

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1968	Seite	Nr.	Dat.	VkB1 1968	Seite
Straßenverkehr				Seeverkehr			
315	18. 10. 1968	Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung	510	328	27. 9. 1968	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Errichtung einer Signalstelle bei Stadersand	528
316	3. 10. 1968	Verordnung über die Tariffkommissionen und ihre beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr; hier: Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein verstorbene Mitglied	515	329	2. 10. 1968	Zweite Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung	528
317	24. 9. 1968	Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen; hier: Anwendung von DIN-Blättern, die Teil der Prüfrichtlinien sind	515	330	3. 10. 1968	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über den Umschlag explosionsgefährlicher Güter auf den Liegeplätzen bei Bremerhaven	529
318	9. 10. 1968	Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen; hier: Richtlinien für die Prüfung von zusätzlichen Warnleuchten nach § 53a Abs. 3 StVZO	515	331	4. 10. 1968	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Verlegung der Grenzen von Freiburg-Reede	530
319	9. 10. 1968	Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 5 StVO (Schwer- und Großraumverkehr)	516	Luftfahrt			
320	3. 10. 1968	Kraftfahrzeug-Kennzeichen; hier: Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke und Fahrzeugerkennungsnummern	518	332	4. 10. 1968	Sonderlandeplatz Mosenberg bei Homburg/Bez. Kassel	530
321	1. 10. 1968	Bescheinigung für besondere Beförderungsmittel zur Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel auf dem Landweg; hier: Mitführen einer „behördlichen Bescheinigung“ im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich	523	333	4. 10. 1968	Bekanntmachung zum Abkommen vom 1. Oktober 1959 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Durchführung des Flugsicherungskontrolldienstes bei der Flugsicherungskontrollstelle Birkenfeld im Luftraum über 20 000 Fuß	530
Binnenschifffahrt				Aufgebote			
322	23. 9. 1968	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Verhalten bei der Einfahrt in die Schleuse am Main und Main-Donau-Kanal	524	333a	31. 10. 1968	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)Briefe	
323	3. 10. 1968	Verordnung Nr. 20/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 17. September 1968 (FB Nr. 9/68 Frachtenausschuß Dortmund) (FD Nr. 3/68 Frachtenausschuß Hamburg) (FF Nr. 4/68 Frachtenausschuß für den Tank-schiffsverkehr)	524	333b	31. 10. 1968	Aufbietung verlorener Führerscheine	
324	11. 10. 1968	Festlegung der örtlichen Zuständigkeitsbezirke der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf Grund des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr	525	333c	31. 10. 1968	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheiden und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 540a—540tt	
325	25. 9. 1968	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	528	Nichtamtlicher Teil			
326	30. 9. 1968	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	528	Zeitschriftenschau			
327	11. 10. 1968	Erhebung von Abgaben für das Befahren des Teltowkanals in Berlin (West)	528	Übersicht 531			
				Auslese 533			
				Bücherschau			
				Neuerscheinungen 537			
				Buchbesprechung 538			
				Rechtsprechung 538			

22. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn, am 31. Oktober 1968

Heft 20

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 315 Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Bonn, den 18. Oktober 1968
StV 7 — 8128 A/68

Nachstehend gebe ich bekannt:

1. Die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 14. Oktober 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1093),
2. Die Begründung zu dieser Verordnung.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
P u k a l l

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Vom 14. Oktober 1968

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes 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 die Verordnung vom 8. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 360), wird wie folgt geändert:

1. § 35 erhält folgende Fassung:

„§ 35 Motorleistung

Bei Lastkraftwagen und Kraftomnibussen, bei Sattelkraftfahrzeugen zur Güter- oder Personenbeförderung sowie bei Lastkraftwagen- und Kraftomnibuszügen muß eine Motorleistung von mindestens 8 PS, bei Zugmaschinen und Zugmaschinenzügen — ausgenommen für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke — von mindestens 3 PS je Tonne des zulässigen Gesamtgewichts des Kraftfahrzeugs und der jeweiligen Anhängerlast vorhanden sein; das gilt nicht für die mit elektrischer Energie angetriebenen Fahrzeuge sowie für Kraftfahrzeuge — auch mit Anhänger — mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h.“

2. § 47 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Kraftfahrzeuge mit Ottomotor müssen hinsichtlich des Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas bei Leerlauf den Vorschriften der Anlage XI, hinsichtlich der Kurbelgehäuseentlüftung den Vorschriften der Anlage XII und hinsichtlich des Abgasverhaltens bei den verschiedenen Betriebszuständen den Vorschriften der Anlage XIII genügen.“

3. An § 53 Abs. 2 letzter Satz wird nach einem Strichpunkt folgender Halbsatz angefügt:

„bei gleichzeitigem Bremsen und Einschalten des Warnblinklichts (§ 53 a Abs. 4) übernimmt das Warnblinklicht zugleich die Funktion des Bremslichts.“

4. § 53 a Abs. 4 wird durch folgende Absätze 4 und 5 ersetzt:

„(4) Mehrspurige Fahrzeuge, die mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, müssen zusätzlich eine Warnblinkanlage haben. Sie muß wie folgt beschaffen sein:

1. Für die Schaltung muß im Kraftfahrzeug ein besonderer Schalter vorhanden sein.
2. Nach dem Einschalten müssen alle am Fahrzeug oder Zug vorhandenen Blinkleuchten gleichzeitig mit einer Frequenz von 90 ± 30 Perioden in der Minute gelbes Blinklicht abstrahlen.
3. Dem Fahrzeugführer muß durch eine auffällige Kontrollleuchte für rotes Licht angezeigt werden, daß das Warnblinklicht eingeschaltet ist.

(5) Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den Vorschriften des Absatzes 4 entsprechen.“

5. § 54 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein. Diese müssen so angebracht und beschaffen sein, daß die Anzeige der beabsichtigten Richtungsänderung unter allen Beleuchtungs- und Betriebsverhältnissen von anderen Verkehrsteilnehmern für die ihre Erkennbarkeit von Bedeutung ist, deutlich wahrgenommen werden kann. Fahrtrichtungsanzeiger brauchen ihre Funktion nicht zu erfüllen, solange sie Warnblinklicht abstrahlen.“

- b) Absatz 3 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. an der Rückseite
Blinkleuchten für gelbes Licht.“

6. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Die Übergangsvorschrift zu § 35 erhält folgende Fassung:

„§ 35 (Motorleistung)

gilt wie folgt:

Erforderlich ist eine Motorleistung von mindestens

1. 3 PS je Tonne bei Zugmaschinen, die vom 1. Januar 1971 ab erstmals in den Verkehr kommen, sowie bei Zugmaschinenzügen, wenn das ziehende Fahrzeug von diesem Tage ab erstmals in den Verkehr kommt; bei anderen Zugmaschinen und Zugmaschinenzügen von einem durch den Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage ab,

2. 6 PS je Tonne bei Kraftfahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1971 erstmals in den Verkehr gekommen sind, sowie bei Sattelkraftfahrzeugen und Zügen, wenn das ziehende Fahrzeug vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen ist, jedoch genügt bei Sattelkraftfahrzeugen und Zügen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 32 t eine Motorleistung von

- a) 5 PS je Tonne, wenn das ziehende Fahrzeug vor dem 1. Januar 1966 erstmals in den Verkehr gekommen ist,

