

# Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland  
(VkB1)

## INHALTSVERZEICHNIS

### Amtlicher Teil

| Nr.                        | Dat.        | VkB1 1971                                                                                                                                                                                                                                                                              | Seite |
|----------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Personalnachrichten</b> |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |       |
| 230                        | 25. 6. 1971 | Auszeichnung . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                 | 342   |
| <b>Straßenverkehr</b>      |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |       |
| 231                        | 14. 7. 1971 | Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Juli 1971<br>Inhalt: Neufassung der Bestimmungen über die technische Fahrzeugüberwachung . . . . .                                                                                                              | 342   |
| 232                        | 13. 7. 1971 | Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 13. Juli 1971 . . . . .                                                                                                                                                                          | 352   |
| 233                        | 28. 6. 1971 | Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (Freistellungs-Verordnung GüKG) . . . . .                                                                                                   | 353   |
| 234                        | 2. 7. 1971  | Kostenordnung für Amtshandlungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr . . . . .                                                                                                                                                                                                  | 354   |
| 235                        | 8. 7. 1971  | Verordnung über die Tarifikommissionen, die erweiterten Tarifikommissionen und die beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr (Tarifikommissionen-Verordnung);<br>Hier: Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein ausgeschiedenes Mitglied . . . . . | 354   |
| 236                        | 7. 7. 1971  | Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 4/71 . . . . .                                                                                                                                                                                                                                   | 355   |
| <b>Binnenschifffahrt</b>   |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |       |
| 237                        | 8. 7. 1971  | Zusammenstellung der am 1. Juni/15. Juni 1971 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen . . . . .                                                                                                                                                                        | 355   |
| 238                        | 5. 7. 1971  | Verordnung Nr. 17/71 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 18. Juni 1971<br>(FB Nr. 11/71 Frachtenausschuß Dortmund) . . . . .                                                                                                           | 380   |
| 239                        | 5. 7. 1971  | Hinweis/Merkblatt über Schifffahrtzeichen auf dem Rhein . . . . .                                                                                                                                                                                                                      | 380   |
| 240                        | 24. 6. 1971 | Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents . . . . .                                                                                                                                                                                                                                 | 380   |
| 241                        | 25. 6. 1971 | Aufbietung eines in Verlust geratenen Schifferpatents . . . . .                                                                                                                                                                                                                        | 381   |
| 242                        | 29. 6. 1971 | Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents . . . . .                                                                                                                                                                                                                                 | 381   |

| Nr.                        | Dat.        | VkB1 1971                                                                                                                                                                   | Seite |
|----------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 243                        | 29. 6. 1971 | Änderung der Tarifordnung für den Hafen Aschaffenburg . . . . .                                                                                                             | 381   |
| <b>Seeverkehr</b>          |             |                                                                                                                                                                             |       |
| 244                        | 7. 7. 1971  | Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Einrichtung einer Reede für Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition in der Emshörnrinne . . . . .                                | 381   |
| 245                        | 7. 7. 1971  | Strom- und schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Wurster Watt, der Weser und der Lesum . . . . .                                               | 381   |
| 246                        | 29. 6. 1971 | Bekanntmachung über die Beauftragung geeigneter Personen als Hilfsorgane des Deutschen Hydrographischen Instituts . . . . .                                                 | 382   |
| <b>Personalnachrichten</b> |             |                                                                                                                                                                             |       |
| 247                        |             | Stellenausschreibung . . . . .                                                                                                                                              | 382   |
| 248                        | 30. 6. 1971 | Personalnachrichten . . . . .                                                                                                                                               | 382   |
| <b>Aufgebote</b>           |             |                                                                                                                                                                             |       |
| 248a                       | 31. 7. 1971 | Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe . . . . .                                                                                                             |       |
| 248b                       | 31. 7. 1971 | Aufbietung verlorener Führerscheine . . . . .                                                                                                                               |       |
| 248c                       | 31. 7. 1971 | Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 392 a—nnnn . . . . . |       |

### Nichtamtlicher Teil

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| <b>Zeitschriftenschau</b>       |     |
| Übersicht . . . . .             | 384 |
| Auslese . . . . .               | 386 |
| <b>Bücherschau</b>              |     |
| Neuerscheinungen . . . . .      | 388 |
| Buchbesprechung . . . . .       | 389 |
| <b>Rechtsprechung</b> . . . . . | 389 |

## AMTLICHER TEIL

### Personalmeldungen

#### Nr. 230 Auszeichnung

Bonn, den 25. Juni 1971  
Z 1 — Pov E 9/15 Bp/71 I

Der Herr Bundespräsident hat in Anerkennung seiner besonderen Verdienste dem Verwaltungsangestellten Emil Eilers, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich, das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Hesse

(VkB1 1971 S. 342)

### Straßenverkehr

#### Nr. 231 Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Juli 1971

**Inhalt: Neufassung der Bestimmungen über die technische Fahrzeugüberwachung**

Bonn, den 14. Juli 1971  
StV 2/36.05.05-1/2216 Va/71 II

Nachstehend gebe ich die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Juli 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 979) und die Begründung bekannt. Die Verordnung enthält eine Neufassung der Vorschriften über die amtliche technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Linder

#### Verordnung

#### zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Vom 13. Juli 1971

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), und des § 57 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Rechtspflegergesetzes, des Beurkundungsgesetzes und zur Umwandlung des Offenbarungseides in eine eidesstattliche Versicherung vom 27. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 911), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

#### Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1615), wird wie folgt geändert:

#### 1. § 29 erhält folgende Fassung:

##### „§ 29

#### Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

(1) Die Halter von Fahrzeugen, die ein eigenes amtliches Kennzeichen nach Art der Anlage V haben müssen, haben ihre Fahrzeuge auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlage VIII in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen; ausgenommen sind Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen (§ 28) sowie Fahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes.

(2) Der Halter hat den Monat, in dem das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr spätestens angemeldet werden muß, durch eine Prüfplakette nach Anlage IX nachzuweisen. Sie

ist von der Zulassungsstelle oder vom amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer zuzuteilen, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs bestehen. Weist das Fahrzeug lediglich geringe Mängel auf, so kann die Prüfplakette zugeteilt werden, wenn die unverzügliche Beseitigung der Mängel zu erwarten ist. Andere Stellen dürfen Prüfplaketten nur nach Maßgabe der Anlage VIII anbringen.

(3) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß die Prüfplakette am hinteren Kennzeichen des Fahrzeugs nach Maßgabe der Anlage IX dauerhaft angebracht und so befestigt ist, daß sie gegen Mißbrauch gesichert ist; sie darf weder verdeckt noch verschmutzt sein.

(4) Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung müssen von demjenigen, der die Prüfplakette zugeteilt oder angebracht hat, vermerkt werden

1. bei den im üblichen Zulassungsverfahren behandelten Fahrzeugen im Kraftfahrzeug- oder Anhängerchein;

2. bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 18 Abs. 5 mitzuführenden Nachweis.

(5) Die Prüfplakette wird mit dem Ablauf von 2 Monaten nach dem angegebenen Monat ungültig. Befindet sich an einem Fahrzeug, das mit einer Prüfplakette versehen sein muß, keine gültige Prüfplakette, so kann die Zulassungsstelle für die Zeit bis zur Anbringung der erforderlichen Prüfplakette den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr untersagen oder beschränken. Der Betroffene hat das Verbot oder die Beschränkung zu beachten; § 17 Abs. 2 gilt entsprechend.

(6) Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit der in Anlage IX beschriebenen Prüfplakette Anlaß geben können, dürfen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern nicht angebracht sein.“

#### 2. § 69 a Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die Worte „des § 29 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 2“ durch die Worte „des § 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 2“ ersetzt.

b) Die Nummern 14 bis 18 erhalten folgende Fassung:  
„14. einer Vorschrift des § 29 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1., 2.2., 2.8. Satz 2 oder 3.1. Satz 1 oder 2 der Anlage VIII über Haupt-, Zwischen- oder Bremsensonderuntersuchungen zuwiderhandelt;

15. einer Vorschrift des § 29 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 über Prüfplaketten an Fahrzeugen, dem Betriebsverbot oder der Betriebsbeschränkung nach § 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1 oder dem Verbot nach § 29 Abs. 6 über das Anbringen von verwechslungsfähigen Zeichen zuwiderhandelt;

16. einer Vorschrift der Nummer 3.3. Satz 1 oder 4.2.3. Satz 1 der Anlage VIII über die Wiedervorführung zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung zuwiderhandelt;

17. gegen eine Vorschrift der Nummer 5.1. oder 5.3. Satz 1 oder 3 der Anlage VIII über das Führen, Vorlegen oder Aufbewahren von Prüfbüchern verstößt;

18. entgegen der Vorschrift in der Nummer 6.7. oder 7. der Anlage VIII das Betreten der Grundstücke oder Geschäftsräume, die Vornahme von Prüfungen oder Besichtigungen oder die Einsicht in Aufzeichnungen nicht ermöglicht.“

#### 3. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Übergangsvorschrift zu § 29 und den Anlagen VIII und IX wird gestrichen.

b) Die Übergangsvorschrift zu Ziffer 4 der Anlage VIII wird gestrichen; an dieser Stelle werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

Die auf Grund des bisher geltenden Rechts erteilten Anerkennungen bleiben selbstverständlich bestehen. Die Befugnisse des Inhabers der Anerkennung richten sich vom Inkrafttreten dieser Verordnung an nach den neu gefaßten Vorschriften.

#### **Anerkennung von Überwachungsorganisationen (Nr. 7)**

Daß Überwachungsorganisationen künftig nicht mehr amtlich anerkannt werden können, ist bereits im allgemeinen Teil begründet worden. Soweit solche Organisationen anerkannt sind, sollen sie aus Gründen des Besitzstandsschutzes anerkannt bleiben. Insoweit gelten für sie die entsprechenden Vorschriften unter Nr. 6.

**Die Sonderregelung für Bundesbahn und Bundespost (Nr. 8)** entspricht dem geltenden Recht.

#### **5. Zu Artikel 1 Nr. 4 (Neufassung der Anlage IX)**

Einer Anregung aus der Praxis folgend, soll die Prüfplakette künftig zwischen den Zahlen 11 und 1 einen schwarzen Abschnitt haben. Durch eine solche auffällige Markierung eines Teils des Plakettenfeldes kann die Kontrolle verbessert werden.

Im übrigen wird folgendes geändert:

- Die Erhabenheit wird auf mindestens 0,10 mm nach Anbringung festgesetzt, um Fälschungen zu erschweren;
- die Farbe Weiß soll ab 1979 entfallen;
- die Zahl der wechselnden Farben soll erhöht werden; Orange, Braun und Rosa kommen hinzu;
- die Farben Blau und Grün sollen nach einem anderen RAL-Wert bestimmt werden, um den Kontrast zu erhöhen;
- ein bestimmter Platz für die Anbringung der Prüfplakette auf dem Kennzeichen wird empfohlen; bei Anbringung an anderen Stellen besteht die Gefahr, daß die Ablesbarkeit des Kennzeichens beeinträchtigt wird.

#### **6. Zu Artikel 2 (§§ 43, 44 BOKraft)**

Die Änderung des § 43 Abs. 2 BOKraft trägt lediglich dem Umstand Rechnung, daß künftig nicht mehr für alle unter die BOKraft fallenden Fahrzeuge Prüfbücher notwendig sind.

Die Neufassung des § 44 Abs. 1 BOKraft verpflichtet den Unternehmer künftig auch, der Genehmigungsbehörde über die Durchführung der außerordentlichen Hauptuntersuchung einen Nachweis vorzulegen.

#### **7. Artikel 3 hat ausschließlich redaktionelle Bedeutung (Anpassung eines Zitats).**

#### **8. Zu Artikel 4 (Aufhebung von Vorschriften)**

Die §§ 22, 23 und 25 der Sechsten Ausnahmeverordnung zur StVZO sowie § 1 der Vierzehnten Ausnahmeverordnung zur StVZO sind durch die Neufassung der Vorschriften über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger überholt und daher aufzuheben.

#### **9. Zu Artikel 5 (Berlin-Klausel)**

Die Verordnung soll auch im Land Berlin gelten; sie enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

#### **10. Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)**

Um die Umstellung auf geänderte und neue Regelungen zu erleichtern, empfiehlt es sich, die Verordnung erst am 1. Januar 1972 in Kraft treten zu lassen; allerdings muß die Bestimmung, wonach Überwachungsorganisationen künftig nicht mehr neu anerkannt werden, unmittelbar nach der Verkündung der Verordnung wirksam werden).

(VkB1 1971 S. 342)

\*) Artikel 6 hat seine jetzige Fassung auf Vorschlag des Bundesrates erhalten. Die Vorlage des Bundesministers für Verkehr (Bundesrat-Drucksache 306/71) sah vor, daß die Verordnung am Ersten des auf die Verkündung folgenden dritten Monats in Kraft treten sollte.

### **Nr. 232 Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 13. Juli 1971**

Bonn, den 13. Juli 1971  
— StV 8 — 9378 Va/71 —

Nachstehend gebe ich die erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 13. Juli 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 978) nebst Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Wagner

#### **Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr Vom 13. Juli 1971**

Auf Grund des § 6a Abs. 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr (FahrpersGSt) vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

##### **§ 1**

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 865, 1298) wird wie folgt geändert:

##### **1. An § 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:**

„(2) Bei der Erhebung der Gebühren dürfen mehrere miteinander verbundene, im Gebührentarif genannte Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen in einer Gesamtbezeichnung, die zugehörigen Beträge in einem Gesamtbetrag zusammengefaßt werden.“

##### **2. Im Gebührentarif für Maßnahmen im Straßenverkehr werden ersetzt:**

- a) unter den Gebührennummern 301.2, 301.3, 301.6 und 301.7 die Zahl „29,00“ durch die Zahl „33,00“, die Zahl „26,00“ durch die Zahl „30,00“, die Zahl „38,00“ durch die Zahl „44,00“ und die Zahl „36,00“ durch die Zahl „41,00“;
- b) unter den Gebührennummern 314.1 bis 314.4 in Spalte 1 (Vollprüfung) die Zahl „17,00“ durch die Zahl „19,50“, die Zahl „29,00“ durch die Zahl „33,00“, die Zahl „51,00“ durch die Zahl „59,00“ und die Zahl „56,00“ durch die Zahl „64,00“;
- c) unter den Gebührennummern 314.1 bis 314.4 in Spalte 5 (Prüfungen auf Grund des § 29 StVZO) die Zahl „5,50“ durch die Zahl „6,50“, die Zahl „11,50“ durch die Zahl „13,50“, die Zahl „15,00“ durch die Zahl „17,00“ und die Zahl „23,00“ durch die Zahl „26,50“;
- d) unter der Gebührennummer 313 die Zahl „23,00“ durch die Zahl „33,00“;
- e) unter der Gebührennummer 351.2 die Zahl „120,00“ durch die Zahlen „150,00—200,00“.

##### **§ 2**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

##### **§ 3**

Diese Verordnung tritt am vierten Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 13. Juli 1971

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

#### **Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

Bei Erlass der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 sind die Gebühren der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den

Kraftfahrzeugverkehr um durchschnittlich 14,8 v. H. angehoben worden. Diese Erhöhung reicht jedoch nicht aus, um die Kosten zu decken, die im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes aufzubringen sind. Im Jahre 1970 entstand ein Defizit von etwa 4,3 Millionen DM, das durch Kontokorrentkredite gedeckt werden mußte. Die Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTUV) hat für 1971 ein Defizit von etwa 15 Millionen, für 1972 von mehr als 30 Millionen DM errechnet. Zum Teil hängt dies damit zusammen, daß die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr ihr Personal in Besoldung und Versorgung den Angehörigen des öffentlichen Dienstes gleichstellen müssen und deshalb sich der Pflicht nicht entziehen können, die im öffentlichen Dienst beschlossenen Verbesserungen zu übernehmen.

Die VdTUV hält eine Erhöhung der Gebühren der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr um durchschnittlich 23 v. H. für erforderlich. Hierüber haben die für den Verkehr zuständigen obersten Bundes- und Landesbehörden beraten. Um die nötigen Arbeiten für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz nicht zu gefährden, gewährt die nunmehr vorgelegte Verordnung für einen Teil der Gebührennummern eine Erhöhung, allerdings um erheblich weniger als durchschnittlich 23 v. H. Von rd. 70 Gebührenpositionen werden nur 14 geändert. Die Erhöhung beträgt in 11 Fällen etwa 15 v. H. (Schwankungen durch Auf- und Abrundung). Die Gebühr für die Hauptuntersuchung von Personenkraftwagen wird von 11,50 DM auf 13,50 DM erhöht, um u. a. die nötigen Investitionen für die Prüfungen im Interesse des Umweltschutzes zu ermöglichen. Bei Typprüfungen, bei denen nach den gesetzlichen Bestimmungen ausschließlich Sachverständige mit akademischer Vorbildung verwendet werden müssen, konnte der bisherige Stundensatz von 23,00 DM nicht mehr beibehalten werden. Bei den medizinisch-psychologischen Untersuchungen mußte die Gebühr für schwierige Gutachten wegen der erheblich gestiegenen Anforderungen auf 150,00 DM bis 200,00 DM angehoben werden.

Eine Auswirkung der Gebührenerhöhung auf das allgemeine Preisniveau ist nicht zu erwarten. In den meisten Fällen handelt es sich um zahlenmäßig geringe Mehrbeträge, die von den einzelnen Staatsbürgern nur einmal im Leben oder nur einmal innerhalb von zwei Jahren zu entrichten sind und im Vergleich zu den Betriebskosten der Kraftfahrzeuge nicht ins Gewicht fallen.

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit wesentlichen Kosten belastet.

Im einzelnen ist zu bemerken:

#### Zu § 1 Nr. 1

Nach § 6a Abs. 3 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes kann die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr die Kostenerhebungen abweichend von § 14 des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 821) regeln. Um bei Massenabfertigungen die Abrechnung zu erleichtern und die Wartezeit des Publikums zu verkürzen, enthält der neue Absatz 2 des § 1 der Gebührenordnung Erleichterungen gegenüber dem § 14 Abs. 1 Nr. 3 und 4 des Verwaltungskostengesetzes. Die übrigen Vorschriften des § 14 bleiben unberührt.

#### Zu § 1 Nr. 2 Buchst. a

Die Richtlinien für die Prüfung der Bewerber um die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen vom 20. November 1970 (Verkehrsbl. S. 877) haben die Anforderungen der Fahrerlaubnisprüfung verschärft (neues Fragebogensystem, Prüfung auf Autobahnen).

#### Zu § 1 Nr. 2 Buchst. b

Die VdTUV hat durch Umfrage bei den angeschlossenen Vereinen festgestellt, daß die Zeitwerte, die vor mehr als 10 Jahren zur Grundlage der Gebührenbemessung für die Prüfung nach § 21 StVZO gemacht wurden, nicht mehr richtig sind. Neben der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer spielen der Schutz der Fahrzeuginsassen vor Verletzungen und der Umweltschutz eine größere Rolle als früher. Der Zeitaufwand wird beeinflußt durch die häufig bestehende Notwendigkeit, Ausnahmegenehmigungen zu begutachten oder durch Ortstermine oder

Beiziehung von Unterlagen weiteres Material für die Entscheidung zu beschaffen. Eingesetzt werden müssen bei Vollprüfungen akademisch geschulte Sachverständige (§ 21 Satz 3 StVZO in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 897), § 2 Abs. 2 Nr. 1 der Kraftfahrtsachverständigen-Verordnung vom 10. November 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 855)).

#### Zu § 1 Nr. 2 Buchst. c

Die Erweiterung der Hauptuntersuchungen auf den Umweltschutz erfordert hohe Investitionen (Meßgeräte für Abgasmessungen). Das Netz der Prüfstellen muß verdichtet werden, um den Fahrzeughaltern lange Wartezeiten und damit erhebliche Verdienstaufschüsse zu ersparen. Benötigt werden auch wegen der Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes etwa 200 bis 250 neue Prüfgassen (bisherige Anzahl: 606).

#### Zu § 1 Nr. 2 Buchst. d

Der bisherige Stundensatz für Typprüfungen wird der entsprechenden Gebühr nach der Kostenordnung für die Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen vom 31. Juli 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1162) angepaßt. Bei den Typprüfungen werden ausschließlich akademisch geschulte Sachverständige eingesetzt (§ 20 Abs. 2 StVZO, § 2 Abs. 2 Nr. 1 der Kraftfahrtsachverständigen-Verordnung); sie tragen bei Typprüfungen eine hohe Verantwortung, weil ihre Entscheidungen erhebliche Investitionen beeinflussen. Deshalb kann ihre Arbeit nicht geringer bezahlt werden als z. B. die der Beamten des höheren Dienstes nach § 3 der Kostenordnung für Nutzleistungen der Bundesanstalt für Materialprüfung vom 17. Dezember 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1748).

#### Zu § 1 Nr. 2 Buchst. e

Wegen der Bedeutung der Fahrerlaubnis für das Berufsleben und die Verkehrssicherheit verschärfen sich die Anforderungen der Gerichte an Gutachten für die Fahrtauglichkeit. Die Kosten der medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen werden 1971 voraussichtlich um mehr als 60 v. H. höher als das Gebührenaufkommen sein. Die Gebühr für aufwendige Untersuchungen dieser Art (umfassende Prüfung der Vorgeschichte, Beiziehung von Akten, eingehende Begründung) muß deshalb angemessen erhöht werden. Um die Berücksichtigung unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade zu ermöglichen, wird eine Rahmengebühr von 150,00 bis 200,00 DM vorgesehen.

(VkB1 1971 S. 352)

### Nr. 233 Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (Freistellungs-Verordnung GüKG)

Bonn, den 28. Juni 1971  
StV 3 — 6191 Va/71

Nachstehend wird der Wortlaut der Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (Freistellungs-Verordnung GüKG) vom 21. Juni 1971 bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesgesetzbl. I S. 836 vom 25. Juni 1971 verkündet worden und am 26. Juni 1971 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Linder

### Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (Freistellungs-Verordnung GüKG)

Vom 21. Juni 1971

Auf Grund des § 4 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969 (Bundesgesetzbl. 1970 I S. 1), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 4. Dezember 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1613), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

## Artikel 1

§ 1 der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (Freistellungs-Verordnung GüKG) vom 29. Juli 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 1022) wird wie folgt geändert:

## 1. Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. die Beförderung von Müll und Fäkalien sowie von Abfällen zur Beseitigung z. B. durch Ablagerung oder Verbrennung“.

## 2. In Nummer 15 werden die Worte „Instandsetzungs- oder Montagearbeiten“ durch die Worte „Instandsetzungs-, Montage-, Demontage- oder Überprüfungsarbeiten“ ersetzt.

## 3. In Nummer 17 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.

## 4. Nach Nummer 17 werden folgende Nummern 18 und 19 eingefügt:

„18. die Beförderung von Knochen und ungegerbten Hautabfällen sowie von tierischen Rohfetten als Schlachtabfall, die nicht zum menschlichen Verzehr bestimmt sind,

19. die Beförderung in besonders eingerichteten Vorführungswagen zum ausschließlichen Zweck der Werbung oder Belehrung.“

## Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

## Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 21. Juni 1971

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

(VkB1 1971 S. 353)

# Nr. 234 Kostenordnung für Amtshandlungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

Bonn, den 2. Juli 1971

StV 3/26.20.40 - 5/6020 Bd/71 II

Nachstehend wird der Wortlaut der Kostenordnung für Amtshandlungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vom 25. Juni 1971 bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesgesetzbl. I S. 865 vom 2. Juli 1971 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Linder

## Kostenordnung für Amtshandlungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

Vom 25. Juni 1971

Auf Grund des § 103 b des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969 (Bundesgesetzbl. 1970 I S. 1), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 4. Dezember 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1613), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

## § 1

(1) Für Amtshandlungen der Verkehrsbehörden im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) nach dieser Verordnung erhoben.

(2) Gebührenfrei sind Amtshandlungen, die im Rahmen einer gemeinnützigen oder mildtätigen Betätigung von Körperschaften oder Vereinigungen vorgenommen werden, die als mildtätig oder gemeinnützig anerkannt sind.

## § 2

Für die Bemessung der Gebühr ist das Gebührenverzeichnis maßgebend, das Bestandteil dieser Verordnung ist.

## § 3

Bei Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, ist von der Erhebung der Kosten abzusehen, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

## § 4

Urkunden, die im Zusammenhang mit der kostenpflichtigen Amtshandlung ausgehändigt werden, können bis zur Zahlung der Kosten zurückbehalten oder an den Kostenschuldner auf dessen Kosten unter Postnachnahme übersandt werden.

## § 5

Der Umfang der zu erstattenden Auslagen, die Fälligkeit und die Verjährung der Kostenansprüche, die Befreiung von der Kostenpflicht und das Erhebungsverfahren bestimmen sich nach dem Verwaltungskostengesetz.

## § 6

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

## § 7

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 25. Juni 1971

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

## Gebührenverzeichnis

| Lfd. Nr.                                                                                      | Gebührentatbestand                                                             | Gebührenrahmen in DM |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>I. Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr</b>                                             |                                                                                |                      |
| 1.                                                                                            | Erteilung und Ausstellung von Einzelgenehmigungen für eine Fahrt               | 5— 10                |
| 2.                                                                                            | Erteilung und Ausstellung von befristeten Genehmigungen (je Lastzug und Land): |                      |
|                                                                                               | Gültig bis zu 1 Monat                                                          | 10— 25               |
|                                                                                               | Gültig bis zu 3 Monaten                                                        | 15— 55               |
|                                                                                               | Gültig bis zu 6 Monaten                                                        | 20— 60               |
|                                                                                               | Gültig bis zu 12 Monaten                                                       | 50—150               |
| <b>II. Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr im Rahmen des EWG-Gemeinschaftskontingents</b> |                                                                                |                      |
| 1.                                                                                            | Erteilung und Ausstellung von Gemeinschaftsgenehmigungen                       | 50—150               |
| 2.                                                                                            | Zurücknahme von Gemeinschaftsgenehmigungen                                     | 50—150               |
| 3.                                                                                            | Berichtigung und Neuausfertigung von Gemeinschaftsgenehmigungen                | 5— 20                |

(VkB1 1971 S. 354)

# Nr. 235 Verordnung über die Tarifkommissionen, die erweiterten Tarifkommissionen und die beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr (Tarifkommissionen-Verordnung);

**hier: Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein ausgeschiedenes Mitglied**

Bonn, den 8. Juli 1971

StV 3/28.18.61 — 3/6010 A 71

Herr Rudolf Aul, Minden (Westf.), hat sein Amt als Mitglied der Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs — Gruppe der Verloader — niedergelegt.

Ich fordere hiermit nach § 5 Abs. 3 der Tarifkommissionen-Verordnung vom 21. November 1969 (Bundes-

anzeiger Nr. 222 vom 29. November 1969) auf, mir Vorschläge für die Berufung eines Nachfolgers als Vertreter der Spedition bis zum 15. September 1971 einzureichen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag  
Dr. Linder

(VkB1 1971 S. 354)

## Nr. 236 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 4/71

Bonn, den 7. Juli 1971

StV 3 - 28.18.11 - 90/6184 Va 71 II

Durch die Verordnung TSF Nr. 4/71 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 7. Juli 1971 (Bundesanzeiger Nr. 124 vom 10. Juli 1971) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 4/71 geändert worden. Der Nachtrag ist vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., 6 Frankfurt a. M. 93, Breitenbachstraße 1, zu beziehen.

Inhalt der Änderung:

1. Aufhebung des Ausnahmetarifs 306 (Naturasphaltnastix)
2. Änderung und Neuausgabe der Ausnahmetarife
  - 001 (Getreide)
  - 004 (Kartoffeln)
  - 005 (Zuckerrüben)
  - 007 (Bohnen und Kopfkohl)
  - 102 (Fettsäuren)
  - 107 (Futterzuckermischfutter usw.)
  - 108 (Treber)
  - 201 (Torf)
  - 291 (Heizöl und Dieselmotortreibstoff)

- 301 (Kies, Sand, Schlacken, Steine usw.)
- 302 (Steine usw. zum Wegebau usw.)
- 304 (Kalkstein usw.)
- 305 (Ton usw.)
- 309 (Chinaclay und Kaolin)
- 401 (Betonwaren usw. zum Hochbau, Tiefbau usw.)
- 403 (Kapselscherben usw.)
- 603 (Aluminiumsulfat)
- 604 (Kautschuk, Latex, synthetisch)
- 607 (Methanol)
- 608 (Kohlenstoffkörper usw.)
- 609 (Natriumtripolyphosphat usw.)
- 611 (Aluminiumhydroxyd)
- 707 (Zellwolle usw.)

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag  
Dr. Linder

(VkB1 1971 S. 355)

## Binnenschifffahrt

## Nr. 237 Zusammenstellung der am 1. Juni/15. Juni 1971 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen

Bonn, den 8. Juli 1971  
B 4/44.00.00/4077 M/71

Die nachstehenden Zusammenstellungen werden hiermit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag  
Dr. Reemts

# Zusammenstellung

der am 1. 6. 1971 gültigen gedruckten Bekanntmachungen für die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen km 149,20 und km 865,40, auf dem Neckar, dem Main mit Regnitz und Main-Donau-Kanal, der Lahn, der Mosel zwischen der Mündung und km 242,21 und dem Schifffahrtsweg Rhein—Kleve.

Diese Zusammenstellung erstreckt sich auf die erlassenen, noch gültigen Bekanntmachungen bis einschließlich Bekanntmachung Nr. 7/1971.

(Die Abkürzung RheinSchPVO bedeutet „Rheinschifffahrtspolizeiverordnung“; die Abkürzung BSchSO oder BinSchStrO bedeutet „Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung“; die Abkürzung MoselSchPVO bedeutet „Moselschifffahrtspolizeiverordnung“; die Abkürzung RheinSchUO bedeutet „Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße“.)

## I. RHEIN

### A. Geltungsbereich: Rhein v. km 170 (Schweizer Grenze) bis zur holländischen Grenze

Bekanntmachung Nr. 34/1969 vom 31. 7. 1969 (VkB1 S. 494 - ZKR 1969 - II - 25) ((Nr. 37/1969 vom 10. 9. 1969 - VkB1 S. 599, Nr. 2/1970 vom 9. 1. 1970 - VkB1 S. 13 - ZKR 1969 - IV - 23 und Nr. 32/1970 vom 6. 8. 1970 - VkB1 S. 574 - ZKR 1970 - I - 18 II))

### Sicherheitsanforderungen an Fahrzeuge der Schubschifffahrt

#### 1. Begriffsbestimmungen

1. Als Schubverband gilt eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft befindet, das den Verband fortbewegt.
2. Als Schubboot gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebaut oder eingerichtet ist.

Bemerkung: Diese Zusammenstellung umfaßt nur die gedruckten Bekanntmachungen. Die telefonischen Bekanntmachungen bleiben hiervon unberührt.

3. Als Schubleichter gilt ein zur Fortbewegung durch Schubboote gebautes oder eingerichtetes Fahrzeug
  - a) ohne eigene Triebkraft oder
  - b) mit Hilfsantrieb, dessen es sich nur bedient, wenn es
    - in einem Schubverband fährt oder
    - außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vornimmt (z. B. in Häfen oder an Lade- und Löschplätzen).
4. Als Schubplattform gilt eine Plattform am Bug des Schubbootes. Die Plattform, die Öffnungen als Zugang zu den Ankern haben kann, muß so breit und so gebaut sein, daß vom Beginn des Kupplungsmanövers an
  - a) das Schubboot seine Lage zu dem oder den Schubleichtern nicht verändern kann,
  - b) die zum Kupplungsmanöver eingeteilte Schiffsmannschaft leicht und gefahrlos von einem zum anderen Fahrzeug übergehen und die Kupplungsdrähte zwischen dem Schubboot und den Pollern des Schubleichters (der Schubleichter) leicht verlegen kann, ohne daß dabei die Drähte vor dem Spannen zwischen den Fahrzeugen oder an deren Seiten über das Wasser geführt werden müssen.
5. Als Standardschubboot gilt ein Schubboot, das als solches gebaut ist, oder ein zum Schubboot umgebauter Schlepper. Zur Ausrüstung des Standardschubbootes gehören
  - a) eine Schubplattform,
  - b) mechanische Ankerwinden,

- c) mindestens zwei Spezialwinden zum Spannen der Längsdrähte,
- d) mindestens ein Heckanker,
- e) Antriebsmaschinen, die vom Steuerstand aus zu bedienen sind und
- f) Einrichtungen im Steuerstand zur Überwachung der Antriebsmaschinen.

## II. Anwendung der Untersuchungsordnung

1. Schubboote und Schubleichter unterliegen den Vorschriften der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO), sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
2. Artikel 25 Ziffer 1 RheinSchUO gilt nicht für Schubboote.
3. Die Artikel 25, 26 Ziffer 1, Artikel 27, 29 und 38 RheinSchUO gelten nicht für Schubleichter.
4. Artikel 36 Ziffer 1, Artikel 39 bis 43 und Artikel 44 Ziffer 1 Abs. 2, Ziffer 3, 5, 6 und 7 RheinSchUO gelten weder für Schubboote noch für Schubleichter.

## III. Schlepptätigkeit der Schubverbände

Schubverbände, die eine Schlepptätigkeit ausüben, müssen den Bedingungen des Artikels 33 RheinSchUO entsprechen. Hierüber ist in dem Anhang zum Schiffsattest des Schubbootes unter „Besondere Bedingungen“ ein Vermerk einzutragen.

## IV. Schubboot ohne Schubplattform

Bei einem Schubboot, das nicht mit einer Schubplattform ausgerüstet ist, muß durch geeignete wirksame Vorrichtungen verhindert werden, daß sich sein Bug gegen das Heck des Schubleichters seitlich verschieben kann.

## V. Schwimmwesten

An Bord eines jeden Schubleichters, der zur Beförderung gefährlicher Güter nach den Anlagen 9, 10 und 11 der RheinSchPVO oder zur Beförderung von Explosivstoffen dient, und eines jeden Schubleichters, der für den Aufenthalt von Frauen und Kindern eingerichtet ist, muß sich eine Schwimmweste befinden.

