
1. die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich
für das Seelotsrevier Ems,

*) Der FTB — Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15/17, 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.

2. die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen für die Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade,
3. die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg für das Seelotsrevier Elbe,
4. die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel für die Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I, Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave und Flensburger Förde.

(2) Für die Lotsen, die außerhalb der Reviere über See lotsen (Überseelotsen), sind Aufsichtsbehörden für das Gebiet der Nordsee die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg, für das Gebiet der Ostsee die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel.

(3) Für das übrige Seelotswesen außerhalb der Reviere ist Aufsichtsbehörde die jeweils örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

§ 4

Ermächtigung der Mittelbehörden zum Erlaß von Lotsordnungen

Die Ermächtigungen nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b und c des Gesetzes über das Seelotswesen werden auf die Aufsichtsbehörden übertragen, soweit die folgenden Vorschriften nicht bereits Regelungen treffen.

§ 5

Führung der Börtliste

(1) Die Lotsenbrüderschaften haben nach näherer Bestimmung der Börtordnung Bört- und Schiffslisten zu führen. In diese sind einzutragen

1. der Beginn der Lotsung,
2. das Ziel der Lotsung,
3. das Ende der Lotsung,
4. der Antritt und die Beendigung der zur Lotsung erforderlichen An- und Abmarschwege des Lotsen,
5. die Dauer erforderlicher Wartezeiten.

(2) Die Bört- und Schiffslisten sind der Aufsichtsbehörde auf Anforderung vorzulegen.

§ 6

Durchführung der Lotstätigkeit

Der Seelotse hat jede Lotsung durchzuführen, für die er nach der Börtordnung bestimmt ist; § 28 des Gesetzes über das Seelotswesen bleibt unberührt.

§ 7

Beendigung der Lotstätigkeit

Wird der Seelotse, bevor er abgelöst wird oder das Schiff den Bestimmungsort oder die Grenze des Reviers erreicht hat, vom Kapitän entlassen (§ 28 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen), so hat er sich die Entlassung schriftlich vom Kapitän oder dessen Vertreter bestätigen zu lassen.

§ 8

Seelotspapiere

Im Dienst haben die Seelotsen den Lotsenausweis, eine Ausfertigung der Allgemeinen Lotsordnung, der Lotsordnung sowie des Seelotstarifs ihres Reviers bei sich zu führen. Der Schiffsführung ist auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

§ 9

Unterrichtung der Schiffsführung

Der Seelotse soll, soweit erforderlich, die Schiffsführung über alle die Schifffahrt auf dem Seelotsrevier und in den Häfen betreffenden Anordnungen und Vorschriften sowie die zoll-, gesundheits- und sicherheitspolizeilichen Vorschriften unterrichten.

§ 10

Unterrichtung des Seelotsen; Lotsbescheinigung

(1) Sobald der Seelotse an Bord gekommen ist, hat ihn die Schiffsführung unverzüglich über alle Mängel und besondere Eigenschaften des Fahrzeugs, die für die Lotsberatung von Bedeutung sind, umfassend zu unterrichten. Der Seelotse hat die Schiffsführung hierauf hinzuweisen.

(2) Bevor der Seelotse von Bord geht, hat er die von der Aufsichtsbehörde für das Seelotsrevier zugelassene

Lotsbescheinigung mit den erforderlichen Eintragungen zu versehen. Der Schiffsführer und der Seelotse haben die Richtigkeit der Eintragungen durch ihre Unterschriften zu bestätigen. Ist die Unterschrift des Schiffsführers nicht zu erhalten, so genügt die Unterschrift des Seelotsen. Der Seelotse hat in diesem Fall in die Lotsenbescheinigung einen entsprechenden Vermerk aufzunehmen.

(3) Die Lotsbescheinigung ist unverzüglich bei der Lotsenstation oder einer von der Aufsichtsbehörde bestimmten Dienststelle abzuliefern. Die Lotsenbrüderschaft hat die Anforderungszeit und bei Fahrzeugen, die von See einlaufen, auch die Ankunftszeit einzutragen und die Lotsbescheinigung unverzüglich an die Außenstelle weiterzuleiten.

§ 11

Meldungen der Seelotsen

(1) Der Seelotse hat der zuständigen Aufsichtsbehörde jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, und jeden folgensweren Unfall unverzüglich von Bord des geloteten Schiffes zu melden.