- b) 5,5 PS je Tonne, wenn das ziehende Fahrzeug in der Zeit vom 1. Januar 1966 bis zum 31. Dezember 1968 erstmals in den Verkehr gekommen ist,

3. 8 PS je Tonne bei Kraftfahrzeugen, die vom 1. Januar 1971 ab erstmals in den Verkehr kommen, sowie bei Sattelkraftfahrzeugen und Zügen, wenn das ziehende Fahrzeug von diesem Tage ab erstmals in den Verkehr kommt, jedoch genügt bei Sattelkraftfahrzeugen und Zügen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 28,5 t eine Motorleistung von 6 PS je Tonne, wenn das ziehende Fahrzeug in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis zum 31. Dezember 1971 erstmals in den Verkehr kommt.“

- b) Nach der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XII (Kurbelgehäuseentlüftung) wird eingefügt:

„§ 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XIII (Abgase bei verschiedenen Betriebszuständen)

treten am 1. Oktober 1970 in Kraft, jedoch nur für Fahrzeuge, die auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis von diesem Tage ab erstmals in den Verkehr kommen.“

- c) Nach der Übergangsvorschrift zu § 53 a Abs. 2 wird eingefügt:

„§ 53 a Abs 4 (Warnblinkanlage)

tritt in Kraft am 1. Januar 1970 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge,
für andere Fahrzeuge nach Bestimmung durch den Bundesminister für Verkehr.

§ 53 a Abs. 5 (Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind)

Bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1969 mit einer Warnblinkanlage ausgerüstet worden sind, darf das Warnblinklicht auch durch vorhandene Blinkleuchten für rotes Licht abgestrahlt werden, wie sie bisher nach § 54 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897) zulässig waren, jedoch nur bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage.

Solange an Fahrzeugen noch Blinkleuchten für rotes Licht zulässig und vorhanden sind, darf das Warnblinklicht an der Rückseite durch zwei zusätzlich angebrachte Leuchten für gelbes Licht abgestrahlt werden. Statt einer Warnblinkanlage dürfen Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind, Springlicht im Sinne des § 53 a Abs. 2 in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897) haben, jedoch nur bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage. Das Springlicht darf schon vor dem Anhalten des Fahrzeugs einschaltbar sein, jedoch muß dem Fahrzeugführer durch eine auffällige Kontrolleuchte für rotes Licht angezeigt werden, daß das Springlicht eingeschaltet ist."

d) Die Übergangsvorschrift zu § 54 Abs. 3 (zulässige Fahrtrichtungsanzeiger) erhält folgende Fassung: „§ 54 Abs. 3 (Blinkleuchten für rotes Licht)

Statt der in § 54 Abs. 3 Nr. 2 aufgeführten Blinkleuchten für gelbes Licht dürfen an den vor dem 1. Januar 1970 in den Verkehr kommenden Fahrzeugen Blinkleuchten für rotes Licht angebracht sein, wie sie bisher nach § 54 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897) zulässig waren."

7. Nach Anlage XII wird die Anlage XIII in der aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtlichen Fassung angefügt.

Artikel 2

§ 2 der Dreizehnten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 456) wird aufgehoben.

Artikel 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 7 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) und mit Artikel 9 des Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. November 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 921) auch im Land Berlin.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 14. Oktober 1968

Der Bundesminister für Verkehr
Georg Leber

Anhang

zu der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Anlage XIII

(§ 47 Abs. 1 Satz 2)

Prüfung der Abgase von Kraftfahrzeugen mit Ottomotor bei verschiedenen Betriebszuständen

(1) Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt für Kraftfahrzeuge mit Ottomotor. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit einer durch die Bauart

bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, Personenkraftwagen mit einem Hubraum von nicht mehr als 250 cm³ sowie andere Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 800 cm³.

(2) Prüfverfahren

Geprüft wird auf einem Fahrleistungs-Prüfstand. Das Belastungsprogramm wird hierbei viermal unmittelbar nacheinander durchlaufen, wobei die gesamte Abgasmenge in Beuteln gesammelt wird. Die durch den Auspuff ausgestoßenen Mengen an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen sowie der Kraftstoffverbrauch werden in Gramm ermittelt.

(3) Grenzwerte

Die je Prüfung ermittelten Mengen an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen werden auf den Kraftstoffverbrauch bezogen. Sie dürfen je 100 g Kraftstoffverbrauch höchstens betragen:

	Kohlenmonoxyd (g/Test)	Kohlenwasserstoffe (g/Test)
bei der Prüfung zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis	25	1,5
bei der Nachprüfung der laufenden Fertigung	35	2,0

(4) Prüfbedingungen für das Fahrzeug

1. Für die Messung ist ein einheitlicher Kraftstoff mit folgenden Eigenschaften zu verwenden:

Oktanzahl	ROZ	100
Tetraäthylblei	g Blei/Liter	0,84

Siedeverlauf:

Siedebeginn	29,5 — 35,0 °C
10 %	49,0 — 54,5 °C
50 %	96,0 — 110,0 °C
90 %	149,0 — 182,0 °C
Siedeende	213,0 °C

Schwefel (Gewichtsprozent) ≤ 0,1

Dampfdruck nach Reid 0,61 — 0,65 kg/cm²

Zusammensetzung der Kohlenwasserstoffe in %:

Olefine	max 10
Aromaten	max 40
Paraffine	Rest

2. Zur Ermittlung des Prüfgewichts ist vom Leergewicht das Gewicht der halben Tankfüllung abzuziehen, bei Personenkraftwagen und Krafträdern sind dann 120 kg, bei anderen Kraftfahrzeugen 45 kg hinzuzurechnen.

(5) Prüfeinrichtungen und ihre Genauigkeit

1. Die Schwungmassen-Äquivalente des Fahrleistungs-Prüfstandes einschließlich der Rollen müssen mit einer Genauigkeit angegeben sein, die bei einer mit Rollenumfangsgeschwindigkeit bewegten Masse ± 20 kg entspricht. Fehlergrenze für die Anzeige der Rollenumfangs-Geschwindigkeit: bis 10 km/h ± 2 km/h; darüber ± 1 km/h.

2. Für die Bestimmung des Kohlenmonoxyds müssen nicht-dispersive Infrarot-Absorptions-Geräte, für die Bestimmung der Kohlenwasserstoffe mit Hexan sensibilisierte nicht-dispersive Infrarot-Absorptions-Geräte verwendet werden.

Fehlergrenze: ± 3 % vom Sollwert (ohne Berücksichtigung der Kalibriergase).

3. Die Kalibriergase dürfen nicht mehr als $\pm 2\%$ vom Sollwert abweichen. Zur Verdünnung muß Stickstoff verwendet werden.
4. Temperaturmeßgeräte
Fehlergrenze: $\pm 2^\circ\text{C}$.
5. Druckmeßgeräte
Fehlergrenzen:
bei Unterdruck in der Ansaugleitung: ± 5 Torr
beim atmosphärischen Druck: ± 1 Torr
bei sonstigen Drücken: $\pm 0,5$ Torr.
6. Gasmengenmeßgeräte
Fehlergrenze: $\pm 2\%$ vom Sollwert.
7. Kraftstoffverbrauchsmeßgeräte
Der Kraftstoffverbrauch wird durch Wägen in Gramm je Prüfung bestimmt.
Fehlergrenze: $\pm 1\%$ vom Sollwert.