## VI. Besatzungen

1. Die Besatzung eines Schubverbandes wird gemäß den Bestimmungen des Anhangs zu dieser Verordnung festgesetzt. Sofern der Anhang keine Bestimmungen über die Besatzung enthält, wird diese von der Untersuchungskommission unter Anwendung der Bestimmungen der Ziffer VII festgesetzt.
2. Die Besatzung, die für einen Schubverband vorgeschrieben ist, der aus einem Schubboot mit einem Schubleichter vor diesem besteht, gilt auch für den Fall, daß das Schubboot den Schubleichter längsseits gekuppelt mitführt, sofern diese Zusammenstellung nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schubschiffahrt zugelassen ist und die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Die Kupplungen der gekuppelten Fahrzeuge müssen den schiffahrtspolizeilichen Anordnungen über die Kupplungen von Schubverbänden entsprechen.
  - b) Der Übergang aus der Zusammenstellung der Fahrzeuge nebeneinander in die Zusammenstellung der Fahrzeuge hintereinander und umgekehrt muß leicht auszuführen sein.
3. Wenn nicht alle unter Nummer 2 genannten Bedingungen erfüllt sind, muß der Schubleichter die für einen Schleppkahn gleicher Tragfähigkeit vorgeschriebene Besatzung haben.
4. Eine Frau darf der Besatzung auf Schubverbänden, ausgenommen als Schiffsführer, nicht angehören.
5. Sofern ein Schubverband berechtigt ist, einen oder mehrere nicht zu Schubleichtern umgebaute Kähne längsseits gekuppelt mitzuführen, muß die Besatzung den Bestimmungen des Anhangs zu dieser Verordnung entsprechen, wobei die Kähne als Schubleichter zählen. Die Besatzung ist für jeden Kahn in der Betriebsform A um einen, in den anderen Betriebsformen um zwei Matrosen mit Rheinschifferpatent zu verstärken. Während der Fahrt muß an Bord eines jeden Kahnes mindestens einer der vorgenannten Matrosen Dienst tun.

## VII. Ergänzende Bestimmungen

Über diese Verordnung hinaus müssen die Schubverbände und ihre einzelnen Fahrzeuge den Bedingungen genügen, die die Untersuchungskommission im Einzelfalle festsetzt; diese Bedingungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

## VIII. Versuche

1. Zwecks Erteilung des Schiffsattestes für ein Schubboot bestimmt die Untersuchungskommission, welche Schubverbände ihr vorzuführen sind. Sie veranlaßt Versuche mit der oder den Zusammenstellungen, die ihr am ungünstigsten erscheinen.
2. Durch diese Versuche muß nachgewiesen werden, daß
  - a) Die Kursstabilität des Schubverbandes ausreicht,
  - b) ein erheblicher Kurswechsel und ein unmittelbar anschließendes Wiederaufstrecken schnell und leicht durchgeführt werden können,
  - c) die Fahrtgeschwindigkeit des Schubverbandes im stillen Wasser mindestens 13 km/Std. beträgt. Diese Bedingung gilt nur für Schubboote, die nach dem 1. 10. 67 zum ersten Mal untersucht werden. Sie gilt ferner nicht für Schubboote, die ausschließlich auf Reeden und in Häfen verkehren,
  - d) der Schubverband, dessen Länge 86 m überschreitet, Bug zu Tal anhalten kann und dabei und nachher vollständig manövrierfähig bleibt,
  - e) der Schubverband, dessen Länge 86 m nicht überschreitet und der nicht Bug zu Tal anhalten kann, schnell und leicht aufdrehen kann,
  - f) bei der Zusammenstellung und Auflösung des Schubverbandes die Kupplungen leicht und gefahrlos zu bedienen sind.

Die Untersuchungskommission vergewissert sich außerdem, daß die Kupplungen den schiffahrtspolizeilichen Anordnungen über die Kupplungen von Schubverbänden entsprechen.

3. Bei den Versuchen darf die Untersuchungskommission günstige Auswirkungen besonderer Einrichtungen der Schubleichter (Ruderanlage, Antriebseinrichtungen usw.) nur berücksichtigen, wenn diese Leichter immer mit demselben Schubboot eingesetzt werden. In diesem Fall müssen die Namen der zugelassenen Schubleichter in das Schiffsattest des Schubbootes eingetragen werden.

## IX. Zusammenstellungen und Höchstabmessungen der Schubverbände

Wenn die Untersuchungskommission feststellt, daß bei den Zusammenstellungen, die nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften über die Höchstabmessungen noch erlaubt sind, eine ausreichende Sicherheit nicht vorhanden ist, muß sie in das Schiffsattest des Schubbootes die Höchstabmessungen eintragen, die für die einzelnen Abschnitte des Rheins zugelassen werden.

Gültig bis zum 30. 9. 1971.

## Anhang

### Besatzung der Schubverbände

#### I. Abkürzungen

Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:

- |                                                             |                                                  |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| A: Tagesfahrt<br>von höchstens 16 Stunden                   | } innerhalb<br>eines Zeitraums<br>von 24 Stunden |
| B: verkürzte halbständige Fahrt<br>von höchstens 18 Stunden |                                                  |
| C: halbständige Fahrt<br>von höchstens 20 Stunden           |                                                  |
| D: ständige Fahrt<br>von höchstens 24 Stunden               |                                                  |

#### II. Besatzung der Schubverbände mit Standard-schubboot

1. Die nachfolgenden Vorschriften sind nur auf Schubverbände mit Standardschubbooten anzuwenden.

## 2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 1 — Standardschubboot

| Stufe | Maschinenleistung     | Anzahl d. Schub-leichter    | Besatzung     | A | B | C | D |
|-------|-----------------------|-----------------------------|---------------|---|---|---|---|
| 1     | bis 500 PSe           | 0<br>oder<br>1<br>oder<br>2 | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Steuerleute   | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Matrosen      | 1 | 1 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       | 3<br>oder<br>mehr           | Maschinisten  | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Matrosen-     | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Motorwarte    | 1 | 1 | 1 | 2 |
|       |                       |                             | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Steuerleute   | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Matrosen      | 2 | 2 | 2 | 3 |
|       |                       |                             | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Maschinisten  | — | — | — | — |
| 2     | über 500 bis 750 PSe  | 0<br>oder<br>1<br>oder<br>2 | Matrosen-     | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Motorwarte    | 1 | 1 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       | 3<br>oder<br>mehr           | Matrosen      | 1 | 1 | 1 | 2 |
|       |                       |                             | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Maschinisten  | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Matrosen-     | 1 | 1 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Motorwarte    | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Matrosen      | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 3     | über 750 bis 1000 PSe | 0<br>oder<br>1<br>oder<br>2 | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Maschinisten  | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Matrosen-     | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Motorwarte    | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       | 3<br>oder<br>mehr           | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Matrosen      | 3 | 2 | 2 | 3 |
|       |                       |                             | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Maschinisten  | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Matrosen-     | — | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Motorwarte    | — | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 4     | über 1000 PSe         | 0<br>oder<br>1<br>oder<br>2 | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Matrosen      | 2 | 1 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Maschinisten  | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       | 3<br>oder<br>mehr           | Matrosen-     | — | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Motorwarte    | — | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                             | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Matrosen      | 3 | 2 | 3 | 3 |
|       |                       |                             | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                       |                             | Maschinisten  | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Matrosen-     | — | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                             | Motorwarte    | — | 1 | 1 | 1 |

3. In Einzelfällen kann die Untersuchungskommission von den vorstehenden Bestimmungen abweichen. Diese Abweichungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

## III. Besatzung der Schubverbände mit schiebendem Selbstfahrer

1. Diese Bestimmungen gelten nur für Schubverbände, — in denen der schiebende Selbstfahrer allen Vorschriften des Artikels 40 Ziffer 1 RheinSchUO entspricht und eine Schubplattform hat, und — in die nur ein Schubleichter und in keinem Falle ein nicht umgebauter Schleppkahn eingestellt ist.

## 2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 2 — Schiebender Selbstfahrer

| Stufe | Tragfähigkeit des schiebenden Selbstfahrers | Besatzung     | A | B | C | D |
|-------|---------------------------------------------|---------------|---|---|---|---|
| 1     | von 15 bis 500 t                            | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                                             | Steuerleute   | — | — | — | — |
|       |                                             | Matrosen      | 2 | 2 | 2 | 3 |
|       |                                             | Schiffsjungen | — | — | 1 | — |
| 2     | über 500 bis 1000 t                         | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                                             | Steuerleute   | — | — | — | — |
|       |                                             | Matrosen      | 2 | 2 | 3 | 4 |
|       |                                             | Schiffsjungen | 1 | 1 | — | — |
| 3     | über 1000 bis 1600 t                        | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                                             | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                                             | Matrosen      | 2 | 2 | 3 | 3 |
|       |                                             | Schiffsjungen | — | — | — | 1 |
| 4     | über 1600 t                                 | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                                             | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                                             | Matrosen      | 2 | 3 | 3 | 4 |
|       |                                             | Schiffsjungen | 1 | 1 | 1 | — |

3. Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung von über 800 PSe ist ein Matrose durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen.

Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung bis 800 PSe muß ein Besatzungsmitglied mit der Bedienung und Überwachung der Motoren vertraut sein und ein weiteres Besatzungsmitglied den Motor so weit bedienen können, daß es ihn anzulassen und abzustellen vermag.

4. Sind eine oder mehrere der in Artikel 40 Ziffer 1 RheinSchUO genannten Bedingungen nicht erfüllt, so ist in allen Betriebsformen die in Tabelle 2 vorgeschriebene Besatzung in den Stufen 1 und 2 um einen Schiffsjungen, in den Stufen 3 und 4 um einen Matrosen zu erhöhen.

5. Hat der schiebende Selbstfahrer keine Schubplattform, muß sich die Untersuchungskommission bei jedem Verband die Kupplungsmanöver vorführen lassen. Stellt sie dabei fest, daß zur ordnungsmäßigen Ausführung dieser Manöver, insbesondere auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in der Tabelle 2 vorgeschriebene Decksbesatzung nicht ausreicht, muß sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

## IV. Besatzung der Schubverbände mit einem Schubboot, das aus einem Schlepper umgebaut ist und nicht alle Einrichtungen eines Standardschubbootes hat.

1. Diese Bestimmungen gelten nur für Schubverbände, — in denen das Schlepper-Schubboot den Vorschriften des Artikels 41 Ziffer 1 Buchstaben a, b und c RheinSchUO entspricht und dessen Ankerwinden motorisiert sind, und — in die nicht mehr als zwei Schubleichter eingestellt sind.

## 2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 3 — Nicht zu einem Standardschubboot umgebauter Schlepper

| Stufe | Maschinenleistung    | Anzahl d. Schub-leichter | Besatzung     | A | B | C | D |
|-------|----------------------|--------------------------|---------------|---|---|---|---|
| 1     | bis 500 PSe          | 1<br>oder<br>2           | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                      |                          | Steuerleute   | — | — | — | — |
|       |                      |                          | Matrosen      | 2 | 2 | 3 | 3 |
|       |                      |                          | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                      |                          | Maschinisten  | — | — | — | — |
|       |                      |                          | Matrosen-     | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 2     | über 500 bis 750 PSe | 1<br>oder<br>2           | Motorwarte    | 1 | 1 | 1 | 2 |
|       |                      |                          | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                      |                          | Steuerleute   | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                      |                          | Matrosen      | 2 | 2 | 2 | 3 |
|       |                      |                          | Schiffsjungen | — | — | — | — |
|       |                      |                          | Maschinisten  | — | — | — | — |
|       |                      |                          | Matrosen-     | 1 | 1 | 1 | 2 |
|       |                      |                          | Motorwarte    | 1 | 1 | 2 | 2 |

| Stufe | Maschinenleistung     | Anzahl d. Schub-leichter |                     |   |   |   |   |
|-------|-----------------------|--------------------------|---------------------|---|---|---|---|
| 3     | über 750 bis 1000 PSe | 1 oder 2                 | Schiffsführer       | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                          | Steuerleute         | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                          | Matrosen            | 3 | 2 | 3 | 4 |
|       |                       |                          | Schiffsjungen       | — | — | — | — |
|       |                       |                          | Maschinisten        | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 4     | über 1000 PSe         | 1 oder 2                 | Matrosen-Motorwarte | — | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                          | Schiffsführer       | 1 | 2 | 2 | 2 |
|       |                       |                          | Steuerleute         | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                          | Matrosen            | 3 | 2 | 3 | 4 |
|       |                       |                          | Schiffsjungen       | — | — | — | — |
|       |                       |                          | Maschinisten        | 1 | 1 | 1 | 1 |
|       |                       |                          | Matrosen-Motorwarte | — | 1 | 1 | 1 |

3. Die Untersuchungskommission muß sich die Kuppelungsmanöver des Verbandes vorführen lassen. Stellt sie dabei fest, daß zur ordnungsmäßigen Ausführung dieser Manöver, insbesondere auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in der Tabelle 3 vorgeschriebene Decksbesatzung nicht ausreicht, muß sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

4. In Einzelfällen kann die Untersuchungskommission von den obengenannten Bestimmungen abweichen. Diese Abweichungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

(VkB1 S. 599)

Bekanntmachung Nr. 6/1962

#### Zusammenstellung und Auflösung von Schubzügen

Bei der Zusammenstellung oder Auflösung von Schubzügen dürfen nur einzelne oder zwei nebeneinander gekuppelte Schubleichter nur durch ein Schubboot auf kurze Entfernungen fortbewegt werden, dessen Schiffsattest die dabei gebildete Formation zuläßt. Ein zusätzlicher vorübergehender Vorspann ist statthaft; in diesen Fällen behält der Schubbootführer die Führung der Fahrzeuge. Sind diese Schubzüge über 86 m lang, so müssen sie kopfvor anhalten können; das gilt nicht, wenn sie sich eines Vorspanns bedienen.

Abweichungen von diesen Vorschriften bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

Bekanntmachung Nr. 32/1969 vom 16. 7. 1969

(VkB1 S. 490 - ZKR 1969 - II - 24)

#### Besatzung der Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbände

Die Schiffsuntersuchungskommission kann ausnahmsweise in gewissen Sonderfällen und unter bestimmten Bedingungen bei Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbänden, eine Verringerung der Besatzung in bezug auf die Summe der Besatzungen der einzelnen Fahrzeuge der Zusammenstellung zulassen. Eine Verringerung kann nur zugelassen werden unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs und soll auf einer Empfehlung der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Gültig bis 30. 9. 1971.

Bekanntmachung Nr. 25/1970 vom 22. 6. 1970

(VkB1 S. 561 - ZKR 1970 - I - 16)

#### Verminderung des Ankergewichts bei neuartigen Ankern

Auf Grund des Artikels 1 a der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO) — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1505), wird abweichend von den Bestimmungen der Anlage E zur RheinSchUO verordnet:

(1) Bei den nachstehend näher bezeichneten Ankertypen ist eine Verminderung des nach der Anlage E der obengenannten Verordnung vorgeschriebenen Ankergewichts um die aus nachfolgender Tabelle ersichtlichen Vom-Hundert-Sätze zugelassen:

| Ankertyp                             | Zugelassene Verminderung des nach Anlage E RheinSchUO vorgeschriebenen Ankergewichts |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| D'Hone Anker                         | 40 %                                                                                 |
| Heuss Normal                         | 15 %                                                                                 |
| Heuss Spezial                        | 30 %                                                                                 |
| Heuss Kombiniertes Klipp-Stock-Anker | 55 %                                                                                 |
| Pool Anker                           | 40 %                                                                                 |
| Ha-Du-Anker                          | 40 %                                                                                 |
| Hansa Anker                          | 40 %                                                                                 |
| Danforth Anker                       | 50 %                                                                                 |

(2) Bei anderen neuartigen Ankertypen ist eine Gewichtsverminderung unter der Voraussetzung zulässig, daß ihr Umfang durch gemeinsamen Beschluß der Rheinuferstaaten und Belgiens festgesetzt worden ist.

(3) Das Gewicht der Ankerketten ist ohne Berücksichtigung der Verminderung des Ankergewichts nach Anlage E zur RheinSchUO zu errechnen.

(4) Die Schiffsuntersuchungskommissionen tragen im Schiffsattest ein, daß die Verminderung der Gewichte der in Absatz 1 und 2 genannten neuartigen Ankertypen nur für eine beschränkte Zeit und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs zugelassen ist.

Gültig bis 30. 9. 1972.

#### B. Geltungsbereich: km 149,20 (Rheinfelden) bis km 170 (Schweizer Grenze)

Bekanntmachung Nr. 43/1970

#### Schleusenbetriebszeiten

Gestützt auf Art. 11 Ziff. 1 der Anlage zur Schifffahrtspolizeiverordnung für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden, werden für die Schleuse Augst folgende Schleusenbetriebszeiten festgesetzt:

|                                    |                         |
|------------------------------------|-------------------------|
| In den Monaten April bis September | 5.00 Uhr bis 21.00 Uhr, |
| in den Monaten Oktober bis März    | 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr. |

Bekanntmachung Nr. 36/1969 /

#### Sperrsignal bei Rhein-km 155,0

Zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse oberhalb der Schleuse Augst-Wyhlen ist auf dem linken Ufer bei Rhein-km 155,0 ein Sperrsignal eingerichtet.

Wenn rotes Licht gezeigt wird, müssen alle Talfahrer oberhalb des Sperrsignals anhalten oder aufdrehen und so lange warten, bis das rote Licht gelöscht wird.

Bekanntmachung Nr. 29/1965

#### Einfahrt in den oberen Vorhafen der Schleuse Birsfelden

Wird auf dem oberen Vorhafenkopf der Kraftwerksinsel der Schleuse Birsfelden rotes Licht gezeigt, so ist die Einfahrt in den Vorhafen für alle Fahrzeuge verboten. Talfahrer haben in diesem Falle oberhalb der Vorhafeneinfahrt anzuhalten, um die Ausfahrt nicht zu behindern.

Bergfahrende Schiffe dürfen nur mit Bewilligung des Schleusenpersonals im oberen Vorhafen anlegen bzw. stilliegen; sie haben ihre Weiterfahrt unter Angabe der Abfahrtszeit dem Schleusenpersonal mitzuteilen.

Bekanntmachung Nr. 28/1970

#### Wasserskifahren zwischen Rhein-km 149,22 und Rhein-km 163,06

§ 1

Das Wasserskifahren auf dem Rhein von der Straßenbrücke Rheinfelden (Rhein-km 149,22) bis zur Landesgrenze (Rhein-km 163,06) ist mit Ausnahme der in § 2 bezeichneten Strecke verboten.

## § 2

In der Stauhaltung Birsfelden von Rhein-km 156,50 bis km 159 und auf der Stauhaltung Augst-Wyhlen von km 152 bis km 154 ist das Wasserskifahren in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang nach Maßgabe des § 3 gestattet.

## § 3

Für das Wasserskischleppen wird die Höchstgeschwindigkeit gegen das Ufer gemessen auf 40 km/Std. festgesetzt. Für besondere Anlässe kann das Regierungspräsidium Südbaden Abweichungen von der Höchstgeschwindigkeit zulassen.

Während des Schleppvorgangs muß außer dem Bootsführer eine weitere Person im Boot anwesend sein.

Wasserskifahrer und Schleppboote müssen einen Mindestabstand von 30 m zum Ufer, von 20 m zu Fahrwasserzeichen, fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Strombauwerken einhalten. Auf schwimmende Personen ist Rücksicht zu nehmen.

Gültig bis 31. 7. 1971.

### C. Geltungsbereich: km 170 (Schweizer Grenze) bis km 352,120 (Lauterburg)

Bekanntmachung Nr. 56/1967

#### Schiffahrtsschleuse beim Kulturwehr Breisach Rhein-km 224,8

1. Die Abmessungen der Fahrzeuge dürfen 67,00 m Länge und 8,20 m Breite nicht überschreiten. Das Wasser- und Schiffsamt Freiburg i. Br. kann im Einzelfalle Fahrzeuge mit größeren Breiten zulassen.
2. Die Fahrwassertiefe beträgt 3,50 m.
3. An der Schleuse Breisach wird werktags von 7.30 Uhr bis 17.00 Uhr geschleust. Schleusungen bei Tag nach 17.00 Uhr sind beim Aufsichtsbeamten Breisach (Fernsprecher Breisach 460) bis spätestens 14.00 Uhr desselben Tages anzumelden. Bei Nacht finden keine Schleusungen statt.
4. Das Befahren der Rheinstrecke oberhalb des Kulturwehres Breisach durch Kleinfahrzeuge mit eigener Triebkraft ist verboten, ausgenommen sind gewerbliche Fischereifahrzeuge.

Bekanntmachung Nr. 3/1966

#### Anmährvorrichtungen für Kanalpenichen

Am linken Rheinufer sind bei Rhein-km 247,35 vor dem Einlauf des Oberwasserkanals der Stauhaltung Rheinau Dalben geschlagen worden.

Diese Dalben dienen zur Erleichterung der Schiffahrt auf dem kanalisiertem Rhein für Penichen von 38,50 m Länge der auf dem Rhein-Rhône-Kanal verkehrenden Art.

Anderen Schiffahrttreibenden ist es untersagt, an den Dalben festzumachen und Penichen beim Anlegen oder Festmachen zu behindern.

Bekanntmachung Nr. 13/1970

#### Schiffsliegeplatz bei Kehl

##### a) Allgemeiner Liegeplatz

Fahrzeugen — mit Ausnahme der unter b genannten — ist das Stilliegen am rechten Ufer von Rhein-km 292,760 bis Rhein-km 293,600 — auch unter der neuen Straßenbrücke Kehl/Straßburg — nur bis zu 2 Schiffsbreiten gestattet. Beträgt der Wasserstand am Pegel Straßburg weniger als 2,00 m, so ist das Stilliegen in diesem Bereich nur in einer Schiffsbreite erlaubt.

##### b) Tankschiffe

Am rechten Ufer, von Rhein-km 292,760 bis Rhein-km 293,600, ist das Stilliegen von Tankschiffen, die mit brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklasse K 0, K 1, K 2 beladen sind, und von leeren, nicht entgasten Tankschiffen verboten.

Diesen Tankschiffen wird das rechte Ufer von Rhein-km 297,0 bis Rhein-km 297,4 als Liegeplatz zugewiesen. Sonstigen Fahrzeugen ist das Stilliegen in diesem Bereich nicht gestattet.

Bekanntmachung Nr. 16/1963

#### Wrackteile im Fahrwasser des Rheins bei Rhein-km 300,500

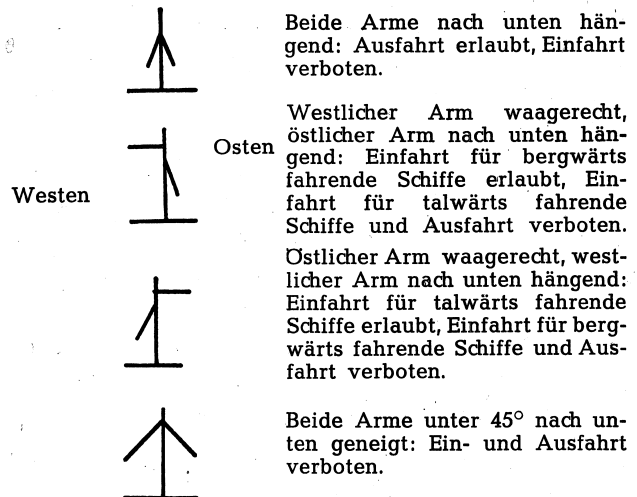
Bei Rhein-km 300,500 befinden sich noch einzelne Wrackteile stark eingekiest in der Stromsohle.

Es ist daher den Schiffahrttreibenden verboten, in der Strecke zwischen Rhein-km 300,450 und 300,550 zu ankern, Anker schleifen oder Schlepptrasse durchhängen zu lassen.

Bekanntmachung Nr. 51/1964

#### Wahrschauposten an der Kehler Hafenmündung

Der Wahrschauposten an der Kehler Hafenmündung regelt die Einfahrt in den Hafen und die Ausfahrt aus dem Hafen mit zwei beweglichen Signalarmen.



Im Bedarfsfall erfolgt die Regelung der durchgehenden Schiffahrt auf dem Rhein mit Hilfe der an der Spitze des Signalmastes befindlichen Tafeln gemäß § 6.08 Nr. 2 RheinSchPVO.

Bekanntmachung Nr. 36/1970

#### Fahrwasserenge bei Grauelsbaum zwischen Rhein-km 314,3 und 315,4

Die Rheinstrecke bei Grauelsbaum zwischen Rhein-km 314,3 und 315,4 wird zur Fahrwasserenge im Sinne des § 6.07 RheinSchPVO erklärt.

Die Signalstelle bei Rhein-km 315,4 rechtes Ufer zeigt bei Tag und bei Wasserständen unter 250 cm am Pegel Straßburg folgendes Zeichen:

Eine weiße Tafel mit blauer Zusatztafel, sobald talwärts ein Schlepp- oder Schubverband, gekuppelte Fahrzeuge oder ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 86 m Rhein-km 309,0 erreicht hat. Einzelfahrzeuge zu Tal — außer Fahrgastschiffen mit einer Länge über 86 m — werden nicht gewahrschaut.

Sobald die beiden Tafeln gezeigt werden, müssen zu Berg fahrende Schlepp- und Schubverbände unterhalb Rhein-km 315,4 anhalten, bis die Tafeln wieder eingezogen werden. Dabei ist das Fahrwasser für die Talfahrt frei zu machen, Einzelfahrer zu Berg können weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Bekanntmachung Nr. 23/1963 (16/1964)

#### Hindernis längs des linken Rheinufers am Fahrwasser- rand in Höhe Rhein-km 318,080

Am Fuße des linken Rheinufers befindet sich in Höhe von Rhein-km 318,080 unter Wasser, längs am linken Fahrwasserrand, noch ein großer Betonblock. Das Hindernis ist durch eine metallene schwarze Boje bezeichnet.

Die Schiffahrttreibenden werden angewiesen, im Bereich von Rhein-km 318,080 Abstand vom linken Rheinufer zu halten und nicht anzulegen.

## Bekanntmachung Nr. 41/1970

**Schallzeichen für Fahrzeuge bei der Annäherung an die Hochseilfähre Greffern/Drusenheim bei unsichtigem Wetter**

Im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt müssen Schleppzüge und Einzelfahrzeuge bei unsichtigem Wetter bei ihrer Annäherung an die Fähre Greffern/Drusenheim folgende Schallzeichen abgeben:

**Talfahrer** bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 316,3, wenn sie von dort aus die Fähranlagen der Fähre Greffern/Drusenheim nicht genau erkennen können,

**2 lange Töne.**

Dieses Schallzeichen ist auf der Vorbeifahrt am Rhein-km 317,3 zu wiederholen, wenn auch von dort aus die Fähranlagen noch nicht genau zu erkennen sind.

**Bergfahrer** müssen bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 319,0, wenn sie von dort aus die Fähranlagen nicht genau erkennen können,

**1 langen Ton**

abgeben.

Um der Talfahrt die Beachtung dieser Anordnung zu erleichtern, ist auf dem linken Ufer am Rhein-km 316,3 eine Tafel mit folgender Aufschrift aufgestellt:

**Attention!**

Bac de Drusenheim/Greffern annoncez vous: -----

**Achtung!**

Hochseilfähre Drusenheim/Greffern  
geben Sie Signal: -----

Die vorgenannten Schallzeichen ersetzen nicht die Schallzeichen bei unsichtigem Wetter nach § 6.31 RheinSchPVO.

## Bekanntmachung Nr. 35/1970

**Fahrwasserenge bei Drusenheim zwischen Rhein-km 317,8 und 318,7**

Die Rheinstrecke im Drusenheimer Bogen zwischen Rhein-km 317,8 und 318,7 wird zur Fahrwasserenge im Sinne des § 6.07 RheinSchPVO erklärt.

Die Signalstelle bei Rhein-km 318,53 linkes Ufer zeigt bei Tag und bei Wasserständen unter 350 cm am Pegel Straßburg folgende Zeichen:

Eine weiße Tafel, sobald talwärts ein Schlepp- oder Schubverband, gekuppelte Fahrzeuge oder ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 86 m die Schiffsbrücke Freistett/Gambsheim (Rhein-km 309,6) durchfährt.

Eine blaue Tafel zusätzlich unter der weißen Tafel, sobald die angekündigte Talfahrt Rhein-km 315,0 erreicht hat.

Einzelfahrzeuge zu Tal — außer Fahrgastschiffe mit einer Länge über 86 m — werden nicht gewarschaut.

Wenn die weiße Tafel gezeigt wird, kann die Bergfahrt weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Sobald zusätzlich die blaue Tafel gezeigt wird, müssen zu Berg fahrende Schlepp- und Schubverbände unterhalb Rhein-km 318,8 anhalten, bis die blaue Tafel wieder eingezogen wird. Dabei ist das Fahrwasser für die Talfahrt frei zu machen. Einzelfahrzeuge zu Berg können weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

## Bekanntmachung Nr. 40/1970

**Schallzeichen für Fahrzeuge bei der Annäherung an die Hochseilfähre Plittersdorf/Seltz bei unsichtigem Wetter**

Im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt müssen Schleppzüge und Einzelfahrzeuge bei unsichtigem Wetter bei ihrer Annäherung an die Fähre Plittersdorf/Seltz folgende Schallzeichen abgeben:

**Talfahrer** bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 338,3, wenn sie von dort aus die Fähranlagen der Fähre Plittersdorf/Seltz nicht genau erkennen können,

**2 lange Töne.**

Dieses Schallzeichen ist auf der Vorbeifahrt am Rhein-km 339,3 zu wiederholen, wenn auch von dort aus die Fähranlagen noch nicht genau zu erkennen sind.

**Bergfahrer** müssen bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 341,0, wenn sie von dort aus die Fähranlagen nicht genau erkennen können,

**1 langen Ton**

abgeben.

Um der Talfahrt die Beachtung dieser Anordnung zu erleichtern, ist auf dem rechten Ufer am Rhein-km 338,3 eine Tafel mit folgender Aufschrift aufgestellt:

**Attention!**

Bac de Seltz/Plittersdorf annoncez votre approche par deux sons prolonges

**Achtung!**

Hochseilfähre Seltz/Plittersdorf

Annäherung durch zwei lange Töne anzeigen

Die vorgenannten Schallzeichen ersetzen nicht die Schallzeichen bei unsichtigem Wetter nach § 6.31 RheinSchPVO.

## Bekanntmachung Nr. 16/1970

**Radarbojen auf dem Rhein zwischen Meißenheim/Plobsheim (km 275,540) und Neuburgweiler/Lauterburg**

Auf dem Rhein zwischen Meißenheim/Plobsheim und Neuburgweiler/Lauterburg sind Bojen mit Radarreflektoren ausgelegt worden. Diese Bojen dienen Versuchszwecken und sollen Schiffen, die mit Radar fahren, als Anhaltspunkt dienen. Sie liegen ausnahmslos bei Niedrigwasser außerhalb des Fahrwassers und dürfen daher nicht als Fahrwasserbegrenzung angesehen werden.

Die Lage der Bojen ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:  
(Stand vom 1. April 1970)

| rechtes Ufer                                                             |          | linkes Ufer |                 |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|-----------------|
| Abstand v. Ufer                                                          | Rhein-km | Rhein-km    | Abstand v. Ufer |
| m                                                                        |          |             | m               |
| <b>Abschnitt Meißenheim/Plobsheim - Kehl/Straßburg</b>                   |          |             |                 |
| 50                                                                       | 275,540  |             |                 |
| 50                                                                       | 277,750  |             |                 |
|                                                                          |          | 278,791     | 90              |
| 50                                                                       | 280,100  |             |                 |
|                                                                          |          | 281,053     | 100             |
| <b>Abschnitt Kehl/Straßburg - Eisenbahnbrücke Wintersdorf/Roppenheim</b> |          |             |                 |
| 70                                                                       | 295,980  |             |                 |
|                                                                          |          | 297,090     | 97              |
|                                                                          |          | 298,387     | 95              |
| 93                                                                       | 299,290  |             |                 |
| 91                                                                       | 299,610  |             |                 |
|                                                                          |          | 300,355     | 79              |
|                                                                          |          | 300,740     | 76              |
| 74                                                                       | 301,509  |             |                 |
| 86                                                                       | 302,550  |             |                 |
|                                                                          |          | 303,340     | 82              |
| 74                                                                       | 304,415  |             |                 |
| 73                                                                       | 304,890  |             |                 |
|                                                                          |          | 305,586     | 74              |
|                                                                          |          | 306,220     | 73              |
| 73                                                                       | 306,950  |             |                 |
| 72                                                                       | 307,560  |             |                 |
|                                                                          |          | 308,120     | 73              |
|                                                                          |          | 308,585     | 71              |
| 75                                                                       | 309,165  |             |                 |
| 71                                                                       | 309,860  |             |                 |
|                                                                          |          | 310,371     | 54              |
|                                                                          |          | 310,860     | 67              |
| 74                                                                       | 311,380  |             |                 |
| 71                                                                       | 311,830  |             |                 |
|                                                                          |          | 312,250     | 61              |
|                                                                          |          | 312,840     | 68              |
| 71                                                                       | 313,360  |             |                 |
| 71                                                                       | 313,850  |             |                 |
|                                                                          |          | 314,310     | 68              |
|                                                                          |          | 315,115     | 75              |
| 60                                                                       | 315,900  |             |                 |
| 68                                                                       | 316,370  |             |                 |
|                                                                          |          | 317,025     | 64              |
|                                                                          |          | 317,400     | 72              |
| 72                                                                       | 318,000  |             |                 |
| 74                                                                       | 320,025  |             |                 |
|                                                                          |          | 320,965     | 65              |
|                                                                          |          | 323,660     | 64              |

| rechtes Ufer<br>Abstand v. Ufer Rhein-km                                           | linkes Ufer<br>Rhein-km Abstand v. Ufer |                     |  |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------|--|
| 75 324,425                                                                         |                                         |                     |  |
| 76 326,105                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 327,003                                 | 55                  |  |
|                                                                                    | 327,900                                 | 70                  |  |
| 60 328,650                                                                         |                                         |                     |  |
| 75 328,970                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 329,700                                 | 70                  |  |
|                                                                                    | 330,135                                 | 67                  |  |
| 70 330,790                                                                         |                                         |                     |  |
| 69 331,250                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 332,045                                 | 73                  |  |
|                                                                                    | 332,605                                 | 74                  |  |
| 73 333,640                                                                         |                                         |                     |  |
| 71 333,915                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 334,960                                 | 63                  |  |
| Pfeiler der Eisenbahnbrücke Wintersdorf-Roppenheim                                 | 335,618                                 | 71 linker Pfeiler   |  |
|                                                                                    | 335,618                                 | 170 rechter Pfeiler |  |
|                                                                                    | 335,695                                 | 71 linker Pfeiler   |  |
|                                                                                    | 335,695                                 | 170 rechter Pfeiler |  |
| <b>Abschnitt Eisenbahnbrücke Wintersdorf/Roppenheim - Neuburgweiler/Lauterburg</b> |                                         |                     |  |
| 50 336,500                                                                         |                                         |                     |  |
| 50 336,900                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 337,713                                 | 57                  |  |
|                                                                                    | 338,110                                 | 59                  |  |
| 50 338,850                                                                         |                                         |                     |  |
| 50 339,250                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 340,050                                 | 65                  |  |
| 50 341,480                                                                         |                                         |                     |  |
| 50 341,850                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 342,400                                 | 65                  |  |
|                                                                                    | 342,800                                 | 70                  |  |
| 50 343,400                                                                         |                                         |                     |  |
| 50 346,100                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 347,210                                 | 50                  |  |
|                                                                                    | 347,700                                 | 62                  |  |
| 50 348,510                                                                         |                                         |                     |  |
| 50 350,500                                                                         |                                         |                     |  |
|                                                                                    | 351,822                                 | 60                  |  |

Es muß damit gerechnet werden, daß Radarbojen abgerissen oder verschleppt werden. Die zuständige Behörde kann daher nicht gewährleisten, daß die Radarbojen jederzeit vorhanden sind bzw. an den angegebenen Stellen liegen.