(2) Über alle Unfälle hat der Seelotse unverzüglich nach Rückkehr zu seiner Ausgangsposition einen Schiffsunfallbericht anzufertigen und der Aufsichtsbehörde zuzuleiten.

(3) Auf dem Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I und dem Lotsbezirk 2 des Seelotsreviers Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave sind die Meldungen dem Kanalamt, die Unfallberichte zu Protokoll des Kanalamtes zur Weiterleitung an die Aufsichtsbehörde zu geben.

§ 12

Beförderung des Seelotsen

Im Bedarfsfall sollen die auf dem Seelotsrevier verkehrenden Fahrzeuge Seelotsen zur Auffüllung der Lotsenstation auf deren eigene Gefahr unentgeltlich befördern und im Rahmen der auf den Schiffen vorhandenen Möglichkeiten für ihre angemessene Unterbringung an Bord Sorge tragen.

§ 13

Unterbringung des Seelotsen

Geht der Seelotse, wenn ein Schiff die Fahrt unterbricht, nicht von Bord, oder kann er bei der Außenstation des Lotsenschiffes nicht ausgeholt werden, so soll die Schiffsführung dem Seelotsen für die Dauer seines Aufenthaltes eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellen und ihn verpflegen.

§ 14

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 56 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes über das Seelotswesen handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Seelotse der Vorschrift des § 6 über die Durchführung der Lotsung zuwiderhandelt,
2. als Seelotse entgegen § 8 ein dort bezeichnetes Papier nicht bei sich führt oder auf Verlangen keine Einsicht gewährt,
3. als Führer eines Wasserfahrzeugs entgegen § 10 Abs. 1 Satz 1 den Seelotsen nicht unverzüglich oder nicht umfassend unterrichtet,
4. als Seelotse einer Vorschrift des § 10 Abs. 2 Satz 1, 2 oder 4 oder des § 10 Abs. 3 Satz 1 über die Lotsbescheinigung zuwiderhandelt,
5. als Seelotse entgegen § 11 Abs. 1 eine Beobachtung oder einen folgensweren Unfall nicht unverzüglich von Bord meldet oder entgegen § 11 Abs. 2 einen Schiffsunfallbericht nicht unverzüglich nach Rückkehr anfertigt oder ihn der Aufsichtsbehörde nicht zuleitet.

§ 15

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt gemäß § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 61 des Gesetzes über das Seelotswesen auch im Land Berlin.

§ 16

Inkrafttreten — Aufhebung von Vorschriften

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Mit dem gleichen Tage tritt die Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) in der Fassung der Anlage zu der Verordnung von 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2198), zuletzt geändert durch § 67 Abs. 1 Nr. 4 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vom 3. Mai 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 641) außer Kraft.

(3) Bis zum Erlaß der Lotsordnungen nach § 4 bleiben die auf Grund der §§ 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 der in Absatz 2 genannten Verordnung erlassenen Lotsordnungen der einzelnen Reviere in Kraft, soweit sie nicht dieser Verordnung widersprechen.

Bonn, den 11. August 1972

Der Bundesminister für Verkehr

In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1972 S. 691)

Luftfahrt

Nr. 359 Gebührenordnungen der Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)

Bonn, den 6. September 1972
L 4/28.35.51

In der Bekanntmachung über die Änderung der Gebührenordnungen zum 1. 11. 1972 (VkB1 1972 S. 21) ist in Berichtigung eines Schreibfehlers der für Hubschrauberflüge angegebene Satz von DM 4,80 zu ändern in DM 4,60.

Die ab 1. 11. 1972 anzuwendende Fassung der Gebührenordnungen — soweit es sich um genehmigungspflichtige Entgelte gemäß § 43 LuftVZO handelt — wird nachfolgend bekanntgemacht.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Rehm

Gebührenordnungen

der Verkehrsflughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln-Bonn, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart

(In der ab 1. November 1972 gültigen Fassung)

Teil I

Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich

nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges

und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich

nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste, es sei denn, der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges erfolgte auf einem Flugplatz in Berlin (West).