(6) Vorbereitung der Prüfung

1. Der Fahrleistungs-Prüfstand ist so einzustellen, daß seine Leistungsaufnahme bei einer Rollenumfangs-Geschwindigkeit von 50 km/h dem Betrieb des Fahrzeugs in der Ebene bei einer konstanten Geschwindigkeit von 50 km/h entspricht. Hierfür ist der Unterdruck hinter der Drosselklappe zugrunde zu legen.
2. Für die Zuordnung der Schwungmassen des Fahrleistungs-Prüfstands zum Prüfgewicht gilt nachstehende Tabelle:

Prüfgewicht des Fahrzeugs		Schwungmassen- Äquivalente
(kg)	(kg)	(kg)
	≤ 750	680
> 750	≤ 850	800
> 850	≤ 1020	910
> 1020	≤ 1250	1130
> 1250	≤ 1470	1360
> 1470	≤ 1700	1590
> 1700	≤ 1930	1810
> 1930	≤ 2150	2040
> 2150		2270

3. Das Fahrzeug soll vor der Prüfung eine Temperatur zwischen 15 und 30°C haben; dies gilt als erfüllt, wenn Kühlwasser- und Öltemperatur des Motors in diesem Bereich liegen.
4. Bei einem Rollendurchmesser von weniger als 50 cm ist der Luftdruck in den Reifen der Antriebsräder auf das 1,3- bis 1,5fache des vom Fahrzeughersteller für das Prüfgewicht empfohlenen Luftdrucks zu erhöhen.
5. Während der Prüfung mit 50 km/h Gleichfahrt darf bei der Gasentnahme der Gegendruck 55 Torr nicht überschreiten.
6. Der Werkstoff des Beutels darf den Gehalt der Abgase an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen nicht nennenswert beeinflussen. Das gilt als erfüllt, wenn der Kohlenwasserstoffverlust — bezogen auf den Gehalt an Kohlenwasserstoffen, mit dem der Beutel gefüllt wurde — in 20 Minuten kleiner als 2% ist.

(7) Belastungsprogramm

Das Belastungsprogramm entspricht in seiner statistischen Verteilung der Betriebszustände der mittleren Stadtfahrt in europäischen Großstädten.

Nr.	Betriebszustand	Geschwindigkeit km/h	Dauer s	Summen- zeit s	Stellung des Schalt- getriebes
1	Leerlauf		11	11	L
2	Beschleunigung . .	0 bis 15	4	15	1

Nr.	Betriebszustand	Geschwindigkeit km/h	Dauer s	Summen- zeit s	Stellung des Schalt- getriebes
3	konstante Geschwindigkeit	15	8	23	1
4	Verzögerung	15 bis 10	2	25	1
5	Verzögerung — Motor ausgekuppelt	10 bis 0	3	28	K1
6	Leerlauf		21	49	L
7	Beschleunigung	0 bis 15	5	54	1
8	Schaltvorgang		2	56	
9	Beschleunigung	15 bis 32	5	61	2
10	konstante Geschwindigkeit	32	24	85	2
11	Verzögerung	32 bis 10	8	93	2
12	Verzögerung — Motor ausgekuppelt	10 bis 0	3	96	K2
13	Leerlauf		21	117	L
14	Beschleunigung	0 bis 15	5	122	1
15	Schaltvorgang		2	124	
16	Beschleunigung	15 bis 35	9	133	2
17	Schaltvorgang		2	135	
18	Beschleunigung	35 bis 50	8	143	3
19	konstante Geschwindigkeit	50	12	155	3
20	Verzögerung	50 bis 35	8	163	3
21	konstante Geschwindigkeit	35	13	176	3
22	Schaltvorgang		2	178	
23	Verzögerung	32 bis 10	7	185	2
24	Verzögerung — Motor ausgekuppelt	10 bis 0	3	188	K2
25	Leerlauf		7	195	L

Erläuterungen:

L: Leerlauf, kein Gang eingelegt; 5 Sekunden vor Beginn der Beschleunigung ist jedoch stets der Anfahrang einzulegen.

K1, K2: Getriebe im 1. oder 2. Gang, Motor ausgekuppelt. Wenn das Fahrzeug die Geschwindigkeit von 15 km/h im 1. Gang nicht erreichen kann, ist der nächsthöhere Gang einzulegen. Bei halbautomatischen und automatischen Getrieben ist sinngemäß wie bei einer Stadtfahrt zu verfahren, wobei die Anweisungen des Herstellers zu beachten sind.

(8) Durchführung der Prüfung

1. Die Temperatur des Prüfraums muß zwischen 15 und 30°C liegen.
2. Die Eintrittstemperatur des Abgases in den Beutel muß mindestens 20°C betragen.
3. Während der Prüfung darf die zulässige Motortemperatur nicht überschritten werden.
4. Die Umfangsgeschwindigkeit einer angetriebenen Prüfstandsrolle ist in Abhängigkeit von der Zeit während der Prüfung aufzuzeichnen. Diese Fahrvorgänge dürfen vom Diagramm nach Absatz 7 in der Fahrgeschwindigkeit um 1 km/h und in der Zeit um 0,5 s (geometrische Addition) abweichen.
5. Vor Beginn der Messung muß das Fahrzeug 40 s im Leerlauf betrieben werden.

6. Wird eine handbetätigte Starthilfe benutzt, soll sie so schnell wie zweckmäßig ausgeschaltet werden. Der Zeitpunkt des Ausschaltens ist im Prüfbericht anzugeben.
7. Kann eine Beschleunigung nicht in der vorgesehenen Zeitspanne durchgeführt werden, so ist die Dauer der nächsten Schaltpause und — erforderlichenfalls — des folgenden Betriebszustands konstanter Geschwindigkeit entsprechend zu kürzen.
8. Bei den Verzögerungen ist der Fuß vom Fahrpedal zu nehmen. Um die Verzögerung zu erreichen, kann die Bremse des Fahrzeugs benutzt werden. Ist die Verzögerung ohne Benutzung der Bremse bereits größer, so ist der folgende Betriebszustand entsprechend zu verlängern.

(9) Bestimmungen der Mengen an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen

1. Mit der Analyse des gesammelten Abgases soll baldmöglichst, jedoch nicht später als 20 Minuten nach Beginn der Füllung des Beutels begonnen werden.
2. Die mittlere Abgastemperatur (t_m) ist das arithmetische Mittel der am Beginn und gegen Ende der Entleerung des Beutels am Gasmengenmeßgerät gemessenen Temperaturen.
3. Der mittlere Druck (p_m) der Abgase am Gasmengenmeßgerät ist das arithmetische Mittel zwischen dem Druck zu Beginn und gegen Ende der Entleerung des Beutels.
4. Das Volumen (V_m in m^3) setzt sich aus dem gemessenen Volumen bei der Entleerung und — gegebenenfalls — dem zur Analyse entnommenen Volumen zusammen.
5. Das Volumen des trockenen Abgases (V_o) ist nach der Formel:

$$V_o = V_m \cdot \frac{273}{273 + t_m} \cdot \frac{p_m - p_H}{760}$$

zu errechnen; dabei ist p_H der Sättigungsdruck in Torr für Luft bei der Temperatur t_m .

