

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBl 1969	Seite
Straßenverkehr			
72	5. 3. 1969	Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 19 StVO (Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für überlange, überbreite, überhohe und überstehende Ladungen)	146
Binnenschifffahrt			
73	26. 2. 1969	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Hammer Bundesbahnbrücke	148
74	19. 2. 1969	Aufbietung eines in Verlust geratenen Schifferpatents	149
75	3. 3. 1969	Ungültigkeitserklärung von Schifferpatenten	149
76	7. 3. 1969	Ungültigkeitserklärung von Schifferpatenten	150
Seeverkehr			
77	6. 3. 1969	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Fahrtgeschwindigkeit auf der Weser	150
78	6. 3. 1969	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Bützflether Süderelbe bei Abbenfleth im Bereich der Sperrwerksbaustelle	150
79	17. 2. 1969	Ungültigkeitserklärung verlorengangener Schiffsmeßbriefe	151
Luftfahrt			
80	24. 2. 1969	Landeplätze für Hubschrauber	152
81	25. 2. 1969	Verkehrslandeplatz Helgoland-Düne	155
82	25. 2. 1969	Verkehrslandeplatz Uetersen	155
83	25. 2. 1969	Sonderlandeplatz Grube, Kreis Oldenburg/Holstein	156
84	6. 3. 1969	Sonderlandeplatz Coburg-Steinrücken	156
85	6. 3. 1969	Sonderlandeplatz Schweinfurt-Obernordf	156

Nr.	Dat.	VkBl 1969	Seite
Wasserstraßen			
86	7. 3. 1969	Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaus des Wesel-Datteln-Kanals bei km 3,0 Südseite	156
87	10. 3. 1969	Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaus der Unterweser von km 69,5 bis km 71,5	156
Aufgebote			
87a	31. 3. 1969	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
87b	31. 3. 1969	Aufbietung verlorener Führerscheine	
87c	31. 3. 1969	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 164a—164pp	

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau	
Übersicht	157
Auslese	159
Bücherschau	
Neuerscheinungen	162
Buchbesprechung	162
Rechtsprechung	163

23. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. März 1969

Heft 6

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 72 Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 19 StVO (Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für überlange, überbreite, überhohe und überstehende Ladungen)

Bonn, den 5. März 1969
StV 2 Nr. 2063 Va/69 II

Nachstehend gebe ich die mit den obersten Landesbehörden beratenen „Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 19 StVO“ bekannt.

Die Herren Verkehrsminister(-senatoren) der Länder wurden gebeten, diese Richtlinien zusammen mit den bereits im Verkehrsblatt 1968 Seite 516 veröffentlichten „Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 5 StVO“ zum 1. 5. 1969 durch Erlaß verbindlich einzuführen.

Verkehrspolitisches Ziel beider Richtlinien ist es, die Verwaltungspraxis bei der Erteilung von Erlaubnissen nach § 5 StVO und von Ausnahmegenehmigungen von § 19 StVO zu vereinheitlichen, den größten Teil der erlaubnis- bzw. genehmigungspflichtigen Transporte im Fernverkehr von der Straße auf den Schienen- oder Wasserweg zu verlagern und die verbleibenden Transporte so zu lenken, daß Störungen des Gesamtverkehrs möglichst vermieden werden.

Ich weise in diesem Zusammenhang besonders darauf hin, daß der Verkehr mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gewichte die in § 32 StVZO, § 34 StVZO oder § 19 StVO festgelegten Werte übersteigen, verboten ist und daß nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen Ausnahmegenehmigungen von einem gesetzlichen Verbot nur erteilt werden dürfen, wenn vorher alle gesetzlich zulässigen Möglichkeiten voll ausgeschöpft wurden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

Zusatzrichtlinien zur AV zu § 19 StVO (Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für überlange, überbreite, überhohe und überstehende Ladungen)

Die zulässigen Ausmaße der Fahrzeugladungen sind in § 19 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) festgelegt. Die Straßenverkehrsbehörden können Ausnahmen von § 19 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 StVO für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigen (§ 46 Abs. 2 StVO). Werden solche Ausnahmegenehmigungen erteilt, so sind neben der AV zu § 19 StVO (Bundesanzeiger 1956 Nr. 68, Verkehrsblatt 1956 Seite 476) folgende Richtlinien zu beachten:

1. Begriffsbestimmungen

- 1.1 Eine Ladung ist überlang, wenn die Länge von Fahrzeug und Ladung zusammen 20 m überschreitet.
- 1.2 Eine Ladung ist überbreit, wenn die Breite von Fahrzeug und Ladung zusammen 2,50 m überschreitet.
- 1.3 Eine Ladung ist überhoch, wenn die Höhe von Fahrzeug und Ladung zusammen 4 m überschreitet.
- 1.4 Eine Ladung ragt nach vorn, nach hinten oder seitlich hinaus, wenn sie über den in der Betriebserlaubnis festgelegten Umriß des Fahrzeugs hinaussteht (überstehende Ladung).

2. Allgemeine Voraussetzungen, Hinweise und Auflagen

- 2.1 Ausnahmegenehmigungen dürfen nur widerruflich erteilt werden und nur dann, wenn keine andere zumutbare Beförderungsmöglichkeit besteht (Abs. 2 Nr. 1 Satz 1 AV zu § 19 StVO). Vor allem ist zu prüfen, ob der Transport nicht auf dem Wasser- oder Schienenweg oder unter Einhaltung der Vor-

schriften des § 19 StVO mit Spezialfahrzeugen möglich und zumutbar ist. Zu berücksichtigen sind ferner die Länge und Beschaffenheit des Transportweges und die Eilbedürftigkeit und Häufigkeit des Transportes. Als unzumutbar ist eine andere Beförderungsmöglichkeit nur dann anzusehen, wenn dadurch bedeutende Mehrkosten entstehen, die in einem offensichtlichen Mißverhältnis zum Wert des Gutes stehen. Bei Beurteilung der Unzumutbarkeit ist ein strenger Maßstab anzulegen.

2.2 Im Bescheid sind festzulegen:

- 2.21 der Geltungsbereich und die Geltungsdauer der Ausnahmegenehmigung;
- 2.22 die höchstzulässigen Überschreitungen der durch § 19 StVO vorgeschriebenen Lademaße (Abs. 2 Nr. 1 Satz 3 AV zu § 19 StVO);
- 2.23 wo nötig, eine bestimmte Fahrtstrecke und Fahrzeit oder Fahrtstrecken, die nicht benutzt werden dürfen, vorbehaltlich der in jedem Fall zu beachtenden Vorschriften in Abs. III der Zusatzrichtlinien zur AV zu § 5 StVO (VkB1. 1968 S. 516);
- 2.24 wenn nötig, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Fahrtstrecke oder auf bestimmten Streckenabschnitten.

2.3 Im Bescheid ist darauf hinzuweisen, daß

- 2.31 die Ladung so verstaut sein muß, daß die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs und der Straße nicht beeinträchtigt wird (§ 19 Abs. 1 StVO);
- 2.32 die Straßen samt Zubehör zu schonen sind.

2.4 Der Antragsteller hat eine schriftliche Erklärung abzugeben, in der er sich verpflichtet,

- 2.41 die durch den Transport entstandenen Schäden an Straßen samt Zubehör den Straßenbaubehörden anzuzeigen und auf deren Verlangen entweder die Instandsetzungskosten zu übernehmen oder die Instandsetzung auf eigene Kosten vorzunehmen;
- 2.42 die genehmigende Behörde, die Straßenbaubehörde und die Straßeneigentümer von Ansprüchen Dritter, die durch den Transport entstehen, freizustellen;
- 2.43 auf Ansprüche zu verzichten, die er daraus herleiten könnte, daß der Ausbau und die Beschilderung der benutzten Straße den besonderen Anforderungen des Transportes nicht gerecht werden.

2.5 Dem Antragsteller ist zur Auflage zu machen,

- 2.51 bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis den Transport zu unterbrechen und die Fahrzeuge abzustellen und zu sichern;
- 2.52 bei Dunkelheit den Transport zu unterbrechen und die Fahrzeuge abzustellen und zu sichern, ausgenommen bei Anordnung des Transportes während der Nachtstunden nach Nr. 2.23;
- 2.53 daß die Ausnahmegenehmigung auf der genehmigungspflichtigen Fahrt mitgeführt und zuständigen Beamten auf Verlangen ausgehändigt wird;
- 2.54 den Transport nur zuverlässigen und bewährten Fahrern anzuvertrauen;
- 2.55 an geeigneten Stellen die Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen und dort erforderlichenfalls zu warten, um nachfolgenden Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.