Bekanntmachung Nr. 39/1970

**Liegeplatz für Schubzüge unterhalb des Hafens Lauterburg am linken Rheinufer zwischen Rhein-km 349,8 und 350,2**

Der Bereich des Liegeplatzes unterhalb der Einfahrt des Hafens Lauterburg am linken Ufer zwischen Rhein-km 349,8 und 350,2 ist Schubbooten und Schubleichtern vorbehalten. Das Stilliegen anderer Fahrzeuge ist in diesem Bereich verboten. Diese Strecke ist gemäß § 7.03 RheinSchPVO bezeichnet (Tafeln A. 5 der Anlage 7 mit dem Zusatz „ausgenommen Schubboote und Schubleichter“).

Die im vorgenannten Bereich stillliegenden Schubleichter sind von der Abgabe der Schallzeichen nach § 6.32 RheinSchPVO befreit.

Bekanntmachung Nr. 14/1970 (Nr. 37/1970)

**Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Freiburg i. Br.**

### § 1

1. Auf der deutsch-französischen Grenzhauptstrecke werden folgende Wasserflächen für das Wasserskifahren widerruflich freigegeben:

von Rhein-km 170,5 bis Rhein-km 173,7  
 von Rhein-km 225,0 (Straßenbrücke Breisach) bis Rhein-km 233,0 (mit Ausnahme des Unterwasserkanals der Stauhaltung Vogelgrün)  
 von Rhein-km 243,5 bis Rhein-km 248,5

von Rhein-km 262,0 bis Rhein-km 267,0  
 von Rhein-km 275,0 bis Rhein-km 283,3  
 von Rhein-km 298,5 bis Rhein-km 307,0  
 von Rhein-km 312,0 bis Rhein-km 317,5  
 von Rhein-km 328,0 bis Rhein-km 348,0.

2. In den unter Nr. 1 genannten Strecken ist das Wasserskifahren jeweils von 200 m oberhalb bis 200 m unterhalb von Fähren, von festen Brücken und von Schiffbrücken untersagt.

### § 2

1. Das Wasserskifahren ist nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Die Bootsführer sind für die Führung ihres Fahrzeuges und für das Wasserskischleppen verantwortlich. Sie unterliegen den Vorschriften der RheinSchPVO. Auf die Pflicht zur Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen (§ 2.02 RheinSchPVO) wird hingewiesen.
3. Die Wasserskifahrer und ihre Motorboote müssen einen Mindestabstand von 10 m zu Fahrwasserzeichen, fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Strombauwerken einhalten. Auf schwimmende Personen ist Rücksicht zu nehmen.
4. Die Wasserskifahrer und ihre Motorboote müssen anderen Fahrzeugen ausweichen, insbesondere dürfen sie deren Kurs nicht kreuzen.
5. Für die Dauer des Wasserskischleppens muß außer dem Bootsführer eine weitere Person im Motorboot sein, um die Strecke nach oberstrom und unterstrom beachten zu können.
6. Die Ausübung des Wasserskisports ist auf der Strecke verboten, für die durch eine Bekanntmachung wegen vorübergehender Maßnahmen (Baggerungen, Schiffsunfälle, militärische Übungen usw.) eine Einschränkung oder Sperrung der Schifffahrt angeordnet ist. Das Verbot gilt so lange, wie die Bekanntmachung gültig ist.

## D. Geltungsbereich:

### Lauterburg bis zur Mainmündung

Bekanntmachung Nr. 6/1971

**Verkehrsregelung im Bereich der Bundesgrenze bei Neuburgweiler**

### § 1

Zwischen Rhein-km 354,30 und 359,00 ist an beiden Ufern das Stilliegen, soweit es Wasserstände und Bühnenbauwerke überhaupt zulassen, in mehr als zwei Breiten verboten.

### § 2

In diesem Streckenbereich dürfen nicht mehr als zwei Bergfahrer auf gleicher Höhe zur Grenzabfertigung fahren oder im Strom verhalten, wobei sich die Fahrzeuge bei Beginn der Zollabfertigung in der Reihenfolge des Stilliegens — gegebenenfalls im Wechsel vom rechten und linken Ufer — einzuordnen haben.

### § 3

Das Vorbeifahren an zur Grenzabfertigung bereitstehenden Fahrzeugen ist nur solchen Bergfahrern gestattet, die bevorrechtigt abgefertigt werden (Steigerabfertigung nach Voranmeldung) oder bereits abgefertigt sind.

Bekanntmachung Nr. 47/1970

### Verkehrsregelung im Brückenbereich Maxau

Der Schiffsverkehr im Brückenbereich Maxau (Rhein-km 360,40 bis 362,50) wird bis auf weiteres wie folgt geregelt:

#### I. Allgemeine Verkehrsregelung

1. Hauptschiffahrtsöffnung der Eisenbahnbrücke ist die zweite Öffnung von links, in Stromrichtung gesehen. Sie ist 50 m breit und darf jeweils nur in einer Richtung durchfahren werden.
2. Zu Berg fahrende Schleppverbände mit höchstens zwei Fahrzeugen mit Maschinenantrieb an der Spitze des Verbandes und nicht mehr als einem geschleppten Fahrzeug, Schubverbände mit nicht mehr als einer Breite und Einzelfahrer dürfen bei Tage auch die etwa 30 m breite erste Öffnung von links benutzen. Bergfahrer, die diese Öffnung benutzen wollen, haben

sich bei ihrer Annäherung an die Brücke am linken Ufer zu halten.

Die Talschiffahrt darf diese Öffnung nicht benutzen. Bei Nacht oder unsichtigem Wetter darf auch die Bergschiffahrt sie nicht durchfahren.

3. Der Talschiffahrt wird empfohlen, bei Tage die 50 m breite dritte Öffnung von links zu benutzen, solange die Durchfahrt durch sie vom oberen Wahrschauposten freigegeben ist. Fahrzeuge, die diese Öffnung benutzen wollen, haben bei ihrer Annäherung an die Brücke die rechte Fahrwasserseite anzuhalten. Die Bergschiffahrt darf diese Öffnung nicht benutzen. Bei Nacht oder unsichtigem Wetter darf auch die Talschiffahrt sie nicht durchfahren. Für Radartalfahrer gilt jedoch die Regelung des Abschnittes II Nr. 2 und 3.
4. Zwischen Rhein-km 361,80 und 362,30 ist das Stillliegen am linken Ufer verboten.

## II. Verkehrsregelung bei Nacht und bei unsichtigem Wetter

1. Die Talfahrt ist im Brückenbereich der gesamten Schiffahrt bei Nacht nach Werktagen ab 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen ab 21.00 Uhr oder bei unsichtigem Wetter verboten. Jedoch dürfen Talfahrer den Brückenbereich bei Nacht durchfahren, wenn sie eine schriftliche Erlaubnis des Wasser- und Schiffsverkehrsamtes Mannheim dazu an Bord haben.
2. Radartalfahrer, die Kopf vor zu Tal anhalten können, dürfen bei Nacht oder unsichtigem Wetter am oberen Wahrschauposten ohne Rücksicht auf dessen Zeichengebung nach Abschnitt III Nr. 1 zur Durchfahrt durch die Brücke vorbeifahren. Sie haben in diesem Falle unter Zuhilfenahme des Radargerätes und des UKW-Funks zur Verständigung von Schiff zu Schiff (Kanal 13) ihre Fahrweise so einzurichten, daß Begegnungen in der Hauptschiffahrtsöffnung vermieden werden. Radartalfahrer, die nicht Kopf vor zu Tal anhalten können, dürfen bei Nacht oder unsichtigem Wetter am oberen Wahrschauposten ohne Rücksicht auf dessen Zeichengebung nach Abschnitt III Nr. 1 zur Durchfahrt durch die Brücke nur dann vorbeifahren, wenn sie anschließend die dritte Öffnung von links durchfahren. Diese ist bei Wasserständen unter 400 cm am Pegel Maxau nicht durchfahrbar.
3. Radartalfahrer, die von der Nr. 2 Gebrauch machen, müssen sich im Brückenbereich unter Benutzung des Radargerätes und des UKW-Funk-Kanals 13 so verhalten, daß jede Zusammenstoßgefahr mit einem Bergfahrer vermieden wird.

## III. Wahrschauregelung

1. Zur Regelung des Schiffsverkehrs durch die Brücke sind Wahrschauposten eingerichtet:

oberstroms bei km 360,00 auf dem rechten Ufer,  
unterstroms bei km 362,30 auf dem linken Ufer.

Bei Tage zeigen sie jeweils zwei nebeneinander stehende Signaltafeln. Deren Bedeutung ergibt sich aus § 6.08 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Es gelten:

die stromseitigen Signaltafeln beider Wahrschauposten für die Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung,  
die landseitige Signaltafel des oberen Wahrschaupostens für die Durchfahrt durch die dritte Öffnung von links,  
die landseitige Signaltafel des unteren Wahrschaupostens für die Durchfahrt durch die erste Öffnung von links.

Bei Nacht zeigen die Wahrschauposten nach Werktagen bis 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen bis 21.00 Uhr gemäß § 6.08 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

zur Freigabe der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung: zwei nebeneinander gesetzte grüne Lichter, zur Sperrung der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung: zwei nebeneinander gesetzte rote Lichter.

Bei Nacht nach Werktagen ab 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen ab 21.00 Uhr sowie bei unsichtigem Wetter am Tage oder bei Nacht zeigen

der obere Wahrschauposten zwei nebeneinander gesetzte rote Lichter zur Sperrung der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung,  
der untere Wahrschauposten kein Zeichen.

2. Talfahrer, denen die Durchfahrt durch die Brücke vom oberen Wahrschauposten gesperrt wird, dürfen nicht über Rhein-km 360,50 hinausfahren. Bergfahrer, denen die Durchfahrt durch die Brücke vom unteren Wahrschauposten gesperrt wird, dürfen nicht über den Standort dieses Postens hinausfahren.

Bekanntmachung Nr. 46/1970

### Schubverband-Liegeplatz bei Oppenheim

An der Einfahrt zum Hafen Oppenheim ist das Stillliegen von Schiffen am linken Ufer von Rhein-km 480,20 bis 480,58 verboten. Die für den Hafen Oppenheim bestimmten Schubleichter dürfen jedoch oberhalb der Hafeneinfahrt von Rhein-km 480,20 bis 480,38 dieser Strecke liegen. Sie ist entsprechend mit Tafeln nach § 7.03 Nr. 1 Buchstabe g RheinSchPVO bezeichnet. Die dort liegenden Schubleichter sind von der Abgabe der Schallzeichen nach § 6.32 RheinSchPVO befreit.

## E. Geltungsbereich:

### Mainmündung bis Rolandswerth

Bekanntmachung Nr. 1/1971

### Befahren der Großen und Kleinen Gieß (Rhein-km 512,00 bis 517,60)

#### bei Wasserständen über 2,00 m am Pegel Mainz

Bei Wasserständen über 2,00 m am Pegel Mainz müssen alle talfahrenden Fahrzeuge, deren Tiefgang 1,70 m unterschreitet, das linke Fahrwasser (die Große Gieß) benutzen. Das gilt nicht für Talfahrer, die das rechte Fahrwasser (die Kleine Gieß) aus zwingenden Gründen befahren müssen.

Bekanntmachung Nr. 31/1970

(Änderungsbekanntmachung vom 25. 5. 1971)

### Wahrschauzeichen in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar

#### § 1

An Stelle der §§ 12.01 und 12.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gelten für die Wahrschau und die Fahrt durch die Binger-Loch-Strecke und durch die Strecke Lorch-St. Goar die Bestimmungen der §§ 2 bis 6.

#### § 2

#### Wahrschauen an der Binger-Loch-Strecke

An der Binger-Loch-Strecke sind folgende Wahrschauposten eingerichtet:

Posten 1: km 527,95, rechtes Ufer  
gegenüber der Krausaue  
unterhalb Rüdesheim,

Posten 2: km 530,18,  
auf dem Mäuseturm  
oberhalb des Binger Lochs,

Posten 3: km 531,10, rechtes Ufer,  
unterhalb des Binger Lochs.  
Dieser Posten ist nur bei unsichtigem Wetter besetzt. Er zeigt dann außer den Zeichen nach § 3 Nr. 1 einen blauen Ball.

#### § 3

#### Fahrt durch die Binger-Loch-Strecke

1. Für die Fahrt durch die Binger-Loch-Strecke gilt in der Zeit von einer halben Stunde vor Sonnenaufgang bis einer halben Stunde nach Sonnenuntergang folgendes:

- a) Die Talschiffahrt soll in der Regel das Neue Fahrwasser benutzen. Sie hat zehn Minuten vor der Abfahrt von Bingen oder vor der Vorbeifahrt an Rüdesheim ihre Absicht dem Posten 2 (auf dem Mäuseturm) durch Hissen einer weißen Flagge am Vorschiff anzuzeigen.

Ist ein Talfahrer ausnahmsweise gezwungen, das Binger-Loch-Fahrwasser zu benutzen, so hat er eine rote und eine weiße Flagge zu setzen.

Talfahrer dürfen erst dann von Bingen abfahren oder die Fahrt über Rüdesheim hinaus fortsetzen, wenn Posten 2 (auf dem Mäuseturm) hierzu das Zeichen gibt; dieses wird von Posten 1 (gegenüber der Krausaue) und — sofern er besetzt ist — auch von Posten 3 (unterhalb des Binger Lochs) wiederholt.

Die Fahrt durch das Neue Fahrwasser wird freigegeben durch eine gelbe und eine weiße Scheibe für alle Fahrzeuge und Verbände, eine weiße Scheibe nur für einzelne Fahrzeuge und Schleppverbände, eine gelbe Scheibe nur für einzelne Fahrzeuge.

Zur Freigabe der Fahrt durch das Binger-Loch-Fahrwasser treten an Stelle der Scheiben Flaggen gleicher Farbe.

- b) Die Bergschiffahrt darf nicht über km 531,40 hinausfahren, solange Posten 2 (auf dem Mäuseturm) für das Neue Fahrwasser eine weiße Scheibe mit rotem Rand, für das Binger-Loch-Fahrwasser eine weiße Flagge mit rotem Rand zeigt.  
Diese Haltezeichen gibt auch — sofern er besetzt ist — Posten 3 (unterhalb des Binger Lochs).  
Die unterhalb km 531,40 wartenden Bergfahrer müssen sich derart legen, daß das Fahrwasser für die Talschiffahrt frei bleibt.
- c) Ist das Neue Fahrwasser gesperrt, so wird am Mäuseturm eine rote Scheibe mit waagerechtem weißen Streifen gezeigt.  
Ist das Binger-Loch-Fahrwasser gesperrt, so wird eine rote Flagge mit waagerechtem weißen Streifen gezeigt.  
Diese Sperrzeichen gibt auch Posten 1 (gegenüber der Krausaue) und — sofern er besetzt ist — Posten 3 (unterhalb des Binger Lochs).
- d) Werden bei Nacht auf der Mäuseturmsinsel zwei rote Dauerlichter übereinander gezeigt, so ist der Schiffahrt die Einfahrt in das Neue Fahrwasser verboten. Werden bei Nacht dort zwei rote unterbrochene Lichter ( $\frac{1}{2}$  Sekunde hell,  $\frac{1}{2}$  Sekunde dunkel) übereinander gezeigt, so ist der Schiffahrt die Einfahrt in das Binger-Loch-Fahrwasser verboten. Die beiden Zeichen können gleichzeitig gezeigt werden.
2. In der Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang muß die Bergschiffahrt das Binger-Loch-Fahrwasser benutzen. Fahrzeuge, die auf Grund einer besonderen Erlaubnis nach § 9.07 Satz 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu Tal fahren, müssen das Neue Fahrwasser benutzen.
3. Diese Bestimmungen gelten nicht für Kleinfahrzeuge.

#### § 4

Wahrschauen an der Strecke Lorch-St. Goar

1. An der Strecke Lorch-St. Goar sind folgende Wahrschau-posten eingerichtet:
  - Posten 1: km 542,95, rechtes Ufer, an der Wirbelley,
  - Posten 2: km 550,52, linkes Ufer, auf dem Ochsenturm bei Oberwesel,
  - Posten 3: km 552,98, rechtes Ufer, gegenüber dem Kammereck,
  - Posten 4: km 553,61, linkes Ufer, am Betteck,
  - Posten 5: km 554,35, linkes Ufer, gegenüber der Loreley,
  - Posten 6: km 555,41, linkes Ufer, an der Bank oberhalb St. Goar.
2. Diese Wahrschauen zeigen der Bergschiffahrt die Annäherung von Talfahrern — mit Ausnahme von Kleinfahrzeugen — durch Flaggen oder Lichter an. An Stelle der Flaggen können Tafeln gezeigt werden.

#### § 5

Hauptzeichen der Wahrschauen

1. Bei den Wahrschau-posten 1 und 3 bis 6 bedeuten
  - a) eine weiße Flagge, daß ein Schleppverband zu Tal kommt,
  - b) eine rote Flagge, daß ein einzelnes Fahrzeug zu Tal kommt,
  - c) eine weiße über einer roten Flagge, daß ein Schubverband zu Tal kommt.
2. Ist das Fahrwasser für den Verkehr in beiden Richtungen gesperrt, so wird eine rote Flagge mit waagerechtem weißen Streifen gezeigt.  
Ist das Fahrwasser nur für den Verkehr in einer Richtung gesperrt, so wird nach der gesperrten Richtung hin sichtbar eine rote Tafel mit waagerechtem weißen Streifen und nach der freien Richtung hin sichtbar eine grüne Tafel mit senkrechtem weißen Streifen gezeigt.
3. Statt der Flaggen nach Nummer 1 zeigt Posten 2 (auf dem Ochsenturm) Lichter gleicher Farbe und Bedeutung, die nur talwärts sichtbar sind. Außerdem zeigt er durch ein weißes Licht, das nur bergwärts sichtbar ist, der Talschiffahrt an, daß sie angekündigt ist.  
Dieses Licht wird als Blinklicht gezeigt, wenn bei einem Wasserstand am Kauber Pegel von 1,20 m oder weniger ein Bergschleppverband über den Jungferngrund (km 551) hinausfährt.  
Ist der Verkehr in beiden Richtungen gesperrt, so zeigt Posten 2 — bergwärts und talwärts sichtbar — zwei rote Lichter übereinander. Ist das Fahrwasser nur für den Verkehr in einer Richtung gesperrt, so zeigt er nach der gesperrten Richtung zwei rote Lichter übereinander und nach der freien Richtung hin sichtbar ein grünes Licht.  
Können ausnahmsweise keine Lichtzeichen gegeben werden, so zeigt Posten 2 die Flaggen nach den Nummern 1 und 2.  
Als Ersatz für das weiße Licht wird eine weiße Tafel gezeigt. Als Ersatz für das weiße Blinklicht wird diese Tafel auf- und abbewegt.
4. Befindet sich unter der Talschiffahrt ein Schubverband, so wird nur der Schubverband angekündigt. Befindet sich unter der Talschiffahrt ein Schleppverband, aber kein Schubverband, so wird nur der Schleppverband angekündigt. Kommen nur ein oder mehrere einzelne Fahrzeuge zu Tal, so wird nur ein einzelnes Fahrzeug angekündigt.
5. Posten 1 (an der Wirbelley) gibt die Zeichen nach Nummer 1, sobald die Talschiffahrt oberhalb Lorch in Sicht kommt.  
Posten 2 (auf dem Ochsenturm) gibt die Zeichen nach Nummer 4, sobald die Talschiffahrt bei km 549 zwischen Rabenley und Kirchley ist.  
Posten 3 (gegenüber dem Kammereck) gibt Zeichen nach Nummer 1, sobald die Talschiffahrt am Ochsenturm ist.  
Die Posten 4, 5 und 6 nehmen die Zeichen auf, sobald sie von den Posten 3, 4 und 5 gesetzt sind.
6. Folgt oberhalb des Kammerecks einem angekündigten Talfahrer ein weiterer so dicht, daß dieser am Ochsenturm vorbeifährt, ehe der erste den Posten 3 (gegenüber dem Kammereck) erreicht hat, und findet Nummer 5 keine Anwendung, so streicht dieser Posten fünf Sekunden lang das Zeichen.  
Dieses Anzeigen eines weiteren Talfahrers wird von dem Posten unterhalb aufgenommen.
7. Die Flaggen werden eingezogen und die Lichter gelöscht, wenn der angekündigte Talfahrer den Wahrschau-posten ungefähr erreicht hat.

#### § 6

Zusatzzeichen der Wahrschauen

1. Erreicht der angekündigte Talfahrer km 551,60, unterhalb des Jungferngrundes, so zeigt Posten 3 (gegenüber dem Kammereck) eine kleine weiße Zusatzflagge.  
Dieses Zeichen wird von den Posten unterhalb aufgenommen.

2. Erreicht der angekündigte Talfahrer km 552,60, unterhalb des Geisenrückens, so ersetzen die Posten 3 bis 6 die weiße Zusatzflagge nach Nummer 1 durch eine kleine rote Zusatzflagge.
3. Erreicht der angekündigte Talfahrer bei km 554,30 die Lützelsteine, so ersetzt Posten 6 (an der Bank) die rote Zusatzflagge nach Nummer 2 durch eine kleine blaue Zusatzflagge. Er zeigt außerdem ein rotes Blinklicht, wenn auf der Strecke zwischen km 554,30 und 555,40 nur einzelne Fahrzeuge zu Tal fahren.
4. Zeigt Posten 6 (an der Bank) eine kleine schräggeteilte blau-weiße Zusatzflagge, so bedeutet das, daß zwischen Bankeck und Loreley zwei Schleppverbände zu Berg fahren.
5. Zeigt Posten 5 (gegenüber der Loreley) eine kleine schräggeteilte blau-weiße Zusatzflagge, so bedeutet das, daß unterhalb des Jungferngrundes zwei Schleppverbände zu Berg fahren.

## § 7

Anlegen von Fahrgastschiffen in St. Goar

Kennzeichnung von Fahrzeugen mit einer Länge über 86 m

1. Fahrgastschiffe, die in der Talfahrt in St. Goar anlegen wollen, müssen auf der Strecke Kammereck bis St. Goar eine blau-weiße Flagge am Vorschiff zeigen.
2. Zu Tal fahrende Einzelfahrer mit über 86 m Länge haben zu ihrer Kennzeichnung eine rote Flagge halbmast am Vorschiff zu setzen.

Gültig bis 30. 9. 1971.

Bekanntmachung Nr. 28/1964 vom 14. 5. 1964 (VkB1. S. 269)  
(Nr. 43/1964 vom 18. 8. 1964 - VkB1. S. 436,  
Nr. 30/1966 vom 24. 6. 1966 - VkB1. S. 407 und  
Nr. 21/1970 vom 15. 7. 1970))

### Wasserskifahren auf dem Rhein

Gemäß § 2 der Verordnung über das Wasserskifahren auf den Bundeswasserstraßen vom 20. Juli 1960 (Bundesgesetzblatt II S. 1959) werden die folgenden Wasserflächen auf dem Rhein für das Wasserskifahren freigegeben:

1. Zwischen km 363,00 und 383,30,
2. zwischen km 384,20 und 394,00,
3. zwischen km 401,00 und 412,35,
4. zwischen km 431,80 und 435,80,
5. zwischen km 437,30 und 438,37,
6. zwischen km 443,80 und 444,80 in einer Breite von 80 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
7. zwischen km 467,00 und 468,50 in einer Breite von 100 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
8. zwischen km 491,20 und 492,50 auf der Wasserfläche zwischen dem linken Ufer und der schwarzen Tonnenbegrenzung,
9. zwischen km 499,70 und 500,80 nur im Kasteler Stromarm auf dessen ganzer Breite,
10. zwischen km 503,80 und 505,50 nur im Mombacher Stromarm zwischen der schwarzen Tonnenbegrenzung und dem rechten Ufer oder Leitwerk,
11. zwischen km 512,50 und 513,50 nur in der Einfahrt der Großen Gies auf der Wasserfläche zwischen dem linken Ufer und der Grenze der Fahrrinne,
12. Strecke widerrufen,
13. zwischen km 525,25 und 525,80 Kemptener Fahrwasser, in einer Breite von 120 m, vom linken Längswerk oder Ufer an gerechnet,
14. zwischen km 538,50 und 539,60 nur im Stromarm zwischen dem Lorcher Werth und dem rechten Ufer,
15. zwischen km 568,60 und 570,00 nur zwischen dem linken Ufer und der linken Fahrrinnenbegrenzung,
16. zwischen km 594,00 und 595,30 nur im Vallendarer Stromarm,
17. zwischen km 624,00 und 629,00 nur zwischen dem linken Ufer und der linken Fahrrinnenbegrenzung (Niederbreisiger Feld).

Auf diesen Wasserflächen sind beim Wasserskifahren die folgenden Vorschriften zu beachten:

1. Das Wasserskifahren ist nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit

einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

3. Die Wasserskifahrer und ihre Boote haben einen Mindestabstand von 10 m von den Fahrwasserzeichen, von 20 m von fahrenden oder liegenden Fahrzeugen und von 30 m von den Ufern einzuhalten.

Bekanntmachung Nr. 9/1969 vom 28. 3. 1969 (VkB1. S. 222)

### Wasserskifahren auf dem Rhein

## § 1

Die Wasserflächen des Schutzhafens Loreley (Rhein-km 554,60 bis 555,30, rechtes Ufer) wird für das Wasserskifahren freigegeben.

## § 2

Auf der in § 1 freigegebenen Wasserfläche sind beim Wasserskifahren die folgenden Vorschriften zu beachten:

1. Das Wasserskifahren ist nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.
3. Die Wasserskifahrer und ihre Boote haben einen Mindestabstand von 10 m von den Fahrwasserzeichen, von 20 m von fahrenden oder liegenden Fahrzeugen und von 30 m von den Ufern einzuhalten.

### F. Geltungsbereich:

#### Niederrhein von Rolandswerth bis zur holländischen Grenze

Bekanntmachung Nr. 76/1959

#### Passierabstand von den schwimmenden Anlagen im Raum Königswinter

Zwischen Rhein-km 644,5 und 646 sind die am rechten Ufer liegenden schwimmenden Anlagen von der durchgehenden Schifffahrt mit einem Mindestabstand von 50 m zu passieren.

Bekanntmachung Nr. 28/1962

#### Stillliegen unterhalb der Ölwerke Spyck (Rhein-km 857,0)

Zwischen Rhein-km 857,0 und 863,7 (l. U.) dürfen nur bis zu 2 Fahrzeuge nebeneinander liegen. Sie müssen ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es Tiefgang und örtliche Verhältnisse gestatten, und dürfen keinesfalls die Schifffahrt behindern. Auf § 7.01 Nr. 1 RheinSchPVO wird hingewiesen.

Bekanntmachung Nr. 18/1970

#### Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg werden folgende Wasserflächen auf dem Rhein für das Wasserskifahren freigegeben:

##### a) Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln:

- km 647,8 bis 651,0 (linke Stromseite)
- km 661,0 bis 664,2 (rechte Stromseite)
- km 664,2 bis 667,0 (linke Stromseite)
- km 674,0 bis 675,1 (linke Stromseite)
- km 675,1 bis 677,0 (rechte Stromseite)
- km 677,0 bis 680,0 (linke Stromseite)
- km 680,0 bis 683,4 (rechte Stromseite)

##### b) Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Rhein:

- km 702,3 bis 705,0 (rechte Stromseite)
- km 713,8 bis 717,0 (linke Stromseite)
- km 718,2 bis 721,0 (rechte Stromseite)
- km 726,0 bis 729,0 (rechte Stromseite)
- km 730,2 bis 733,5 (linke Stromseite)
- km 733,9 bis 737,0 (rechte Stromseite)
- km 745,5 bis 749,0 (linke Stromseite)
- km 755,4 bis 762,0 (linke Stromseite)

##### c) Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Wesel:

- km 795,0 bis 796,3 (rechte Stromseite)
- km 796,3 bis 801,5 (linke Stromseite)

km 803,0 bis 807,0 (rechte Stromseite)  
 km 810,0 bis 812,0 (rechte Stromseite)  
 km 816,0 bis 818,0 (linke Stromseite)  
 km 818,0 bis 826,0 (linke Stromseite)  
 km 830,5 bis 832,5 (rechte Stromseite)  
 km 832,5 bis 839,0 (linke Stromseite)  
 km 843,0 bis 844,9 (rechte Stromseite)  
 km 844,9 bis 848,0 (linke Stromseite)

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Das Wasserskifahren ist auf den freigegebenen Strecken in einer Breite bis zu 150 m vom Ufer erlaubt.
3. Es ist ein Mindestabstand von 20 m gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen sowie Fahrwasserzeichen einzuhalten.
4. Soweit der Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt wird, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

Bekanntmachung Nr. 2/1971

#### Nachtabfertigung der Bergschiffahrt bei Emmerich

##### § 1

Abweichend von den §§ 10.02 und 10.04 (Abschnitt 10 — Emmerich —) der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein vom 13. August 1970 (Bundesgesetzbl. I. S. 1307) gelten für die Benutzung der Landebrücke 1, der Liegeplätze 4 und 5 sowie für die zollamtliche Abfertigung der Bergschiffahrt bei Nacht (Nachtabfertigung) die nachstehenden §§ 2 und 3.

##### § 2

###### Landebrücke 1

1. Leere Fahrzeuge, die von der Nachtabfertigung Gebrauch machen, dürfen gemäß § 3 an der Landebrücke 1 anlegen.
2. Die Landebrücke 1 muß rechtzeitig vor Beginn der Nachtabfertigung von allen Fahrzeugen freigemacht werden und darf während der Nachtabfertigung nur gemäß § 3 benutzt werden. Fahrzeuge, welche die Landebrücke freimachen müssen, dürfen nur den Liegeplatz 4 oder den oberen Teil des Liegeplatzes 5 von km 851,90 bis km 852,60 benutzen.

##### § 3

###### Nachtabfertigung der Bergschiffahrt

1. Einzelne Fahrzeuge, welche die Nachtabfertigung wählen, müssen die Landebrücke 1 benutzen. An der Landebrücke darf nur jeweils ein Fahrzeug anlegen. Auf Nachtabfertigung wartende einzelne Fahrzeuge müssen den unteren Teil des Liegeplatzes 5 von km 852,60 bis 853,13 benutzen.
2. Die Schiffsführer haben alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, um beim An- und Ablegen Beschädigungen der Landebrücke zu vermeiden.
3. Von der Nachtabfertigung an der Landebrücke 1 dürfen keinen Gebrauch machen
  - a) Schubverbände,
  - b) einzelne Fahrzeuge im Sinne des § 10.04 Nr. 2 Buchstaben a bis d (Abschnitt 10 — Emmerich —) der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein.
 Im übrigen sind die Anordnungen der Zollverwaltung dafür maßgeblich, welche Fahrzeuge abgefertigt werden.
4. Der untere Teil des Liegeplatzes 5 von km 852,60 bis 853,13 muß rechtzeitig vor Beginn der Nachtabfertigung von allen Fahrzeugen, die nicht auf Nachtabfertigung warten, freigemacht werden und darf während der Nachtabfertigung nur von einzelnen auf Nachtabfertigung wartenden Fahrzeugen benutzt werden. Fahrzeuge, die den unteren Teil des Liegeplatzes 5 freimachen müssen, dürfen nur den oberen Teil des Liegeplatzes 5 von km 851,90 bis 852,60 oder den Liegeplatz 4 benutzen.
5. Aus schiffahrtspolizeilichen Gründen kann die Benutzung der Landebrücke 1 für die Nachtabfertigung verboten und die Benutzung anderer Landebrücken, son-

stiger Anlegestellen oder bestimmter Wasserflächen für die Nachtabfertigung erlaubt werden.