6. Das Gewicht der ausgestoßenen Mengen an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen ist aus den Analysenwerten und dem Volumen des trockenen Abgases zu errechnen. Dabei ist für die Dichte von Kohlenmonoxyd $1,25 \text{ kg/m}^3$ und von Kohlenwasserstoffen $3,84 \text{ kg/m}^3$ einzusetzen.

**Begründung
zu der Verordnung zur Änderung
der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Zu Artikel 1:

1. Zu § 35

Nach den in der Bundesrepublik Deutschland vorliegenden Erfahrungen ist die Forderung nach einer bestimmten Mindestmotorleistung — besonders bei schweren Nutzkraftfahrzeugen — eine straßenverkehrstechnische Notwendigkeit. Solche Forderungen dienen der Verbesserung des Verkehrsflusses durch erhöhtes Beschleunigungsvermögen beim Anfahren und beim Überholen sowie durch größere Geschwindigkeit an Steigungen. Bei dem wachsenden Verkehr häufen sich die Fälle, in denen zu langsam fahrende schwere Lastkraftwagen — besonders mit Anhängern — die Verkehrsabwicklung hemmen und einen langen Rückstau hervorrufen, obgleich die Leistungsfähigkeit der Straße bei weitem noch nicht ihre Grenze erreicht hat. Abhilfe durch straßenbauliche Maßnahmen in der Form von Verbreiterungen oder Umgehungen wäre mit außerordentlichen Kosten verbunden.

Nach § 35 in der Fassung vom 21. März 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 127) mußte eine spezifische Motornennleistung von mindestens 6 PS je Tonne des zulässigen Gesamtgewichts verfügbar sein, um auf Steigungen von 6% eine Geschwindigkeit von mindestens 15 km/h aufrechterhalten zu können.

Die Heraussetzung der Mindestmotorleistung von 6 PS auf 8 PS je Tonne soll dazu beitragen, den Verkehrsfluß weiter zu verbessern und die Leistungsfähigkeit von Kreuzungen und Einmündungen, besonders bei Ampelregelung mit kurzen Grünphasen, zu erhöhen. Diesem Ziel dient auch die Forderung nach einer Mindestmotorleistung von 3 PS je Tonne für Straßenzugmaschinen. Für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h soll § 35 StVZO nicht gelten. Bei solchen Fahrzeugen ist auch bisher schon auf die Anwendung des § 35 im Wege von Ausnahmen verzichtet worden. So ist z. B. das Kraftfahrt-Bundesamt mit Erlaß vom 1. Juli 1958 — StV 7 — 4073 V/58 — ermächtigt worden, im Wege von Ausnahmen für die mit Elektrokarren vergleichbaren Lastkraftwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h (Transportkarren) Abweichungen von § 35 StVZO zu genehmigen.

Statt der Forderung nach einer bestimmten Mindestmotorleistung wären auch andere Wege zur Erreichung des angestrebten Ziels denkbar. Es könnte z. B. gefordert werden, daß bestimmte Steigungen mit einer vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit befahren oder daß bestimmte Geschwindigkeiten in der Ebene innerhalb einer vorgeschriebenen Zeit erreicht werden müssen. Die Erfüllung solcher Forderungen wäre jedoch schwer nachprüfbar, schon deshalb, weil geeignete Prüfrecken und objektive Vergleichsbedingungen nur selten zu schaffen sind.

Mit dem Problem der Mindestmotorleistung hat sich schon vor längerer Zeit auch die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) befaßt. So ist in dem Dokument CS/SR (62) 13 vom 29. Oktober 1962 u. a. folgendes ausgeführt:

„Es wäre wünschenswert, das zugelassene Höchstgewicht des Fahrzeugs und seines etwaigen Anhängers nach seiner Stärke zu begrenzen. Es ist allerdings schwierig, sich auf eine einheitliche Zahl auf internationaler Ebene zu einigen. Was für die deutschen Autobahnen angemessen ist, dürfte für ein so flaches Land wie Holland übertrieben sein. Es wäre eine Lösung, es jedem Lande anheimzustellen, die ihm angemessen erscheinende Zahl festzulegen. Aber man sollte sich international auf eine vernünftige Begrenzung, z. B. 6 oder 7 PS je Tonne, einigen. Länder, die für den nationalen Bereich eine zum mindesten gleiche Zahl festgelegt hätten, wären gehalten, im internationalen Verkehr die Lkw zuzulassen, welche die internationale Begrenzung beachten. Es wäre ihnen aber unbenommen, den fremden Fahrzeugen, welche diese Zahl nicht beachten, die Genehmigung zu versagen, bei voller Belastung internationale Transporte auf ihrem Gebiet auszuführen.“

Dementsprechend ist in dem Entwurf eines neuen Weltabkommens über den Straßenverkehr vom 3. August 1967 (Dokument E/CONF. 56/1) in Anlage 1 Absatz 1 vorgesehen, daß keine Vertragspartei im internationalen Verkehr auf ihrem Gebiet Kraftfahrzeuge oder Einheiten miteinander verbundener Fahrzeuge zuzulassen braucht, „deren Verhältnis zwischen dem Gesamtgewicht der Einheit und der Leistung der Antriebsmaschine die in ihrer nationalen Gesetzgebung für die auf ihrem Gebiet zugelassenen Fahrzeuge festgesetzten Grenzen“ nicht einhält.

Im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa — Binnenverkehrsausschuß — Arbeitsgruppe Kraftfahrzeugtechnik — sind Arbeiten für die Festlegung einer Mindestmotorleistung auch in anderen Ländern aufgenommen worden.

2. Zu § 47 und Anlage XIII

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 159. Sitzung am 27. Januar 1965 einen Antrag des Ausschusses für Gesundheitswesen (Drucks. IV/2942) angenommen, in dem die Bundesregierung u. a. aufgefordert wird, geeignete Maßnahmen zur Klarstellung und Erläute-

rung des in § 47 StVZO verwendeten Begriffs „jeweiligen Stand der Technik“ zu treffen, damit die Luftverunreinigung durch Kraftfahrzeuge verringert wird.

Die Emission von Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen durch Kraftfahrzeugmotoren kann bei Anwendung der neuesten technischen Erkenntnisse gesenkt werden. Geeignete Mittel hierzu sind sowohl Verbesserungen am Motor, die eine günstigere Verbrennung bewirken, als auch Geräte zur nachträglichen Entgiftung der im Motor entstandenen Abgase.

Das in Anlage XIII festgelegte Prüfverfahren entspricht einer statistisch ermittelten durchschnittlichen Fahrt in einer deutschen Großstadt. Das Ergebnis dieser Prüfung gibt damit das tatsächliche Abgasverhalten des geprüften Fahrzeugs im Stadtverkehr wieder.

Bei der Festlegung des Prüfverfahrens und der Grenzwerte wurden die Ergebnisse der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Abgasbekämpfung berücksichtigt, soweit sie gegenwärtig übersehbar sind. Die Grenzwerte kommen etwa den Anforderungen an deutsche Kraftfahrzeuge beim Export nach den Vereinigten Staaten von Amerika gleich.