2.6 Dem Antragsteller ist — wo nötig — zur Auflage zu machen, dem Transport einen Beifahrer oder weiteres Begleitpersonal beizugeben.

- 2.7 Polizeibegleitung sollte in der Regel nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände (z. B. schwierige Straßen- oder Verkehrsverhältnisse, außergewöhnlich umfangreiches Transportgut) verkehrsregelnde Maßnahmen unumgänglich sind.

3. Besondere Voraussetzungen, Hinweise und Auflagen für einzelne Arten von Ausnahmegenehmigungen

3.1 Überlange Ladung

- 3.11 Im Bescheid ist auf die Gefahren beim Ausweichen, Einbiegen oder Wenden hinzuweisen.
- 3.12 Bahnübergänge dürfen nur überquert werden, wenn es gefahrlos in einem Zug möglich ist. Dem Antragsteller ist zur Auflage zu machen, daß Transporte im Zweifelsfall vor der zweiten Bake (Bild 9 der Anlage zur StVO) angehalten und notfalls zusammen mit der nächsten Bahndienststelle Sicherungsmaßnahmen getroffen werden.

3.2 Überbreite Ladung

Dem Antragsteller ist zur Auflage zu machen,

- 3.21 die Ladung nach Abs. 2, Abs. 3 Nr. 2 und Abs. 4 der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr vom 17. Dezember 1962 (VkB1. 1963 Seite 2) in der Fassung vom 24. Juni 1963 (VkB1. Seite 288) kenntlich zu machen und
- 3.22 sie während der Dunkelheit nach § 19 Abs. 3 Satz 2 StVO und Abs. 5 der Richtlinien vom 17. Dezember 1962 (a. a. O.) zu beleuchten.

3.3 Nach hinten hinausragende Ladung

Dem Antragsteller ist zur Auflage zu machen,

- 3.31 das äußerste Ende der Ladung nach § 19 Abs. 3 Satz 3 StVO kenntlich zu machen;
- 3.32 die Ladung nicht auf der Fahrbahn schleifen zu lassen und nötigenfalls einen Nachläufer zu verwenden. Sofern für die Durchführung des Transports ein lenkbarer Nachläufer notwendig ist, muß dieser — sofern er nicht automatisch gelenkt wird — mit einem Beifahrer besetzt werden. Der Beifahrer muß gute Sicht nach vorn haben und sich mit dem Kraftfahrzeugführer sicher verständigen können. Bei bestimmten Längen von Fahrzeug und Ladung und auf Strecken mit engen Kurven kann das ständige Bedienen der Nachläuferlenkung durch den Beifahrer gefordert werden. Übersteigt die Länge von Fahrzeug und Ladung zusammen 24 m oder weicht der Kurvenlauf des Fahrzeugs mit Ladung erheblich von den Vorschriften des § 32 Abs. 2 StVZO ab, so muß der Nachläufer automatisch gelenkt werden. Auf die „Richtlinien für die Prüfung von Langholzfahrzeugen“ (VkB1. 1960 S. 650) wird verwiesen;
- 3.33 das Langmaterial, insbesondere die hinten hinausragenden Enden, in ausreichender Weise durch Spannketten oder sonstige geeignete Vorrichtungen zu sichern.

3.4 Nach vorn hinausragende Ladung

- 3.41 Ausnahmegenehmigungen dürfen nur für Ladungen erteilt werden, die höchstens 1 m über das vordere Ende des ziehenden Fahrzeugs hinausragen.
- 3.42 Dem Antragsteller ist zur Auflage zu machen, Ladungen, die mehr als 50 cm nach vorn hinausragen, mit einem rot-weiß-gestreiften mindestens 50 cm langen Stahltopf zu sichern und kenntlich zu machen. Der Stahltopf ist über das nach vorn hinausragende Ende der Ladung zu stützen und in geeigneter Weise am Fahrzeug zu befestigen, um zu verhindern, daß die Ladung nach vorn verrutschen kann.

Kann ein Stahltopf nicht angebracht werden, ist das nach vorn hinausragende Ladegut durch andere geeignete rot-weiß-gestreifte Schutzvorrichtungen zu sichern.

Auch ist darauf zu achten, daß die Kippsicherheit gewährleistet ist.

3.5 Überhohe Ladung

- 3.51 Ausnahmegenehmigungen dürfen nur erteilt werden, wenn die Prüfung von Fahrweg, Fahrzeug und Ladung ergeben hat, daß Unterführungen sicher durchfahren werden können und der erforderliche Sicherheitsabstand gegenüber den Oberleitungen eingehalten wird.
- 3.52 Bahnübergänge an Eisenbahnstrecken mit elektrischer Fahrleitung dürfen ohne Anhörung der zuständigen Bahnunternehmen nur dann befahren werden, wenn die Gesamthöhe von Fahrzeug und Ladung 4,60 m nicht übersteigt und sich außerhalb des Führerhauses keine Person auf dem Fahrzeug befindet.

In Fällen, in denen ein Transport diese Höhe übersteigt, sind die Bahnunternehmen — für die Bundesbahn deren Betriebsämter — zu hören.

4. Zusätzliche besondere Voraussetzungen, Hinweise und Auflagen für Dauerausnahmegenehmigungen

- 4.1 Dauerausnahmegenehmigungen dürfen höchstens für 1 Jahr erteilt werden und nur dann, wenn
- 4.11 eine polizeiliche Begleitung des Transports nicht erforderlich ist und
- 4.12 Der Antragsteller seine Transporte schon längere Zeit mit sachkundigen, zuverlässigen Fahrern und einwandfreien Fahrzeugen ohne Beanstandung ausgeführt hat (Abs. 2 Nr. 1 AV zu § 19 StVO).
- 4.2 Dauerausnahmegenehmigungen dürfen in der Regel nicht erteilt werden, wenn
- 4.21 die Länge von Fahrzeug und Ladung zusammen 24 m übersteigt;
- 4.22 die Breite von Fahrzeug und Ladung zusammen 3 m übersteigt;
- 4.23 die Ladung mehr als 3 m nach hinten übersteht oder mehr als 4 m über die letzte Achse hinausragt;
- 4.24 die Höhe von Fahrzeug und Ladung zusammen 4 m übersteigt.
- 4.3 Dauerausnahmegenehmigungen dürfen in der Regel nicht erteilt werden, wenn die Beförderungsstrecke länger als 150 km ist.
- 4.4 In die Dauerausnahmegenehmigung ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung der Transporte zu überprüfen hat, ob der Fahrweg für die Aufnahme des Transports unter Berücksichtigung des Straßenzustandes, der Breite und Führung der Straßen, der vorhandenen Brücken und Unterführungen, von Verkehrsbeschränkungen einschl. Straßensperrungen und Verkehrsumleitungen geeignet ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß notwendige Auskünfte in Zweifelsfällen von den Straßenbaubehörden erteilt werden.

5. Verfahren bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen

- 5.1 Zuständig für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der genehmigungspflichtige Transport beginnt (§ 47 Abs. 1 Satz 1 Abs. 2 b StVO). Außerdem können die Straßenverkehrsbehörden des Wohnorts oder des Betriebssitzes des Antragstellers Dauerausnahmegenehmigungen erteilen.
- 5.2 Der Antragsteller hat zu erklären, ob er bereits bei einer anderen Behörde in der selben Sache

einen Antrag gestellt und welchen Bescheid er erhalten hat.