Vermerk:

Diese Verordnung ist mit Änderungen ab 1. 7. 1971 erneut in Kraft getreten (s. Bekanntmachung Nr. 9/1971)

#### Hinweis

Die Bekanntmachungen Nr. 24/1955, Nr. 30/1955, Nr. 28/1958, Nr. 65/1959 und Nr. 40/1962 über Liegeverbote an den Steinernen Bänken, bei Bonn, oberhalb der Hafeneinfahrt Neuß und bei Köln werden in dieser Zusammenstellung nicht mehr abgedruckt.

## II. NECKAR

Bekanntmachung Nr. 23/1970

#### Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen

##### § 1

Auf Fahrzeugen, die im Wechselverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Neckar, dem Main, der Lahn, dem Schiffsahrtsweg Rhein-Kleve, der Ruhrwasserstraße, dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanalstrecke zwischen Henrichsburg und Datteln andererseits fahren, ist das auf dem Rhein vorgeschriebene Fahrtenbuch auch für die Fahrt auf diesen Bundeswasserstraßen zu führen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Wechselverkehr zwischen dem Neckar und dem Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen und zwischen dem Main und dem Hafengebiet Mainz-Wiesbaden.

##### § 2

Zu widerhandlungen gegen diese Verordnung werden nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuches bestraft.

Gültig bis 31. 7. 1972

## III. MAIN mit Regnitz und Main-Donau-Kanal

Bekanntmachung Nr. 51/1970 vom 7. 12. 1970 (VkB1 S. 873)  
**Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge auf dem Main und auf dem Main-Donau-Kanal**

##### § 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Würzburg.

##### § 2

Die Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO kann für Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge Art und Umfang der Mindestbemanning, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchUO festsetzen.

##### § 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzungen betreffend Bemanning, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für den Verband, dessen Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge im geschlossenen Verband die Schiffsicherheit gefährdet.

Gültig bis 14. 1. 1973

Bekanntmachung Nr. 7/1971 vom 28. 4. 1971 (VkB1 S. 263)  
**Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Würzburg**

##### § 1

Im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Würzburg werden folgende Wasserflächen für das Wasserskifahren freigegeben:

**I. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Frankfurt/M.**

- a) von Main-km 40,60 bis Main-km 41,60  
(d. i. 600 m oberhalb der Einfahrt zum Becken II des Oberhafens Frankfurt/M. bis 520 m oberhalb der Straßenbrücke Offenbach, und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte),
- b) von Main-km 44,60 bis Main-km 46,50  
(d. i. von Ortsmitte Fechenheim bis Unterwasser Schleuse Mainkur),
- c) von Main-km 48,20 bis Main-km 50,30  
(d. i. vom oberen Schiffsliegplatz der Schleuse Mainkur bis 300 m unterhalb der Fähre Dörnigheim),
- d) von Main-km 53,40 bis Main-km 54,40  
(beginnt 170 m oberhalb der Stauanlage Kesselstadt, und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte),
- e) von Main-km 65,00 bis Main-km 66,60  
(d. i. vom oberen Ende des Schiffsliegplatzes der Schleuse Krotzenburg bis zur Mündung der Kahl).

**II. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Aschaffenburg**

- a) von Main-km 66,60 bis Main-km 67,20  
(d. i. von der Mündung der Kahl bis 600 m mainaufwärts),
- b) von Main-km 84,00 bis Main-km 86,00  
(d. i. oberhalb der Werfthalle des Leiderer Hafens bis Aschaffenburg, Schlotfegergrund),
- c) von Main-km 94,00 bis Main-km 95,00  
(d. i. oberhalb Ländeplatz Oberrau bis unterhalb Bahnhof Sulzbach),
- d) von Main-km 106,20 bis Main-km 107,60  
(beginnt 200 m oberhalb der Glanzstoffwerke Oberrau),
- e) von Main-km 115,00 bis Main-km 116,50  
(d. i. vom Ländeplatz Röllfeld bis untere Ortsgrenze Laudenbach),
- f) von Main-km 127,00 bis Main-km 128,50  
(d. i. oberhalb Ländeplatz Bürgstadt bis unterhalb Kieswerk Weber, Bürgstadt),
- g) von Main-km 137,90 bis Main-km 139,70  
(d. i. oberhalb von Fechenbach),
- h) von Main-km 151,30 bis Main-km 152,30  
(d. i. oberhalb des WTAG-Umschlagplatzes bis 250 m unterhalb der Eisenbahnbrücke Hasloch),
- i) von Main-km 163,80 bis Main-km 165,40  
(beginnt 800 m oberhalb der Ortschaft Urphar),
- k) von Main-km 176,20 bis Main-km 177,20  
(beginnt 2 km oberhalb der Stauanlage Lengfurt),
- l) von Main-km 187,50 bis Main-km 188,60  
(beginnt oberhalb des Schiffsliegplatzes der Stauanlage Rothenfels),
- m) von Main-km 190,50 bis Main-km 195,60  
(d. i. oberhalb der Ortschaft Erlach bis ca. 1,5 km oberhalb der Ortschaft Pflöschbach).

**III. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Würzburg**

- a) von Main-km 201,20 bis Main-km 204,00  
(liegt in der Stauhaltung Steinbach),
- b) von Main-km 209,60 bis Main-km 211,40  
(d. i. 450 m oberhalb der Fähre Hofstetten bis 70 m unterhalb der Fähre Gemünden),
- c) von Main-km 220,80 bis Main-km 224,20  
(liegt in der Stauhaltung Harrbach),
- d) von Main-km 241,80 bis Main-km 243,40  
(liegt in der Stauhaltung Erlabrunn),
- e) von Main-km 259,00 bis Main-km 259,80  
(liegt oberhalb der Staustufe Randersacker),
- f) von Main-km 260,70 bis Main-km 262,40  
(d. i. von oberhalb der Autobahnbrücke Randersacker bis unterhalb Eibelstadt),
- g) von Main-km 269,20 bis Main-km 270,00  
(liegt in der Stauhaltung Goßmannsdorf),
- h) von Main-km 278,00 bis Main-km 279,80  
(d. i. 700 m oberhalb der Brücke Segnitz bis etwa 1 km unterhalb Marktstett),
- i) von Main-km 288,00 bis Main-km 290,00  
(liegt in der Stauhaltung Hohenfeld-Kitzingen),

- k) von Main-km 297,30 bis Main-km 298,60  
(d. i. von der Lände Schwarzenau bis etwa 200 m oberhalb der Fulguritwerke Dettelbach),
- l) von Main-km 306,00 bis Main-km 307,50  
(d. i. oberhalb der Straßen- und Eisenbahnbrücke Volkach),
- m) von Main-km 311,80 bis Main-km 313,20  
(d. i. 300 m oberhalb der Fähre Fahr bis etwa 260 m unterhalb der Fähre Obereisenheim).

**IV. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Schweinfurt**

- a) von Main-km 316,20 bis Main-km 316,80  
(d. i. von 50 m oberhalb des Wehres Wipfeld bis zum Trenndammkopf an der Einfahrt in den Schleusenoberkanal ohne den Schleusenoberkanal),
- b) von Main-km 320,00 bis Main-km 322,80  
(d. i. von oberhalb der Fähre Hirschfeld bis unterhalb der Fähre Garstadt),
- c) von Main-km 333,23 bis Main-km 333,98  
(d. i. 80 m oberhalb des Zollamtes Schweinfurt bis Höllenbachmündung), und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte, und von Main-km 333,98 bis Main-km 334,68  
(d. i. von Höllenbachmündung bis unterhalb des Ludwigsbrunnens) auf der ganzen Flußbreite, jeweils ganztägig von Montag bis Freitag; an Samstagen und Sonn- und Feiertagen nur bis 14.00 Uhr,
- d) von Main-km 348,05 bis Main-km 350,40  
(d. i. oberhalb der früheren Fähre Untertheres bis oberhalb der früheren Fähre Obertheres),
- e) von Main-km 368,24 bis Main-km 370,93  
(d. i. von 200 m oberhalb des Schleusenoberkanals Limbach bis ca. 1,4 km oberhalb der Straßenbrücke Eltmann),
- f) von Main-km 381,03 bis Main-km 384,19 / MDK-km 0,2  
(d. i. von 100 m unterhalb des Trenndammkopfes des Schleusenoberkanals Viereth — jedoch ohne Schleusenoberkanal — bis zur Regnitzmündung),
- g) auf der Regnitz bei Buckenhofen  
(d. i. auf dem Wehrraum der Staustufe Forchheim-Buckenhofen von 100 m oberhalb des Wehres bis 100 m unterhalb der Abzweigung aus dem Main-Donau-Kanal bei MDK-km 26,53.  
Abweichend von § 12.06 — MDK — Nr. 1 BinSchStrO wird auf dieser Strecke die zulässige Höchstfahrgeschwindigkeit für das Wasserskifahren auf 30 km/Std. festgesetzt.

**§ 2**

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
  2. Die Wasserskifahrer und ihre Boote müssen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Schwimmern, stillliegenden Fahrzeugen, Flößen und schwimmenden Anlagen sowie Fahrwasserzeichen und Ufern einen Mindestabstand von 10 m einhalten.
  3. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer sowie die Fahrstrecke zu beobachten.
  4. Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten. Dabei sind Schleifen- und Slalomfahrten untersagt.
  5. Die Auspuffgeräusche der Motorboote, die beim Wasserskifahren verwendet werden, sind durch geeignete Vorrichtungen zu dämpfen.
- Bekanntmachung Nr. 23/1970 s. unter II. „Neckar“.

**IV. LAHN**

Bekanntmachung Nr. 5/1971

**Wasserskifahren auf der Lahn****§ 1**

Die folgenden Wasserflächen der Lahn werden für das Wasserskifahren freigegeben:

- a) Zwischen Lahn-km 13,60 und 15,20 (oberhalb des Wehrs Altenberg),
- b) zwischen Lahn-km 34,80 und 36,20 (oberhalb des Wehrs Löhnberg),
- c) zwischen Lahn-km 73,40 und 74,30 (oberhalb Limburg).

## § 2

1. Das Wasserskifahren ist nur von 10.00 Uhr bis Sonnenuntergang gestattet. Auf der in § 1 Buchstabe b bezeichneten Strecke ist es auch zwischen 12.00 Uhr und 14.30 Uhr verboten.
2. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.
3. Es dürfen nur Boote verwendet werden, die nach ihrer Bauart und Motorenstärke keinen schädlichen Wellenschlag verursachen können.
4. Die Wasserskifahrer und ihre Boote haben außer beim Wenden einen Mindestabstand von 10 m von Fahrwasserzeichen, von fahrenden oder liegenden Fahrzeugen, von den Ufern und Strombauwerken und von allen anderen Benutzern der Wasserstraße einzuhalten.
5. In der Nähe von Fahrzeugen oder Schwimmern haben sich die Wasserskifahrer im Kielwasser ihres Bootes zu halten und dürfen weder Schleifen noch Slalom fahren.
6. Die Geschwindigkeit ist erforderlichenfalls so zu vermindern, daß andere Verkehrsteilnehmer nicht geschädigt oder gefährdet werden können.
7. Die Wasserskifahrer und ihre Boote dürfen auf den in § 1 freigegebenen Strecken die auf der Lahn vorgeschriebene Höchstfahrgewindigkeit während des Wasserskifahrens überschreiten, solange sie die unter den Nummern 1 — 6 festgelegten Bestimmungen einhalten.

Bekanntmachung Nr. 23/1970 s. unter II. „Neckar“

## V. MOSEL

Bekanntmachung Nr. 32/1964 vom 4. 6. 1964 (Bundesanzeiger Nr. 102 vom 6. 6. 1964 S. 1); Bekanntmachung Nr. 46/1965 vom 28. 9. 1965 und Nr. 25/1966 vom 25. 7. 1966

### Anordnung für die Moselschifffahrt

Die Mosel ist zwischen ihrer Mündung und der deutsch-französischen Grenze für Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 1500 t und einer Tauchtiefe bis zu 2,50 m ausgebaut. Das gilt bei jeder Wasserführung der Mosel.

Der Schifffahrt wird empfohlen, ihre Fahrweise — besonders im oberen Drittel der einzelnen Haltungen — so einzurichten, daß diese Tauchtiefe auch bei zusätzlicher Einsenkung infolge größerer Geschwindigkeit nicht überschritten wird.

Die Schleusen haben:

eine Länge von 170 m (zwischen den an den Wänden angegebenen Grenzen) und eine Breite von 12 m. Die Bootsschleusen sind 18 m lang und 3,50 m breit, ihre Wassertiefe beträgt 1,50 m.

Die lichte Höhe der Brückendurchfahrten beläuft sich auf mindestens 5,25 m über höchstem Schifffahrtswasserstand.

Bekanntmachung Nr. 9/1965 vom 8. 3. 1965 (VkB1. S. 203), Nr. 21/1969 vom 17. 7. 1969 (VkB1. S. 469)

### Anordnung für die Moselschifffahrt

Für die Bemessung der Abladetiefe auf der Strecke zwischen Mosel-km 0,00 und 2,00 (Schleusengruppe Koblenz) sind die Wasserstände des Rheins (Richtpegel Koblenz) zu beachten.

Bekanntmachung Nr. 44/1969 vom 28. 11. 1969 (VkB1 S. 744)

— Schubschifffahrt auf der Mosel —

Bekanntmachung Nr. 22/1969 vom 24. 7. 1969 (VkB1 S. 470)

— Beschränkungen der Schifffahrt bei Hochwasser auf der Mosel —

Bekanntmachung Nr. 17/1969 vom 21. 7. 1969 (VkB1 S. 414)  
— Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter auf der Mosel —

Die Bestimmungen dieser Verordnungen sind in die am 1. Juli 1971 in Kraft getretene neue Moselschifffahrtspolizeiverordnung eingearbeitet worden.

Bekanntmachung Nr. 12/1969 vom 14. 5. 1969 (VkB1 S. 282), Nr. 29/1969

### Wasserskifahren auf der Mosel

## § 1

Die folgenden Wasserflächen auf der deutschen Moselstrecke werden für das Wasserskifahren freigegeben:

1. Zwischen km 4,67 und 5,00 in einer Breite von 40 m, vom linken Ufer an gerechnet.
2. Zwischen km 5,90 und 6,50 in einer Breite von 60 m, vom linken Ufer an gerechnet.
3. Zwischen km 5,97 und 8,30 in einer Breite von 30 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
4. Zwischen km 10,00 und 11,00 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m, von den Ufern an gerechnet.
5. Zwischen km 24,50 und 25,00 in einer Breite von 30 m, vom linken Ufer an gerechnet.
6. Zwischen km 38,00 und 39,30 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet.
7. Zwischen km 38,50 und 39,90 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
8. Zwischen km 46,00 und 47,00 in einer Breite von 30 m, vom linken Ufer an gerechnet.
9. Zwischen km 48,20 und 49,80 in einer Breite von 40 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
10. Zwischen km 52,50 und 53,20 in einer Breite von 40 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
11. Zwischen km 62,50 und 63,20 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m vom rechten und von 40 m vom linken Ufer an gerechnet.
12. Zwischen km 64,80 und 65,30 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m, von den Ufern an gerechnet.
13. Zwischen km 80,20 und 81,20 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m vom rechten Ufer und von 50 m vom linken Ufer an gerechnet.
14. Zwischen km 88,70 und 89,20 in einer Breite von 40 m, vom linken Ufer an gerechnet.
15. Zwischen km 104,40 und 105,30 in einer Breite von 35 m, vom linken Ufer an gerechnet.
16. Zwischen km 109,45 und 110,00 in einer Breite von 40 m, vom linken Ufer an gerechnet.
17. Zwischen km 126,20 und 128,20 in einer Breite von 60 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
18. Zwischen km 128,30 und 128,70 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet.
19. Zwischen km 142,00 und 143,00.
20. Zwischen km 147,20 und 147,80 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
21. Zwischen km 167,30 und 168,50 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet.
22. Zwischen km 173,00 und 174,50 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
23. Zwischen km 178,30 und 180,05 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet.
24. Zwischen km 189,80 und 190,80 nur in einer Entfernung von mindestens 30 und höchstens 50 m vom rechten Ufer.
25. Zwischen km 196,30 und 198,70 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet.

Auf diesen Wasserflächen sind beim Wasserskifahren die folgenden Vorschriften zu beachten:

1. Das Wasserskifahren ist nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

3. Die Wasserskifahrer und ihre Boote haben einen Mindestabstand von 10 m von Fahrwasserzeichen und fahrenden oder liegenden Fahrzeugen und von 20 m von den Ufern und Strombauwerken einzuhalten.
4. Auf der in Absatz 1 Nr. 19 freigegebenen Wasserfläche gelten die folgenden zusätzlichen Vorschriften:
  - a) Das Wasserskifahren ist nicht erlaubt, solange Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, die Wasserfläche befahren.
  - b) Das Wasserskifahren muß bei Annäherung eines Fahrzeuges, das nicht Kleinfahrzeug ist, so rechtzeitig eingestellt werden, daß dieses nicht behindert wird.
  - c) Das Slalomlaufen und Skispringen ist verboten.

## § 2

Die folgenden Wasserflächen auf der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke der Mosel werden für das Wasserskifahren freigegeben:

1. Zwischen km 216,80 und 218,00 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet.
2. Zwischen km 213,30 und 214,80.
3. Zwischen km 223,90 und 225,00.
4. Zwischen km 233,60 und 235,00.
5. Zwischen km 236,00 und 237,00.

Auf diesen Wasserflächen sind beim Wasserskifahren die folgenden Vorschriften zu beachten:

1. Das Wasserskifahren ist nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

3. Die Wasserskifahrer und ihre Boote haben einen Mindestabstand von 10 m von Fahrwasserzeichen und liegenden Fahrzeugen und von 20 m von den Ufern und Strombauwerken einzuhalten. Auf der in Absatz 1 Nr. 1 freigegebenen Wasserfläche müssen sie den Mindestabstand von 10 m auch von fahrenden Fahrzeugen einhalten.
4. Auf den in Absatz 1 Nummern 2 bis 5 freigegebenen Wasserflächen gelten die folgenden zusätzlichen Vorschriften:
  - a) Das Wasserskifahren ist nicht erlaubt, solange Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, die Wasserfläche befahren.
  - b) Das Wasserskifahren muß bei Annäherung eines Fahrzeuges, das nicht Kleinfahrzeug ist, so rechtzeitig eingestellt werden, daß dieses nicht behindert wird.
  - c) Das Slalomlaufen und Skispringen ist verboten.

Bekanntmachung Nr. 45/1968

#### **Einfahrt in den oberen Vorhafen Palzem-Stadtbredimus bei Wasserständen über Hochwassermarke I**

Schiffe, die nach Stilliegezeiten in der Stauhaltung Palzem-Stadtbredimus bei Wasserständen über Hochwassermarke I ihre Fahrt zu Tal antreten wollen, haben zur Vermeidung von Havarien im oberen Vorhafen ihre Abfahrtszeiten vorher mit der Schleusenverwaltung Palzem-Stadtbredimus abzustimmen und die vereinbarte Abfahrtszeit einzuhalten.

Diese Anordnung, ergeht im Einvernehmen mit der Schifffahrtsverwaltung des Großherzogtums Luxemburg.

#### **VI. SCHIFFFAHRTSWEG RHEIN-KLEVE**

Bekanntmachung Nr. 23/1970 s. unter II. „Neckar“

## **Zusammenstellung**

der am 15. Juni 1971 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung, der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, dem Bundeswasserstraßengesetz und der Verordnung über das Wasserskifahren auf den Bundeswasserstraßen.

#### **Vorbemerkung**

In der Zusammenstellung sind **nicht** aufgenommen die Anordnungen oder Bekanntmachungen, die nur örtliche Bedeutung haben.

Soweit zu den einzelnen Verordnungen, Anordnungen oder Bekanntmachungen keine Frist vermerkt ist, handelt es sich um Bestimmungen, die ohne zeitliche Begrenzung erlassen wurden.

#### **Übersicht**

#### **A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung**

1. Verordnung über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge
2. Verordnung über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbesatzung auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen
3. Anordnung über die Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen
4. Verordnung über die Mindestbesatzung für Fahrzeuge über 100 t bis 120 t Tragfähigkeit auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe
5. Anordnung über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der Binnenschiffahrtsstraße Elbe
6. Anordnung über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken
7. Verordnung über die Befreiung von dem Erfordernis der Schotteinteilung bei Fahrgastschiffen im Wesergebiet und auf dem Mittellandkanal

#### **B. Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung**

##### **I. Westdeutsche Kanäle**

1. Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden
2. Anordnung über das Verbot der Schleusung von Schleppern auf dem Rhein-Herne-Kanal
3. Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird
4. Anordnung für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal
5. Bekanntmachung über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen (Hinweis)
6. Anordnung über den Verkehr von Motorsportbooten
7. Anordnung über das Überholen auf den westdeutschen Kanälen
8. Anordnung über die Zuweisung einer bestimmten Schleusenammer an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals
9. Verordnung über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen
10. Verordnung für die Fahrt auf dem Küstenkanal
11. Anordnung für die Fahrt großer Schiffe auf dem Küstenkanal von km 5,2 bis 26,0
12. Anordnung über die Regelung des Schiffsverkehrs in den alten Fahrten Olfen, Lüdinghausen-Senden und Hiltrup
13. Verordnung über Tauchtiefenbeschränkung auf dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren

14. Verordnung über die Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe

## II. Weser

1. Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden
2. Bekanntmachung über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen

## III. Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal

1. Verordnung über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der Binnenschiffahrtsstraße Elbe (Hinweis)

## C. Bekanntmachung über die Regelung der Schleusen- und Brückenbetriebszeiten

### I. Westdeutsche Kanäle

1. Bekanntmachung über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethfehnkanal
2. Verordnung über die Festsetzung der Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg
3. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten am Mittellandkanal
4. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen

## II. Weser

1. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten im Wesergebiet
2. Verordnung über die Festsetzung der Betriebszeit der Bremer Weserschleuse

## III. Elbe

Bekanntmachung über den Verkehr durch die Schleuse Geesthacht

## IV. Elbe-Lübeck-Kanal

1. Bekanntmachung über die Schleusenbetriebszeiten auf dem Elbe-Lübeck-Kanal
2. Bekanntmachung über die Betriebszeit der Hubbrücken in Lübeck

## D. Bekanntmachungen über die Freigabe bestimmter Strecken und Wasserflächen zum Wasserskifahren

### I. Weser

1. Bekanntmachung über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen
2. Bekanntmachung über das Wasserskifahren auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover

### II. Elbe

Anordnung über das Wasserskifahren auf der Binnenschiffahrtsstraße Elbe

## A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

1. Verordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Hamburg, Bremen, Aurich, Hannover und Münster vom 1. August 1969 über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge (Verkehrsblatt S. 592)

### § 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster.

### § 2

Die Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO kann für Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge Art und Umfang der Mindestbemanning, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchUO festsetzen.

### § 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzungen betreffend Bemanning, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für den Verband,

dessen Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge im geschlossenen Verband die Schiffsicherheit gefährdet.

Gültig bis zum 15. Oktober 1971

2. Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover vom 5. November 1969 über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbemanning auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 682)

### § 1

Abweichend von § 68 Abs. 1 BSchUO genügt auf der Weser von km 0,0 bis km 354,190 (Landesgrenze Niedersachsen/Bremen) sowie auf der Werra, der Fulda, der Aller und der Leine bei Schuten und Leichtern (Kohlenprähme, Kieskähne) mit einer Tragfähigkeit bis zu 150 t — ausgenommen Tankleichter — die Besetzung mit einem Schiffsführer, wenn sie auf Strecken von höchstens 10 km verkehren.

### § 2

Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover kann auf Antrag und nach Prüfung durch die Schiffsuntersuchungskommission in Minden genehmigen, daß Schuten und Leichter — ausgenommen Tankleichter — bis zu einer Tragfähigkeit von 250 t unter der Voraussetzung des § 1 nur mit einem Schiffsführer besetzt sind. Diese Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

Gültig bis zum 30. November 1971

3. Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Münster, Duisburg, Mainz, Würzburg und Stuttgart vom 3. Juli 1970 über die Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen (Verkehrsblatt S. 492)

### § 1

Auf Fahrzeugen, die im Wechselverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Neckar, dem Main, der Lahn, dem Schiffahrtsweg Rhein-Kleve, der Ruhrwasserstraße, dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanalstrecke zwischen Henrichenburg und Datteln andererseits fahren, ist das auf dem Rhein vorgeschriebene Fahrtenbuch auch für die Fahrt auf diesen Bundeswasserstraßen zu führen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Wechselverkehr zwischen dem Neckar und dem Hafengebiet Mannheim—Ludwigshafen und zwischen dem Main und dem Hafengebiet Mainz—Wiesbaden.

Gültig bis zum 31. Juli 1972

4. Verordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg vom 23. Juli 1970 über die Mindestbemanning für Fahrzeuge über 100 t bis 120 t Tragfähigkeit auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe (Verkehrsblatt S. 574)

### § 1

Abweichend von § 69 Abs. 4 BSchUO kann die Untersuchungsbehörde auf Antrag zulassen, daß auf der Elbe und ihren Nebenflüssen auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit bis 120 t der Schiffsjunge entfällt, wenn

1. der Schiffsführer geistig und körperlich geeignet ist, die Mehrverantwortung zu tragen und
2. das Fahrzeug
  - a) nur bei Tag fährt,
  - b) keine explosions- oder feuergefährlichen Güter befördert und
  - c) nur im Nahverkehr eingesetzt ist. Als Nahverkehr gilt auf der Untereibe der Verkehr vom Hamburger Hafen abwärts bis zur Linie Freiburg—Störmündung.

Gültig bis zum 30. September 1972

5. Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg vom 27. Oktober 1970 über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe (Verkehrsblatt S. 835)

Auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe kann ein Schlepper, ein Schubschiff oder ein Motorgüterschiff abweichend von § 68 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und § 2 Nr. 1, § 17 sowie § 18 Nr. 1 Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966\*) zu Versuchszwecken ein unbemanntes Fahrzeug ohne eigene Triebkraft längsseits schleppen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Besteht die Mindestbemanning des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem Matrosen, so ist die Decksmannschaft um eine Person zu verstärken. Besteht die Mindestbemanning des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem oder mehreren Schiffsjungen, so ist sie um einen Matrosen zu verstärken;
2. mindestens ein Matrose der Mindestbemanning oder der nach Nummer 1 verstärkten Besatzung des schleppenden Fahrzeuges muß eine Fahrzeit als Matrose von mindestens 2 Jahren nachweisen können;
3. die Gesamtbreite des Schleppzuges in der Berg- und Talfahrt darf 18 m, die Länge des längsseits gekuppelten Anhangs 67,0 m nicht überschreiten;
4. die Gesamttragfähigkeit des Schleppzuges in t darf das Vierfache der Maschinenleistung des schleppenden Fahrzeuges in PS nicht überschreiten;
5. Die Steuereinrichtung des schleppenden Fahrzeuges muß ein sicheres Manövrieren des Schleppzuges gewährleisten;
6. die Verbindungen zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem längsseits gekuppelten Anhang müssen so hergestellt sein, daß der Schleppzug sicher manövriert werden kann;
7. je nach ihrer Bauart muß die Steuereinrichtung des längsseits gekuppelten Anhangs durch eine leicht zu lösende Sperre feststellbar oder frei beweglich sein. Im letzteren Fall dürfen Personen durch die sich bewegenden Steuerorgane nicht gefährdet werden;
8. eine ausreichende freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeuges muß auch über den längsseits gekuppelten Anhang hinweg möglich sein;
9. ein schneller und sicherer Übergang von einem zum anderen Fahrzeug muß möglich sein.

Gültig bis zum 31. Dezember 1972

**6. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Bremen, Aurich, Hannover und Münster vom 28. Oktober 1970 über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken (Verkehrsblatt S. 870)**

**§ 1**

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster.

**§ 2**

Die Untersuchungsbehörde kann auf Antrag im Einzelfall bei Fahrzeugen, die nur auf kurzen Strecken verkehren, folgende Ausnahmen zulassen:

1. bei Motorbarkassen, Inspektionsfahrzeugen, Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ausrüstung nach § 46 Abs. 1 Nr. 3 (Landesteg) und Nr. 7 BSchUO (Schorbäume oder Bundstaken) verzichtet werden;
2. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Steuereinrichtung oder die Ruderanlage nach § 14 Abs. 1 BSchUO verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge längsseits eines Schleppers oder so kurz hinter einem Schlepper geschleppt werden, daß sie auf Kurs gehalten werden können;
3. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ankereinrichtung nach § 49 BSchUO verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge nur auf eng begrenzten Baustellen längsseits eines mit ausreichender Ankereinrichtung versehenen Schleppers geschleppt werden;
4. Kleine Bau- und Arbeitsfahrzeuge brauchen nicht mit dem Abort nach § 16 Abs. 2 BSchUO versehen zu sein.

\*) Jetzt § 1.02 Nr. 1, § 1.08 sowie § 1.09 Nr. 1 BinschStrO 1971

**§ 3**

Die Untersuchungsbehörde stellt über die nach § 2 dieser Verordnung genehmigten Ausnahmen, die zugelassenen Strecken, die Bedingungen und den Zeitraum der Ausnahmen eine Bescheinigung aus, die zusammen mit dem Schiffszeugnis aufzubewahren ist.

Gültig bis zum 31. Dezember 1972

**7. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 15. Februar 1971 über Befreiung von dem Erfordernis der Schotteinteilung bei Fahrgastschiffen im Wesergebiet und auf dem Mittellandkanal (Verkehrsblatt S. 110)**

**§ 1**

(1) Die Schiffsuntersuchungskommission kann Fahrgastschiffe, die geschlossene Räume, aber keine Schlafräume für Fahrgäste besitzen, für die Fahrt auf der Weser oberhalb von Minden (einschl.), auf der Fulda, der Werra, der Aller und dem Mittellandkanal von der im § 52 BSchUO vorgeschriebenen Schotteinteilung des Schiffskörpers befreien, wenn die Sicherheit der zu befördernden Personen und die Schiffsicherheit in anderer Weise gewährleistet erscheinen.

Diese Voraussetzung kann als erfüllt angesehen werden, wenn insbesondere folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Es ist ein Kollisionsschott und ein Achterpiekschott vorhanden.
2. Bei Fahrzeugen, deren Schiffskörper zwischen den äußersten Punkten der Eintauchungsebene bei voller Beladung des Schiffes eine Länge L von mehr als 20 m hat,
  - 2.1 beträgt der Abstand des Kollisionsschottes vom vorderen Lot dieser Ebene mindestens 4 v. H. der Länge L und überschreitet das Mindestmaß höchstens um 2 m,
  - 2.2 ist der Maschinenraum von den Fahrgasträumen gasdicht getrennt.
3. Für jeden an Bord befindlichen Fahrgast ist ein geeignetes Rettungsmittel (z. B. Kunststoffblöcke oder schwimmfähige Sitzkissen) mit einem Mindestauftrieb von 7 kg an Bord und griffbereit gelagert.
4. Bei einer Länge L von 35 m und mehr ist eine Nachrichtenübermittlungsanlage vorhanden, die eine einwandfreie und schnelle gegenseitige Verständigung zwischen dem Schiffsführer und der übrigen Besatzung ermöglicht und mit der der Schiffsführer den Fahrgästen eine Unterrichtung geben und Weisungen erteilen kann.

(2) Für die Fahrt auf dem Mittellandkanal und seinen Zweigkanälen kann eine Befreiung nach Absatz 1 nur für die Fahrgastschiffe erteilt werden, deren Länge L weniger als 35 m beträgt.

(3) Die Befreiung wird in das Schiffszeugnis eingetragen und gleichzeitig die Verpflichtung zur Aufstellung einer Betriebsanweisung für den Leckfall aufgenommen, die in dauerhafter Ausführung und gut sichtbar an Bord ausgehängt sein muß.

Gültig bis zum 31. März 1973

**B. Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung**

**I. Westdeutsche Kanäle**

1. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 391), geändert durch die Verordnung vom 8. August 1969 (Verkehrsblatt S. 535), siehe Abschn. B Ziff. II Nr. 1**
2. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 30. November 1967 über das Verbot der Schleusung von Schleppern auf dem Rhein-Herne-Kanal (Verkehrsblatt S. 650)**

Auf dem Rhein-Herne-Kanal werden in den Schleusen zwischen Oberhausen (II) und Herne-Ost (VII) Schlepper nicht geschleust. Fahrzeuge ohne eigene

Triebkraft werden mit Hilfe der in den Schleusen vorhandenen Treideeinrichtungen geschleust.

In Duisburg müssen Schleppzüge im durchgehenden Verkehr zwischen dem Rhein und dem Rhein-Herne-Kanal und umgekehrt die Ruhrschleuse benutzen.

Die Strom- und Schiffsahrtspolizeibehörde kann im Einzelfall zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Ausnahmen von dem Schleusungsverbot zulassen.

Gültig bis zum 31. Dezember 1971

**3. Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Münster vom 5. September 1968 über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird (Verkehrsblatt S. 473)**

**§ 1**

Zur Fahrt auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Münster bedürfen Fahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen benutzt werden oder von denen aus Kleinhandel betrieben wird, einer besonderen Zulassung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Münster.

**§ 2**

Anträge auf Zulassung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schiffsahrtämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine und Meppen zu richten.

**§ 3**

Die Zulassung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

**4. Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Münster vom 26. Februar 1969 für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Hammer Bundesbahnbrücke (Verkehrsblatt S. 148)**

**§ 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 Stilliegen 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\*\*).