Für die Prüfung nach Anlage XIII sind besondere Prüfeinrichtungen erforderlich. Die für die Durchführung der Prüfung Verantwortlichen müssen über besondere Sachkenntnis auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugabgase verfügen; auch muß die Prüfung einheitlich vorgenommen werden, um eine ausreichende Vergleichsfähigkeit der Ergebnisse zu sichern.

Nach § 20 Abs. 2 kann das Kraftfahrt-Bundesamt bei der Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis einen amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder eine andere Stelle mit der Begutachtung beauftragen. Es ist dadurch eine Beschränkung auf eine Prüfstelle mit entsprechenden Voraussetzungen in personeller und prüftechnischer Hinsicht möglich; darüber hinaus können an zentraler Stelle und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die zum weiteren Ausbau des Prüfsystems notwendigen Erfahrungen gesammelt werden. Es ist vorgesehen, zunächst die Abgasprüfstelle beim Technischen Überwachungsverein Essen mit der Durchführung des Prüfverfahrens nach Anlage XIII zu beauftragen.

3. Zu § 53 Abs. 2 letzter Satz

Die Anfügung an § 53 Abs. 2 steht im Zusammenhang mit der Einführung von Warnblinkanlagen (§ 53a Abs. 4) und nimmt Rücksicht auf die Fahrzeuge, bei denen die gleichen Leuchten oder Leuchtenkamern — je nach Schaltung — Bremslicht und Blinklicht abstrahlen. Die Brems-Warnwirkung wird durch das Warnblinken hinreichend ersetzt. Das Warnblinklicht hat auch gegenüber dem Fahrtrichtungsanzeiger Vorrang.

4. Zu § 53a

Absatz 4

Durch die Verordnung zur Änderung der StVZO vom 7. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) ist § 53a in die StVZO eingefügt worden, nach dessen Absatz 2 u. a. die Blinkleuchten an der Fahrzeugrückseite so geschaltet sein durften, daß bei haltendem Fahrzeug abwechselnd an der linken und an der rechten Seite eine der beiden Leuchten aufleuchtet (Springlicht). In der amtlichen Begründung zu dieser Vorschrift (VkB1. 1960 Heft 18 S. 454, 470) ist u. a. folgendes ausgeführt:

„Durch Absatz 2 wird das sog. ‚Springlicht‘ zugelassen, das einen hohen Auffälligkeitswert hat und geeignet erscheint, den zahlreichen folgenschweren Unfällen durch Auffahren auf haltende Fahrzeuge entgegenzuwirken. Um weitere Erfahrungen zu sammeln, ist die Verwendung vorerst nur gestattet, nicht vorgeschrieben worden.“

Inzwischen ist durch § 2 der 13. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 27. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 456) auch die Verwendung von Warnblinkanlagen gestattet worden, bei denen alle am Fahrzeug oder Zug vorhandenen Blinkleuchten gleichzeitig aufleuchten.

Da das Bedürfnis immer stärker geworden ist, Fahrzeuge nach dem Anhalten oder Liegenbleiben unverzüglich zu sichern und insbesondere die Zeit zwischen dem Anhalten und dem Aufstellen von Warndreiecken und Warnleuchten zu überbrücken, werden nunmehr für alle mehrspurigen Fahrzeuge, die mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, Warnblinkanlagen vorgeschrieben. Der Unterschied in der Auffälligkeit zwischen dem abwechselnd rechts und links aufleuchtenden Springlicht und dem gleichzeitig rechts und links aufleuchtenden Warnblinklicht ist zwar bei direktem Sehen in Entfernungen von 50 bis 100 m nicht groß. Das gleichzeitige Aufleuchten hat aber Vorteile bei peripherem Sehen und in größerer Entfernung. Außerdem werden die Hell-Dunkelzeiten in voll befriedigender Weise eingehalten (bestes Verhältnis 1:1). Hinzu kommt, daß der schaltungstechnische Aufwand geringer ist.

Absatz 5

Es ist aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig, daß Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, genau so beschaffen sind wie die Warnblinkanlagen nach Absatz 4.

5. Zu § 54

a) Absatz 1

S. lfd. Nr. 3 (zu § 53 Abs. 2 letzter Satz).

b) Absatz 3 Nr. 2

§ 54 Abs. 3 Nr. 2 gestattete bisher für die Fahrzeugrückseite auch Blinkleuchten für rotes Licht. Blinkleuchten für rotes Licht werden untersagt im Hinblick auf die Empfehlung der Wirtschaftskommission für Europa — Binnenverkehrsausschuß — Unterausschuß Straßenverkehr, in möglichst naher Zukunft nur noch Fahrtrichtungsanzeiger für gelbes Licht zuzulassen (s. Absatz 43 Nr. 2 des Dokuments W/TRANS/SC1/238/Rev. 3 vom 6. März 1967).

6. Zu § 72 Abs. 2

Die Fristen sind entsprechend den z. Z. übersehbaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt worden.

Die bisherigen Erleichterungen von § 35 für bestimmte Fahrzeuge mit regelmäßigem Standort im Saarland sind in die Übergangsvorschrift zu § 35 nicht mehr aufgenommen worden, weil sie bereits mit Ablauf des Monats Juli 1968 gegenstandslos geworden sind.

Der nunmehr aufgehobene § 2 der 13. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 27. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 456) enthielt keine Vorschriften über die Farbe des von den Blinkleuchten abgestrahlten Warnblinklichts. Soweit vor dem 1. Januar 1969 bereits Warnblinkanlagen unter Verwendung von Blinkleuchten für rotes Licht eingebaut worden sind, bleiben sie nach der Übergangsvorschrift in § 72 Abs. 2 bis zu einem noch zu bestimmenden Tage weiter zulässig. Gleichzeitig wird durch die Übergangsvorschrift des § 72 Abs. 2 zu § 53a Abs. 5 gestattet, daß bei Fahrzeugen, an denen noch Blinkleuchten für rotes Licht zulässig sind, das Warnblinklicht an der Rückseite durch zwei zusätzlich angebrachte Blinkleuchten für gelbes Licht abgestrahlt wird.

Springlicht nach § 53a Abs. 2 in der Fassung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) durfte während der Fahrt nicht einschaltbar sein. Eine entsprechende Vorschrift besteht hinsichtlich des Warnblinklichts nicht. Die Einschaltbarkeit des Warnblinklichts schon vor dem Anhalten des Fahrzeugs hat den Vorteil, daß Fahrzeugführer, die eine zum Anhalten zwingende Gefahrenstelle erkennen, nachfolgende Fahrzeugführer unverzüglich durch Einschalten des Warnblinklichts warnen können. Nunmehr darf nach der Übergangsvorschrift des § 72 Abs. 2 zu § 53a Abs. 5 unter den Voraussetzungen des § 53a Abs. 4 Nr. 3 StVZO (Kontrollleuchte) auch das Springlicht schon vor dem Anhalten des Fahrzeugs einschaltbar sein.

Zu Artikel 2

§ 2 der Dreizehnten Ausnahmeverordnung zur StVZO ist durch die jetzigen Absätze 4 und 5 des § 53a gegenstandslos geworden.