- 5.3 Anträgen auf Erteilung von Einzelausnahmegenehmigungen sowie von Dauerausnahmegenehmigungen mit gleichbleibenden Fahrtstrecken für Ladungen, die über die in Nr. 5.51, 5.52, 5.53 oder 5.54 angegebenen Abmessungen hinausgehen und über eine Straßenentfernung von mehr als 100 km befördert werden sollen, hat der Antragsteller folgende Bescheinigungen beizufügen:
- 5.31 im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers bzw. Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen; auf § 22 Abs. 2 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) wird verwiesen;
- im Werkverkehr einen Nachweis über die für den Transport entstehenden Gesamtkosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden;
- die Genehmigungsbehörde kann verlangen, daß eine Bestätigung der zuständigen Außenstelle der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr über das tarifgerecht zugrundegelegte Beförderungsentgelt vorgelegt wird.
- 5.32 eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. die gebrochene Beförderung Schiene—Straße möglich ist; die Bundesbahn-Güterabfertigungen sind angewiesen, Güterwagen für diese Transporte bevorzugt zu stellen und Bescheinigungen innerhalb der in den Zusatzrichtlinien zur AV zu § 5 StVO (VkB1. 1968 S. 516) angegebenen Fristen auszustellen.
- 5.4 Liegt eine Beförderungsmöglichkeit auf dem Wasserweg nahe, so hat sich der Kostenvergleich (2.1) auch auf den Wasserweg zu erstrecken.
- 5.5 Vor der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist das nach Abs. 1 Nr. 4 AV zu § 5 StVO für den Schwer- und Großraumverkehr vorgeschriebene Anhörverfahren durchzuführen, wenn
- 5.51 die Länge von Fahrzeug und Ladung zusammen 22 m übersteigt,
- 5.52 die Breite von Fahrzeug und Ladung zusammen 2,75 m übersteigt,
- 5.53 die Ladung mehr als 2 m nach hinten übersteht oder mehr als 3 m über die letzte Achse hinausragt,
- 5.54 die Höhe von Fahrzeug und Ladung zusammen 4,00 m übersteigt.
- 5.6 Fehlt bei der Antragstellung eine nach 5.31 oder 5.32 erforderliche Bescheinigung, ist das nach 5.5 vorgeschriebene Anhörverfahren nur dann vorsorglich einzuleiten, wenn der Antragsteller dies ausdrücklich wünscht und sich bereit erklärt, die Kosten auch bei Ablehnung des Antrages zu übernehmen. Wird nach vorsorglicher Einleitung des Anhörverfahrens die Erteilung einer Erlaubnis abgelehnt, sind die am Anhörverfahren beteiligten Behörden erforderlichenfalls unverzüglich zu unterrichten.
- 5.7 Werden die vorgesehenen Lademaße in mehrfacher Hinsicht überschritten (z. B. bei überlanger und nach hinten hinausragender Ladung), so sind die notwendigen Hinweise und Auflagen in einer Genehmigung zusammenzufassen. Wird für den Transport ein Fahrzeug mit ungewöhnlichen Abmessungen oder Gewichten verwendet, so ist eine Erlaubnis nach § 5 StVO erforderlich. Dann ist in diese Erlaubnis die Ausnahme von § 19 StVO mit den dazu erforderlichen Hinweisen und Auflagen aufzunehmen.

(VkB1 1969 S. 146)

Binnenschifffahrt

Nr. 73 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Hammer Bundesbahnbrücke *)

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1538), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. Februar 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 111, 172), wird angeordnet:

§ 1

Unterer Vorhafen der Schleuse Hamm

(1) Die Kanalstrecke zwischen km 36,180 und km 36,900 des Datteln-Hamm-Kanals (Bundesbahnbrücke bis Schleusenleitwerk) ist Vorhafen der Schleuse Hamm im Sinne des § 102 BSchSO und durch Tafeln entsprechend gekennzeichnet.

(2) An dem mit Pollern versehenen Südufer dieser Strecke ist das Anlegen von Fahrzeugen, die zur Schleusung anstehen, in mehr als einer Fahrzeugbreite untersagt.

Am Nordufer zwischen km 36,57 und km 36,83 dürfen nur zur Schleusung anstehende Leerfahrzeuge bis zu 8,20 m Breite in einer Fahrzeugbreite anlegen, allen übrigen Fahrzeugen ist das Anlegen am Nordufer untersagt.

Ferner ist das Laufenlassen der Schiffsschrauben während des Liegens untersagt.

(3) Das Stillliegen von nicht zur Schleusung anstehenden Fahrzeugen am Südufer der Strecke zwischen km 36,180 und km 36,400 (Bundesbahnbrücke bis Kanalstraßenbrücke) kann von der Schleusenaufsicht im Einzelfalle ausnahmsweise und unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs gestattet werden.

§ 2

Zufahrt zur Schleuse Hamm von Westen her

Der Verkehr zur Schleuse Hamm von Westen her, wird erforderlichenfalls durch Sichtzeichen, die jeweils westlich der Bundesbahnbrücke Hamm km 35,870 und westlich der Hammer Kanalstraßenbrücke km 36,441 auf der Südseite des Datteln-Hamm-Kanals angebracht sind, wie folgt geregelt:

- a) Zwei weiße ununterbrochene Lichter nebeneinander: Durchfahrt nicht gestattet, bis zur Einweisung warten.
- b) Zwei weiße blinkende Lichter nebeneinander: Weiterfahrt gestattet, bei der Bundesbahnbrücke Hamm unter Beachtung der Regelung des Verkehrs in der Fahrwasserenge nach § 41 Nr. 2 BSchSO.

Ist eine Verkehrsregelung nicht erforderlich, werden die Lichter gelöscht.

§ 3

Engstelle östlich der Hafengruppe Uentrop

Die Uferstrecke zwischen km 46,050 und km 46,550 am Nordufer des Datteln-Hamm-Kanals östlich des Dreieckshafens Uentrop, die nach § 5 als Liegeplatz für Leerfahrzeuge bestimmt ist, ist als Engstelle im Sinne des § 41 BSchSO gekennzeichnet.

§ 4

Regelung des Verkehrs östlich der Schleuse Werries für beladene Fahrzeuge

(1) Beladene Fahrzeuge dürfen sich auf der Strecke östlich der Schleuse Werries gegenseitig weder begegnen noch überholen.

(2) Auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Schleuse Werries ist beladenen Fahrzeugen, die in beiden Richtungen Häfen oberhalb der Schleuse Werries anlaufen, die Fahrt nur einschiffig im Richtungsverkehr zu folgenden Zeiten gestattet:

*) Neue Fassung der in § 8 aufgehobenen Bekanntmachungen

zu Berg (von Schleuse Werries in Richtung Hafen Schmehausen)
in der Zeit von

5.00 bis 7.00 Uhr	mit dem jeweils letzten Abfahrts-termin von der Schleuse Werries	um 6.00 Uhr
9.00 bis 11.00 Uhr		um 10.00 Uhr
13.00 bis 15.00 Uhr		um 14.00 Uhr
17.00 bis 19.00 Uhr		um 18.00 Uhr
für genehmigte Nachtfahrten in der Zeit von		
21.00 bis 23.00 Uhr		um 22.00 Uhr

zu Tal (vom Hafen Schmehausen in Richtung Schleuse Werries)
in der Zeit von

7.00 bis 9.00 Uhr	mit dem jeweils letzten Abfahrts-termin von den Häfen Schmehausen und Uentrop	um 8.00 Uhr
11.00 bis 13.00 Uhr		um 12.00 Uhr
15.00 bis 17.00 Uhr		um 16.00 Uhr
19.00 bis 21.00 Uhr		um 20.00 Uhr
für genehmigte Nachtfahrten in der Zeit von		
23.00 bis 5.00 Uhr		um 4.00 Uhr

(3) War ein beladenes Fahrzeug gezwungen, die bereits angetretene Fahrt zu unterbrechen, und kann es nach Wiederaufnahme der Fahrt in dem nach Absatz 2 für seine Fahrtrichtung festgesetzten Zeitraum die Schleuse Werries oder einen Hafen nicht mehr erreichen, muß es nach Ablauf dieses Zeitraumes die Fahrt einstellen und am Ufer stillliegen. Die Fahrt darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn der für die Fahrt in der Gegenrichtung freigegebene Zeitraum abgelaufen ist.

(4) Beladene Fahrzeuge, die an der Schleuse Werries auf die Weiterfahrt warten müssen, haben die ihnen von der Schleusenaufsicht zugewiesenen Liegeplätze oberhalb der Schleuse einzunehmen.

§ 5

Liegeplatz östlich der Hafengruppe Uentrop

Die mit Pollern versehene Uferstrecke zwischen km 46,050 und km 46,550 am Nordufer des Datteln-Hamm-Kanals östlich des Hafens Uentrop ist ausschließlich Liegeplatz für Leerfahrzeuge, die auf Ladung in der Hafengruppe Uentrop warten und im Liegebecken km 45,57 keinen Platz finden. Der Liegeplatz darf nur in einer Fahrzeugbreite belegt werden. Das Laufenlassen der Schiffsschrauben ist während des Liegens untersagt.