\*) Jetzt § 6.28 BinSchStrO 1971

\*\*) Jetzt § 6.08 Nr. 1 BinSchStrO 1971

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 Dreieckhafens 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:

**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 stilliegen. 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 **Olstichhafen der Hafengruppe Uentrop** bestimmt sind, dürfen ihre Fahrt ab Schleuse Werries nur fortsetzen, wenn im Olstichhafen 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 Schleusenammer 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.
- Gültig bis zum **31. März 1972**
5. **Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 3. März 1969 über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen (Verkehrsblatt S. 204)**  
siehe Abschn. B Ziff. II Nr. 2
6. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 29. April 1969 über den Verkehr von Motorsportbooten auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (Verkehrsblatt S. 221, 284)**

## § 1

Auf dem

Rhein-Herne-Kanal von km 0,0 bis km 38,25 (Westende des ehemaligen Schleppbetriebshafens oberhalb der Schleuse Herne-Ost) sowie dem Verbindungskanal zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und der Ruhrwasserstraße  
ist der Verkehr von mit Motorkraft betriebenen Sportfahrzeugen — einschl. schwimmfähiger Kraftfahrzeuge — verboten. In begründeten Fällen können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, insbesondere für einzelne Wanderfahrten.

## § 2

Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeuges an das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich zu richten. Die Anträge sind zu begründen.

## § 3

Die Ausnahmegenehmigung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

## § 4

Auf

- dem Rhein-Herne-Kanal oberhalb von km 38,25 (ostwärts des Westendes des ehemaligen Schleppbetriebshafens oberhalb der Schleuse Herne-Ost),
- dem Wesel-Datteln-Kanal,
- dem Datteln-Hamm-Kanal und
- dem Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Papenburg mit Ausnahme der Flußstrecken unterhalb von Meppen

dürfen mit Motorkraft betriebene Sportfahrzeuge — einschließlich schwimmfähiger Kraftfahrzeuge — nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 12 km/Std. fahren. Ist ein Fahrzeug aus besonderen Gründen auf die Ausnutzung höherer Fahrgeschwindigkeiten als 12 km/Std. angewiesen, kann unter den Voraussetzungen des § 1 Satz 2 und der §§ 2 und 3 eine Ausnahmegenehmigung für einzelne Fahrten erteilt werden. Anträge sind an die Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine oder Meppen zu richten.

7. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Hannover vom 8. September 1969 über das Überholen auf den westdeutschen Kanälen (Verkehrsblatt S. 616)**

Auf den Kanälen ist einzeln fahrenden Fahrzeugen mit eigener Triebkraft, die ausschließlich zum Schleppen bestimmt und eingerichtet sind, bei Tag das Überholen allgemein gestattet.

8. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 16. Juni 1970 über die Zuweisung einer bestimmten Schleusenammer an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals (Verkehrsblatt S. 408)**

## § 1

Im Bereich des Rhein-Herne-Kanals müssen Fahrzeugzusammenstellungen von über 100 m Gesamtlänge, die nicht in herkömmlicher Weise über Draht geschleppt werden, sowohl in der Berg- als auch in der Talfahrt die nachfolgend bezeichneten Schleusenammern — in Fahrtrichtung gesehen — benutzen:

- Ruhrschleuse Duisburg statt Schleuse Duisburg-Meiderich,
- steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Oberhausen,
- steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Essen-Dellwig,
- backbordseitige Schleusenammer der Schleuse Gelsenkirchen,
- steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Wanne-Eickel,
- steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Herne-West,
- backbordseitige Schleusenammer der Schleuse Herne-Ost.

## § 2

Die Schleusenaufsicht kann im Einzelfall eine andere Schleusenammer zuweisen.

Gültig bis zum **14. Juli 1973**

9. **Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster, Aurich und Bremen vom 1./9. Juli 1970 über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster, Aurich und Bremen (Verkehrsblatt S. 490)**

## § 1

Auf

- dem Rhein-Herne-Kanal (mit Verbindungskanal zur Ruhrwasserstraße),
  - der Ruhrwasserstraße von der Mündung in den Rhein bis km 12,34,
  - dem Wesel-Datteln-Kanal,
  - dem Datteln-Hamm-Kanal,
  - dem Dortmund-Ems-Kanal mit der Ems von Gleen bis Papenburg und der Hase unterhalb der Einmündung des Ems-Hase-Kanals und
  - der Ems vom Schönefliether Wehr bis Gleen,
- müssen Kleinfahrzeuge, die Sport- und Vergnügungszwecken dienen (Sportfahrzeuge), ein amtliches Kennzeichen führen.

## § 2

(1) Das Kennzeichen besteht aus Buchstaben und aus einer Zahl. Als Buchstaben werden die am Sitz des Wasser- und Schifffahrtsamtes vorgeschriebenen amtlichen Kennzeichen für Kraftfahrzeuge mit einem vorgesetzten und durch einen Punkt getrennten „W“ verwendet.

(2) Die Zuteilung des Kennzeichens ist vom Eigentümer bei einem der Wasser- und Schifffahrtsämter in Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine oder Meppen zu beantragen. Der Antragsteller hat seine Berechtigung unter Angabe seines Namens, seiner Anschrift, seines Geburtsdatums und seines Geburtsortes glaubhaft zu machen.

Der Eigentümer hat jede Änderung seines Wohnsitzes dem Wasser- und Schiffsamt anzuzeigen, das das Kennzeichen erteilt hat.

## § 3

(1) Das Kennzeichen ist in 10 cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen Zahlen in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund an beiden Bugseiten des Sportfahrzeugs anzubringen. Es muß jederzeit deutlich lesbar sein.

(2) Über das erteilte Kennzeichen erhält der Eigentümer einen Ausweis nach anliegendem Muster.

Der Ausweis ist während der Fahrt an Bord des Sportfahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schiffsverwaltung und den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzulegen.

## § 4

(1) Vom Führen des amtlichen Kennzeichens nach dieser Anordnung sind befreit:

- a) Sportfahrzeuge eines Sportvereins, der einem anerkannten Sportverband angeschlossen ist, sofern der Name des Fahrzeugs oder eine Unterscheidungsnummer, der Name des Sportvereins — auch in abgekürzter Form — und sein Heimatort gut sichtbar am Fahrzeug angebracht sind.  
Während der Fahrt muß ein mindestens 30 x 20 cm großer Ständer des Sportvereins geführt werden, doch können Rennboote während einer Veranstaltung auch kleinere Abbildungen desselben auf der Bordwand tragen.  
Ein Mitglied der Besatzung muß außer einem mit Lichtbild versehenen Personalausweis den Mitgliedsausweis des Sportvereins bei sich führen, aus dem auch die Mitgliedschaft des Vereins zum Sportverband ersichtlich ist.
- b) Sportfahrzeuge der Deutschen Lebens-Rettungsgesellschaft und sonstiger, dem Allgemeinwohl dienender Organisationen, wenn sie als solche gekennzeichnet und an ihnen eine Unterscheidungsnummer und der Ortsverband angebracht sind.
- c) Sportfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes beheimatet sind, wenn der Name des Fahrzeugs in mindestens 10 cm hohen lateinischen Buchstaben deutlich lesbar an der Außenseite und der Name und Wohnort des Eigentümers innen- oder außenbords an einer gut sichtbaren Stelle angebracht sind.

(2) Die von anderen Dienststellen der Wasser- und Schiffsverwaltung oder der Länder nach anderen Vorschriften zugeteilten amtlichen Kennzeichen ersetzen die Kennzeichen nach dieser Verordnung.

## § 5

- (1) Das Kennzeichen wird ungültig, wenn
  - a) der Eigentümer des Sportfahrzeugs wechselt,
  - b) das Sportfahrzeug zerstört oder sonst unbrauchbar ist,
  - c) im Falle des § 2 Nr. 2 Abs. 2 ein neues Kennzeichen zugeteilt wird,
  - d) die Verlängerung des Ausweises nicht erfolgt.

In diesen Fällen ist der Ausweis (§ 3 Nr. 2) an das Wasser- und Schiffsamt, das ihn ausgeteilt hat, zurückzugeben.

(2) Ungültige Kennzeichen müssen vom Fahrzeug entfernt werden. Im Falle des Buchstaben a kann das Wasser- und Schiffsamt auf Antrag die Beibehaltung des Kennzeichens gestatten.

## § 6

Auf dem Küstenkanal, der Leda von der Hafeneinfahrt in Leer bis zur Einmündung des Elisabethfehnkanals, auf dem Elisabethfehnkanal und auf dem Ems-Seitenkanal Oldersum—Emden müssen Sportfahrzeuge entweder

- a) innen oder außenbords den Namen und den Wohnort des Eigentümers tragen (§ 8 Nr. 1 der BSchO 1966 \*) oder
- b) den Bestimmungen dieser Anordnung entsprechen.

\*) Jetzt § 2.02 Buchstabe b BinSchStrO 1971

## Ausweis

über die Erteilung eines amtlichen Kennzeichens für ein Kleinfahrzeug

Herrn/Frau/Fräulein .....

geb. am ..... 19 ..... in .....

wohnhaft in .....  
(Ort, Straße und Haus-Nr.)

ist gemäß § 1 der Schiffschutzpolizeilichen Anordnung der Wasser- und Schiffsdirektionen Münster, Aurich und Bremen vom ..... 19 ..... über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen für sein/ihr

.....  
(Art und Name des Kleinfahrzeugs)

das Kennzeichen .....\*)  
erteilt worden.

### Technische Daten des Fahrzeugs

Fahrzeugtyp bzw. Fabrikat .....

Fahrzeuglänge ..... m, Fahrzeugbreite ..... m

Motor-Fabrikat .....

Motor-Nr. ...., Leistung in PS .....

....., den ..... 19.....

Wasser- und Schiffsamt



.....  
(Unterschrift)

Gebühr ..... DM

Dieser Ausweis ist an Bord des Fahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Bediensteten der Wasser- und

\*) Das Kennzeichen muß an beiden Fahrzeugvorderseiten in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund in mindestens 10 cm großen Buchstaben bzw. Zahlen angebracht sein.

Schiffahrtsverwaltung sowie den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzuzeigen. Der Ausweis ist an das Wasser- und Schiffsamt zurückzugeben, sofern das Fahrzeug veräußert oder aus dem Verkehr gezogen wird.

#### Bedingungen und Hinweise

1. Das Kleinfahrzeug muß einen geeigneten Führer haben. Dieser hat einen gültigen Ausweis zur Feststellung seiner Person bei sich zu führen.
2. Der Führer des Fahrzeugs hat sich so zu verhalten, daß andere Verkehrsteilnehmer und sonstige Benutzer der Wasserstraße sowie Anlieger nicht gefährdet, behindert oder unnötig belästigt werden. Er hat die im Interesse der Sicherheit und der Ordnung an Bord erforderlichen Anweisungen zu treffen und ist für deren Befolgung verantwortlich.
3. Beschädigungen der Ufer sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße und an ihren Ufern sind zu vermeiden.
4. Kleinfahrzeuge müssen allen übrigen Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen.
5. Die Fahrgeschwindigkeit darf 12 km/Std. nicht überschreiten.
6. Das Anhängen an ein in Fahrt befindliches Fahrzeug oder Floß ist ohne ausdrückliche Erlaubnis des Schiffsführers verboten.
7. Den Anordnungen der zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schiffsverwaltung ist Folge zu leisten.
8. Die Bestimmungen der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung sind zu beachten. Verstöße dagegen können strafrechtlich oder im Verwaltungswege geahndet werden.

Dieser Ausweis verliert am ..... 19..... seine Gültigkeit.



(Unterschrift)

Die Gültigkeit des Ausweises wurde bis zum ..... 19..... verlängert.



(Unterschrift)

Gebühr ..... DM

Die Gültigkeit des Ausweises wurde bis zum ..... 19..... verlängert.



(Unterschrift)

Gebühr ..... DM

10. **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schiffsamtsdirektionen Bremen und Münster vom 15. Oktober 1970 für die Fahrt auf dem Küstenkanal (Verkehrsblatt S. 717)**

#### § 1

##### Fahrt durch die Fahrwasserenge bei Oldenburg

1. Ist die Durchfahrt durch die Fahrwasserenge zwischen km 2,6 (oberer Vorhafen Schleuse Oldenburg) und km 5,2 (Liegestelle 1 Hundsmühlen) für Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| mehr als 5,60 m bis 6,10 m Br. u. | üb. 2,00 m Taucht. |
| " " 6,10 m bis 6,60 m " "         | üb. 1,75 m "       |
| " " 6,60 m bis 6,80 m " "         | üb. 1,50 m "       |
| " " 6,80 m bis 7,00 m " "         | üb. 1,40 m "       |
| " " 7,00 m bis 7,20 m " "         | üb. 1,30 m "       |
| " " 7,20 m bis 7,40 m " "         | üb. 1,20 m "       |
| " " 7,40 m bis 7,60 m " "         | üb. 1,10 m "       |
| " " 7,60 m bis 7,80 m " "         | üb. 1,00 m "       |
| " " 7,80 m bis 8,00 m " "         | üb. 0,90 m "       |
| " " 8,00 m bis 8,20 m " "         | üb. 0,80 m "       |
| " " 8,20 m Breite " "             | üb. 0,70 m "       |

verboten, wird dies abweichend von § 41 BSchSO\*) durch

eine rechteckige Tafel mit rotem Rand und der Darstellung der Flagge „N“ des Internationalen Signalbuches angezeigt. Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit den in Satz 1 genannten Abmessungen müssen vor dieser Tafel anhalten.

2. Ist die Durchfahrt der in Nr. 1 bezeichneten Fahrzeuge und -verbände gestattet, wird dies nach § 41 Nr. 4\*\*) durch

eine rechteckige grüne Tafel mit senkrechtem weißem Streifen angezeigt.

#### § 2

##### Fahrt durch den Streckenabschnitt Hundsmühlen-Ahrensorf

1. Im Streckenabschnitt zwischen km 5,2 (Liegestelle 1 Hundsmühlen) und km 26,0 (Liegestelle 5 Ahrensorf) müssen Fahrzeuge und Fahrzeugverbände untereinander beim Begegnen ihre Geschwindigkeit rechtzeitig so vermindern, daß schädlicher Wellenschlag oder schädliche Sogwirkung vermieden werden. Sie müssen sich während des Begegnens möglichst am Rande des Fahrwassers halten.
2. Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit mehr als 8,70 m Breite und mehr als 2,15 m Tauchtiefe dürfen im Streckenabschnitt Hundsmühlen-Ahrensorf nur innerhalb der nach § 19 — WK — Nr. 1 Satz 2 BSchSO\*\*\*) zugelassenen Fahrt bei Tage verkehren.
3. Die Wasser- und Schiffsämter Oldenburg und Meppen können zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Einzelfall anordnen, daß Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit den in Nr. 2 genannten Abmessungen den Streckenabschnitt Hundsmühlen-Ahrensorf nur zu bestimmten Tageszeiten durchfahren. Sie geben ihre Anordnungen den Fahrzeugen über die Schleusenaufsicht an den Schleusen Oldenburg und Dörpen oder über die Aufsichtsbeamten.

11. **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung des Wasser- und Schiffsamtes Oldenburg vom 21. Dezember 1970 für die Fahrt großer Schiffe auf dem Küstenkanal von km 5,2 bis 26,0**

#### § 1

1. Schiffe über 8,70 m Breite und über 2,15 m Tauchtiefe dürfen die Strecke vom Küstenkanal-km 5,2 bis 26,0 in Richtung Dörpen nur von 1 Stunde vor Sonnenaufgang bis 12.30 Uhr befahren.
2. Schiffe über 8,70 m Breite und über 2,15 m Tauchtiefe dürfen die Strecke vom Küstenkanal-km 26,0 bis 5,2 in Richtung Oldenburg nur von 12.00 Uhr bis 1 Stunde vor Sonnenuntergang befahren.

\*) Jetzt § 6.08 Nr. 2 (Zeichen A. 1) BinSchStro 1971

\*\*) Jetzt § 6.08 Nr. 2 (Zeichen E. 1) BinSchStro 1971

\*\*\*) Die Bezugnahme auf § 19 - WK - BSchSO entfällt. Es gilt die Regelung gemäß der nachstehenden Anordnung Nr. 11.

## § 2

Auf die in § 1 getroffene Regelung wird durch Schilder, die an den Schleusen Oldenburg und Dörpen sowie am Westende der Liegestelle 5 (km 26,5 des Küstenkanals) aufgestellt sind, nochmals hingewiesen. Eine mündliche Anordnung zur Verkehrsregelung durch die Schleusenaufsicht in Oldenburg und Dörpen oder durch die Aufsichtsbeamten erfolgt nur in Ausnahmefällen.

12. **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 16. Februar 1971 über die Regelung des Schiffsverkehrs in den alten Fahrten Olfen, Lüdinghausen-Senden und Hilstrup (Verkehrsblatt S. 110)**

## § 1

**Verkehrsregelung**

(1) Für Motorgüterschiffe, auch mit Anhang, sind die alten Fahrten Olfen (km 21,32 bis km 30,23 DEK), Lüdinghausen-Senden (km 39,31 bis km 46,90 DEK) und Hilstrup (km 59,50 bis km 61,80 DEK) im Durchgangsverkehr gesperrt. Die Durchfahrt ist nur gestattet

- zum Hafen Contag KG**  
durch die alte Fahrt Olfen in Richtung zu Berg,
  - zum alten Hafen Hiddingssel**  
durch die alte Fahrt Lüdinghausen—Senden in Richtung zu Tal,
  - zum Hafen Ludowigs KG**  
durch die alte Fahrt Hilstrup in beiden Richtungen.
- (2) Schleppzüge müssen
- in der Bergfahrt die alte Fahrt Hilstrup, die neue Fahrt Lüdinghausen—Senden und die alte Fahrt Olfen,
  - in der Talfahrt die neue Fahrt Olfen, die alte Fahrt Lüdinghausen—Senden und die neue Fahrt Hilstrup benutzen. Bei starkem Wind dürfen Leerschleppzüge die neue Fahrt Olfen auch in der Bergfahrt befahren.

## § 2

**Fahrtgeschwindigkeit**

Abweichend von § 18 — WK — BSchSO \*) wird die Höchstfahrtgeschwindigkeit in den in § 1 Abs. 1 bezeichneten alten Fahrten für Fahrzeuge über 2,30 m Tauchtiefe auf 5 km/Std. festgesetzt.

Darüber hinaus dürfen Fahrzeuge mit einer Tauchtiefe von mehr als 2,00 m an der alten Fahrt Olfen bei der Einfahrt von km 29,0 bis km 30,6 DEK und bei der Ausfahrt von km 21,45 bis km 23,45 DEK eine Höchstfahrtgeschwindigkeit von 4 km/Std. nicht überschreiten.

Gültig bis zum 28. Februar 1974

13. **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 16. März 1971 über Tauchtiefenbeschränkung auf dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren (Verkehrsblatt S. 169)**

## § 1

Abweichend von § 15.02 — WK — BinSchStrO dürfen Fahrzeuge und Schubverbände den Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren nur mit folgenden Abmessungen befahren:

| Länge<br>m             | Breite<br>m      | Tauchtiefe<br>m  |
|------------------------|------------------|------------------|
| 85,00<br>oder<br>85,00 | 9,00<br><br>9,50 | 2,00<br><br>1,80 |

Gültig bis zum 31. März 1974

14. **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 26. März 1971 über die Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe (Verkehrsblatt S. 203)**

## § 1

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe dürfen Fahrzeuge und Fahrzeugverbände von mehr als 70,00 m bis 85,00 m Länge die Haltungen nur auf Abruf von Schleuse zu Schleuse

im Richtungsverkehr befahren. Sie müssen in dieser Strecke an den Eingangsschleusen jeder Haltung warten, bis die Schleusenaufsicht die Weiterfahrt gestattet. Gültig bis zum 14. April 1974

II. **Weser**

1. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 391), geändert durch Verordnung vom 8. August 1969 (Verkehrsblatt S. 535)**

## § 1

**Geltungsbereich**

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover, und zwar auf der

- Weser**  
von Hann.-Münden bis km 354,19 (Eisenbahnbrücke bei Dreye)
- Werra,**
- Fulda**  
unterhalb Mecklar
- Aller**  
unterhalb Celle,
- Leine**  
einschließlich der vertieften Ihme unterhalb des Wehres „schneller Graben“ in Hannover
- und auf dem Mittellandkanal**  
mit seinen Zweigkanälen nach Osnabrück, Hannover-Linden, Misburg, Hildesheim und Salzgitter sowie dem Nord- und Südbstieg zur Weser und dem Leineabstiegskanal von km 0,0 (Leine-km 22,33) bis km 1,76.

## § 2

**Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge**

Auf den in § 1 genannten Bundeswasserstraßen müssen mit Motorkraft angetriebene Kleinfahrzeuge (§ 1 Buchstabe i der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 — Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1538\*) sowie Kleinfahrzeuge und Schlauchboote mit Außenbordmotoren über 30 PS — nachstehend Sportfahrzeuge genannt — ein amtliches Kennzeichen führen.

## § 3

**Befreiungen**

(1) Vom Führen des amtlichen Kennzeichens sind befreit:

- Behördenfahrzeuge und Fahrzeuge der Bundeswehr, die durch Führen der Dienstflagge oder durch Aufschriften als solche kenntlich sind.
- Fischereifahrzeuge, soweit sie durch fischereipolizeiliche Vorschriften zum Führen anderer Kennzeichen verpflichtet sind.
- Sportfahrzeuge eines einem anerkannten Wassersportverband angeschlossenen Sportvereins, wenn an ihnen ihr Name oder eine Unterscheidungsnummer und der Name des Sportvereins — auch in abgekürzter Form — angebracht sind und sie die Flagge des Verbandes führen. Die Flagge muß mindestens 20 x 30 cm groß sein. Ein Mitglied der Besatzung muß einen mit Lichtbild versehenen Ausweis über seine Zugehörigkeit zum Verein bei sich führen, aus dem sich die Mitgliedschaft des Vereins zum Verband ergibt.
- Sportfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes beheimatet sind, wenn sie ihren Namen in mindestens 10 cm hohen lateinischen Buchstaben gut lesbar an der Außenseite und den Namen und Wohnort des Eigentümers an einer sichtbaren Stelle der Innen- oder Außenseite tragen.

(2) Die von anderen Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Länder nach anderen Vorschriften zugeteilten amtlichen Kennzeichen ersetzen die Kennzeichen nach dieser Verordnung.

\*) Jetzt § 15.09 - WK - BinSchStrO 1971

\*) Jetzt § 1.01 Buchstabe i BinSchStrO 1971

## § 4

**Zuteilung des Kennzeichens**

(1) Die Zuteilung des Kennzeichens ist bei einem der Wasser- und Schiffsämter Kassel, Hann.-Münden, Hameln, Minden-Weser, Hoya, Verden, Osnabrück, Hannover und Braunschweig zu beantragen. Für die Zuteilung des Kennzeichens im Bereich des Mittellandkanalabschnittes des Wasser- und Schiffsamtes Minden-Mittellandkanal ist das Wasser- und Schiffsamt Minden-Weser zuständig.

(2) Der Antrag ist vom Eigentümer zu stellen. Der Antragsteller hat seine Berechtigung glaubhaft zu machen.

(3) Der Eigentümer hat jede Änderung seines Wohnsitzes dem Wasser- und Schiffsamt anzuzeigen, das das Kennzeichen zugeteilt hat.

## § 5

**Art des Kennzeichens**

(1) Das Kennzeichen besteht aus Buchstaben — in der Regel den Anfangs- und Endbuchstaben des Namens des Wasser- und Schiffsamtes — und aus einer Zahl.

(2) Das zugeteilte Kennzeichen ist vom Eigentümer in lateinischen Buchstaben und arabischen Zahlen anzubringen. Es muß mindestens 10 cm hoch und an beiden Vorderseiten des Fahrzeuges in heller Farbe auf dunklem oder dunkler Farbe auf hellem Grund angebracht sein. Der Eigentümer hat dafür zu sorgen, daß sich das Kennzeichen stets in einem deutlich lesbaren Zustand befindet.

## § 6

**Ausweis**

(1) Über die Zuteilung des Kennzeichens erhält der Eigentümer einen Ausweis nach anliegendem Muster.

(2) Der Ausweis nach Absatz 1 ist während der Fahrt an Bord mitzuführen und den zuständigen Beamten auf Verlangen vorzulegen. Das gilt jedoch nicht für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig vermietet werden.

(3) Ausweise, die über die Zuteilung eines Kennzeichens nach § 3 Abs. 2 ausgestellt worden sind, stehen den Ausweisen nach Absatz 1 gleich.

## § 7

**Erlöschen der Gültigkeit**

Das Kennzeichen wird ungültig, und der Ausweis (§ 6 Abs. 1) ist an das Wasser- und Schiffsamt zurückzugeben, wenn

1. der Eigentümer des Sportfahrzeuges wechselt,
2. das Sportfahrzeug zerstört oder sonst unbrauchbar wird,
3. im Falle des § 4 Abs. 3 ein neues Kennzeichen zugeteilt wird.

In den Fällen der Nummern 1 und 3 ist das Kennzeichen zu beseitigen; im Falle der Nummer 1 kann jedoch das Wasser- und Schiffsamt auf Antrag die Beibehaltung des Kennzeichens zulassen.

## § 8

**Gebühr**

Für die Zuteilung des Kennzeichens und die Ausstellung des Ausweises ist eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 5,— DM zu entrichten.

**Ausweis**

über die Erteilung eines amtlichen Kennzeichens für ein mit Motorkraft angetriebenes Kleinfahrzeug

(Vorderseite)

Herr/Frau/Fräulein

.....  
(Name)

.....  
(Wohnort)

**Anlage**

ist nach der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 (Verkehrsbl. S. 391) für sein/ihr

.....  
(Art des Kleinfahrzeugs)

Name ..... das Kennzeichen .....  
erteilt worden

....., den .....  
Wasser- und Schiffsamt

.....  
(Unterschrift)

Dienstsiegel

Gebühr ..... DM.

(Rückseite)

Hinweis für das Verhalten von Kleinfahrzeugen im Geltungsbereich der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 (Verkehrsbl. S. 391)

1. Das Kleinfahrzeug muß einen sachkundigen Führer haben. Dieser soll einen zur Feststellung seiner Person gültigen Ausweis bei sich haben.
2. Der Führer des Kleinfahrzeugs hat sich so zu verhalten, daß die übrige Schifffahrt nicht gefährdet, behindert oder belästigt wird.
3. Kleinfahrzeuge müssen allen anderen Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen.
4. Kleinfahrzeuge müssen an Fahren, Badeplätzen, Bootsvermietungsplätzen und Anlegestellen ihre Geschwindigkeit so weit mindern, daß kein schädlicher Wellenschlag entsteht.
5. Beschädigungen der Ufer und von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße und an ihren Ufern sind zu vermeiden.
6. Jeder unnötige Motorenlärm ist zu vermeiden.
7. Auf die Fischerei ist Rücksicht zu nehmen.
8. Das Anhängen an in Fahrt befindliche Fahrzeuge oder Flöße ist ohne Erlaubnis des Schiffsführers verboten.
9. Das Festmachen an Buhnen, Bäumen, Geländern, Pfählen, Leitungsmasten und Kilometersteinen ist verboten.
10. Den Anordnungen der zuständigen Beamten ist sofort Folge zu leisten.
11. Auf sonstige Anordnungen der Behörden der Wasser- und Schiffsamtsverwaltung, die aus besonderen Anlässen zur Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt erforderlich werden, ist zu achten.
12. Im übrigen sind die Bestimmungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 — BSchSO — (Bundesgesetzbl. II S. 1135) \*) zu beachten.
13. Die Verletzung der dem Führer des Kleinfahrzeugs nach den geltenden Vorschriften obliegenden Verpflichtungen kann strafrechtlich oder im Verwaltungswege geahndet werden.

2. Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Hannover vom 3. März 1969 über Fahrwasserzeichen auf den Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 204)

Soweit auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen sowie auf dem Mittellandkanal im Bereich der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Hannover das Fahrwasser durch schwimmende Zeichen begrenzt wird, werden hierzu an der talwärts gesehen rechten Seite

\*) Jetzt BinSchStrO 1971.

rote Stumpftonnen oder rot-weiß waagrecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen),

an der talwärts gesehen linken Seite schwarze Spitztonnen oder schwarz-weiß waagrecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen) verwendet.

Beginn und Ende einer Fahrwasserspaltung werden durch  
schwarz-rot waagrecht gestreifte Kugeltonnen  
oder durch  
schwarz-rot waagrecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen)  
gekennzeichnet.

### III. Elbe-Lübeck-Kanal

**Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 27. Oktober 1970 über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe (Verkehrsbl. S. 835)**

siehe Abschn. A Nr. 5

## C. Bekanntmachung über die Regelung der Schleusen- und Brückenbetriebszeiten

### I. Westdeutsche Kanäle

#### 1. Bekanntmachung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Oldenburg vom 15. April 1966 über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethfehnkanal

Wegen des geringen Schiffsverkehrs auf dem Elisabethfehnkanal werden die an ihm gelegenen Schleusen und Brücken nur noch werktags

von 7.30 Uhr bis 16.30 Uhr

und auch nur nach Voranmeldung bedient. Die Voranmeldung mit Angabe der ungefähren Ankunftszeit hat am vorangehenden Werktag bis spätestens 16.00 Uhr beim Aufsichtsbezirk in Edewechterdamm (Postruf: Edewecht 0 44 05 / 4 37) zu erfolgen. Anträge nimmt auch entgegen das Personal der Schleuse in Oldenburg oder Dörpen, des Leda-Sperrwerks bei Leer, ferner für Fahrzeuge, deren Fahrt auf dem Elisabethfehnkanal beginnt, der Wärter der Schleuse Osterhausen.

#### 2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 1. Juli 1970 über die Festsetzung der Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg (Verkehrsbl. S. 561)

##### § 1

Die Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg wird wie folgt festgesetzt:

##### 1. Betriebszeit der Schleuse Oldenburg:

###### a) An Werktagen:

In den Monaten März bis Okt.

von 6.00 bis 20.00 Uhr

In den Monaten Nov. u. Febr.

von 6.30 bis 18.00 Uhr

In den Monaten Dez. u. Jan.

von 7.00 bis 17.30 Uhr

###### b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen, soweit im Abschnitt 1d nicht anders bestimmt ist:

von 8.00 bis 11.00 Uhr

###### c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen)

von 7.00 bis 14.00 Uhr

###### d) am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag:

Betriebsruhe

#### 2. Betriebszeit der Hubbrücken in Oldenburg (Amalien- und Cäcilienbrücke):

###### a) An Werktagen:

von einer Stunde vor Beginn bis Ende der jeweiligen täglichen Betriebszeit der Schleuse Oldenburg

###### b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen: wie Betriebszeit der Schleuse Oldenburg.

##### § 2

Von der im § 1 festgesetzten Betriebszeit kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betriebl-

cher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

### 3. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Januar 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten am Mittellandkanal (Verkehrsbl. S. 90)

##### § 1

Abweichend von der Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Hannover vom 13. Juli 1965 über die Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen (Verkehrsbl. S. 432) wird die Betriebszeit der Schleusen am Mittellandkanal wie folgt festgesetzt:

#### 1. An Werktagen sowie an den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen:

allgemein: von 5 bis 21 Uhr, am 24. und 31. Dezember von 5 bis 14 Uhr, soweit diese Tage auf einen Werktag fallen;

für die Schleusen des Südbastiegs in Minden:

montags bis freitags von 7.30 bis 16 Uhr,

sonnabends von 8 bis 12 Uhr.

#### 2. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen Fronleichnam und Allerheiligen:

Für die Schleusen Sülfeld, Anderten und die Schachtschleuse in Minden von 8 bis 11 Uhr.

Die Schleusen der Zweigkanäle und des Südbastiegs in Minden werden nicht betrieben.

Am Ostersonntag, Pfingstsonntag, an den beiden Weihnachtsfeiertagen, am 1. Mai und am Neujahrstag ruht der Betrieb.

##### § 2

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

### 4. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 28. Mai 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (Bundesanzeiger Nr. 106 vom 12. Juni 1971)

##### § 1

Die Betriebszeit der Schleusen an den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (§ 15.01 — WK — Buchstaben a bis d und f sowie h — nur für die Schleuse Dörpen — der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 3. März 1971, Bundesgesetzbl. I S. 178) wird wie folgt festgesetzt:

#### 1. a) An Werktagen und den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen, soweit unter Buchstabe b nichts anderes bestimmt ist:

von 5.00 bis 21.00 Uhr.

#### b) Am Sonnabend vor Ostern und am Sonnabend vor Pfingsten sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Werktage sind:

von 5.00 bis 13.00 Uhr.

#### 2. a) An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen die unter Nummer 1 Buchstabe a genannten Feiertage:

an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals und des Wesel-Datteln-Kanals:

von 5.00 bis 13.00 Uhr,

an den Abstiegbauwerken Henrichenburg:

von 7.00 bis 11.00 Uhr,

an der Schleusengruppe Münster:

von 9.00 bis 13.00 Uhr,

an den Schleusen des Dortmund-Ems-Kanals von Bevergern bis Herbrum und an der Schleuse Dörpen:

von 9.00 bis 12.00 Uhr.

#### b) Am Neujahrstag, an den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen und am 1. Mai ruht der Schleusenbetrieb.

##### § 2

Von den in § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betriebl-

cher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

## II. Weser

### 1. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 18. Juni 1970 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten im Wesergebiet (Verkehrsbl. S. 485)

#### § 1

Die Betriebszeit der Schleusen im Stromgebiet der Weser im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover wird wie folgt festgesetzt:

1. An Werktagen sowie an den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen:  
An der Weser, der Aller und an der kanalisierten Fulda unterhalb Kassel  
März bis Oktober von 6.00 bis 20.00 Uhr  
Februar und November von 6.30 bis 18.00 Uhr  
Januar und Dezember von 7.00 bis 17.30 Uhr
2. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen Fronleichnam und Allerheiligen:
  - a) An der Weser von 8.00 bis 11.00 Uhr jedoch mit folgenden Ausnahmen:  
Am Ostersonntag, Pfingstsonntag, an den Weihnachtsfeiertagen, am 1. Mai und am Neujahrstag  
Betriebsruhe  
am 24. Dezember (Heiliger Abend) und am 31. Dezember (Silvester) von 7.00 bis 14.00 Uhr
  - b) An der kanalisierten Fulda unterhalb Kassel und an der Aller:  
Schleusungen nur nach Bedarf auf Antrag.