Zu Artikel 3

Die Verordnung soll auch im Land Berlin gelten; Artikel 3 enthält deshalb die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4

Die Verordnung kann sofort in Kraft treten. Die notwendigen Übergangsregelungen schafft Artikel 1 Nr. 6. (VkB1 1968 S. 510)

**Nr. 316 Verordnung über die Tariffkommissionen und ihre beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr;
hier: Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein verstorbene Mitglied**

Bonn, den 3. Oktober 1968
- StV 1 - 73 B/68 -

Herr Georg-Ludwig Bauer, ordentliches Mitglied der Tariffkommission des Speditionsnahverkehrs, ist verstorben.

Ich fordere hiermit nach § 4 Abs. 3 der Verordnung über die Tariffkommissionen und ihre beratenden Ausschüsse für den Güterkraftverkehr vom 11. Oktober 1961 (Bundesanzeiger Nr. 201 vom 18. Oktober 1961) auf, mir Vorschläge für die Berufung eines Nachfolgers bis zum 30. November 1968 einzureichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1968 S. 515)

**Nr. 317 Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen;
hier: Anwendung von DIN-Blättern, die Teil der Prüfrichtlinien sind**

Bonn, den 24. September 1968
StV 7 - 8010 SL/68

In den Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen vom 25. Januar 1965 (VkB1 1965 Heft 3 S. 64) mit späteren Änderungen wird auf eine Reihe von DIN-Blättern Bezug genommen. Bei einem Teil der DIN-Blätter ist eine bestimmte Ausgabe genannt; im übrigen gelten z. Z. nach Nummer 2 Abs. 3 der Richtlinien die am Tage der Bekanntgabe der Richtlinien (das war der 15. Februar 1965) gültigen DIN-Blätter. Da diese Regelung nicht voll befriedigt hat, ist mit dem Deutschen Normenausschuß ein Verfahren vereinbart worden, das im Rahmen der Bauartprüfung in den in Betracht kommenden Fällen die Anwendung der jeweils neuesten Ausgabe der DIN-Blätter gestattet. Dementsprechend werden die Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 — Allgemeine Bedingungen — erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„(3) Die in diesen Richtlinien genannten DIN-Blätter werden der Bauartprüfung wie folgt zugrunde gelegt:

1. in der jeweils neuesten Ausgabe, wenn diese den Vermerk trägt

„Herausgegeben im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr“,

2. — wenn ein solcher Vermerk fehlt — in der Ausgabe, die

a) am 15. Februar 1965 gültig war, oder

b) in den Richtlinien neben der DIN-Blatt-Nummer angegeben ist.“

2. In Nummer 25 — Sicherheitsglas — werden jeweils die Angaben über die Ausgabe der DIN-Blätter gestrichen, und zwar

a) in Absatz 4 Nr. 2 Buchstabe b die Worte „Ausgabe November 1957“, „Ausgabe Januar 1960“, und „Ausgabe August 1962“,

b) in Absatz 4 Nr. 3 die Worte „Ausgabe Februar 1960“ und „Ausgabe Oktober 1956“,

c) in Absatz 4 Nr. 4

die Worte „Ausgabe September 1956“,

d) in Absatz 5 Nr. 1

die Worte „Ausgabe Januar 1960“ und „Ausgabe August 1962“,

e) in Absatz 6 Nr. 1

die Worte „Ausgabe Januar 1960“ und „Ausgabe August 1962“.

3. In Nummer 32 — Heizungen — werden in Absatz 6 die Worte „(Norm-Entwurf DIN 3356)“ gestrichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1968 S. 515)

**Nr. 318 Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen;
hier: Richtlinien für die Prüfung von zusätzlichen Warnleuchten nach § 53a Abs. 3 StVZO**

Bonn, den 9. Oktober 1968
StV 7 — 8234 U/68

In die Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen vom 25. Januar 1965 — StV 7 — 8005 B/65 — (VkB1 1965 S. 64—101) wird nach Nummer 23 folgende Nummer 23a eingefügt:

23a. Zusätzliche Warnleuchten nach § 53a Abs. 3 StVZO

(1) Als Warnleuchten nach § 53a Abs. 3 StVZO sind zulässig:

Gruppe A

Warnleuchten, bei denen die Glühlampen periodisch ein- und ausgeschaltet werden,

Gruppe B

Warnleuchten mit ständig brennender Glühlampe, jedoch umlaufendem Lichtbündel.

Innerhalb der Gruppen A und B wird unterschieden zwischen

1. abnehmbaren Warnleuchten, die nur im Bedarfsfall innen oder außen am Fahrzeug befestigt werden, und
2. im Fahrzeug fest anzubringenden Warnleuchten.

(2) Die Warnleuchten müssen gelbes Blinklicht abstrahlen; bei den Leuchten der Gruppe B wird durch umlaufende Lichtbündel rundum der Eindruck des Blinkens beim Beobachter erzeugt. Die Vorrichtungen zur Erzeugung des Blinklichts und notwendige Verbindungsleitungen zum Anschließen an den im oder am Fahrzeug fest installierten Anschluß müssen fester Bestandteil der Leuchten sein. Die Leitungen müssen Litzenleitungen sein und einen Querschnitt von mindestens 1 mm² Cu haben. Der Hersteller bestimmt im Rahmen der genannten Gruppen die Verwendungsart und legt bei den erst bei Bedarf anzubringenden Leuchten mit dem Antrag eine einfache und sinnfällige Bedienungsanweisung für die richtige Einstellung und Bedienung vor.

(3) Vor der Prüfung der Warnleuchten werden die notwendigen Verbindungsleitungen durch einen Leitungsersatzwiderstand von 100 mΩ ersetzt, über den die Leuchten mit der zugeordneten Nennspannung — am Eingang des Ersatzwiderstands gemessen — betrieben werden. Es werden Prüflampen mit einer Nennspannung verwendet, die sich abweichend von Nummer 3 Abs. 3 aus der Bauart der Leuchte ergibt. Die Leistungsaufnahme der Prüflampe darf bei der für die Lampenart geltenden Prüfspannung (vergl. Nummer 22 Abs. 8) um nicht mehr als ± 5 % vom Sollwert abweichen.

(4) Unter den Bedingungen des Absatzes 3 muß bei Zimmertemperatur (23 ° ± 5 °C) die Blinkfrequenz „n“ in einem Bereich von 90 ± 30 Impulsen je Minute liegen. Die elektrische Einschaltdauer je Blinkperiode muß bei Leuchten der Gruppe A mindestens 250 ms und darf höchstens 60 % der Zeitdauer einer Blinkperiode betragen. Bei Leuchten der Gruppe B wird die Hellzeit „t_H“ zur Bewertung herangezogen als die Zeitspanne, während

der die Lichtstärke des Impulses größer ist als 10 % der maximalen Lichtstärke des Impulses. Die Hellzeit darf 80 % der Zeitdauer einer Blinkperiode nicht überschreiten. Die Bedingungen dieses Absatzes gelten auch noch nach einem ununterbrochenen Blinkbetrieb von 30 Stunden bei Nennspannung.

(5) Für Warnleuchten der Gruppe A (Glühlampe periodisch geschaltet) ist die Glühlampe RL 21 Watt DIN 72 601 Bl. 6 zu verwenden. Zur Bestimmung der Lichtverteilung dieser Leuchten wird die Glühlampe ersatzweise auf Dauerlicht geschaltet und in Abweichung von Nummer 3 Abs. 2 Satz 3 mit der Spannung betrieben, die sich bei den Prüfungen nach Absatz 4 an der Lampe als Mittelwert zwischen den Werten zu Beginn und nach dem 30-stündigen Dauerbetrieb eingestellt hatte.