§ 6

Sonderregelung für den Verkehr aller Fahrzeuge zum Hafen Westfalen und beladener Fahrzeuge zur Hafengruppe Uentrop

- (1) a) Alle Fahrzeuge, die für den Hafen Westfalen bestimmt sind, dürfen ihre Fahrt ab Schleuse Werries nur fortsetzen, wenn im Hafen Westfalen ausreichender Liegeraum frei ist.
- b) Beladene Fahrzeuge, die für den **Oltichhafen der Hafengruppe Uentrop** bestimmt sind, dürfen ihre Fahrt ab Schleuse Werries nur fortsetzen, wenn im Oltichhafen ausreichender Liegeraum frei ist.
- c) Beladene Fahrzeuge, die für den **Dreieckshafen der Hafengruppe Uentrop** bestimmt sind, dürfen ihre Fahrt ab Schleuse Werries nur fortsetzen, wenn im Dreieckshafen oder in dem Liegebecken der Hafengruppe ausreichender Liegeraum frei ist.
- (2) Den Verkehrsablauf regelt die Schleusenaufsicht, deren Anordnungen zu befolgen sind.
- (3) Ordnet die Schleusenaufsicht die Unterbrechung der Fahrt an, müssen Fahrzeuge nach der Ausfahrt aus der Schleusenkammer den ihnen zugewiesenen Liegeplatz am Nord- oder Südufer des oberen Schleusenvorhafens einnehmen. Die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, wenn die Schleusenaufsicht hierzu die entsprechende Anordnung erteilt hat.

§ 7

Strafen

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden auf Grund des Artikels 3 der Verordnung zur Einfüh-

rung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung 1966 vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333) nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuches bestraft.

§ 8

Geltungsdauer

Die Anordnung tritt am 1. April 1969 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1972.

Gleichzeitig treten außer Kraft.

- a) die schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster über die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal vom 21. 3. 1966 - B 508 B1 T4 -;
- b) die schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster für die Fahrt im Richtungsverkehr auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Schleuse Hamm vom 14. 4. 1966 - B 608 B1 T4 -.

Münster, den 26. Februar 1969

B 2912 B1 B3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
Küper

(VkB1 1969 S. 148)

Nr. 74 Aufbietung eines in Verlust geratenen Schifferpatents

Hannover, den 19. Februar 1969
— 86 533 —

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover am 15. 6. 1962 für den Schiffer Ludwig Julien Lastdrager, geboren am 3. 4. 1937 in Hemiksem, Niederlande, wohnhaft in Millingen, Reysdaalstraat 39, ausgestellte Schifferpatent Klasse II, Nr. 1418, für die westdeutschen Kanäle ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
Korsmeier

(VkB1 1969 S. 149)

Nr. 75 Ungültigkeitserklärung von Schifferpatenten

Die folgenden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg ausgestellten Schifferpatente sind verlorengegangen:

- (1) Nr. 450/59, Klasse I und II, für die Schifffahrtsstraße westdeutsche Kanäle, ausgestellt am 2. 5. 1959 für den Schiffer Dingenus Verborg, geb. am 8. 2. 1917 in Dodrecht/Holland.
- (2) Nr. 243/61, Klasse II, für die Schifffahrtsstraße westdeutsche Kanäle, ausgestellt am 8. 5. 1961 für Frau Aaltje Krabbe, geb. am 30. 3. 1924 in Zwartluis, Krs. Zwartluis.
- (3) Nr. 137/65, Klasse I und II, für die Schifffahrtsstraße westdeutsche Kanäle, ausgestellt am 2. 4. 1965 für den Schiffer Dieter Buhrow, geb. am 10. 12. 1938 in Berlin.
- (4) Nr. 2342/57, Klasse I und II, für die Schifffahrtsstraße westdeutsche Kanäle, ausgestellt am 19. 8. 1957 für den Schiffer Otto Dekkers, geb. am 24. 3. 1914 in Worringen.
- (5) Nr. 1161/57, Klasse I, für die Schifffahrtsstraße westdeutsche Kanäle, ausgestellt am 25. 3. 1957 für den Schiffer Hans Peters, geb. am 19. 5. 1929 in Homberg/Ndrh. Erweitert auf die Schifffahrtsstraße Main von Mainz bis Aschaffenburg am 14. 2. 1958.

Erstreckt auf die Klasse II am 9. 9. 1965.

Sie werden hiermit für ungültig erklärt.

Duisburg-Ruhrort, den 3. März 1969
Bi — G 1058/69

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
In Vertretung
Dr. Steffen

(VkB1 1969 S. 149)

Nr. 76 Ungültigkeitserklärung von Schifferpatenten

Die folgenden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz ausgestellten Schifferpatente sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt:

(1) Nr. 10/67, Klassen I/II, für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 24. 2. 1967 für den Schiffer Rainer de Bour, geb. am 12. 2. 1941 in Dessau,

(2) Nr. 53/65, Klassen I/II, für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 16. 12. 1965 für den Schiffer Bodo Strattmann, geb. am 12. 5. 1940 in Beuel,

(3) Nr. 60/66, Klasse II, für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 22. 11. 1966 für den Schiffer Hans Georg Schüler, geb. am 6. 7. 1941 in Bittkau.

Mainz, den 7. März 1969
BiBB 2 — 7442/69

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
von dem Bussche

(VkB1 1969 S. 150)

Seeverkehr**Nr. 77 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Fahrtgeschwindigkeit auf der Weser**

Hamburg, den 6. März 1969
— See 2/30 — 13/69 II —

Nachstehend wird die strom- und schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Fahrtgeschwindigkeit auf der Weser nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 39 vom 26. Februar 1969 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

Strom- und schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Fahrtgeschwindigkeit auf der Weser

Vom 14. Februar 1969

Auf Grund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. Mai 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 299), wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 98 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung müssen Fahrzeuge mit Maschinenantrieb auf den in den Nummern 1 bis 3 aufgeführten Strecken ihre Geschwindigkeit nur so weit herabsetzen, daß Schaden durch Sog oder Wellenschlag vermieden wird.

§ 2

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 286 Nr. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 25. Februar 1969 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 24. Februar 1971.

Bremen, den 14. Februar 1969
S2/95.6416 Tgb.Nr. 2317/69

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
In Vertretung
Krawczyński

(VkB1 1969 S. 150)

Nr. 78 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Bützflether Süderelbe bei Abbenfleth im Bereich der Sperrwerksbaustelle

Hamburg, den 6. März 1969
— See 2/29 — 15/69 II —

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Bützflether Süderelbe bei Abbenfleth im Bereich der Sperrwerksbaustelle nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 39 vom 26. Februar 1969 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Bützflether Süderelbe bei Abbenfleth im Bereich der Sperrwerksbaustelle Vom 6. Februar 1969

Aufgrund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184), geändert durch die Verordnung vom 22. Mai 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 299), wird angeordnet:

§ 1

Das Fahrwasser der Bützflether Süderelbe ist bei km 2,9 (Nord) durch eine Baustellenbrücke eingeschränkt. In der Mitte befindet sich eine Schifffahrtsöffnung, über der eine Rollbrücke liegt.

Für die Durchfahrt ist folgendes zu beachten:

1. Die Durchfahrtsbreite beträgt 10 m. Bei geschlossener Brücke beträgt die Durchfahrtsbreite bei mittlerem Tidehochwasser 1,5 m. Die jeweils vorhandene Durchfahrtsbreite ist in Wasserspiegellhöhe an den Brückenpegeln abzulesen, die an den äußeren nördlichen Leitdeuben angebracht sind.
2. Die Durchfahrt ist verboten, wenn die Rollbrücke in Bewegung ist.
3. Ein Fahrzeug, das wegen der Höhe seiner Aufbauten unter der Rollbrücke nicht hindurchfahren kann, muß einlaufend spätestens 150 m unterhalb, auslaufend spätestens 100 m oberhalb der Brücke das Schallsignal „Brücke öffnen (— —)“ geben. An den Stellen, an denen die Schallsignale abgegeben werden müssen, befindet sich auf der in Fahrtrichtung rechten Seite eine quadratische weiße Tafel mit rotem Rand, einem schwarzen Punkt und einer kleinen Zusatztafel mit 2 schwarzen Strichen.
4. Das Fahrzeug kann von Zeit zu Zeit das Signal wiederholen, bis zu erkennen ist, daß die Brücke geöffnet wird oder geöffnet ist.
5. Erst wenn die Rollbrücke vollständig geöffnet ist, darf die Öffnung langsam durchfahren werden.
6. Nähern sich der Öffnung 2 entgegenkommende Fahrzeuge, muß das gegen den Strom fahrende Fahrzeug an geeigneter Stelle so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist. Bei Stromstillstand hat das Fahrzeug zu warten, das vorher mit dem Strom lief.