#### § 2

Die Anträge auf Schleusung gemäß § 1 Nr. 2 Buchstabe b sind spätestens am letzten Werktag vor dem Sonn- oder Feiertag und möglichst fernmündlich bei der Schleuse zu stellen. Beim Durchfahren mehrerer hintereinander liegender Schleusen genügt ein Antrag an die Eingangsschleuse.

#### § 3

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten und der Regelung des § 1 Nr. 2 Buchstabe b kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

### 2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 1. Juli 1970 über die Festsetzung der Betriebszeit der Bremer Weserschleuse (Verkehrsbl. S. 485)

#### § 1

Die Betriebszeit der Bremer Weserschleuse wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen:  
In den Monaten März bis Oktober von 6.00 bis 20.00 Uhr  
In den Monaten November u. Februar von 6.30 bis 18.00 Uhr  
In den Monaten Dezember u. Januar von 7.00 bis 17.30 Uhr
- b) an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, soweit unter d nichts anderes bestimmt ist:  
In den Monaten Mai bis September von 8.00 bis 14.00 Uhr und von 17.30 bis 19.30 Uhr  
In den Monaten Oktober bis April von 8.00 bis 11.00 Uhr
- c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen) von 7.00 bis 14.00 Uhr
- d) am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag  
Betriebsruhe

#### § 2

Von der im § 1 festgesetzten Betriebszeit kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betriebli-

cher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

## III. Elbe

### Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 11. Mai 1966 über den Verkehr durch die Schleuse Geesthacht

Die Betriebszeit der Schleuse Geesthacht wird von 5.00 bis 22.00 Uhr festgesetzt.

## IV. Elbe-Lübeck-Kanal

### 1. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 19. Oktober 1966 über die Schleusenbetriebszeiten auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

Die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals werden ab 1. November 1966 bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

- a) an Werktagen:  
vom 1. April bis 30. Sept.  
von Montag bis Freitag von 6.00 bis 21.00 Uhr  
am Sonnabend von 6.00 bis 19.00 Uhr  
vom 1. Okt. bis 31. März  
von Montag bis Freitag von 6.00 bis 20.00 Uhr  
am Sonnabend von 6.00 bis 18.00 Uhr
- b) an Sonn- und Feiertagen von 7.00 bis 13.00 Uhr
- c) am Neujahrs- und Karfreitag sowie am 1. Oster-, 1. Pfingst- und 1. Weihnachtstag, am 1. Mai und 17. Juni keine Betriebszeit.

### 2. Bekanntmachung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck vom 26. Mai 1971

Die Betriebszeiten für die Hubbrücken in Lübeck werden ab 1. April 1964 wie folgt festgesetzt:

- |                                                                                                                                             |                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| werktags                                                                                                                                    | von 6.00 bis 20.30 Uhr, |
| sonn- und feiertags                                                                                                                         | von 7.00 bis 9.00 Uhr,  |
| am Neujahrs- und Karfreitag sowie an beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen, am 1. Mai und 17. Juni bleiben die Brücken außer Betrieb. |                         |

Außerhalb der Betriebszeit werden die Hubbrücken nur nach vorheriger Anmeldung (Fernspr. Nr. 7 34 35), die bis 18.00 Uhr während der Betriebszeit erfolgen muß, gegen Entrichtung einer Gebühr gehoben.

## D. Bekanntmachungen über die Freigabe bestimmter Strecken und Wasserflächen zum Wasserskifahren

### I. Weser

#### 1. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 10. Mai 1962 über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen (Verkehrsbl. S. 283), geändert durch die Bekanntmachung vom 19. Mai 1964 (Verkehrsbl. S. 270)

##### § 1

(1) Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen wird die

##### Weser

von der Dreyer Brücke (km 357,21) bis zum obersten Anlegedalben vor dem Yachthafen (km 360,57) zum Wasserskifahren freigegeben.

(2) Das Wasserskifahren ist nur von Montag bis Freitag und nur in der Zeit von 10.00 bis 18.00 Uhr, längstens jedoch bis Sonnenuntergang, gestattet. An gesetzlichen Wochenfeiertagen ist das Wasserskifahren nicht gestattet.

##### § 2

(1) Beim Wasserskifahren ist gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen ein solcher Abstand einzuhalten, daß die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte nicht gefährdet oder behindert und die Anlagen nicht beschädigt werden.

(2) Bei Begegnung mit anderen Fahrzeugen und mit Schwimmern sind Schleifen und Slalomfahrten untersagt.

(3) Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die

geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

Die Freigabe der vorbezeichneten Strecke kann jederzeit widerrufen werden.

**2. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 2. April 1970 über das Wasserskifahren auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsbl. S. 266), geändert durch die Bekanntmachung vom 15. Februar 1971 (Verkehrsbl. S. 110)**

**§ 1**

(1) Aufgrund des § 2 der Verordnung über das Wasserskifahren auf den Bundeswasserstraßen vom 20. Juli 1960 (BGBl. II S. 1959), geändert durch Verordnung vom 30. Juni 1965 (BGBl. II S. 909), werden im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover auf der Werra, der Fulda, der Weser, der Aller und der Leine unter den aus den nachfolgenden Vorschriften ersichtlichen Einschränkungen folgende Strecken in den angegebenen Monaten zum Wasserskifahren freigegeben:

|       |                      |                         |
|-------|----------------------|-------------------------|
| Werra | km 66,90 bis 68,20   | ganzjährig              |
|       | km 82,26 bis 83,30   | ganzjährig              |
| Fulda | km 74,50 bis 75,45   | 1. Juni bis 31. Oktober |
|       | km 80,63 bis 81,15   | ganzjährig              |
| Weser | km 36,70 bis 39,00   | 1. Juni bis 30. Sept.   |
|       | km 85,60 bis 87,00   | ganzjährig              |
|       | km 112,10 bis 114,10 | ganzjährig              |
|       | km 158,50 bis 160,00 | 1. Juni bis 30. Sept.   |
|       | km 178,00 bis 181,00 | ganzjährig              |
|       | km 185,00 bis 188,00 | ganzjährig              |
|       | km 209,00 bis 213,50 | ganzjährig              |
|       | km 216,00 bis 218,00 | ganzjährig              |
| Aller | km 284,00 bis 286,00 | 1. Juli bis 30. Sept.   |
|       | km 24,80 bis 25,80   | 1. Juni bis 30. Sept.   |
|       | km 42,82 bis 43,99   | 1. Juni bis 30. Sept.   |
|       | km 78,30 bis 80,30   | ganzjährig              |
| Leine | km 21,00 bis 22,30   | ganzjährig.             |

(2) Die zum Wasserskifahren freigegebenen Strecken werden an ihren Endpunkten an den Ufern durch rechteckige blaue Tafeln mit der weißen Aufschrift „SKI“ und einer weißen Spitze in Richtung der freigegebenen Strecke bezeichnet.

(3) Auf der Fulda von km 74,50 bis 75,45 muß von beiden Ufern und von km 80,63 bis 81,15 vom linken Ufer ein Abstand von 15 m eingehalten werden.

(4) Auf den Weserstrecken von km 36,70 bis 39,00 und km 284,00 bis 286,00 muß von beiden Ufern und von den Strombauwerken ein Abstand von mindestens 20 m eingehalten werden. Durch Tonnen besonders gekennzeichnete Wasserflächen dürfen nicht befahren werden.

(5) Auf der Fulda von km 74,50 bis 75,45 ist das Wasserskifahren nur in der Zeit von 8.00 bis 13.00 Uhr und von 16.00 bis 19.00 Uhr und von km 80,63 bis 81,15 an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nur bis 17.00 Uhr gestattet.

(6) Auf den Weserstrecken km 85,60 bis 87,00, km 112,10 bis 114,10, km 158,50 bis 160,00 und km 284,00 bis 286,00 ist das Wasserskifahren nur an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 10.00 bis 17.00 Uhr gestattet. Dieses gilt auch für die Allerstrecke von km 42,82 bis 43,99.

Auf der Weserstrecke von km 216,00 bis 218,00 ist das Wasserskifahren täglich in der Zeit von 10.00 bis 18.00 Uhr und für Körperbehinderte in den Monaten vom 1. Juni bis 30. September auch in der Zeit von 18.00 bis 20.00 Uhr gestattet. Auf der Aller von km 24,80 bis 25,80 ist das Wasserskifahren an Freitagen, Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 10.00 bis 17.00 Uhr gestattet.

(7) Auf den übrigen in Abs. 1 genannten Strecken ist das Wasserskifahren nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.

(8) Für das Wasserskifahren auf der Leine von km 21,00 bis 22,30 wird die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit darf von km 21,50 bis 21,85 um 10 km/h überschritten werden,

wenn Slalom gefahren oder eine Wasserskisprungszchanze benutzt wird.

(9) Die Wasserskistrecken von Weser km 158,50 bis 160,00 und von Aller km 42,82 bis 43,99 werden zunächst versuchsweise für die Jahre 1970 und 1971 freigegeben.

**§ 2**

Das Wasserskifahren wird auf den in § 1 Abs. 1 genannten Strecken nur mit nachstehenden Auflagen gestattet:

- Der Bootsführer ist für die Führung seines Fahrzeuges und für das Wasserskischleppen sowie neben dem Wasserskifahrer für die Einhaltung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften verantwortlich. Für die Dauer des Wasserskischleppens ist das Motorboot mit mindestens einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den oder die geschleppten Wasserskifahrer sowie die Fahrstrecke zu beobachten.
- Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten, wobei Schleifen- oder Slalomfahren untersagt ist.
- Das Wasserskifahren auf der Weser von km 36,70 bis 39,00 ist nicht erlaubt, solange Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, diese Wasserfläche befahren. Das Wasserskifahren ist bei der Annäherung eines solchen Fahrzeuges so rechtzeitig einzustellen, daß eine Behinderung des Fahrzeuges ausgeschlossen ist.
- Die Auspuffgeräusche der Motoren, die beim Wasserskifahren verwendet werden, sind durch geeignete Vorrichtungen weitgehend zu dämpfen.

**II. Elbe**

**Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 9. April 1968 über das Wasserskifahren auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe (Verkehrsbl. S. 182), geändert durch die Anordnung vom 18. Juni 1970 (Verkehrsbl. S. 408)**

**§ 1**

(1) Auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe werden für das Wasserskifahren freigegeben:

- Oberhalb der Lauenburger Brücke die Elbstrecke zwischen Strom-km 566,5 und 568,85 vom rechten Ufer bis Strommitte,
- oberhalb des Wehres Geesthacht die Elbstrecke zwischen Strom-km 584,0 und 585,0,
- unterhalb des Wehres Geesthacht die Elbstrecke zwischen Strom-km 586,2 und 587,9 und
- die Elbstrecke zwischen Strom-km 600,0 und 603,0.

(2) In diesen Bereichen ist das Baden in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang untersagt.

**§ 2**

Die für den Wasserskisport freigegebenen Strecken sind gekennzeichnet durch am Ufer stehende rechteckige blaue Tafeln mit weißer Aufschrift „SKI“ und einem seitlich angebrachten weißen Dreieck, das in Richtung der freigegebenen Flußstrecke zeigt (§ 55b Nr. 1 BSchSO 1966 \*).

**§ 3**

(1) Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.

(2) Beim Wasserskifahren ist von Fahrzeugen, Schiffahrtszeichen und Strombauwerken ein Abstand von mindestens 20 m zu halten.

(3) Bei Begegnung mit anderen Fahrzeugen haben sich die Wasserskifahrer im Kielwasser der sie schleppten Boote zu halten.

(4) Ein Motorboot, das einen Wasserskifahrer schleppt, ist außer mit dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, die geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

(VkB1 1971 S. 355)

\*) Jetzt § 8.14 in Verbindung mit Anlage 7 Abschn. II Nr. 2 BinSchStrO 1971

**Nr. 238 Verordnung Nr. 17/71 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 18. Juni 1971**  
(FB Nr. 11/71 Frachtausschuß Dortmund)

Bonn, den 5. Juli 1971  
B 2/28.25.40 — 21

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 17/71 vom 18. Juni 1971 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 116 vom 30. Juni 1971 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Reemts

**Verordnung Nr. 17/71  
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt**

**Vom 18. Juni 1971**

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 die vom Frachtausschuß Dortmund — FB Nr. 11/71 — beschlossenen Frachten

1. für Getreide von Braunschweig nach Breisach,
2. für Steinkohlenteerpech von Duisburg-Meiderich (km 4 Rhein-Herne-Kanal) nach Emden,
3. für Schüttsteine und Splitt von Häfen am Mittellandkanal nach Kanal- und Unterweserhäfen

rechtsverbindlich festgesetzt.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse wird im FTB-Frachten- und Tarifierzeuger der Binnenschifffahrt — Nr. 27 vom 3. Juli 1971 — veröffentlicht werden \*).

**§ 2**

Es werden aufgehoben:

I. die von dem Frachtausschuß Dortmund und den von ihm ermächtigten Bezirksausschüssen beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Frachten

1. für Waschberge von Gelsenkirchen nach Mittellandkanal km 237 bis 247,  
— FTB Reg. Nr. B 5211/5 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Verordnung Nr. 2/70 vom 14. Januar 1970 — FB Nr. 1/70 — (Bundesanzeiger Nr. 16 vom 24. Januar 1970),
2. für Schüttsteine und Splitt von Rusbend und Peine nach Kanal- und Unterweserhäfen  
— FTB Reg. Nr. B 5212/1 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Verordnung Nr. 4/70 vom 11. Februar 1970 — FB Nr. 3/70 — (Bundesanzeiger Nr. 39 vom 26. Februar 1970),
3. für Schüttsteine und Splitt von Rusbend und Peine nach Kanal- und Unterweserhäfen  
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. B 5212/1 —  
— FTB Reg. Nr. B zu 5212/1 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 13/70 vom 22. April 1970 — FB Nr. 7/70 — (Bundesanzeiger Nr. 81 vom 30. April 1970),
4. für Schüttsteine und Splitt von Minden nach Kanalhäfen  
— FTB Reg. Nr. B zu 5212/1 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 6 der Verordnung Nr. 18/70 vom 3. Juni 1970 — FB Nr. 11/70 — (Bundesanzeiger Nr. 106 vom 13. Juni 1970),

5. für Waschberge von der Ruhr nach Kanalhäfen  
— FTB Reg. Nr. B 5211/6 —,  
für Waschberge von der Ruhr nach Löschstellen an der Hunte  
— FTB Reg. Nr. B 5211/7 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 4 und 5 der Verordnung Nr. 19/70 vom 18. Juni 1970 — FB Nr. 11/70 — (Bundesanzeiger Nr. 115 vom 30. Juni 1970),
6. für Schüttsteine von Rusbend nach Löschstellen am Mittellandkanal  
— FTB Reg. Nr. B zu 5212/1 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 5 der Verordnung Nr. 20/70 vom 10. Juli 1970 — FB Nr. 12/70 — (Bundesanzeiger Nr. 131 vom 22. Juli 1970);

II. die von dem Frachtausschuß Bremen und den von ihm ermächtigten Bezirksausschüssen beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Frachten

1. für Getreide von Oberweserhäfen nach Kanal- und Rheinhäfen  
— FTB Reg. Nr. C 716/16 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer III der Verordnung Nr. 18/67 vom 12. Juni 1967 — FC Nr. 5/67 — (Bundesanzeiger Nr. 118 vom 16. Juni 1967),
2. für Getreide von Leeseringen nach Rinteln  
— FTB Reg. Nr. C 712/15 —  
§ 1 Abs. 1 Ziffer III der Verordnung Nr. 28/70 vom 26. Oktober 1970 — FC Nr. 12/70 — (Bundesanzeiger Nr. 207 vom 5. November 1970).

**§ 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 5. Juli 1971 in Kraft.  
Bonn, den 18. Juni 1971

Der Bundesminister für Verkehr  
In Vertretung des Staatssekretärs  
Hesse

(VkB1 1971 S. 380)

**Nr. 239 Hinweis/Merkblatt über Schifffahrtszeichen auf dem Rhein**

Bonn, den 5. Juli 1971  
B 4/44.05.00

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat ein Merkblatt über Schifffahrtszeichen auf dem Rhein herausgegeben, in welchem die zur Bezeichnung des Fahrwassers auf dem Rhein verwendeten Schifffahrtszeichen, soweit sie nicht in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung oder den Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein enthalten sind, bildlich dargestellt und mit einer Erläuterung versehen sind. Das Merkblatt ist bei dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH in Duisburg-Ruhrort erhältlich.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Reemts

(VkB1 1971 S. 380)

**Nr. 240 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents**

Aurich, den 24. Juni 1971  
B — 86 — 3110/71 V — b

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich am 1. Juli 1970 für den Schiffsführer Gerhard Koenen, geb. am 18. Mai 1946 in Ihrenerfeld/Kr. Leer, ausge-

stellte Schifferpatent Nr. 986 der Klasse II, gültig für die westdeutschen Kanäle, ist in Verlust geraten und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Aurich  
Bollmann

(VkB1 1971 S. 380)

**Nr. 241 Aufbietung eines in Verlust geratenen Schifferpatents**

Hannover, den 25. Juni 1971  
86 533

Das dem Schiffsführer Hans-Jürgen Lührs, geboren am 23. Mai 1947, wohnhaft in Ahsen Nr. 5 Kreis Verden, von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover am 29. 5. 1968 ausgestellte Schifferpatent Nr. 1900 Klasse II, gültig für die westdeutschen Kanäle und für die Weser von Hameln bis Brake, erweitert am 12. 5. 1971 auf die Weser von Holzminde bis Hameln und von Brake bis Bremerhaven/Nordschleuse, ist durch Diebstahl abhanden gekommen und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Hannover  
In Vertretung  
Weinreich

(VkB1 1971 S. 381)

**Nr. 242 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents**

Münster, den 29. Juni 1971  
B 1527 B3

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster am 29. 6. 1964 ausgestellte Schifferpatent Nr. 104/64 für den Schiffer Helmut Bremermann, geb. am 3. Dezember 1942 in Bremen, gültig für die westdeutschen Kanäle, Klasse I, ist in Verlust geraten und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Münster  
Böke

(VkB1 1971 S. 381)

**Nr. 243 Änderung der Tarifordnung für den Hafen Aschaffenburg**

Würzburg, den 29. Juni 1971  
H Nr. 1154/71

Mit Wirkung vom 1. März 1971 hat die Ziffer 2.4 der Tarifordnung für den Hafen Aschaffenburg eine neue Fassung erhalten.

Der Wortlaut der Ziffer 2.4 ist im FTB — Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der Binnenschifffahrt — Nr. 13 vom 27. März 1971 J 2-2164/7 — veröffentlicht worden\*).

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Würzburg  
In Vertretung  
Krautstrunk

(VkB1 1971 S. 381)

**Seeverkehr**

**Nr. 244 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Einrichtung einer Reede für Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition in der Emschörnrinne**

Hamburg, den 7. Juli 1971  
See 1/32 — 36/71 II

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Einrichtung einer Reede für Fahrzeuge mit

\*) Der FTB — Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 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.

Sprengstoff oder Munition in der Emschörnrinne bekanntgegeben.

Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 127 vom 15. Juli 1971 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Tennstedt

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Einrichtung einer Reede für Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition in der Emschörnrinne**

Vom 28. Juni 1971

Auf Grund des § 5 Abs. 3 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung der Anlage zu der Verordnung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1529), wird angeordnet:

**§ 1**

Abweichend von § 78 Abs. 1 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung dürfen Fahrzeuge, die mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen haben, nur auf der Reede für Fahrzeuge mit Sprengstoffen in der Emschörnrinne ankern, die im Westen durch die gelbe Faßtonne P/A und im Osten durch die gelbe Faßtonne P/B begrenzt wird.

**§ 2**

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

**§ 3**

Diese Anordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. 10. 1971.

Aurich, den 28. Juni 1971

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Aurich  
In Vertretung  
Bollmann

(VkB1 1971 S. 381)

**Nr. 245 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Wurster Watt, der Weser und der Lesum**

Hamburg, den 7. Juli 1971  
See 1/30 — 59/71 II

Nachstehend wird die strom- und schifffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Wurster Watt, der Weser und der Lesum bekanntgegeben.

Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 127 vom 15. Juli 1971 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Tennstedt

**Strom- und schifffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Wurster Watt, der Weser und der Lesum**

Vom 30. Juni 1971

Auf Grund des § 5 Abs. 2 in Verbindung mit § 61 a der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung der Anlage zu der Verordnung, vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1529), wird angeordnet:

**§ 1**

(1) Auf dem Wurster Watt, der Weser und der Lesum werden für den Wasserskisport folgende Wasserflächen freigegeben:

**1. Wurster Watt**

Die Wasserfläche zwischen dem Dorumer Tief und dem Bremer Tief innerhalb der Verbindungslinie der Punkte

- a) 53°44'50"N, 8°29'02"O (1000 m südlich vom Dorumer Tief),
- b) 53°44'37"N, 8°30'00"O mit einer Stange mit liegendem Kreuz bezeichnet,
- c) 53°40'45"N, 8°27'23"O (1000 m nördlich vom Wremer Tief),
- d) 53°39'04"N, 8°28'35"O (1000 m östlich vom Würster Arm).

Der Abstand der Wasserfläche (Punkte b, c, d) zur Küste beträgt 1000 m bis 1700 m.

## 2. Weser

Die Strecke von der unteren Grenze des Schulschiff-liegeplatzes der Kleinen Weser bis zur Höhe der Einfahrt zum Hohentorshafen (km 2,07).

## 3. Lesum

Die Strecke von der Eisenbahnbrücke bei Bremen-Burg (km 3,55) bis zur Höhe der Einfahrt zum Sport- und Schutzhafen Grohn (km 8,5).

(2) In diesen Bereichen ist das Baden untersagt.

### § 2

Das Wasserskifahren ist nur bei guter Sicht und nur in den folgenden Zeiten gestattet:

- a) auf dem Würster Watt von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang,
- b) auf der Weser an Samstagen von 14.00 Uhr bis 20.00 Uhr; an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen von 10.00 Uhr bis 20.00 Uhr, jeweils längstens jedoch bis Sonnenuntergang,
- c) auf der Lesum an Samstagen, an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr, im übrigen von 10.00 Uhr bis 20.00 Uhr, jeweils längstens jedoch bis Sonnenuntergang.

### § 3

(1) Die Führer der Motorsportfahrzeuge und die Wasserskiläufer haben sich unter Beachtung der Bestimmungen der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung und dieser Anordnung bei der Ausübung des Wasserskisports so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

(2) Von Fahrzeugen jeder Art, Seezeichen, Fischereigeräten und Strombauwerken haben die Wasserskifahrer und ihre Boote einen Abstand von mindestens 20 m zu halten.

(3) Bei der Begegnung mit Fahrzeugen haben sich die Wasserskifahrer im Kielwasser ihrer Boote zu halten.

(4) Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot außer mit dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, die geschleppten Wasserskifahrer und die Wasserfläche zu beobachten.

### § 4

Die Bekanntmachung über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 10. Mai 1962 (Verkehrsblatt S. 283) in der Fassung vom 19. Mai 1964 (Verkehrsblatt S. 270), betreffend die Weserstrecke von der Dreyer Brücke (km 357,21) bis zum obersten Anlegedalben vor dem Yachthafen (km 360,57), bleibt durch die vorstehenden Bestimmungen unberührt.

### § 5

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

### § 6

Diese Anordnung tritt am 15. Juli 1971 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Oktober 1971.

Bremen, den 30. Juni 1971  
S 2/95.561 Tgb.Nr. 6805/71

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Bremen  
Ramacher

(VkB1 1971 S. 381)

## Nr. 246 Bekanntmachung über die Beauftragung geeigneter Personen als Hilfsorgane des Deutschen Hydrographischen Instituts

Hamburg, den 29. Juni 1971  
— See 1/01 — 114/71 —

Das Deutsche Hydrographische Institut ist gemäß § 4 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. Mai 1965 (BGBl II S. 833) ermächtigt, geeignete Personen als Hilfsorgane des Deutschen Hydrographischen Instituts mit der Prüfung der nautischen Instrumente und Geräte der Schiffsausrüstung auf ihre Eignung für den Schiffsbetrieb und ihr sicheres Funktionieren an Bord sowie mit der Regulierung der Magnetkompassse zu beauftragen. Mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr hat das Deutsche Hydrographische Institut „Bestimmungen über die Beauftragung geeigneter Personen als Hilfsorgane des Deutschen Hydrographischen Instituts“ herausgegeben, die die Voraussetzungen der Beauftragung regeln. Die Bestimmungen können bei dem Deutschen Hydrographischen Institut, 2 Hamburg 4, Bernhard-Nocht-Straße 78, angefordert werden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Tennstedt

(VkB1 1971 S. 382)

## Personalnachrichten

### Nr. 247 Stellenausschreibung

Bei der

Gemeinsamen Vorprüfstelle des Deutschen Wetterdienstes und der Bundesanstalt für Flugsicherung mit Sitz in Offenbach (Main)

ist ab sofort eine Planstelle der BesGr. A 11 für einen Beamten des gehobenen technischen Dienstes zu besetzen.

#### Anforderungen:

Befähigung für die Laufbahn des gehobenen technischen Dienstes. Eingehende technische Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der RADAR-, FS-Navigations- und EDV-Anlagen.

Gründliche Kenntnisse der Verwaltungsvorschriften, insbesondere der Bestimmungen über die Vergabe von Aufträgen (z. B. VOL, PR 30/53).

#### Bewerbungen

mit handgeschriebenem Lebenslauf, Lichtbild sowie Ausbildungs- und Tätigkeitsnachweisen sind bis zum 15. August 1971 zu richten an den

Deutschen Wetterdienst  
— Zentralamt —  
6050 Offenbach (Main)  
Frankfurter Straße 135

(VkB1 1971 S. 382)

### Nr. 248 Personalnachrichten

Bonn, den 30. Juni 1971  
Z 1/04.03.00 - 10 a

#### a) Bundesverkehrsministerium

#### Ernannt:

zum Regierungsbaudirektor:  
der Oberregierungsbaurat  
Rolf Krüger,

zum Regierungsdirektor:  
der Oberregierungsrat  
Helmut Block;

#### Eintritt in den Ruhestand:

Ministerialdirigent  
Arthur Pukall,  
Ministerialrat  
Dr. jur. Helmuth Boob,

Ministerialrat  
Friedrich Lang,  
— auf eigenen Antrag —

Ministerialrat  
Joseph Sibbel,  
— auf eigenen Antrag —

Regierungsdirektor  
Fritz Hapke.

**b) Nachgeordnete Behörden**

**Ernannt:**

zum Regierungsbaudirektor:  
die Oberregierungsbauräte  
Otto Ernst Breidenbach,

Vincenz Dannhausen,  
Günter Foß,  
Rolf Schwarze;

zum Regierungsvermessungsdirektor:  
der Oberregierungvermessungsrat  
Arno Hehling;

Bundesanstalt  
für Flugsicherung  
Erprobungsstelle  
WSD Duisburg  
WSD Stuttgart  
WSD Hannover

WSD Hannover

zum Regierungsdirektor:  
die Oberregierungsräte  
Dr. Erwin Brandtner

Hermann Kehr,

Dr. Rudolf Knepple;

**Eintritt in den Ruhestand:**

Leitender Regierungsdirektor  
Ernst Blasel,  
Leitender Regierungsdirektor  
Dr. Heinrich Klug.

Deutscher  
Wetterdienst  
— Zentralamt —  
Deutscher  
Wetterdienst  
Wetteramt Berlin  
Deutscher  
Wetterdienst  
Wetteramt  
Schleswig

WSD Bremen  
Deutscher  
Wetterdienst  
Wetteramt Essen

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Hesse

(VkB1 1971 S. 382)

## AMTLICHER TEIL

### Personalmeldungen

#### Nr. 230 Auszeichnung

Bonn, den 25. Juni 1971  
Z 1 — Pov E 9/15 Bp/71 I

Der Herr Bundespräsident hat in Anerkennung seiner besonderen Verdienste dem Verwaltungsangestellten Emil Eilers, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich, das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Hesse

(VkB1 1971 S. 342)

### Straßenverkehr

#### Nr. 231 Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Juli 1971

**Inhalt: Neufassung der Bestimmungen über die technische Fahrzeugüberwachung**

Bonn, den 14. Juli 1971  
StV 2/36.05.05-1/2216 Va/71 II

Nachstehend gebe ich die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Juli 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 979) und die Begründung bekannt. Die Verordnung enthält eine Neufassung der Vorschriften über die amtliche technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Linder

#### Verordnung

#### zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Vom 13. Juli 1971

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), und des § 57 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Rechtspflegergesetzes, des Beurkundungsgesetzes und zur Umwandlung des Offenbarungseides in eine eidesstattliche Versicherung vom 27. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 911), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

#### Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1615), wird wie folgt geändert:

#### 1. § 29 erhält folgende Fassung:

##### „§ 29

#### Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

(1) Die Halter von Fahrzeugen, die ein eigenes amtliches Kennzeichen nach Art der Anlage V haben müssen, haben ihre Fahrzeuge auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlage VIII in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen; ausgenommen sind Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen (§ 28) sowie Fahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes.

(2) Der Halter hat den Monat, in dem das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr spätestens angemeldet werden muß, durch eine Prüfplakette nach Anlage IX nachzuweisen. Sie

ist von der Zulassungsstelle oder vom amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer zuzuteilen, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs bestehen. Weist das Fahrzeug lediglich geringe Mängel auf, so kann die Prüfplakette zugeteilt werden, wenn die unverzügliche Beseitigung der Mängel zu erwarten ist. Andere Stellen dürfen Prüfplaketten nur nach Maßgabe der Anlage VIII anbringen.

(3) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß die Prüfplakette am hinteren Kennzeichen des Fahrzeugs nach Maßgabe der Anlage IX dauerhaft angebracht und so befestigt ist, daß sie gegen Mißbrauch gesichert ist; sie darf weder verdeckt noch verschmutzt sein.

(4) Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung müssen von demjenigen, der die Prüfplakette zugeteilt oder angebracht hat, vermerkt werden

1. bei den im üblichen Zulassungsverfahren behandelten Fahrzeugen im Kraftfahrzeug- oder Anhängerchein;

2. bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 18 Abs. 5 mitzuführenden Nachweis.

(5) Die Prüfplakette wird mit dem Ablauf von 2 Monaten nach dem angegebenen Monat ungültig. Befindet sich an einem Fahrzeug, das mit einer Prüfplakette versehen sein muß, keine gültige Prüfplakette, so kann die Zulassungsstelle für die Zeit bis zur Anbringung der erforderlichen Prüfplakette den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr untersagen oder beschränken. Der Betroffene hat das Verbot oder die Beschränkung zu beachten; § 17 Abs. 2 gilt entsprechend.

(6) Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit der in Anlage IX beschriebenen Prüfplakette Anlaß geben können, dürfen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern nicht angebracht sein.“

#### 2. § 69 a Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die Worte „des § 29 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 2“ durch die Worte „des § 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 2“ ersetzt.

b) Die Nummern 14 bis 18 erhalten folgende Fassung:  
„14. einer Vorschrift des § 29 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1., 2.2., 2.8. Satz 2 oder 3.1. Satz 1 oder 2 der Anlage VIII über Haupt-, Zwischen- oder Bremsen Sonderuntersuchungen zuwiderhandelt;

15. einer Vorschrift des § 29 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 über Prüfplaketten an Fahrzeugen, dem Betriebsverbot oder der Betriebsbeschränkung nach § 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1 oder dem Verbot nach § 29 Abs. 6 über das Anbringen von verwechslungsfähigen Zeichen zuwiderhandelt;

16. einer Vorschrift der Nummer 3.3. Satz 1 oder 4.2.3. Satz 1 der Anlage VIII über die Wiedervorführung zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung zuwiderhandelt;

17. gegen eine Vorschrift der Nummer 5.1. oder 5.3. Satz 1 oder 3 der Anlage VIII über das Führen, Vorlegen oder Aufbewahren von Prüfbüchern verstößt;

18. entgegen der Vorschrift in der Nummer 6.7. oder 7. der Anlage VIII das Betreten der Grundstücke oder Geschäftsräume, die Vornahme von Prüfungen oder Besichtigungen oder die Einsicht in Aufzeichnungen nicht ermöglicht.“

#### 3. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Übergangsvorschrift zu § 29 und den Anlagen VIII und IX wird gestrichen.

b) Die Übergangsvorschrift zu Ziffer 4 der Anlage VIII wird gestrichen; an dieser Stelle werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

„Nummer 2 der Anlage VIII (Zeitabstand der Untersuchungen)

Der Zeitabstand für die Haupt-, Zwischen- und Bremsensonderuntersuchungen in den Nummern 2.1. und 2.2. gilt jeweils von der ersten Haupt-, Zwischen- oder Bremsensonderuntersuchung an, die nach dem 1. Januar 1972 durchgeführt worden ist; die Fälligkeit dieser ersten Haupt-, Zwischen- oder Bremsensonderuntersuchung richtet sich jedoch noch nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897).

Soweit Fahrzeuge, die sich am 1. Januar 1972 bereits im Verkehr befinden, von diesem Tage ab erstmals Bremsensonderuntersuchungen unterzogen werden müssen, ist die erstmalige Bremsensonderuntersuchung in einem Zeitabstand von nicht mehr als 3 Monaten vor der nächstfälligen Hauptuntersuchung durchführen zu lassen.

Nummern 2.1.4., 2.1.5., 2.1.6., 2.1.7. (Bremsensonderuntersuchung)

Die Pflicht zu Bremsensonderuntersuchungen beginnt bei den folgenden Fahrzeugarten erst ab 1. Januar 1975:

- 2.1.4. Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 7,5 t,
- 2.1.5. Zugmaschinen mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 7,5 t,
- 2.1.6. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 7,5 t,
- 2.1.7. Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 7,5 t.

Bei Fahrzeugen, die an diesem Tage bereits im Verkehr sind, ist die erstmalige Bremsensonderuntersuchung in einem Zeitabstand von nicht mehr als 3 Monaten vor der nächstfälligen Hauptuntersuchung durchführen zu lassen.