Die gemessenen lichttechnischen Werte sind auf den Mindestlichtstrom zu beziehen, der für die vorgeschriebene Lampe gilt. Dazu werden die Meßwerte im Verhältnis des Mindestlichtstroms zum tatsächlichen Lichtstrom der Prüflampe bei der für diesen Lampentyp festgelegten Prüfspannung umgerechnet. Die so errechnete Lichtstärke muß innerhalb eines vertikalen und horizontalen Winkelbereichs von je $\pm 10^\circ$ zur Signalrichtung mindestens 100 cd betragen und bei Vertikalwinkeln bis zu $\pm 20^\circ$ noch folgende Werte erreichen:

innerhalb eines Horizontalwinkels von

20°	45°
beiderseits der Signalrichtung eine Lichtstärke (cd) von	
25	5

Bei fest anzubringenden Leuchten wird vom Hersteller durch An- oder Einbauanweisungen die relative Lage der Leuchten zur Signalrichtung festgelegt. Bei abnehmbaren Leuchten muß die Signalrichtung an der Leuchte sinnfällig, deutlich sichtbar und dauerhaft angegeben werden; sie stellt mit Bezug auf Nummer 3 Abs. 5 unter Ersatz der Fahrzeuglängsachse die Richtung dar, in der den Umständen nach gewarnt werden muß. Auf diese Kennzeichnung kann nur verzichtet werden, wenn die Lichtstärke der Leuchte innerhalb des vertikalen Öffnungswinkels von $\pm 10^\circ$ rundum in jeder Richtung mindestens den Wert von 100 cd und ebenso innerhalb des vertikalen Öffnungswinkels von $\pm 20^\circ$ mindestens den Wert von 25 cd erreicht.

(6) Für Warnleuchten der Gruppe B (umlaufende Lichtbündel) können geeignete Glühlampen aus den nach Nummer 22 Abs. 2 zulässigen Lampen ausgewählt werden unter Einschuß der Glühlampe E 25 W DIN 72 601 Bl. 3. Die Leistungsaufnahme bei Prüfspannung darf jedoch 30 Watt nicht überschreiten. Zur Bewertung der Wirksamkeit dieser Leuchten wird der zeitliche Mittelwert der Lichtstärke je Blinkperiode herangezogen. Die Festlegung der hierfür erforderlichen Lampenspannung sowie der Bezug der gemessenen Werte auf den für die betreffende Lampenart geltenden Mindestlichtstrom erfolgt nach den in Absatz 5 für die Leuchtengruppe A beschriebenen Regeln. Die so errechnete mittlere Lichtstärke $\bar{J}$ muß rundum mindestens der Beziehung

$$\bar{J} \geq p \cdot n \cdot J_v \text{ in Candela}$$

genügen; J_v ist ein vom vertikalen Ausstrahlungswinkel abhängiger Lichtstärkewert und beträgt

innerhalb des Vertikalwinkels von	
10°	20°
beiderseits der zur Fahrbahn parallelen Ebene durch den Leuchtkörper der Glühlampe	
0,2 cd	0,05 cd

n ist die Anzahl der Blinkimpulse je Minute und

$$p = \frac{t_H + 300}{400}$$

mit der Hellzeit t_H in Millisekunden. Für n und p werden jeweils die Mittelwerte zwischen den Werten zu Beginn und nach dem 30stündigen Dauerbetrieb aus den Prüfungen nach Absatz 4 eingesetzt.

Bei fest anzubringenden Leuchten wird vom Hersteller durch An- oder Einbauanweisungen die relative Lage der Leuchten zur Fahrbahnebene festgelegt. Die Anbringungsart muß sicherstellen, daß die geometrische Sichtbarkeit nach hinten beiderseits der Signalrichtung innerhalb des Winkelbereichs von $\pm 10^\circ$ vertikal und $\pm 45^\circ$ horizontal gegeben ist. Die photometrischen Bedingungen brauchen bei diesen Leuchten nur bis zu Vertikalwinkeln von $\pm 10^\circ$ und parallel zur Fahrbahnebene nur bis zu $\pm 45^\circ$ beiderseits der Signalrichtung eingehalten zu werden. Eine vollständige Abdeckung der Ausstrahlung nach vorn ist zulässig.

(7) Bei allen abnehmbaren Warnleuchten ist nachzuweisen, daß sie bei Bedarf innen oder außen am Fahrzeug in einfacher Weise vorschriftsmäßig angebracht werden können. Notwendige Befestigungsvorrichtungen sind vorzulegen und müssen so beschaffen sein, daß bei der vorgesehenen Anbringungsart, die an der Leuchte markierte Signalrichtung immer parallel zur Fahrbahnebene und in dieser Parallelebene in jeder gewünschten Richtung eingestellt werden kann. Bei jeder Einstellung der Leuchte darf sich bei einem parallel zur Fahrbahn aus beliebigen Richtungen wirkenden Luftstrom mit einem Staudruck von 21 kg/m² (etwa Windstärke 9) die Lage der Normalrichtung in keiner Richtung um mehr als 5° verändern. Für Saug- oder Magnet-Haftvorrichtungen wird bei diesen Versuchen als Befestigungsgrundlage ein 1 mm starkes Stahlblech mit einer glatten Spritzlack-schicht verwendet. Die Forderungen gelten sowohl bei Anwendung einer ebenen als auch einer gewölbten Fläche mit einem Krümmungsradius von 2 m.

(8) Der Zusammenbau von abnehmbaren Warnleuchten mit anderen Leuchten (z. B. Reparaturleuchten) ist zulässig, wenn sie eine Vorrichtung haben, die beim Einschalten der Warnleuchten das Brennen der zusätzlichen Leuchte verhindert.

(9) Außer der Leistungsangabe der zu verwendenden Glühlampe ist bei abnehmbaren Warnleuchten von außen am Gehäuse lesbar und dauerhaft anzugeben:

1. die Nennspannung, für die die Leuchte gebaut ist, und
2. eine sinnfällige Bedienungsanweisung für die richtige Einstellung und Befestigung der Leuchte.

(10) Für die Bauart und Prüfung aller hier beschriebenen Warnleuchten gelten im übrigen die Nummern 2 bis 5.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Pukall

(VkB1 1968 S. 515)

Nr. 319 Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 5 StVO (Schwer- und Großraumverkehr)

Bonn, den 9. Oktober 1968
StV 2 Nr. 2017 Va/68 V

Nachstehend gebe ich die mit den obersten Landesbehörden beratenen „Zusatzrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 5 StVO“ bekannt.

Die Herren Verkehrsminister der Länder wurden gebeten, die Richtlinien zum 1. 1. 1969 durch Erlaß verbindlich einzuführen.

Verkehrspolitisches Ziel dieser Richtlinien ist es, die Verwaltungspraxis bei der Erlaubniserteilung zu vereinheitlichen, den größten Teil der Schwer- und Großraumtransporte im Fernverkehr von der Straße auf die Schiene

zu verlagern und die verbleibenden Transporte so zu lenken, daß Störungen des Gesamtverkehrs möglichst vermieden werden.

Ich verweise auf die Verkehrsblatt-Verlautbarung 1967 Seite 2.