§ 2

1. Die Liegestelle bei km 2,9 wird aufgehoben.
2. Ankern und Liegen im Bereich der Baustelle ist, außer für Baufahrzeuge, verboten.

§ 3

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 286 Nr. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

§ 4

Diese Anordnung tritt am 25. Februar 1969 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 24. Februar 1971.

Hamburg, den 6. Februar 1969
— S 91.0/52-252-3-1/S 179/69 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
In Vertretung
Dr. Meyer-Osterkamp

(VkB1 1969 S. 150)

Nr. 79 Ungültigkeitserklärung verlorengegangener Schiffsmeßbriefe

Nachstehend aufgeführte Schiffsmeßbriefe werden für ungültig erklärt

Lfd. Nr.	Schiffsname	Unterscheidungs-signal	Ausstellungsdatum	Art des Schiffsmeßbriefes	Ausstellende Behörde	Schiffseigner
1	„ATLANTA“	DKPG	12. 10. 1967	International	BAS	Rudolf Vollrath, Hamburg 19, Eduardstr. 46/48
2	„ALSTERKAMP“	DIPL	28. 3. 1957	Panama	BAS	Weidmann & Ballin, Hamburg 11, Stubbenhuk 25
3	„MARIE BOTH“	DIZD	8. 7. 1957	National	BAS	Both & Co. Reederei Glückstadt, Gr. Neuwerk 22
4	„ASCHANTI IV“	DEEU	11. 8. 1954	National	BAS	Ernst Albert Burmester, Bremen-Lesum
5	„GODEN WIND“	ohne	1. 4. 1958	National	BAS	Alfred Pohlmann, Tönning, Fischerstr. 39
6	„CHRISTIAN SARTORI“	DJPI	21. 7. 1959 21. 7. 1959	Suez Panama	BAS	Nowa Reederei GmbH, Kiel Kiel
7	„CAP COLORADO“	DAIE	24. 3. 1961 7. 4. 1961	International Suez	BAS	Hamburg-Südamerik. Dampfsch.-Ges., Hamburg, 11, Ost-West- Str. 59
8	„AM 2“	DGBM	8. 4. 1960	International	BAS	Andreas Martens, Hamburg 1, Kirchenallee 57
9	„ECKHARDT“	DDFB	26. 8. 1965	International	BAS	Reederei Eckhardt, Ovelgönne, Kirchenstr. 36
10	„HEIDI“	DJXR	24. 5. 1948	National	BAS	Uwe Krämer, Dieksanderkoog
11	„SÜDERHOLM“	DKQB	29. 10. 1955	Panama	BAS	Aug. Bolten Wm. Millers Nachf., Hamburg 11, Mattentwiete 8
12	„GOTLAND“	DJWS	13. 2. 1962 21. 10. 1957	National Suez	BAS	Günther Schulz, Schulauer Schiffsahrts- kontor, Hamburg 50, Neue Gr. Bergstr. 9
13	„CHRISTA T.“	DDMK	2. 6. 1960	International	BAS	Kpt. Herbert Thielemann, Brake/Unterweser
14	„MINERVA“	DAHO	7. 6. 1967 1. 7. 1953	Suez Panama	BAS	Dampfschiffsahrts-Ges. „Neptun“, Bremen 1, Langenstr. 52 — 54
15	„RUDOLF OETKER“	DHFQ	15. 5. 1964 7. 5. 1957	National Suez	BAS	Rudolf A. Oetker Hamburg 11, Ost-West- Str. 59
16	„NORDEN“	DCNG	29. 1. 1941	National	Reichs- schiffs- vermes- sungs- amt Berlin	Jan Meyer, Varelerhafen/Oldbg., Postfach 28
17	„MAGNUS IX“	DNHK	10. 12. 1968	International	BAS	Ulrich Harms GmbH. & Co. Hamburg 11, Vorsetzen 54
18	„GEORG“	DJOL	16. 5. 1949	National	See- schiffs- vermes- sungs- amt Ham- burg	Dehning & Co., GmbH, Kiel
19	„TANNENFELS“	DDRQ	10. 6. 1959	Panama	BAS	Deutsche Dampf- schiffsahrts-Ges. „Hansa“, Bremen 1

Sollten die ungültigen Schiffsmeßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, bitten wir, diese einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg 4, Millerntorplatz 1, zu senden.

Hamburg, den 17. Februar 1969
Az.-Nr. III/172/69
(VkB1 1969 S. 151)

Bundesamt für Schiffsvermessung
Münnich

Luftfahrt**Nr. 80 Landeplätze für Hubschrauber**

Bonn, den 24. Februar 1969
L 4 — 420 — 11 — 2011 D/69

Den Obersten Verkehrsbehörden der Länder habe ich Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Hubschrauber übersandt, die ich hiermit nachrichtlich bekanntmache. Die Richtlinien haben die Flugbetriebsflächen und die Hindernisfreiheit von Hubschrauberlandeplätzen sowie die Deckung des Haftungsrisikos ihrer Halter zum Gegenstand, nicht jedoch auch die sonstigen Erfordernisse des § 6 Abs. 2 und 4 LuftVG.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Reemts

**Richtlinien
für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs
von Landeplätzen für Hubschrauber**

Vom 24. Februar 1969

I.

Allgemeines

1. Diese Richtlinien erfassen Landeplätze gem. § 6 LuftVG und §§ 49 bis 53 LuftVZO, die für Hubschrauber bei Flugbetrieb unter Sichtflugwetterbedingungen bestimmt sind.
2. Grundsätzlich gelten die Richtlinien sowohl für Hubschrauberlandeplätze des allgemeinen Verkehrs (Hubschrauberverkehrslandeplätze) als auch für Hubschrauberlandeplätze für besondere Zwecke (Hubschraubersonderlandeplätze). Jedoch kann die Zweckbestimmung eines Hubschraubersonderlandeplatzes im Einzelfall Abweichungen rechtfertigen oder erforderlich machen. Für Hubschrauberlandeplätze auf Bauwerken sind die zusätzlichen Anforderungen nach Nr. VIII dieser Richtlinien zu berücksichtigen.

II.

Einteilung der Start- und Landeflächen

Für die Anwendung der Richtlinien werden die Start- und Landeflächen nach Maßgabe ihrer Größe in zwei Klassen unterteilt. Ein Hubschrauberlandeplatz soll den Merkmalen entsprechen, die für die Klasse seiner Start- und Landeflächen angegeben sind. Soweit eine Unterscheidung nicht getroffen ist, gelten die Merkmale für beide Klassen gleichermaßen.

III.

Landeplatzbezugspunkt

Der Landeplatzbezugspunkt soll in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen liegen. Seine Höhe soll so festgelegt werden, daß sie zwischen der höchsten und der tiefsten Start- und Landefläche liegt.

IV.

Merkmale

1. **Start- und Landefläche**
 - 1.1 Die Start- und Landefläche soll rechteckig oder rund sein und eine staubfreie Oberfläche haben.
 - 1.2 Die Mindestseitenlänge oder der Minstdurchmesser ist:

Klasse 1:	30 m
Klasse 2:	15 m
 - 1.3 Die Neigung soll 3% nicht überschreiten.
 - 1.4 Die Start- und Landefläche muß ausreichend tragfähig sein.
 - 1.5 Von Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen sind Abstände einzuhalten, die ausreichende Überflughöhen gewährleisten.
2. **Streifen**
 - 2.1 Der Streifen umgibt die Start- und Landefläche allseitig in einer Mindestbreite von

Klasse 1:	20 m
Klasse 2:	10 m

2.2 Der Streifen soll eingeebnet sein, keine Neigung über 5% aufweisen, eine staubfreie Oberfläche haben und für Notfälle tragfähig sein.

3. An- und Abflugflächen

3.1 Die An- und Abflugflächen schließen an das den Streifen umschreibende Rechteck an und steigen mit der Neigung 1:6 bis zur Höhe von 100 m über dem Landeplatzbezugspunkt an. Das Öffnungsverhältnis der Seitenbegrenzungen der An- und Abflugflächen zu deren Mittellinie (An- und Abfluggrundlinie) beträgt je 10%. Die Basislinie der An- und Abflugflächen entspricht der Mindestbreite des umschreibenden Rechtecks und verläuft senkrecht zur An- und Abfluggrundlinie.