#### Anlage IX (Prüfplakette)

Soweit Prüfplaketten angebracht sind, die in blau nach dem Farbton RAL 5007 ausgeführt sind, hat es dabei sein Bewenden; solche Prüfplaketten dürfen aufgebraucht werden. Für Prüfplaketten bis einschließlich Anmeldejahr 1974 darf die Erhabenheit der Beschriftung auch geringer als 0,10 mm sein. Der in Nummer 4 der Ergänzungsbestimmungen vorgeschriebene Abschnitt braucht erst bei Prüfplaketten vom Anmeldejahr 1975 an vorhanden zu sein.“

- 4. Die Anlagen VIII und IX erhalten die aus den Anhängen 1 und 2 dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

#### Artikel 2

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Juli 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 743), wird wie folgt geändert:

- 1. § 43 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Nach Hauptuntersuchungen hat der Unternehmer eine Ausfertigung des Untersuchungsberichts, bei Kraftomnibussen das Prüfbuch unverzüglich der Genehmigungsbehörde vorzulegen.“

- 2. § 44 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Vor der ersten Inbetriebnahme in einem Unternehmen hat der Unternehmer auf seine Kosten eine außerordentliche Hauptuntersuchung des Fahrzeugs zu veranlassen und der Genehmigungsbehörde darüber unverzüglich einen geeigneten Nachweis vorzulegen.“

#### Artikel 3

In Artikel 4 der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1615) werden die Worte „§ 29 Abs. 2 mit Anlage VIII Ziffer 17“ durch die Worte „§ 29 Abs. 1“ ersetzt.

#### Artikel 4

Es werden aufgehoben:

- 1. die §§ 22, 23 und 25 der Sechsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Sechste Ausnahmeverordnung zur StVZO) vom 17. Juli 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 450);
- 2. § 1 der Vierzehnten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Vierzehnte Ausnahmeverordnung zur StVZO) vom 27. Oktober 1966 (Bundesanzeiger Nr. 205 vom 29. Oktober 1966).

#### Artikel 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) und mit § 66 des Personenbeförderungsgesetzes auch im Land Berlin.

#### Artikel 6

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1972 in Kraft, Nummer 7 Satz 2 der Anlage VIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung des Artikels 1 Nr. 4 jedoch am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung. Bonn, den 13. Juli 1971

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

#### Anhang 1

##### Untersuchung der Fahrzeuge

#### Anlage VIII

(§ 29 Abs. 1 und 2)

- 1. **Art und Gegenstand der Untersuchungen**
  - 1.1. Die untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeuge und Anhänger unterliegen Hauptuntersuchungen, Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen nach Maßgabe nachstehender Vorschriften.
  - 1.2. Die Hauptuntersuchung hat sich darauf zu erstrecken, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.
  - 1.3. Die Zwischenuntersuchung hat sich auf alle für die Verkehrssicherheit wichtigen Teile und Einrichtungen sowie auf die Geräusentwicklung und das Abgasverhalten des Fahrzeugs zu erstrecken.
  - 1.4. Die Bremsensonderuntersuchung hat zu umfassen:
    - 1.4.1. eine Sichtprüfung,
    - 1.4.2. die Feststellung der Wirkung und der Funktion der Bremsanlagen,
    - 1.4.3. eine innere Untersuchung der Radbremsen nach den Anleitungen der Fahrzeug- oder Bremsenhersteller
    - 1.4.4. nötigenfalls auch eine innere Untersuchung der einzelnen Bauteile der Bremsanlagen.
- 2. **Zeitabstand der Untersuchungen**
  - 2.1. Die Fahrzeuge sind mindestens in folgenden regelmäßigen Zeitabständen zur Hauptuntersuchung anzumelden und Zwischen- und Bremsensonderuntersuchungen zu unterziehen:

| Art des Fahrzeugs                   | Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand |                                |                                     |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
|                                     | Hauptuntersuchung<br>Monate                       | Zwischenuntersuchung<br>Monate | Bremsensonderuntersuchung<br>Monate |
| 2.1.1. Kraftrad                     | 24                                                | —                              | —                                   |
| 2.1.2. Personenkraftwagen allgemein | 24                                                | —                              | —                                   |

| Art des Fahrzeugs                                                                                                                                  | Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand |                                          |                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                    | Haupt-<br>unter-<br>suchung<br>Monate             | Zwischen-<br>unter-<br>suchung<br>Monate | Bremsen-<br>sonder-<br>unter-<br>suchung<br>Monate |
| zur Personenbeförderung nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes                                                                     | 12                                                | —                                        | —                                                  |
| als Krankenwagen                                                                                                                                   | 12                                                | —                                        | —                                                  |
| 2.1.3. Kraftomnibus                                                                                                                                | 12                                                | 3                                        | 12                                                 |
| 2.1.4. Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 t                                                                  | 24                                                | —                                        | —                                                  |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t, jedoch nicht mehr als 6 t                                                                   | 12                                                | —                                        | —                                                  |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 9 t                                                                     | 12                                                | —                                        | 12                                                 |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t                                                                                                | 12                                                | 6                                        | 12                                                 |
| 2.1.5. Zugmaschinen mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h                                                    | 24                                                | —                                        | —                                                  |
| mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h: bei einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t                   | 12                                                | —                                        | —                                                  |
| bei einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t                                                                                                | 12                                                | 6                                        | 12                                                 |
| 2.1.6. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen                                                                                                             |                                                   |                                          |                                                    |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t                                                                                          | 12                                                | —                                        | —                                                  |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t                                                                                                | 12                                                | —                                        | 12                                                 |
| 2.1.7. Anhänger                                                                                                                                    |                                                   |                                          |                                                    |
| einachsige Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2 t und Wohnanhänger                                                     | 24                                                | —                                        | —                                                  |
| andere Anhänger: mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t                                                                         | 12                                                | —                                        | —                                                  |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 9 t                                                                     | 12                                                | —                                        | 12                                                 |
| mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t                                                                                                | 12                                                | 6                                        | 12                                                 |
| 2.1.8. Fahrzeuge, die nicht unter 2.1.1. bis 2.1.7. fallen                                                                                         | 24                                                | —                                        | —                                                  |
| 2.2. Wenn untersuchungspflichtige Fahrzeuge der voranstehenden Arten ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet werden, ohne daß sie für |                                                   |                                          |                                                    |

den Mieter zugelassen sind, beträgt die Frist für die Anmeldung zur Hauptuntersuchung in allen Fällen 12 Monate. Außerdem sind Zwischenuntersuchungen in regelmäßigen Abständen von 6 Monaten durchführen zu lassen; jedoch bleibt der regelmäßige Abstand von 3 Monaten für Kraftomnibusse unberührt. Hinsichtlich der Bremsen-sonderuntersuchungen gilt 2.1. unverändert.

2.3. Die Frist für die Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung beginnt mit dem Tag der letzten Hauptuntersuchung, bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen oder wieder zum Verkehr zugelassen werden (§ 27 Abs. 7), mit dem Tag der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Sie endet mit Ablauf des durch die Prüfplakette nachgewiesenen Monats.

2.4. Die Zulassungsstelle kann die Frist für die Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung um höchstens 3 Monate verlängern.

2.5. Die Bremsen-sonderuntersuchung darf im Zeitpunkt einer vorgeschriebenen Hauptuntersuchung nicht länger als 3 Monate zurückliegen.

2.6. Die Frist für die Durchführung der Zwischenuntersuchung oder Bremsen-sonderuntersuchung beginnt mit dem Tag der letzten Untersuchung, bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen oder wieder zum Verkehr zugelassen werden (§ 27 Abs. 7), mit dem Tag der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Sie endet mit Ablauf des Monats, in dem die Untersuchung nach dem in 2.1. oder 2.2. vorgeschriebenen Zeitabstand spätestens durchgeführt werden muß. Die Frist darf um höchstens einen Monat überschritten werden, wenn die mit der Untersuchung beauftragte Stelle (3.4. oder 3.5.) trotz rechtzeitig erteilten Auftrags die Untersuchung nicht bis zum Ablauf der Frist nach Satz 2 durchführen konnte und dies in dem Prüfbuch (5.2.) bestätigt.

2.7. Eine Hauptuntersuchung, die im Zeitpunkt der Fälligkeit einer Zwischenuntersuchung durchgeführt wird, ersetzt diese Zwischenuntersuchung.

2.8. Die Untersuchungspflicht ruht während der Zeit, in der Fahrzeuge durch Ablieferung des Kraftfahrzeug- oder Anhängerscheins oder der amtlichen Bescheinigung über die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens und durch Entstempelung des amtlichen Kennzeichens vorübergehend stillgelegt worden sind. War in dieser Zeit eine Hauptuntersuchung oder eine Bremsen-sonderuntersuchung fällig, so ist sie bei Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs durchführen zu lassen.

### 3. Durchführung der Untersuchungen

3.1. Hauptuntersuchungen sind von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (in 3.1. bis 5.4. als Sachverständiger oder Prüfer bezeichnet) durchführen zu lassen. Der Halter hat das Fahrzeug spätestens bis zum Ablauf des Monats, der durch die Prüfplakette nach Maßgabe der Anlage IX nachgewiesen ist, beim Sachverständigen oder Prüfer zur Vorführung und Untersuchung anzumelden. Der Sachverständige oder Prüfer bestimmt Ort und Zeit der Vorführung. Der Halter ist seiner Anmeldepflicht erst nachgekommen, wenn ihm Ort und Zeit der Vorführung bekanntgegeben worden sind.

3.2. Der Sachverständige oder Prüfer hat die Durchführung einer Hauptuntersuchung abzulehnen, wenn eine nach 2.1. vorgeschriebene Bremsen-sonderuntersuchung nicht durchgeführt worden ist; er kann die Durchführung ablehnen, wenn sie länger als nach 2.5. zulässig zurückliegt.

3.3. Stellt der Sachverständige oder Prüfer Mängel fest und lehnt er die Zuteilung einer Prüfplakette ab (§ 29 Abs. 2 Satz 2), so hat der Halter das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung spätestens bis zum Ablauf der nächsten Woche wieder vorzuführen. Wird das Fahrzeug erst mehr als zwei

Monate nach dem Tage der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der Sachverständige oder Prüfer statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Werden Mängel festgestellt, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, so hat der Sachverständige oder Prüfer die Prüfplakette zu entfernen und unverzüglich die Zulassungsstelle zu benachrichtigen. Im übrigen bleiben § 31 Abs. 2 dieser Verordnung sowie § 23 Abs. 1 und 2 der Straßenverkehrs-Ordnung unberührt.

3.4. Zwischenuntersuchungen sind in einem Werk des Herstellers des Fahrzeugs oder in einer dafür amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchführen zu lassen.

3.5. Bremsensonderuntersuchungen sind in einem Werk des Herstellers des Fahrzeugs, einem Bremsenherstellwerk oder in einem amtlich anerkannten Bremsendienst durchführen zu lassen.

#### 4. Besondere Untersuchungsformen

##### 4.1. Untersuchung im eigenen Betrieb

4.1.1. Fahrzeughalter sind von der Pflicht zur Vorführung bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit, wenn sie die Hauptuntersuchung ihrer Fahrzeuge im eigenen Betrieb spätestens bis zum Ablauf des durch die Prüfplakette nachgewiesenen Monats durchführen und hierfür anerkannt sind.

4.1.2. Die Prüfplakette darf nur angebracht werden, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs bestehen. Durch die Prüfplakette ist der Monat nachzuweisen, in dem das Fahrzeug ohne die Befreiung nach 4.1.1. zur nächsten Hauptuntersuchung bei einem Sachverständigen oder Prüfer spätestens angemeldet werden muß. Die Prüfplaketten sind von der Zulassungsstelle zu beziehen; über die Verwendung ist fortlaufend ein Nachweis zu führen. Der Nachweis ist 5 Jahre lang aufzubewahren.

4.1.3. Fahrzeughalter kann auf Antrag auch genehmigt werden, die vorgeschriebenen Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen ihrer Fahrzeuge im eigenen Betrieb durchzuführen.

##### 4.2. Untersuchung durch Überwachungsorganisationen

4.2.1. Fahrzeughalter sind von der Pflicht zur Vorführung bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit, wenn sie die Hauptuntersuchungen ihrer Fahrzeuge auf Grund eines entsprechenden Vertrags regelmäßig von einer dafür amtlich anerkannten Überwachungsorganisation in höchstens halbjährlichen Abständen, bei Fahrzeugen mit einem Zeitabstand der Hauptuntersuchungen von 24 Monaten in höchstens jährlichen Abständen durchführen lassen.

4.2.2. Die Frist für die Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung beginnt mit dem Tag der letzten Hauptuntersuchung, bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen oder wieder zum Verkehr zugelassen werden (§ 27 Abs. 7), mit dem Tag der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Sie endet mit Ablauf des Monats, in dem die Hauptuntersuchung nach dem in 4.2.1. vorgeschriebenen Zeitabstand spätestens durchgeführt werden muß. Die Frist darf um höchstens einen Monat überschritten werden, wenn die Überwachungsorganisation trotz rechtzeitig erteilten Auftrags die Hauptuntersuchung nicht bis zum Ablauf der Frist nach Satz 2 durchführen konnte und dies auf dem Untersuchungsbericht (5.4.) bestätigt.

4.2.3. Die Vorschriften in 4.1.2. Satz 1 und 2 sowie in 3.3. sind entsprechend anzuwenden; jedoch darf die Prüfplakette auch angebracht werden, wenn das Fahrzeug lediglich geringe Mängel aufweist und die unverzügliche Beseitigung dieser Mängel zu erwarten ist. Die Prüfplaketten sind von der Zulassungsstelle zu beziehen; die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde kann Abweichendes genehmigen. Über die Verwendung der Prüfplaketten ist fortlaufend ein

Nachweis zu führen. Der Nachweis ist 5 Jahre lang aufzubewahren.

##### 4.3. Untersuchung durch amtlich anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten

4.3.1. Bei Fahrzeugen, die nicht Zwischenuntersuchungen oder Bremsensonderuntersuchungen unterzogen werden müssen, verdoppelt sich die Frist für die erste Hauptuntersuchung, die nach der erstmaligen Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens fällig wird, wenn der Halter sein Fahrzeug in höchstens halbjährlichen Abständen, bei Fahrzeugen mit einem Zeitabstand der Hauptuntersuchungen von 24 Monaten in höchstens jährlichen Abständen in dafür amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten untersuchen und festgestellte Mängel beseitigen läßt. Die Untersuchungen müssen mindestens den Umfang der Zwischenuntersuchung (1.3.) haben.

4.3.2. Die Frist für die Durchführung der Untersuchungen im Verdopplungszeitraum beginnt mit dem Tag der erstmaligen Zuteilung des amtlichen Kennzeichens oder dem Tag der letzten Untersuchung. Sie endet jeweils mit Ablauf des Monats, in dem die Untersuchungen nach den in 4.3.1. vorgeschriebenen Zeitabständen spätestens durchgeführt werden müssen. Die Frist darf um höchstens einen Monat überschritten werden, wenn die Kraftfahrzeugwerkstatt trotz rechtzeitig erteilten Auftrags die Untersuchung nicht bis zum Ablauf der Frist nach Satz 2 durchführen konnte und dies auf der Bescheinigung (4.3.3.) oder im Falle der dritten Untersuchung im Verdopplungszeitraum auf dem Nachweis (4.3.6. Satz 2) bestätigt.

4.3.3. Die Kraftfahrzeugwerkstatt hat dem Halter über die erste und die zweite der im Verdopplungszeitraum durchgeführten Untersuchungen und über die Beseitigung dabei festgestellter Mängel Bescheinigungen auszustellen und hierüber fortlaufend einen Nachweis zu führen. Der Nachweis ist 5 Jahre lang aufzubewahren.

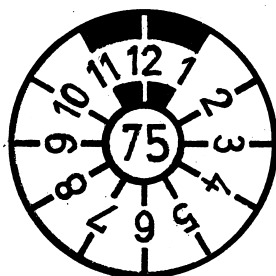
4.3.4. Die Kraftfahrzeugwerkstatt darf die Prüfplakette nach der zweiten im Verdopplungszeitraum durchgeführten Untersuchung und nach Beseitigung dabei festgestellter Mängel nur anbringen, wenn im Zeitpunkt dieser Untersuchung der Monat, in dem die Untersuchung nach Maßgabe der Vorschriften in 4.3.2. spätestens durchgeführt sein muß, noch nicht abgelaufen ist und wenn aus der ihr ausgehändigten Bescheinigung nach 4.3.3. hervorgeht, daß auch die erste der im Verdopplungszeitraum durchzuführenden Untersuchungen fristgerecht (4.3.2.) durchgeführt worden ist. Durch die neue Prüfplakette ist der Monat nachzuweisen, in dem das Fahrzeug der dritten im Verdopplungszeitraum durchzuführenden Untersuchung spätestens zu unterziehen ist; die Möglichkeit einer Fristüberschreitung nach 4.3.2. Satz 3 bleibt dabei unberücksichtigt. Dadurch wird zugleich der Monat nachgewiesen, in dem das Fahrzeug bei einem Sachverständigen oder Prüfer zur nächsten Hauptuntersuchung spätestens angemeldet werden muß, wenn die dritte Untersuchung nicht durchgeführt wird.

4.3.5. Die Kraftfahrzeugwerkstatt darf die Prüfplakette nach der dritten im Verdopplungszeitraum durchgeführten Untersuchung und nach Beseitigung dabei festgestellter Mängel nur anbringen, wenn im Zeitpunkt dieser Untersuchung der Monat, in dem die Untersuchung nach Maßgabe der Vorschriften in 4.3.2. spätestens durchgeführt sein muß, noch nicht abgelaufen ist und wenn aus der ihr ausgehändigten Bescheinigung nach 4.3.3. hervorgeht, daß auch die zweite der im Verdopplungszeitraum durchzuführenden Untersuchungen fristgerecht (4.3.2.) durchgeführt worden ist. Durch die neue Prüfplakette ist der Monat nachzuweisen, in dem das Fahrzeug bei einem Sachverständigen oder Prüfer zur nächsten Hauptuntersuchung spätestens angemeldet werden muß.

- 4.3.6. Die Prüfplaketten sind von der Zulassungsstelle zu beziehen. Über ihre Verwendung sowie über die Durchführung der Untersuchungen sind fortlaufend Nachweise zu führen. Die Bescheinigungen (4.3.4., 4.3.5.) sind zu den Nachweisen zu nehmen. Die Nachweise sind 5 Jahre lang aufzubewahren.
- 5. Prüfbücher und andere Untersuchungsnachweise**
- 5.1. Halter von Fahrzeugen, die nach den Vorschriften in 2.1. und 2.2. Zwischenuntersuchungen oder Bremsensonderuntersuchungen zu unterziehen sind, haben Prüfbücher nach einem vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigten und im Verkehrsblatt bekanntgemachten Muster zu führen.
- 5.2. In dem Prüfbuch hat die für die Untersuchung verantwortliche Person unter Angabe des Datums die Durchführung von Zwischenuntersuchungen und von Bremsensonderuntersuchungen, die dabei festgestellten Mängel und ihre Beseitigung zu vermerken.
- 5.3. Die Prüfbücher sind auf Verlangen zuständigen Personen sowie bei der Hauptuntersuchung dem Sachverständigen oder Prüfer oder bei der Hauptuntersuchung durch eine Überwachungsorganisation der für die Hauptuntersuchung verantwortlichen Person zur Prüfung vorzulegen. Stellt der Sachverständige oder Prüfer oder die für die Hauptuntersuchung durch eine Überwachungsorganisation verantwortliche Person fest, daß vorgeschriebene Zwischenuntersuchungen nicht oder erheblich verspätet durchgeführt worden sind, ist die Zulassungsstelle zu benachrichtigen. Der Halter hat das Prüfbuch ein Jahr lang nach der letzten Eintragung aufzubewahren.
- 5.4. Über Hauptuntersuchungen (3.1., 4.1.1. und 4.2.1.) sind Untersuchungsberichte zu fertigen, die vom Sachverständigen oder Prüfer oder von der für die Hauptuntersuchung im eigenen Betrieb oder durch eine Überwachungsorganisation verantwortlichen Person unter Angabe des Datums zu unterschreiben sind. Dem Untersuchungsbericht muß insbesondere zu entnehmen sein, welche Mängel am Fahrzeug festgestellt, ob Wiedervorfürungen angeordnet und mit welchem Ergebnis Nachprüfungen über die Mängelbeseitigung durchgeführt worden sind. Eine Ausfertigung des Untersuchungsberichts ist dem Halter auszuhändigen, jedoch bei Fahrzeugen, für die Prüfbücher zu führen sind, mit dem Prüfbuch zu verbinden; statt dessen können bei diesen Fahrzeugen die Angaben, die der Untersuchungsbericht ausweisen muß, in das Prüfbuch auch eingetragen werden.
- 6. Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten, Bremsendiensten und Betrieben für die Eigenüberwachung**
- 6.1. Für die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten und Bremsendiensten sowie von Betrieben, die die Untersuchungen ihrer Fahrzeuge im eigenen Betrieb vornehmen wollen, ist die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde zuständig.
- 6.2. Die Anerkennung wird erteilt, wenn
- 6.2.1. der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen, sowie die für die Untersuchungen von Fahrzeugen verantwortlichen Personen persönlich zuverlässig sind;
- 6.2.2. der Antragsteller auf Anerkennung als Kraftfahrzeugwerkstatt oder Bremsendienst durch Vorlage einer Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer nachweist, daß er die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur selbständigen gewerblichen Verrichtung solcher Arbeiten erfüllt, die zur Behebung der bei den Untersuchungen festgestellten Mängel erforderlich sind;
- 6.2.3. der Antragsteller nachweist, daß er über Fachkräfte in genügender Zahl, mit entsprechender Vorbildung und mit ausreichenden Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügt;
- 6.2.4. der Antragsteller nachweist, daß er über die erforderlichen Prüfplätze sowie über die notwendigen dem Stand der Technik entsprechenden Prüfgeräte und sonstigen Einrichtungen und Ausstattungen verfügt. Die nach 6.1. zuständige Behörde kann die Beibringung eines Gutachtens eines von ihr bestimmten Sachverständigen darüber fordern, ob die Prüfplätze, die Prüfgeräte und die sonstigen Einrichtungen und Ausstattungen ausreichen.
- 6.3. Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß die Untersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt werden; sie ist nicht übertragbar. Die Anerkennung ist auf bestimmte Arten oder Fabrikate von Fahrzeugen oder von Bremsanlagen zu beschränken, wenn die Voraussetzungen nach 6.2.2. bis 6.2.4. nur für diese Arten oder Fabrikate nachgewiesen sind.
- 6.4. Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen nach 6.2. nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.
- 6.5. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der Voraussetzungen nach 6.2. weggefallen oder wenn die Untersuchung der Fahrzeuge wiederholt nicht ordnungsgemäß durchgeführt oder wenn sonst gegen die Pflichten aus der Anerkennung oder gegen Auflagen gröblich verstoßen worden ist. Sie kann widerrufen werden, wenn von ihr auf die Dauer von mindestens 6 Monaten kaum Gebrauch gemacht worden ist.
- 6.6. Die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde übt die Aufsicht über die Inhaber der Anerkennungen aus. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte Sachverständige prüfen lassen, ob insbesondere
- 6.6.1. die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind;
- 6.6.2. die Untersuchungen der Fahrzeuge ordnungsgemäß durchgeführt und die sich sonst aus der Anerkennung oder aus Auflagen ergebenden Pflichten erfüllt werden;
- 6.6.3. ob und in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.
- 6.7. Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu ermöglichen; er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
- 7. Anerkennung von Überwachungsorganisationen**
- Soweit Überwachungsorganisationen zur Durchführung von Untersuchungen nach 4.2. anerkannt sind, bleiben die Anerkennungen bestehen. Neue Anerkennungen werden nicht erteilt. Für die Zurücknahme und den Widerruf der Anerkennung sowie für die Ausübung der Aufsicht sind die Vorschriften in 6.4. bis 6.7. entsprechend anzuwenden.
- 8. Verfahren bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost**
- Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost können die Untersuchungen ihrer Fahrzeuge selbst durchführen. Sie können Untersuchungsberichte nach eigener Bestimmung fertigen. Prüfbücher brauchen sie nicht zu führen, wenn sie über die Durchführung der Zwischenuntersuchungen und der Bremsensonderuntersuchungen andere Nachweise anlegen.

**Anhang 2****Anlage IX**

(§ 29 Abs. 2 bis 6)

**Prüfplakette für die Überwachung  
von Kraftfahrzeugen und Anhängern****Vorgeschriebene Abmessungen der Prüfplakette**

|                                                                |        |
|----------------------------------------------------------------|--------|
| Durchmesser:                                                   | 35 mm  |
| Schrifthöhe der Ziffern<br>bei den Monatszahlen:               | 4 mm   |
| Schrifthöhe der Ziffern<br>bei der Jahreszahl:                 | 5 mm   |
| Höhe des ebenen Strichs über und unter<br>den Zahlen 1 bis 12: | 3 mm   |
| Strichdicke:                                                   | 0,7 mm |

**Ergänzungsbestimmungen**

- Die Prüfplakette muß so beschaffen sein, daß sie für die Dauer ihrer Gültigkeit den Beanspruchungen beim Betrieb des Fahrzeugs standhält. Die Beschriftung der Prüfplakette — ausgenommen die schwarzen Felder des Abschnitts zwischen den Zahlen 11 bis 1 — muß nach ihrer Anbringung mindestens 0,10 mm erhaben sein; sie ist nach dem Schriftmuster der Normschrift DIN 1451 in Schwarz auf farbigem Grund auszuführen. Die Farbe des Untergrunds ist nach dem Kalenderjahr zu bestimmen, in dem das Fahrzeug zur nächsten Hauptuntersuchung angemeldet werden muß (Anmeldungsjahr). Sie ist für das Anmeldungsjahr

|      |       |
|------|-------|
| 1972 | blau  |
| 1973 | weiß  |
| 1974 | braun |
| 1975 | rosa  |
| 1976 | grün  |
| 1977 | gelb. |

Die Farben wiederholen sich für die folgenden Anmeldungsjahre jeweils in dieser Reihenfolge; jedoch tritt vom Anmeldungsjahr 1979 an die Farbe orange an die Stelle der Farbe weiß. Die Farbtöne der Beschriftung und des Untergrunds sind dem Farbtonregister RAL 840 HR, Ausgabe 1966, des Ausschusses für Lieferbedingungen und Gütesicherung (RAL) beim Deutschen Normenausschuß zu entnehmen, und zwar ist als Farbton zu wählen für

|        |           |
|--------|-----------|
| scharz | RAL 9005  |
| weiß   | RAL 9001  |
| grün   | RAL 6018  |
| gelb   | RAL 1012  |
| blau   | RAL 5015  |
| orange | RAL 2000  |
| braun  | RAL 8004  |
| rosa   | RAL 3015. |

- Die Jahreszahl im Mittelkreis ist in Engschrift auszuführen.

- Die einstelligen Monatszahlen am Rand der Prüfplakette sind in Mittelschrift, die zweistelligen in Engschrift auszuführen.
- Das Plakettenfeld muß in 12 gleiche Teile (Zahlen 1 bis 12) geteilt sein. Der Abschnitt (60°) ist durch die Zahlen 11, 12 und 1 unterbrochen. Die oberste Zahl bezeichnet den Anmeldemonat des Jahres, dessen letzte beiden Ziffern sich im Mittelkreis befinden.
- Die Prüfplakette ist an zweizeiligen amtlichen Kennzeichen (Muster a, b und d der Anlage V) möglichst rechts vom Unterscheidungszeichen und in Höhe des Dienststempels oder der Stempelplakette, an einzeiligen amtlichen Kennzeichen (Muster c der Anlage V) möglichst oberhalb des Trennungsstrichs anzubringen.

**Begründung****I.****Allgemeines**

- Die Verordnung bringt eine Neufassung der Vorschriften über die amtliche technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger. Sie setzt damit auf einem wichtigen Teilgebiet die abschnittsweise Überarbeitung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung fort. Die äußere Einteilung bleibt erhalten: § 29 StVZO enthält wie bisher die Rechtspflicht zur periodischen Untersuchung und die Grundsätze über die Prüfplakette; in der Anlage VIII finden sich die Einzelheiten über die Untersuchung; die Anlage IX schließlich sagt, wie die Prüfplakette beschaffen ist.
- Die Verordnung strebt ganz allgemein an, die Vorschriften des § 29 StVZO und vor allem der Anlage VIII übersichtlicher und besser lesbar zu machen und damit ihre Anwendung in der Praxis zu erleichtern. Insoweit handelt es sich neben Änderungen mehr redaktioneller Art um Klarstellungen oder um die Entscheidung von Streitfragen. In materieller Hinsicht hält die Verordnung an den auf die Verordnung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) zurückgehenden Grundsätzen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger fest. Es bleibt bei den drei Untersuchungsarten: Hauptuntersuchung, Zwischenuntersuchung und Bremsenonderuntersuchung. Die Verordnung behält auch das System der Prüfplakette bei. Dieses System hat sich eindeutig als wirksamer erwiesen als das vor der Neufassung im Jahre 1960 bestehende System der Heranziehung zur Untersuchung durch besondere behördliche Aufforderung. Durch ein solches System könnte zwar der Zulauf von Fahrzeugen zu den technischen Prüfstellen besser gesteuert und damit auf eine optimalere Auslastung der vorhandenen Untersuchungskapazitäten hingewirkt werden; es ist jedoch sehr personalaufwendig und scheidet deshalb von vornherein aus. Personalmangel bei den Zulassungsstellen war schon vor 1960 hauptsächlich der Grund dafür, daß nach dem damaligen System nur etwa die Hälfte aller überwachungspflichtigen Fahrzeuge überprüft worden ist. Wenngleich genaue Angaben nicht vorliegen, ist die Zahl der säumigen Kraftfahrzeughalter heute ungleich geringer; die Prüfplakette hat die ihr zugedachte Kontrollfunktion erfüllt.
- Seit dem praktischen Anlaufen der Überwachung in der 1960 eingeführten Form hat bei den polizeilich festgestellten Straßenverkehrsunfallursachen der Anteil der auf technische Mängel am Fahrzeug und auf Wartungsmängel zurückzuführenden Unfallursachen abgenommen. Während dieser Anteil in den Jahren 1959, 1960 und 1961 noch jeweils 2,8 % betrug, ist er 1962 auf 2,1 % und seitdem weiter zurückgegangen; 1969 betrug er noch 1,8 %. Dieses für sich gesehen erfreuliche Bild wird allerdings dadurch getrübt, daß die bei den Hauptuntersuchungen in den Technischen Prüfstellen festgestellte Zahl von Kraftfahrzeugen, bei denen erhebliche Mängel oder gar Verkehrsunsicherheiten festgestellt wurden, in den letzten Jahren

cherheit vorlagen, immer noch relativ hoch ist; der Anteil betrug z. B. im Jahr 1970 rd. 29 % aller untersuchten Kraftfahrzeuge und rd. 22 % aller untersuchten Anhänger. Die Notwendigkeit der amtlichen technischen Überwachung steht damit außer Frage; ihre Wirksamkeit muß weiter gesteigert werden. Dazu ist vor allem erforderlich:

- die Überwachung muß sich besonders auf die Fahrzeugarten konzentrieren, von denen in höherem Maße Sicherheitsgefahren ausgehen,
- die Hauptuntersuchung muß mehr als bisher auf die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer und damit auf die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr konzentriert werden. Die technischen Prüfstellen sind in Hessen und Hamburg die staatlichen Technischen Überwachungs-Ämter (TUA), in den anderen Bundesländern sind sie Einrichtungen der Technischen Überwachungs-Vereine (TUV).

4. Die wesentlichsten Änderungen, die diese Verordnung enthält, sind deshalb:

4.1. Der Kreis der überwachungspflichtigen Fahrzeuge soll auf die Fahrzeuge konzentriert werden, die ein eigenes amtliches Kennzeichen nach Art der Anlage V zur StVZO führen. Das sind zunächst alle Kraftfahrzeuge und Anhänger, die nach § 18 Abs. 1 StVZO zulassungspflichtig sind. Hinzu kommen diejenigen Kraftfahrzeuge, die nach § 18 Abs. 2 zwar zulassungsfrei sind, aber nach § 18 Abs. 4 ein amtliches Kennzeichen führen müssen. Hingegen entfällt zu einem Teil die bisherige Einbeziehung auch der lediglich betriebslaubnispflichtigen Fahrzeuge; es handelt sich dabei vornehmlich um folgende Fahrzeugarten:

- 4.1.1. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und einachsige Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h;
- 4.1.2. Krankenfahrstühle, Fahrräder mit Hilfsmotor sowie Kleinkrafträder, diese allerdings nur, wenn ihre durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 40 km/h beträgt;
- 4.1.3. die nach § 18 Abs. 2 Nr. 6 StVZO zulassungsfreien Anhänger, insbesondere
  - Anhänger in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet und mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h hinter Zugmaschinen oder hinter zulassungsfreien selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mitgeführt werden,
  - Maschinen für den Straßenbau, die von Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h mitgeführt werden,
  - Wohnwagen und Packwagen im Gewerbe nach Schaustellerart, die von Zugmaschinen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h mitgeführt werden,
  - Anhänger-Arbeitsmaschinen,
  - einige Spezialanhängerarten, wie solche, die zur Straßenreinigung, zu Feuerlöschzwecken und zur Beförderung von Sportgeräten oder von Tieren für Sportzwecke verwendet werden.