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 1000 kg	DM 5,—
über 1000 bis 1200 kg	DM 6,—
über 1200 bis 1400 kg	DM 9,—
über 1400 bis 1600 kg	DM 12,—
über 1600 bis 1800 kg	DM 15,—
über 1800 bis 2000 kg	DM 18,—
über 2000 bis 3000 kg	DM 21,—

b) Bei Flügen mit Hubschraubern und bei Einweisungsflügen ermäßigen sich die in Absatz a) genannten Gebühren um 50 %. Bei Schulflügen ermäßigen sich die in Absatz a) genannten Gebühren um 50 %, sofern Start und Landung innerhalb der im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlichten Betriebszeiten des Flughafens erfolgen.
Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens DM 3,—

c) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 3000 kg für jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichtes bei

Flügen im innerdeutschen Verkehr	DM 8,50
Flügen im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 11,—
allen Hubschrauberflügen	DM 4,60
allen Schulflügen und Einweisungsflügen	DM 2,40

d) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Absatz c) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Absatz c) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland einschl. Berlin (West) erfolgt ist.

e) Schulflüge im Sinne von Absatz b) und c) sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfüllt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfungsordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

f) Einweisungsflüge im Sinne von Absatz b) und c) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

4. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

— sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland ohne Berlin (West) erfolgt ist

DM 1,50

— sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland einschl. Berlin (West) gelegenen Flugplatz erfolgt ist

DM 5,—

je Fluggast.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu bezahlen; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Teil II

Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.
3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden DM 1,40 je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts; sie beträgt mindestens DM 3,— je angefangene 24 Stunden.
4. Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühr maßgebend ist, beginnt 6 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 6 Stunden nach der Beendigung seiner Unterstellung.
5. Die Abstellgebühren sind vor dem Start zu bezahlen; sie können nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich erhoben werden, und zwar von
 - a) Luftfahrzeughaltern, die den Flughafen regelmäßig anfliegen,
 - b) Luftfahrzeughaltern, deren Luftfahrzeuge auf dem Flughafen stationiert sind,
 - c) Haltern von Schulflugzeugen,
 - d) Haltern von Militär- und sonstigen Staats-Luftfahrzeugen.
6. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.
7. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

(VkB1 1972 S. 693)

Straßenbau

Nr. 360 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/1972 Sachgebiet: Tragschichten und Fahrbahndecken

Bonn, den 28. August 1972
StB 9/38.56.05-05

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder
mit Nebenabdrucken
für die Regierungen oder Mittelbehörden,
Straßenbauämter und Autobahnämter
nachrichtlich:

An die
Bundesanstalt für Straßenwesen

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes

Betr.: Technische Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Tragschichten im Straßenbau, Ausgabe 1972 — TVT 72 —

Bezug: Mein Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 5/1960 vom 28. 7. 1960 — StB 7 — Idvu — 3115 Vms 60 —

Die Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Tragschichten im Straßenbau, Ausgabe 1972 — TVT 72 — sind von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. im Benehmen mit mir und dem Ausschuß für Fahrbahnbefestigungen des Bundesministers für Verkehr und den obersten Straßenbaubehörden der Länder — Deckenausschuß — bearbeitet worden.

Ich führe hiermit die TVT 72 für die Baumaßnahmen an den Bundesfernstraßen ein. Die als Technische Vorschriften gekennzeichneten Teile der TVT 72 sind den Bauverträgen zugrunde zu legen und die Richtlinien bei

der Aufstellung der Leistungsbeschreibung sowie bei der Überwachung und Abnahme der Bauarbeiten zu beachten.

Die Ihnen mit meinem Rundschreiben vom 5. Mai 1966 — StB 7 — Id — 3066 Vms 66 — übersandten Empfehlungen Nr. 3 zur Ausführung von Fahrbahnbefestigungen — Standardisierung der bituminösen Fahrbahnbefestigungen (Heißeinbau) — des Ausschusses für Fahrbahnbefestigungen — Deckenausschuß — werden durch die Einführung der TVT 72 nicht berührt.

Mit meinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/72 vom 10. Juli 1972 — StB 9/12/38.56.05-20/9061 Vms 72 habe ich die „Technischen Lieferbedingungen für Mineralstoffe im Straßenoberbau, Abschnitt: Körnungen“, Ausgabe 1972 — TL Körnungen — für Baumaßnahmen an den Bundesfernstraßen eingeführt unter gleichzeitiger Festlegung von Übergangsfristen für ihr Inkrafttreten. Mit der Einführung der TL Körnungen kommen auch neue Prüfkorngrößen zur Anwendung, die den TVT 72 bereits zugrunde liegen. Sofern die TVT 72 bereits vor Ablauf der vorgenannten Übergangsfristen Bestandteil von Bauleistungs- und Lieferungsverträgen sind, bitte ich, hinsichtlich der für die Kornzusammensetzung der Mineralstoffgemische maßgebenden Prüfkorngrößen und Grenzwerte nach der im Anhang II zu den TVT 72 enthaltenden Übergangsregelung zu verfahren.