3.2 Bei Festlegung der An- und Abfluggrundlinien soll der Hauptwindrichtung Rechnung getragen werden. Mit Rücksicht auf örtliche Gegebenheiten sind gekrümmte An- und Abfluglinien zulässig.

4. Seitliche Übergangsflächen

Die seitlichen Übergangsflächen schließen an die Seitenlinien des den Streifen umschreibenden Rechtecks und der An- und Abflugflächen an, steigen mit der Neigung 1:2, gemessen in der Vertikalebene senkrecht zur An- und Abfluggrundlinie, und enden in einer Höhe von 100 m, bezogen auf den Landeplatzbezugspunkt.

5. Aerodynamische Eignung

Bei der Genehmigung eines Hubschrauberlandeplatzes ist der Einfluß der örtlichen Wind- und Turbulenzverhältnisse auf die Eignung des Geländes zu berücksichtigen.

V.

Hindernisfreiheit

1. Die Start- und Landeflächen und der Streifen sind von aufragenden Bauwerken, Vertiefungen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Hiervon sind Einrichtungen auf dem Streifen ausgenommen, wenn sie dort zur sicheren Durchführung des Flugbetriebs notwendig sind. In diesem Falle müssen die Einrichtungen, soweit mit ihrer Zweckbestimmung vereinbar, möglichst weit von der Start- und Landefläche entfernt und so niedrig wie möglich sein.
2. In die restlichen Flächen des den Streifen umschreibenden Rechtecks, in die An- und Abflugflächen und in die seitlichen Übergangsflächen sollen keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen.

VI.

Betriebliche Erfordernisse

1. Für das Abfertigen, Abstellen und Betanken von Hubschraubern sollen dem Umfang des Flugverkehrs entsprechend ausreichende Flächen vorhanden sein.
2. Für die Tageskennzeichnung und, sofern Nachtflugbetrieb vorgesehen ist, für die Befeuerung gelten besondere Richtlinien des Bundesministers für Verkehr.*)
3. Ein Windrichtungsanzeiger in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) muß so aufgestellt sein, daß er aus der Luft und von den Betriebsflächen her gut sichtbar ist und einen Anhalt für die Richtung und Stärke des Bodenwindes gibt. Die Länge des Windrichtungsanzeigers soll mindestens 2,00 m betragen.
4. Für den Brandschutz und das Rettungswesen gelten besondere Richtlinien des Bundesministers für Verkehr.
5. Die örtlich zuständigen Dienststellen der Bundesanstalt für Flugsicherung und des Deutschen Wetterdienstes müssen durch eine Fernmeldeverbindung von dem Hubschrauberlandeplatz aus erreichbar sein.

*) Bis zum Inkrafttreten von Befeuerungsrichtlinien ist hinsichtlich der Befeuerung und Kennzeichnung für Nachtflugbetrieb eine gutachtliche Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung einzuholen.

VII.

Haftpflichtversicherung

Dem Halter eines Hubschrauberlandeplatzes soll der Abschluß einer Haftpflichtversicherung über eine angemessene Deckungssumme zur Auflage gemacht werden. Für die Höhe der Deckungssumme sind Art und Umfang des Flugbetriebs zu berücksichtigen. Sie soll

- 300 000,— DM für Personenschäden,
300 000,— DM für Sachschäden

nicht unterschreiten.

VIII.

Hubschrauberlandeplätze auf Bauwerken**1. Lastannahmen**

1.1 Für die statische Bemessung von Hubschrauberlandeplätzen auf Bauwerken sind unter Berücksichtigung ihres vorgesehenen Verwendungszwecks höchstzulässige Abfluggewichte der Hubschrauber von 2000 kg oder 6000 kg anzunehmen.

1.2 Als lotrechte Verkehrslasten sind folgende Lasten zu berücksichtigen:

a) die Regellast P nach Tabelle 1 als Einzellast mit der dort angegebenen quadratischen Aufstandsfläche.

P ist mit dem Stoßbeiwert $\varphi = 1,4$ zu vervielfachen und an der für den untersuchten Querschnitt ungünstigsten Stelle der Betriebsfläche anzunehmen;

Tabelle 1:

Höchstzulässiges Abfluggewicht nach Pkt. 1.1 kg	Regellast P Mp	Seitenlänge der Aufstandsfläche cm
2 000	2	20
6 000	6	30

b) eine gleichmäßig verteilte Verkehrslast $p = 500 \text{ kp/m}^2$ mit Vollbelastung der einzelnen Felder in ungünstigster Zusammenwirkung (feldweise veränderliche Belastung).

Maßgebend für die Bemessung der Bauteile sind der jeweils ungünstigere Lastfall nach a) oder b).

1.3 In der Ebene der Start- und Landefläche und des Streifens ist eine waagrecht wirkende Einzellast $H = P$ an der für den untersuchten Querschnitt eines Bauteils jeweils ungünstigsten Stelle anzunehmen.

1.4 Für den Überrollschutz (Pkt. 3.1) ist am oberen Rand eine waagerechte Einzellast von 1 Mp an ungünstigster Stelle anzunehmen.

1.5 Bei Geländern und Fanggittern (Pkt. 3.1) ist in Holmhöhe eine Streckenlast von 100 kp/m rechtwinklig zur Geländer- oder Gitterebene anzunehmen.

2. Aerodynamische Eignung

2.1 Bei der nach Nr. IV Pkt. 5 vorzunehmenden Prüfung ist zu beachten, daß die Wind- und Turbulenzverhältnisse eines Hubschrauberlandeplatzes auf einem Bauwerk unter Umständen weitgehend von der Höhe und Form des Bauwerks abhängen.

2.2 Die Gestaltung der Bauwerkskanten, des Überrollschutzes, des Geländers oder Fanggitters und sonstiger Aufbauten soll luftströmungstechnisch vorteilhaft hinsichtlich des auf dem Landeplatz abzuwickelnden Verkehrs sein.

3. Zusätzliche betriebliche Erfordernisse

3.1 Die Fläche des Landeplatzes ist mit einem Überrollschutz von mindestens 25 cm Höhe allseitig zu umgrenzen. An abfallenden Rändern sind Geländer oder nach außen geneigte Fanggitter für den Personenschutz vorzusehen.

3.2 Landeplätze auf Bauwerken dürfen grundsätzlich keine Betankungseinrichtungen und Triebstofflager haben. Der Landeplatz muß so beschaffen sein, daß aus einem Hubschrauber im Schadensfall auslaufender Treibstoff nicht in das Innere des Bauwerks gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen kann. Für im Schadensfall auslaufenden Treibstoff ist ein Auffangbecken folgenden Inhalts vorzusehen:

für ein höchstzulässiges Abfluggewicht der Hubschrauber

- bis 2000 kg mindestens 200 l,
bis 6000 kg mindestens 400 l,

Damit der Treibstoff möglichst schnell abfließen kann, sollen auf dem Landeplatz ein ausreichendes Oberflächengefälle und ggf. Abflußrinnen vorhanden sein. Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß sich im Schadensfall weder Niederschlagswasser in dem Auffangbecken befinden noch Treibstoff in die Entwässerungsleitungen des Gebäudes gelangen kann.

3.3 Für den Brandfall ist in exponierter Lage zum Hauptzugang mindestens ein weiterer geeigneter Fluchtweg vorzusehen. Ein öffentlicher Fernmelder soll vom dem Landeplatz aus schnell erreichbar sein. Erforderlichenfalls sind besondere Brandschutzmaßnahmen für das Bauwerk, die sich aus dem Landeplatzbetrieb ergeben, im Benehmen mit der örtlichen Feuerwehr festzulegen. Im übrigen bleibt die Vorschrift der Nr. VI Pkt. 4 zur Anwendung der Richtlinien für den Brandschutz und das Rettungswesen unberührt.

3.4 Als Windrichtungsanzeiger sind statt eines Windsacks mehrere rot-weiß karierte Windflaggen in zweckmäßiger Anordnung zulässig. Die Form und Abmessung der Flaggen sollen etwa einem Quadratmeter entsprechen.

4. Sonderlandeplätze

Bei Abweichungen von den Richtlinien gem. Nr. I Pkt. 2 Satz 2 sollen hinsichtlich der Seitenlängen oder des Durchmessers der Start- und Landefläche mit Streifen (Nr. IV Pkt. 1.2 und 2.1) 15 m grundsätzlich nicht unterschritten werden.

IX.