Die Herausnahme der nicht selbst kennzeichnungspflichtigen Fahrzeuge aus der amtlichen technischen Überwachung befreit selbstverständlich die Halter und Führer solcher Fahrzeuge in keiner Weise von ihrer Verantwortlichkeit dafür, daß die Fahrzeuge im Verkehr zu jeder Zeit vorschriftsmäßig sein müssen (§ 31 Abs. 2 StVZO, § 23 Abs. 1 StVO). Sie ist vertretbar, weil diese Fahrzeuge entweder vorwiegend in verkehrsärmeren Gebieten eingesetzt werden, in der Regel nur verhältnismäßig geringe Fahrleistungen aufweisen oder nur mit einer relativ geringen Geschwindigkeit am Verkehr teilnehmen. Die von ihnen ausgehende Gefahr für die Verkehrssicherheit ist geringer als bei anderen Kraftfahrzeugen und Anhängern.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, daß die Herausnahme der nicht selbst kennzeichnungspflichtigen Fahrzeuge aus der amtlichen technischen Überwachung nur zum Teil über das z. Z. geltende Recht hinausgeht. So ist die an sich 1960 beabsichtigt gewesene Einbeziehung der Fahrräder mit Hilfsmotor sowie der Kleinkrafträder mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h in die amtliche technische Überwachung durch die Übergangsvorschrift zu § 29 StVZO bis heute ausgesetzt. Gleiches gilt auf Grund des § 23 der 6. Ausnahmeverordnung und des § 1 der 14. Ausnahmeverordnung zur StVZO für die zulassungsfreien Anhänger in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben sowie für die zulassungsfreien Anhänger im Gewerbe nach Schaustellerart.

Für einen erheblichen Teil der durch die vorliegende Verordnung von der technischen Überwachung freigestellten Fahrzeuge bedeutet die Neufassung also letztlich nur die endgültige Regelung eines jetzt als vorübergehend bezeichneten Rechtszustandes.

Die Konzentrierung der amtlichen Untersuchungen auf die wichtigsten Fahrzeugarten wird dazu beitragen, die Schlagkraft der technischen Überwachung insgesamt zu erhöhen.

4.2. Die Hauptuntersuchungen sind das Kernstück der technischen Überwachung. Sie sollen mehr noch als bisher durch die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt werden. Die nach Ziffer 4 Abs. 2 der Anlage VIII (alt) bestehende Möglichkeit, durch bestimmte Untersuchungen in amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten für bestimmte Kraftfahrzeuge eine Verdoppelung der Frist für die Hauptuntersuchung zu erreichen, soll eingeschränkt werden. Außerdem sollen künftig neue Überwachungsorganisationen, durch deren regelmäßige Inanspruchnahme der Halter von seiner Pflicht zur Vorführung seines Fahrzeugs bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit wird (Ziffer 7 [alt], Nummern 4.2. und 7 [neu] der Anlage VIII), nicht mehr amtlich anerkannt werden.

Die darin zum Ausdruck kommende verstärkte Konzentrierung der Hauptuntersuchungen auf die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer und damit auf die technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr (die Sachverständigen und die Prüfer haben technischen Prüfstellen anzugehen) fördert die Wirksamkeit der Überwachung, weil

- die Sachverständigen und Prüfer kraftfahrzeugtechnisch besonders ausgebildet, geprüft und sachkundig sind,
- sie durch ihre Zusammenfassung in technischen Prüfstellen wirkungsvoll geschult und fortgebildet werden,
- sie ihre Aufgaben unparteiisch ausführen und weder von der Zahl noch dem Ergebnis der Prüfungen wirtschaftlich abhängig sind, deshalb auch die Gebühren für ihre Prüftätigkeit nicht ihnen, sondern der technischen Prüfstelle zustehen.

Die verstärkte Konzentrierung auf die technischen Prüfstellen verbessert die Objektivität der Hauptuntersuchungen. Sie beugt auch der Gefahr vor, daß die Prüfqualität durch ungenügende oder ungleichmäßige Auslastung der Kapazität Schaden leidet. Das Plakettenverfahren wird gestrafft; Möglichkeiten des Plakettenmißbrauchs werden ausgeschaltet. Schließlich werden die Kraftfahrzeugwerkstätten zugunsten ihres eigentlichen Reparatur- und Wartungsdienstes entlastet.

Die Verordnung wirkt somit auf eine Trennung zwischen den Reparatur- und Wartungsaufgaben der Werkstätten und den Prüfaufgaben der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer hin. Das

gilt jedoch nicht ausnahmslos. Einerseits bleibt die Durchführung der Zwischen- und der Bremsensonderuntersuchungen im bisherigen Umfang bei den Werkstätten. Andererseits hält es die Verordnung für vertretbar, bei bestimmten Fahrzeugen, vor allem bei Personenkraftwagen, die Werkstätten an der Überwachung während der ersten „Lebensjahre“ des Fahrzeugs zu beteiligen. Während dieser Zeit pflegen die Halter noch regelmäßig die von den Kraftfahrzeugherstellern empfohlenen Inspektionen durchzuführen. Deshalb soll weiterhin die Möglichkeit eingeräumt werden, die Prüfplakette beim ersten Mal durch Werkstätten erneuern zu lassen. Von der zweiten Erneuerung, d. h. also bei Pkw vom 4. „Lebensjahr“ an, genügt dann jedoch nur noch die Vorführung beim amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer.

Soweit die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr durch die Hauptuntersuchungen künftig stärker in Anspruch genommen werden, reicht ihre Prüfkapazität dazu aus. Das Prüfstellennetz ist in den vergangenen Jahren immer dichter geworden. Am 1. Januar 1971 waren 280 Prüfstellen mit 606 Prüfassen und 562 Bremsprüfständen vorhanden, gegenüber dem Stand vom 1. Januar 1969 eine Zunahme um 40 Prüfstellen, 92 Prüfassen und 101 Bremsprüfständen. Z. Z. ist die Errichtung weiterer 66 Prüfstellen mit 129 Prüfassen und 122 Bremsprüfständen geplant.

4.3. Die Zeitabstände, in denen die Haupt-, Zwischen- und die Bremsensonderuntersuchungen durchzuführen sind, bleiben im wesentlichen unverändert. Soweit Korrekturen vorgenommen werden, sind sie aus der technischen Entwicklung zu erklären. Die (stufenweise) Ausdehnung der Pflicht zur Bremsensonderuntersuchung, insbesondere bei Lastkraftwagen und Anhängern (bisherige Grenze 9 t, künftig 6 t zulässiges Gesamtgewicht), trägt ebenfalls der technischen Entwicklung Rechnung.

4.4. Die bisher vorgeschriebene außerordentliche Hauptuntersuchung bei bestimmten vorübergehend stillgelegten Fahrzeugen vor ihrer Wiederinbetriebnahme sowie bei veräußerten Kraftomnibussen vor Erteilung neuer Kraftfahrzeugscheine (Umschreibung) fällt weg. Angesichts der relativ häufigen Haupt- und Zwischenuntersuchungen, denen diese Fahrzeuge unterliegen, kann auf die außerordentliche Hauptuntersuchung verzichtet werden.

4.5. Der Zulassungsstelle und dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer soll künftig die Möglichkeit eingeräumt werden, die Prüfplakette ausnahmsweise auch dann zuzuteilen, wenn das Fahrzeug nur geringe Mängel aufweist. Die Änderung dient der Straffung des Überwachungsverfahrens; sie macht zugleich für den Halter die erneute Vorführung seines Fahrzeugs zur Nachuntersuchung entbehrlich.

4.6. Die Verordnung will schließlich das Prüfbuchverfahren vereinfachen. Künftig ist ein Prüfbuch nur noch für Fahrzeuge zu führen, die Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen unterzogen werden müssen. Hier ist das Prüfbuch zu Kontrollzwecken weiterhin notwendig.

4.7. Die Neufassung der Anlage IX über die Beschaffenheit der Prüfplakette berücksichtigt Erfahrungen der Praxis. Im wesentlichen handelt es sich darum, die Prüfplakette fälschungssicherer zu machen und ihre Erkennbarkeit und Ablesbarkeit zu verbessern.

4.8. Die Änderungen der §§ 43 und 44 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr sind nicht grundsätzlicher Natur, sie sollen vornehmlich der Anpassung an die Neufassung des § 29 StVZO und der Anlage VIII dienen.

5. Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung der Verordnung nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Die Rechtsänderungen werden den allgemeinen Preisstand nicht nennenswert beeinflussen.

## II.

### Im einzelnen

#### 1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 29)

1.1. § 29 Abs. 1 entspricht bei gestraffter Fassung inhaltlich den bisherigen Absätzen 1 und 2. Fahrzeuge mit **eigenem** amtlichen Kennzeichen sind die, die nach § 18 Abs. 1 zulassungspflichtig sind oder nach § 18 Abs. 4 durch amtliche Kennzeichen gekennzeichnet sein müssen. Versicherungskennzeichen (§ 29 e) sind keine **amtlichen** Kennzeichen, sogen. Wiederholungskennzeichen, die zulassungsfreie Anhänger führen müssen (§ 60 Abs. 5), sind keine **eigenen** Kennzeichen. Fahrzeuge mit roten Kennzeichen für Prüfungs-, Probe- oder Überföhrungsfahrten sind nur kurzzeitig im Verkehr; sie eignen sich nicht für eine periodische Überwachung. Zweifel an der Vorschriftsmäßigkeit von Fahrzeugen, für die rote Kennzeichen beantragt werden, können durch Maßnahmen nach § 17 Abs. 3 ausgeräumt werden. Fahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes unterliegen besonderen Einsatzbedingungen, die eine arteigene technische Überwachung in der Verantwortung der Dienststellen beider Einrichtungen erfordern.

1.2. Die Absätze 2 und 3 entsprechen dem bisherigen Absatz 4. In der Praxis der technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr ist es bereits weitgehend üblich, die Prüfplakette auch dann zuzuteilen, wenn das Fahrzeug nicht in jeder Hinsicht vorschriftsmäßig ist, die Mängel aber nur gering sind. Die Neufassung trägt dem Rechnung, läßt aber trotz geringer Mängel die Verweigerung der Plakette zu, wenn nach den Umständen die unverzügliche Beseitigung der Mängel nicht zu erwarten ist. Um eine einheitliche Handhabung zu fördern, wird der Bundesminister für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden in Richtlinien zum Ausdruck bringen, welche Mängel als geringe Mängel anzusehen sind. Im Interesse eines wirksamen Umweltschutzes zählen Mängel hinsichtlich des Abgasverhaltens und der Lärmentwicklung nicht zu den geringen Mängeln.

1.3. Die Absätze 4 bis 6 decken sich inhaltlich mit den bisherigen Absätzen 5 bis 7. Der erste Satz in Absatz 5 stand bisher in Absatz 4, paßt systematisch aber besser in den neuen Absatz 5, der mit den besonderen Mitteln der Betriebsuntersuchung oder Betriebsbeschränkung die Einhaltung der Untersuchungstermine sicherstellen soll.

#### 2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 69 a)

Die Vorschrift über Ordnungswidrigkeiten wird an die Änderungen und Ergänzungen der Rechtsvorschriften über die technische Fahrzeugüberwachung angepaßt.

#### 3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 72 Abs. 2)

Die Übergangsvorschriften sollen die Umstellung auf neue oder geänderte Bestimmungen erleichtern oder klären. Die Ausdehnung der Bremsensonderuntersuchung auf Lkw, Anhänger, bestimmte Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t soll in 2 Stufen vorgenommen werden, um eine Überbeanspruchung der vorhandenen Bremsendienstkapazität zu vermeiden.

#### 4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (Neufassung der Anlage VIII)

Die Anlage VIII enthält wie bisher die Bestimmungen über Art, Gegenstand, Zeitabstand und Durchführung der Untersuchungen, über die besonderen Untersuchungsformen, über Prüfbücher und andere Untersuchungsnachweise sowie (in umfassenderer Form als bisher) über das Verfahren zur Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten, Bremsendiensten und Eigenüberwachungsbetrieben. Sie ist zur besseren Lesbarkeit neu gegliedert worden; der besseren Übersichtlichkeit soll insbesondere die Tabelle in Nr. 2.1. dienen, aus der

abzulesen ist, welche Fahrzeugarten welchen Untersuchungen in welchen Zeitabständen zu unterziehen sind. Im einzelnen:

#### **Art und Gegenstand der Untersuchungen (Nr. 1)**

Die Vorschriften entsprechen dem geltenden Recht. Die genaue Aufzählung des Umfangs, den die Bremsensonderuntersuchung haben muß, entspringt einem Bedürfnis der Praxis; die innere Untersuchung der einzelnen Bauteile der Bremsanlagen (1.4.4.) kommt nur dann in Betracht, wenn sonst die Vorschriftsmäßigkeit der Bremsanlagen nicht eindeutig beurteilt werden kann.

#### **Zeitabstand der Untersuchungen (Nr. 2)**

Bei der **Hauptuntersuchung** ändert sich folgendes:

**2.1.2.:** Der Zeitabstand von 12 Monaten gilt künftig für alle Pkw, die zur Personenbeförderung nach den Vorschriften des PBefG eingesetzt werden, also z. B. auch für Pkw im Linien-, Ausflugs- und Ferienzeitreiseverkehr; bisher galt er nur für Taxen und Mietwagen.

**2.1.4.:** Lkw bis 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht werden den Pkw gleichgestellt, denen sie ohnehin nach Bauart und Fahrverhalten weitgehend ähneln. Eine Parallele findet sich in § 3 Abs. 3 StVO bei der Geschwindigkeitsregelung.

**2.1.5.:** Zugmaschinen unterlagen bisher der jährlichen Hauptuntersuchung, wenn ihre bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 20 km/h betrug. Die Grenze wird auf mehr als 40 km/h angehoben. Damit brauchen die insbesondere in der Land- und Forstwirtschaft verwendeten Zugmaschinen, deren Höchstgeschwindigkeit heute in der Regel über 20 km/h liegt, künftig nur noch alle 2 Jahre hauptuntersucht zu werden. Für die schnelllaufenden Straßenzugmaschinen gilt hingegen weiterhin die jährliche Frist.

**2.1.6.:** Die bisher geltende zweijährige Frist für Hauptuntersuchungen bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen wird verkürzt. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (nur solche mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h sind überhaupt untersuchungspflichtig) ähneln nach ihrem Fahrverhalten, ihrer Bauweise und ihren Fahrleistungen immer mehr den Lastkraftwagen. Die Jahresfrist ist deshalb auch für sie angemessen.

**2.1.7.:** Bei den Anhängern ist es vertretbar, die einachsigen Anhänger bis 2 t Gesamtgewicht und die Wohnanhänger abweichend von der sonst geltenden jährlichen Untersuchungspflicht nur alle 2 Jahre der Hauptuntersuchung zu unterwerfen.

Bei der **Zwischenuntersuchung** wird die bisher geltende Frist von 3 Monaten für Fahrzeuge, die an Selbstfahrer gewerbsmäßig vermietet werden, auf 6 Monate verlängert (vgl. Nr. 2.2.). Das ist gerechtfertigt, weil solche Selbstfahrervermietfahrzeuge heute über längere Zeiträume als früher üblich vermietet werden und damit nicht mehr so häufig den Fahrer wechseln. Das Sicherheitsrisiko ist auch dadurch gemindert, daß die Fahrzeuge erfahrungsgemäß als Selbstfahrervermietfahrzeuge nur relativ kurze Zeit eingesetzt werden, weil die Mieter auf die neueren Modelle Wert legen. Für Kraftomnibusse bleibt es in jedem Falle bei der Zwischenuntersuchung alle 3 Monate. Bei den Zugmaschinen war (neben der Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h) bisher die Motorleistung (55 PS und mehr) Kriterium für die Pflicht zur Durchführung von Zwischenuntersuchungen; künftig ist (wie bei den anderen Fahrzeugarten) auch bei Zugmaschinen das zulässige Gesamtgewicht (mehr als 6 t) das bestimmende Merkmal (vgl. Nr. 2.1.5.).

Die **Bremsensonderuntersuchung** wird wesentlich ausgedehnt. Da durch schadhafte Bremsanlagen besonders schwere Unfälle ausgelöst werden können, kommt den besonderen Bremsenuntersuchungen große Bedeutung zu; sie können bei den Hauptuntersuchungen nicht ausreichend durchge-

führt werden, sondern müssen, wie bisher schon, besonders geeigneten Stellen, insbesondere den amtlich anerkannten Bremsendiensten, vorbehalten bleiben. Der Grenzwert von 9 t zulässiges Gewicht bei Lastkraftwagen und Anhänger beginnt künftig schon bei mehr als 6 t, ebenso bei Zugmaschinen, wo dieser Wert an die Stelle des bisher geltenden Grenzwertes von 55 PS Motorleistung tritt. Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen von mehr als 6 t zulässiges Gesamtgewicht wird die Bremsensonderuntersuchung erstmals eingeführt; dafür sprechen die gleichen Gründe, die bereits eine Verkürzung der Hauptuntersuchungsfrist auf 12 Monate erforderlich machen. Schließlich soll die Beschränkung der Bremsensonderuntersuchung auf Druckluft- oder Druckluft-Hydraulik-Bremssysteme entfallen. Künftig sind alle Fahrzeuge, die von der Fahrzeugart her Bremsensonderuntersuchungen unterliegen, untersuchungspflichtig, gleichgültig welches Bremssystem sie haben; dadurch werden vor allem die Oldruck-Bremsen in die Bremsensonderuntersuchung mit einbezogen.

Damit sich die Kapazität der Bremsendienste an das größere Untersuchungsvolumen besser anpassen kann, beginnt die Untersuchungspflicht bei den Fahrzeugen zwischen 6 und 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht erst nach einer Übergangszeit von 3 Jahren (vgl. die Übergangsbestimmung in § 72 Abs. 2).

In 2.4. ist die Zeitspanne, um die die Zulassungsstelle den Termin für die nächste Hauptuntersuchung hinausschieben darf, von 2 auf 3 Monate verlängert worden. Die Befugnis zur Verlängerung stand bisher auch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern zu; das ist gestrichen worden, weil die Sachverständigen und Prüfer davon keinen Gebrauch gemacht haben. Eine Fristverlängerung um höchstens 3 Monate kann abgesehen von besonderen Anlässen in der Person der Fahrzeughalter (z. B. bei Auslandsreisen) auch für eine größere Zahl von Untersuchungspflichtigen geboten sein, wenn auf diese Weise eine sonst beim nächsten Wiederholungstermin zu befürchtende Überbelastung einer technischen Prüfstelle mit Nachteilen für die Fahrzeughalter (lange Wartezeiten usw.) vermieden werden kann. Eine solche Fristverlängerung zwecks Entzerrung der Untersuchungstermine wird eine enge Zusammenarbeit zwischen Zulassungsstelle und technischer Prüfstelle voraussetzen.

In Nr. 2.6. wird klargestellt, daß die Fristen für die Durchführung von Zwischen- und von Bremsensonderuntersuchungen jeweils erst am Monatsende ablaufen; damit ist die Parallele zur Anmeldefrist bei der Hauptuntersuchung hergestellt. Fristüberschreitungen um längstens einen Monat werden zugestanden, da zeitweilige Überbelastungen der Werkstätten nicht ausgeschlossen werden können.

Nr. 2.8. regelt, welche Rechtsfolge bezüglich der technischen Überwachung eintreten, wenn und solange ein Fahrzeug durch vorübergehende Stilllegung (§ 27 Abs. 4a, 6) aus dem Verkehr gezogen worden ist. Die Untersuchungsfristen werden durch eine vorübergehende Stilllegung weder unterbrochen noch um die Zeit der vorübergehenden Stilllegung hinausgeschoben (Bayer. Oberstes Landesgericht, Beschluß vom 24. 11. 1969, VerKMitt. 1970 Nr. 22). Während der Zeit der vorübergehenden Stilllegung fällig werdende Untersuchungen brauchen aber nicht durchgeführt zu werden; solche Untersuchungen müssen jedoch, wenn es sich um eine Haupt- oder eine Bremsensonderuntersuchung handelt, bei Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs nachgeholt werden. Die Frist für die nächste Haupt- oder Bremsensonderuntersuchung berechnet sich nach 2.3. bzw. 2.6.

#### **Durchführung der Untersuchungen (Nr. 3)**

Nr. 3.1. übernimmt u. a. § 29 Abs. 1 Satz 2 (alt). Der letzte Satz ist neu; er gibt die zutreffende

Auffassung des OLG Hamm in seinem Urteil vom 1. 2. 1968 (VerkMitt. 1968 Nr. 77) wieder.

**Nr. 3.2.** soll die Durchführung der Bremsensonderuntersuchung sicherstellen.

**Nr. 3.3.** ist in wesentlichen Teilen neu. Die Vorschrift schreibt nicht mehr (wie bisher Anlage VIII Ziffer 8) dem Sachverständigen oder Prüfer vor, daß er für die Beseitigung der von ihm festgestellten Mängel eine Frist zu bestimmen hat. Sie setzt vielmehr eine generelle Frist (von 6 Wochen), binnen der der Halter verpflichtet ist, sein Fahrzeug zwecks Nachprüfung der Mängelbeseitigung wieder vorzuführen. Die Dauer der Frist ist so bemessen, daß während ihres Laufs auch umfangreichere Reparaturen durchgeführt werden können; bei Fristüberschreitungen, die der Halter nicht zu vertreten hat, z. B. Verzögerungen bei der Lieferung von Ersatzteilen, ist er entschuldigt.

Satz 2 in Nr. 3.3. regelt die Folge, die eintritt, wenn der Halter, aus welchen Gründen auch immer, sein Fahrzeug zur Nachuntersuchung erst später als 2 Monate nach dem Tage der Hauptuntersuchung wieder vorführt. Da wegen des inzwischen verstrichenen längeren Zeitraums das Ergebnis der früher durchgeführten Hauptuntersuchung nicht mehr verlässlich ist, hat der Sachverständige oder Prüfer eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Die Verordnung bestätigt damit eine Übung, die die technischen Prüfstellen bisher schon gehandhabt haben, die aber mangels Rechtsvorschrift von der Rechtsprechung (OLG Hamm, Beschluß vom 5. 3. 1970, VkB1. 1970 S. 189 = VerkMitt. 1970 Nr. 99) kritisiert worden ist.

Aus § 29 Abs. 3 (alt) und Ziffer 8 Abs. 1 Anlage VIII (alt) ist geschlossen worden, daß das Verbot, ein mit Mängeln behaftetes Fahrzeug im Straßenverkehr zu betreiben oder betreiben zu lassen, während einer zur Beseitigung der Mängel gesetzten Frist nicht gelte (ausgenommen Mängel, die zur Verkehrsunsicherheit führen). Z. T. hat die Rechtsprechung (z. B. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluß vom 16. 3. 1967, VRS Bd. 32, 469, Urteil vom 18. 10. 1967, NJW 1968, 464) diese Schlußfolgerung auf solche Mängel beschränkt, die der Fahrzeughalter vor der Hauptuntersuchung weder kannte noch kennen mußte. Die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen ein mangelbehaftetes Fahrzeug noch am Verkehr teilnehmen darf, regeln § 31 Abs. 2 StVZO und § 23 Abs. 1 und 2 StVO. Es besteht kein Anlaß, im Rahmen der technischen Überwachung davon Abweichendes zu bestimmen; die Verordnung stellt das klar, indem in Nr. 3.3. am Ende ausdrücklich bestimmt wird, daß die beiden genannten Paragraphen unberührt bleiben.

Bisher durften Zwischen- oder Bremsensonderuntersuchungen von einem beliebigen Fahrzeugherstellerverwerk vorgenommen werden (Ziffer 10 und 14 Anlage VIII - alt). Die Befugnis wird in Nr. 3.4. und 3.5. jetzt auf ein Werk des Herstellers des jeweiligen Fahrzeugs beschränkt.

#### **Besondere Untersuchungsformen (Nr. 4)**

Die Regelungen über die Untersuchung im **eigenen Betrieb** (Nr. 4.1.) sind inhaltlich unverändert. Gleiches gilt im wesentlichen auch für die Untersuchung durch **Überwachungsorganisationen**, die bisher schon als solche amtlich anerkannt waren (Nr. 4.2.). Die Hauptuntersuchung bei einer Überwachungsorganisation ist weitgehend der Hauptuntersuchung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer nachgebildet. Da auch bei einer Überwachungsorganisation nicht vorhersehbare zeitweilige Überbelastungen auftreten können, wird hier ebenfalls eine Fristüberschreitung um höchstens einen Monat zugestanden.

Die Untersuchung durch **amtlich anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten** (Nr. 4.3.) als Ersatz für eine Hauptuntersuchung bleibt, wie im allgemeinen Teil bereits ausgeführt, in eingeschränktem Maße erhalten, und zwar wie folgt:

- Unter die Sonderregelung fallen nur die Fahrzeugarten, die keinen Zwischen- und Bremsensonderuntersuchungen unterzogen werden müssen,
- die Vergünstigung gilt nur für die **erste Hauptuntersuchung** nach der **erstmaligen** Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens, z. B. bei einem erstmals in den Verkehr gekommenen Pkw für die erste Hauptuntersuchung nach 2 Jahren.

Der Umfang, die Fristen und die Anzahl der Untersuchungen im Verdopplungszeitraum bleiben gegenüber dem geltenden Recht unverändert. Jedoch soll künftig sichergestellt werden, daß im Gegensatz zur bisherigen Praxis auch die dritte der Untersuchungen im Verdopplungszeitraum durchgeführt wird. Deshalb darf die Werkstatt die Laufzeit der Plakette nach der zweiten Untersuchung künftig nicht mehr auf den Zeitpunkt der nächsten ordentlichen Hauptuntersuchung beziehen, sondern nur noch auf den Zeitpunkt, in dem die dritte Untersuchung fällig wird. Die Werkstatt darf Prüfplaketten nur anbringen, wenn die Fristen für die laufende und die vorangegangene Untersuchung eingehalten worden sind; jedoch darf auch sie bei augenblicklicher Überbelastung die Frist um höchstens einen Monat überschreiten.

#### **Prüfbücher und andere Untersuchungsnachweise (Nr. 5)**

Die Pflicht zur Führung von Prüfbüchern wird auf diejenigen Fahrzeuge beschränkt, die Zwischen- oder Bremsensonderuntersuchungen zu unterziehen sind. Die Prüfbücher sollen dazu beitragen, daß diese Untersuchungen, insbesondere die Zwischenuntersuchungen, tatsächlich durchgeführt werden. Dem dient auch die Meldung an die Zulassungsstelle über nicht oder erheblich verspätet durchgeführte Zwischenuntersuchungen.

#### **Anerkennung von Werkstätten, Bremsendiensten und Eigenüberwachern (Nr. 6)**

Die Regelung entspricht im großen und ganzen der bisherigen Verwaltungspraxis, die auf mit den zuständigen obersten Landesbehörden abgestimmte Richtlinien des Bundesministers für Verkehr zurückgeht.

Neu ist die Forderung, daß dem Antrag auf Anerkennung als Kraftfahrzeugwerkstatt oder Bremsendienst eine Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer beizufügen ist, aus der sich ergibt, daß der Antragsteller die handwerksrechtlichen Voraussetzungen für die von ihm beabsichtigte gewerbliche Tätigkeit erfüllt. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß jemand die verkehrsrechtliche Befugnis zur Ausübung einer Tätigkeit im Rahmen der technischen Fahrzeugüberwachung erhält, ohne dafür die notwendige handwerksrechtliche Befähigung zu haben.

Um eine einheitliche Anwendung der Vorschriften in Nr. 6.2.3. und 6.2.4. zu fördern, wird der Bundesminister für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden die insoweit bestehenden Richtlinien überarbeiten und neu bekanntmachen.

Neben den herkömmlichen Gründen für die Zurücknahme und den Widerruf der Anerkennung ist ein besonderer Widerrufsgrund der Umstand, daß von der Anerkennung auf die Dauer von mindestens 6 Monaten kaum Gebrauch gemacht worden ist. Wer sich nur hin und wieder im Sinne der durch die Anerkennung verliehenen Befugnis betätigt, gibt keine Gewähr dafür, daß er auf Dauer die zur ordnungsgemäßen Ausübung seiner Befugnis notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen sowohl der Rechtsvorschriften als auch der Prüftechnik hat. Wer die Anerkennung in der Hauptsache nur wegen der damit verbundenen Möglichkeiten der Geschäftswerbung anstrebt, hat auf sie keinen Rechtsanspruch.

Die auf Grund des bisher geltenden Rechts erteilten Anerkennungen bleiben selbstverständlich bestehen. Die Befugnisse des Inhabers der Anerkennung richten sich vom Inkrafttreten dieser Verordnung an nach den neu gefaßten Vorschriften.

#### **Anerkennung von Überwachungsorganisationen (Nr. 7)**

Daß Überwachungsorganisationen künftig nicht mehr amtlich anerkannt werden können, ist bereits im allgemeinen Teil begründet worden. Soweit solche Organisationen anerkannt sind, sollen sie aus Gründen des Besitzstandsschutzes anerkannt bleiben. Insoweit gelten für sie die entsprechenden Vorschriften unter Nr. 6.

**Die Sonderregelung für Bundesbahn und Bundespost (Nr. 8)** entspricht dem geltenden Recht.

#### **5. Zu Artikel 1 Nr. 4 (Neufassung der Anlage IX)**

Einer Anregung aus der Praxis folgend, soll die Prüfplakette künftig zwischen den Zahlen 11 und 1 einen schwarzen Abschnitt haben. Durch eine solche auffällige Markierung eines Teils des Plakettenfeldes kann die Kontrolle verbessert werden.

Im übrigen wird folgendes geändert:

- Die Erhabenheit wird auf mindestens 0,10 mm nach Anbringung festgesetzt, um Fälschungen zu erschweren;
- die Farbe Weiß soll ab 1979 entfallen;
- die Zahl der wechselnden Farben soll erhöht werden; Orange, Braun und Rosa kommen hinzu;
- die Farben Blau und Grün sollen nach einem anderen RAL-Wert bestimmt werden, um den Kontrast zu erhöhen;
- ein bestimmter Platz für die Anbringung der Prüfplakette auf dem Kennzeichen wird empfohlen; bei Anbringung an anderen Stellen besteht die Gefahr, daß die Ablesbarkeit des Kennzeichens beeinträchtigt wird.

#### **6. Zu Artikel 2 (§§ 43, 44 BOKraft)**

Die Änderung des § 43 Abs. 2 BOKraft trägt lediglich dem Umstand Rechnung, daß künftig nicht mehr für alle unter die BOKraft fallenden Fahrzeuge Prüfbücher notwendig sind.

Die Neufassung des § 44 Abs. 1 BOKraft verpflichtet den Unternehmer künftig auch, der Genehmigungsbehörde über die Durchführung der außerordentlichen Hauptuntersuchung einen Nachweis vorzulegen.

#### **7. Artikel 3 hat ausschließlich redaktionelle Bedeutung (Anpassung eines Zitats).**

#### **8. Zu Artikel 4 (Aufhebung von Vorschriften)**

Die §§ 22, 23 und 25 der Sechsten Ausnahmeverordnung zur StVZO sowie § 1 der Vierzehnten Ausnahmeverordnung zur StVZO sind durch die Neufassung der Vorschriften über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger überholt und daher aufzuheben.

#### **9. Zu Artikel 5 (Berlin-Klausel)**

Die Verordnung soll auch im Land Berlin gelten; sie enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

#### **10. Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)**

Um die Umstellung auf geänderte und neue Regelungen zu erleichtern, empfiehlt es sich, die Verordnung erst am 1. Januar 1972 in Kraft treten zu lassen; allerdings muß die Bestimmung, wonach Überwachungsorganisationen künftig nicht mehr neu anerkannt werden, unmittelbar nach der Verkündung der Verordnung wirksam werden).

(VkB1 1971 S. 342)

\*) Artikel 6 hat seine jetzige Fassung auf Vorschlag des Bundesrates erhalten. Die Vorlage des Bundesministers für Verkehr (Bundesrat-Drucksache 306/71) sah vor, daß die Verordnung am Ersten des auf die Verkündung folgenden dritten Monats in Kraft treten sollte.

### **Nr. 232 Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 13. Juli 1971**

Bonn, den 13. Juli 1971  
— StV 8 — 9378 Va/71 —

Nachstehend gebe ich die erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 13. Juli 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 978) nebst Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Wagner

#### **Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr Vom 13. Juli 1971**

Auf Grund des § 6a Abs. 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr (FahrpersGSt) vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

##### **§ 1**

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 865, 1298) wird wie folgt geändert:

##### **1. An § 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:**

„(2) Bei der Erhebung der Gebühren dürfen mehrere miteinander verbundene, im Gebührentarif genannte Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen in einer Gesamtbezeichnung, die zugehörigen Beträge in einem Gesamtbetrag zusammengefaßt werden.“

##### **2. Im Gebührentarif für Maßnahmen im Straßenverkehr werden ersetzt:**

- a) unter den Gebührennummern 301.2, 301.3, 301.6 und 301.7 die Zahl „29,00“ durch die Zahl „33,00“, die Zahl „26,00“ durch die Zahl „30,00“, die Zahl „38,00“ durch die Zahl „44,00“ und die Zahl „36,00“ durch die Zahl „41,00“;
- b) unter den Gebührennummern 314.1 bis 314.4 in Spalte 1 (Vollprüfung) die Zahl „17,00“ durch die Zahl „19,50“, die Zahl „29,00“ durch die Zahl „33,00“, die Zahl „51,00“ durch die Zahl „59,00“ und die Zahl „56,00“ durch die Zahl „64,00“;
- c) unter den Gebührennummern 314.1 bis 314.4 in Spalte 5 (Prüfungen auf Grund des § 29 StVZO) die Zahl „5,50“ durch die Zahl „6,50“, die Zahl „11,50“ durch die Zahl „13,50“, die Zahl „15,00“ durch die Zahl „17,00“ und die Zahl „23,00“ durch die Zahl „26,50“;
- d) unter der Gebührennummer 313 die Zahl „23,00“ durch die Zahl „33,00“;
- e) unter der Gebührennummer 351.2 die Zahl „120,00“ durch die Zahlen „150,00—200,00“.

##### **§ 2**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

##### **§ 3**

Diese Verordnung tritt am vierten Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 13. Juli 1971

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

#### **Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

Bei Erlass der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 sind die Gebühren der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den