Meinen Allgemeinen Runderlaß Straßenbau Nr. 5/1960 einschließlich der „Richtlinien für die Ausführung des Unterbaues bituminöser Fahrbahndecken“ — RU bit 60 — setze ich hiermit außer Kraft. Ferner bitte ich nicht mehr anzuwenden:

Technische Vorschriften für die Ausführung des Deckenunterbaues auf Landstraßen (TVU), Ausgabe 1939, Neudruck 1949.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung würde ich es begrüßen, wenn Sie die TVT 72 auch für die Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Landes- und Kreisstraßen für verbindlich erklären.

Ich bitte, die Erfahrungen bei der Anwendung der TVT 72 sorgfältig für eine spätere Auswertung zu erfassen und mir hierüber bis 1. März 1974 zu berichten.

Die TVT 72 sind bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., 5 Köln, Maastrichter Straße 45, zu beziehen.

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

(VkB1 1972 S. 694)

Wasserstraßen

Nr. 361 Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaus des Main-Donau-Kanals

Bonn, den 8. September 1972
W 10/52.01.11

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes), vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg, hat der Stadt Nürnberg die Ausführung des Ausbaus der Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal für die Zurückverlegung des linken Ufers und der Errichtung einer Anlegestelle zwischen km 65,764 und km 65,927 übertragen. Die Übertragung wurde mit Vereinbarung vom 17. Februar/4. April 1972 nach § 12 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173), geändert durch Artikel 142 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), vorgenommen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Prietze

(VkB1 1972 S. 694)

Personalnachrichten**Nr. 362 Personalnachrichten**

Bonn, den 1. September 1972
Z 1/04.03.01-10a

a) Bundesverkehrsministerium**Ernannt:**

zum Ministerialdirektor:

der Ministerialdirigent

Dr. jur. Helmut Reemts,

der Ministerialrat

Dr. jur. Georg-Wilhelm Rehm;

zum Ministerialdirigent:

die Ministerialräte

Dr. oec. Horst Heldmann,

Heribert Thul,

Helmut Wulf;

zum Ministerialrat:

die Regierungsdirektoren

Joseph Auffenberg,

Dr. jur. Waldemar Hoffmann,

Dr. jur. Wilhelm Heinrich Lampe,

Hermann Niehüsener,

Dr. jur. Hermann Stieper,

die Regierungsbaudirektoren

Rudolf Baumgarten,

Werner Berger,

Dr.-Ing. Rudolf Lapierre;

Versetzung:

Ministerialrat

Helmut Wulf;

vom Bundesminister der Justiz

zum Bundesverkehrsministerium

Eintritt in den Ruhestand:

Ministerialdirektor

Dr. jur. Ulrich Schmidt-Ott,

— auf eigenen Antrag —

Ministerialdirigent

Karl Eglau,

Ministerialräte

Dr. jur. Karl Alberts,

Ewald Hüttebräucker,

Bruno Naefe,

Wilhelm Weiland;

b) Nachgeordneter Bereich**Ernannt**

zum Leitenden Regierungsdirektor:

der Regierungsdirektor

Deutscher Wetterdienst

Dr. phil. Joachim Bartsch, Wetteramt Stuttgart

zum Leitenden Regierungsbaudirektor:

der Regierungsbaudirektor

Bundesanstalt für

Hans-Dieter Pfohl;

Straßenwesen, Köln

Eintritt in den Ruhestand:

Leitender Regierungsdirektor

Prof. Dr. rer. nat. hab.

Siegfried Baumbach,

Deutscher Wetterdienst

Instrumentenamt

Hamburg

Leitender Direktor u. Professor

Dr. Joachim Joseph,

— auf eigenen Antrag —

Deutsches Hydrographi-

sches Institut, Hamburg

Leitender Regierungsdirektor

Dr. Hermann Sebastian,

Deutscher Wetterdienst

World Meteorological

Organisation, Genf.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. Beck

(VkB1 1972 S. 695)