Zeitpunkt der Anwendung

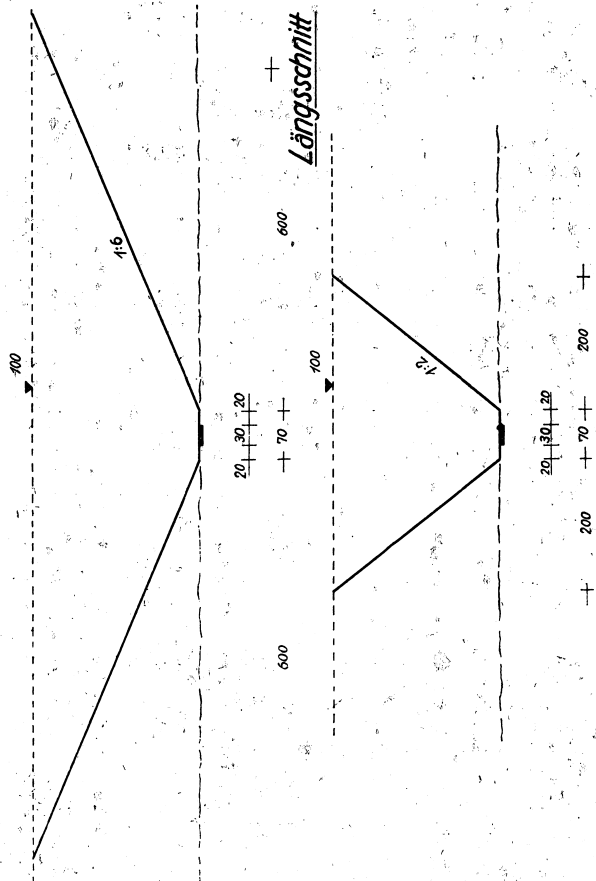
- Die Richtlinien sind mit Wirkung vom 1. April 1969 anzuwenden. Gleichzeitig verlieren die am 19. Dezember 1953 bekanntgegebenen Voraussetzungen für die Genehmigung von Luftfahrtgeländen für Hubschrauber (Nachrichten für Luftfahrer, Teil B 1954, Nr. B 7/54) und die dazu bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen ihre Gültigkeit.
- Die bereits genehmigten Hubschrauberlandeplätze sind innerhalb einer angemessenen Frist den Anforderungen dieser Richtlinien anzupassen.

Anlage

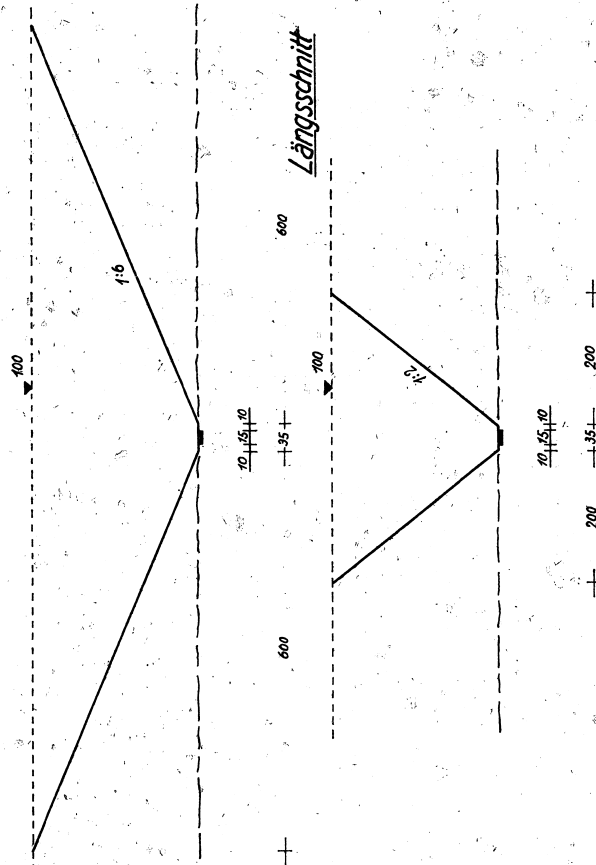
(zu Nr. IV Richtlinien Hubschrauberlandeplätze)

1. Tabellarische Übersicht

Klasse	1	2
1. Start- und Landefläche		
Mindestseitenlänge oder		
Minstdurchmesser	30 m	15 m
max. Neigung	3 ‰	3 ‰
Oberflächenbeschaffenheit	tragfähig und staubfrei	
2. Streifen		
Mindestbreite	20 m	10 m
max. Neigung	5 ‰	5 ‰
3. An- und Abflugflächen		
Basisbreite	70 m	35 m
Neigung	1:6	1:6
Endhöhe	100 m	100 m
Divergenz	10 ‰	10 ‰
4. Seitliche Übergangsflächen		
Neigung	1:2	1:2
Endhöhe	100 m	100 m

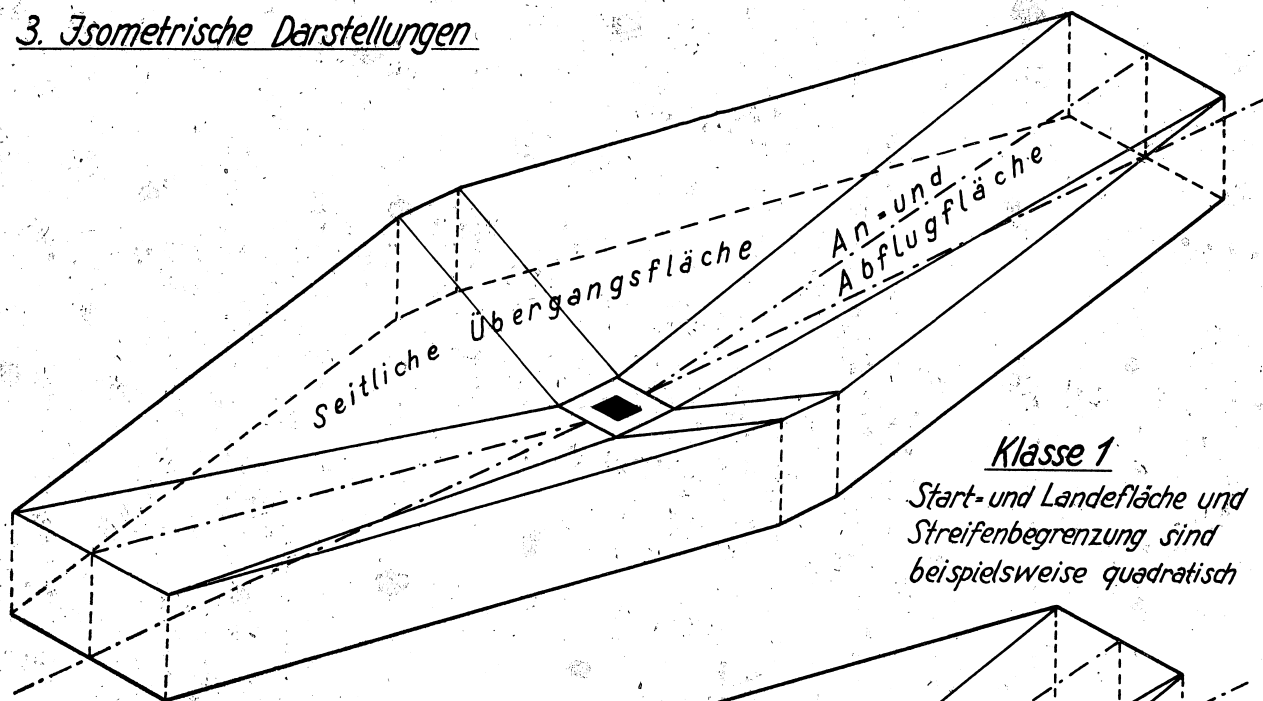
2. Schnitte und DraufsichtenKlasse 1QuerschnittDraufsicht

Start- und Landefläche und Streifenbegrenzung sind beispielsweise quadratisch

Klasse 2QuerschnittDraufsicht

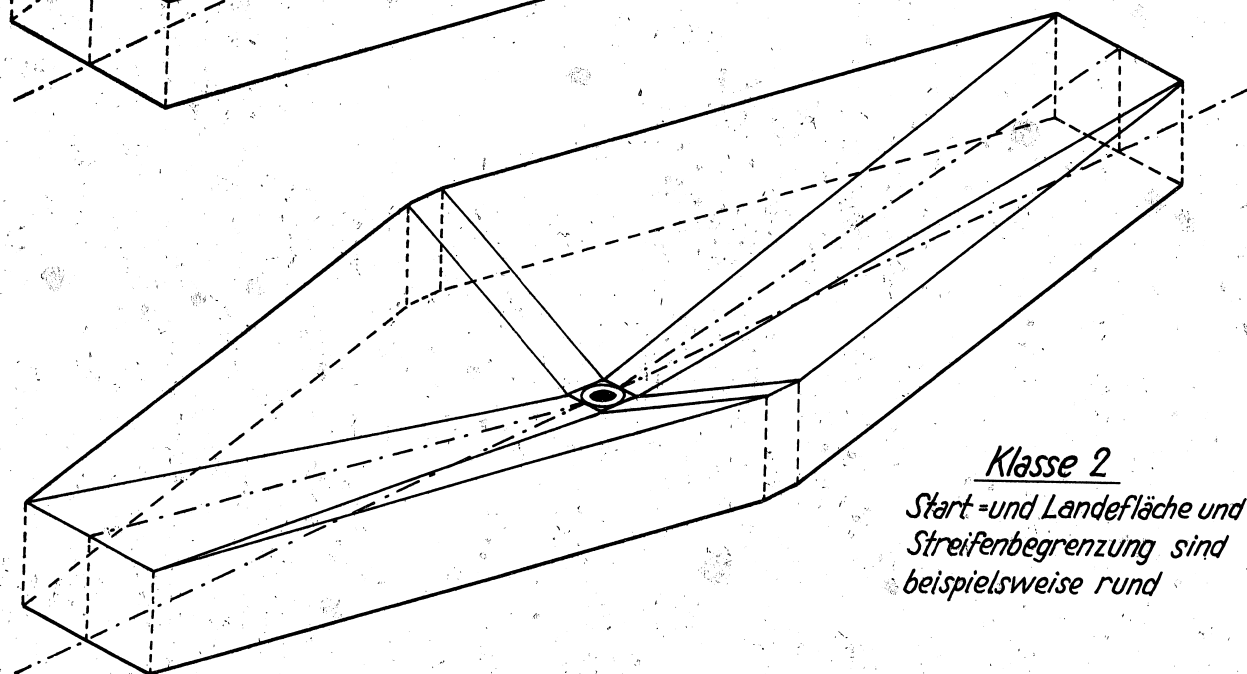
Start- und Landefläche und Streifenbegrenzung sind beispielsweise rund

3. Isometrische Darstellungen



Klasse 1

Start- und Landefläche und Streifenbegrenzung sind beispielsweise quadratisch



Klasse 2

Start- und Landefläche und Streifenbegrenzung sind beispielsweise rund

(VkBl 1969 S. 152)

Nr. 81 Verkehrslandeplatz Helgoland-Düne

Bonn, den 25. Februar 1969
L 4 - 421 - 1 - 2005 Sch/69

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein hat die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Helgoland-Düne widerrufen und der Helgoländer Flugplatz-Gesellschaft m. b. H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) erteilt, die nachfolgend gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 der LuftVZO bekanntgemacht wird. Die Bekanntmachung vom 29. Juli 1966 (VkBl 1966 S. 461 Nr. 294) wird aufgehoben.

- | | |
|--|--|
| 1. Bezeichnung des Verkehrslandeplatzes: | Helgoland-Düne |
| 2. Lage: | 1,8 km nordöstlich der Insel Helgoland |
| 3. Bezugspunkt: | |
| a) geographische Lage: | 54° 11' 13" N
07° 55' 00" O |
| b) Höhe: | 2,5 m über NN |

4. Zugelassene Luftfahrzeuge: Flugzeuge und Drehflügler mit einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) bis zu 5 700 kg
5. Zweck: Landeplatz des allgemeinen Verkehrs. Zur Zeit besteht die Einschränkung, daß nur mit vorheriger Genehmigung der Gemeindeverwaltung Helgoland gestartet und gelandet werden darf.
6. Richtung und Länge der Start- und Landebahnen:

a) 150°/330°	384 m
b) 030°/210°	314 m
c) 060°/240°	240 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkBl 1969 S. 155)

Nr. 82 Verkehrslandeplatz Uetersen

Bonn, den 25. Februar 1969
L 4-426-2-02 - 2008 Sch/69

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein hat der Flugplatzgemeinschaft Uetersen e. V. die Genehmigung erteilt, auf dem Militärflug-

platz Uetersen im Rahmen des Gestattungsvertrages einen Landeplatz des allgemeinen Verkehrs zu betreiben. Die Genehmigung wird nachfolgend gem. § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 der LuftVZO bekanntgemacht. Die vorher für dasselbe Gelände dem Luftsportverein Kreis Pinneberg e. V. erteilte Genehmigung ist zurückgezogen.

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Uetersen
2. Lage: 5,5 km südöstlich von Uetersen/Holstein
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 53° 38' 56" Nord
09° 42' 29" Ost
 - b) Höhe: 6,60 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge und Drehflügler mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis 5 700 kg
 - b) Motorsegler
 - c) Segelflugzeuge
 - d) Fallschirme
5. Zweck: Landeplatz des allgemeinen Verkehrs
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 096°/276° rw
 - b) Länge: 1 100 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1969 S. 155)

Nr. 83 Sonderlandeplatz Grube, Kreis Oldenburg/Holstein

Bonn, den 25. Februar 1969
L 4 - 421 - 1 - 2006 Sch/69

Nachfolgend wird die durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein dem „Luftsportclub Condor Kreis Oldenburg/Holstein e. V.“ erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke gem. § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 der LuftVZO bekanntgemacht.

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Grube
2. Lage: 11 km südöstlich von Oldenburg/Holstein
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 54° 14' 49" N
11° 01' 34" O
 - b) Höhe: 11 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis 2 000 kg
 - b) Drehflügler mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis 5 700 kg
 - c) Motorsegler
 - d) Segelflugzeuge
 - e) Fallschirme
5. Zweck: Verkehr mit Luftfahrzeugen des Luftsportclubs Condor und nach seiner vorherigen Genehmigung (PPR) mit Luftfahrzeugen anderer Halter
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 090°/270° rw
 - b) Länge: 875 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1969 S. 156)

Nr. 84 Sonderlandeplatz Coburg-Steinrücken

Bonn, den 6. März 1969
L 4 - 421 - 1 - 2043 B/69

Nachfolgend wird die durch die Regierung von Oberfranken der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Coburg e. V. erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke gem. § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO bekanntgemacht.

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Coburg-Steinrücken

2. Lage: etwa 4 km südsüdöstlich der Stadtmitte von Coburg
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 50° 14' 00" Nord
10° 59' 45" Ost
 - b) Höhe: 360 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge bis zu 2 000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
 - b) Motorsegler
 - c) Segelflugzeuge
 - d) Fallschirme
5. Zweck: Verkehr mit Luftfahrzeugen der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Coburg e. V. und nach ihrer vorherigen Genehmigung (PPR) mit Luftfahrzeugen anderer Halter.
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 70°/250° rw
 - b) Länge: 800 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1969 S. 156)

Nr. 85 Sonderlandeplatz Schweinfurt-Oberndorf

Bonn, den 6. März 1969
L 4 - 421 - 1 - 2047 B/69

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Schweinfurt-Oberndorf ist widerrufen. Die Bekanntmachung vom 19. Februar 1968 (VkB1 S. 109 Nr. 78) wird deshalb aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1969 S. 156)

Wasserstraßen

Nr. 86 Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaus des Wesel-Datteln-Kanals bei km 3,0 Südseite

Bonn, den 7. März 1969
- W 10 - 2033 VA 69 -

Nach § 12 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173) hat die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung), vertreten durch den Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster, mit Vereinbarung vom 6. Dezember 1968/9. Januar 1969 der Pintsch Bamag Apparatebau GmbH, Voerde (Niederrhein), die Ausführung des Ausbaus des Wesel-Datteln-Kanals bei km 3,0 Südseite übertragen. Der Ausbau umfaßt den Bau eines Werkhafens.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Prietze

(VkB1 1969 S. 156)

Nr. 87 Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaus der Unterweser von km 69,5 bis km 71,5

Bonn, den 10. März 1969
— W 10 — 2014 Brm 69 —

Nach § 12 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173) hat die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung), vertreten durch den Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen, mit Vertrag vom 3. März 1969 der Freien Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, die Ausführung des Ausbaus der Unterweser von km 69,5 bis km 71,5 übertragen. Der Ausbau umfaßt den Bau einer Stromkaje mit Schiffs-liegeplätzen und Zufahrten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Prietze

(VkB1 1969 S. 156)