Richtlinien für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für überlange, überbreite und überstehende Ladungen (§ 19 StVO) sind in Vorbereitung und werden in Kürze im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

Ergänzungsrichtlinien zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 5 StVO (Schwer- und Großraumverkehr)

Neben der AV zu § 5 StVO (Bundesanzeiger 1956 Nr. 68, Verkehrsblatt 1956 S. 476) sind bei der Durchführung des Erlaubnisverfahrens für den Schwer- und Großraumverkehr folgende Vorschriften zu beachten:

I. Antragsfrist:

Anträge auf Erteilung von Erlaubnissen für Schwer- und Großraumtransporte sind in der Regel mindestens zwei Wochen vorher bei der nach § 47 Abs. 2 b StVO zuständigen Straßenverkehrsbehörde einzureichen. Wird die Antragsfrist nicht eingehalten und die Durchführung des Transports auf der Straße damit begründet, daß die Beförderung eilbedürftig ist und geeigneter Eisenbahn- oder Schiffstransportraum nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann, so ist dem Antrag nur dann näherzutreten, wenn nachgewiesen wird, daß sich der Beförderungsfall für alle Beteiligten (Verlader und Transportunternehmen) unerwartet und kurzfristig ergeben hat.

II. Prüfung der Beförderungsmöglichkeit auf dem Schienenweg:

Erlaubnisse dürfen nur für Güter erteilt werden, die nicht wenigstens zum größten Teil der Strecke auf dem Schienenweg befördert werden können oder deren Beförderung auf der Schiene wegen bedeutender Mehrkosten, die z. B. auch insbesondere wegen der Eilbedürftigkeit entstehen könnten, unzumutbar ist. Bei Prüfung dieser Voraussetzungen ist folgendes zu beachten:

1. Bescheinigung über die Beförderungskosten auf der Straße:

Bei Beantragung einer Erlaubnis zur Beförderung von Gütern über eine Straßenentfernung von mehr als 100 km sind die Beförderungskosten auf der Straße wie folgt nachzuweisen:

- Im gewerblichen Verkehr ist eine Bescheinigung des Frachtführers bzw. Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen vorzulegen. Auf § 22 Abs. 2 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) wird verwiesen.
- Im Werkverkehr sind die für den Transport entstehenden Kosten nachzuweisen. Wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.

2. Bescheinigung über die Beförderungsmöglichkeit auf dem Schienenweg:

- Bei Beantragung einer Erlaubnis zur Beförderung von Gütern über eine Straßenentfernung von mehr als 100 km hat der Antragsteller außerdem eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber vorzulegen, ob und gegebenenfalls innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. die gebrochene Beförderung Schiene - Straße möglich ist.
- Die Bundesbahn Güterabfertigungen sind angewiesen, Güterwagen für diese Transporte bevorzugt zu stellen und für die Beantwortung der Anfragen folgende Termine einzuhalten:

aa) Deutscher Binnenverkehr:

Art der Sendung	nur Schienenverkehr (Bahnhof—Bahnhof oder Gleisanschluß—Gleisanschluß)	gebrochener Verkehr Schiene — Straße (Haus-Haus-Verkehr)
1. Regelsendung: bis 3,15 m Breite, bis 4,65 m Höhe über Schienenoberkante, bis 65 t Stückgewicht	3 Std	bis 40 t Stückgewicht 2 Werktage über 40 t Stückgewicht 5 Werktage
2. Außergewöhnliche Sendung: a) bis 4,20 m Breite, bis 4,80 m Höhe über Schienenoberkante, bis 200 t Stückgewicht	4 Werktage	5 Werktage
b) bei über a) hinausgehenden Abmessungen und Stückgewichten, die Veränderungen an Bahnanlagen usw. erfordern	bis 14 Werktage	

Bei gebrochener Beförderung bleibt der Umschlag auf dem Versand- bzw. Empfangsbahnhof, unbeschadet der etwaigen Durchführung auch des Vor- oder Nachlaufs durch die Eisenbahn, grundsätzlich Sache des Absenders bzw. des Empfängers.

bb) Internationaler Verkehr:

Auskünfte über internationale Transporte können erst nach vorheriger fernschriftlicher Anfrage bei den am Leitungsweg beteiligten ausländischen Eisenbahnverwaltungen erteilt werden.

3. Einleitung des Anhörverfahrens:

Fehlt bei der Antragstellung eine nach Nummer 1 oder 2 erforderliche Bescheinigung, ist das nach Absatz 1 Nr. 4 AV zu § 5 StVO vorgeschriebene Anhörverfahren nur dann vorsorglich einzuleiten, wenn der Antragsteller dies ausdrücklich wünscht und sich bereit erklärt, die Kosten auch bei Ablehnung des Antrages zu übernehmen. Wird nach vorsorglicher Einleitung des Anhörverfahrens die Erteilung einer Erlaubnis abgelehnt, sind die am Anhörverfahren beteiligten Behörden erforderlichenfalls unverzüglich zu unterrichten.

4. Kostenvergleiche:

Bei dem vorgeschriebenen Kostenvergleich (Schiene-Straße) sind zu den Beförderungskosten auf der Straße (Abschnitt II Nr. 1) die Gebühren für die Erlaubniserteilung und die Polizeibegleitung hinzuzurechnen. Bei Beurteilung der Unzumutbarkeit ist ein strenger Maßstab anzulegen. Die entstehenden Mehrkosten sind mit dem Wert des Beförderungsgutes zu vergleichen und Erlaubnisse nur dann zu erteilen, wenn die Mehrkosten in einem offensichtlichen Mißverhältnis zum Wert des Gutes stehen. Erforderlichenfalls ist die Vorlage von Rechnungen zu verlangen.

III. Festlegung des Fahrtweges:

1. Grundsätze:

Der Fahrtweg ist festzulegen. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muß vermieden werden. Auch sollte der Fahrtweg so festgelegt werden, daß eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.

2. Benutzung bestimmter Straßen:

a) Bundesautobahnen:

aa) In den Zeiträumen von Donnerstag vor Ostern bis Mittwoch nach Ostern und von

Freitag vor Pfingsten bis Mittwoch nach Pfingsten j. J. dürfen Bundesautobahnen nicht benutzt werden.

bb) In der Hauptreisezeit (15. Juni — 15. September j. J.) ist die Benutzung der Bundesautobahnen in der Regel nur während der Nachtstunden (22.00 — 6.00 Uhr) jeweils von Montag 22.00 Uhr bis Freitag 6.00 Uhr zulässig.

cc) In der übrigen Zeit sind Transporte auf Bundesautobahnen in der Regel nur von Montag 12.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr zuzulassen. Sperrungen ganzer Fahrbahnen sind nur in den Nachtstunden (22.00—6.00 Uhr) zulässig. Auf Bundesautobahnen mit sehr starkem Berufsverkehr im Einzugsbereich von Großstädten dürfen in der Zeit von 6.00—9.00 Uhr und von 16.00—19.00 Uhr Schwer- und Großraumtransporte nicht verkehren.

b) **Bundes- und Landesstraßen:**

aa) Transporte auf Bundes- und Landesstraßen sollen nur von Montag 12.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr zugelassen werden. Sperrungen von Straßen sind auf die Nachtstunden (22.00—6.00 Uhr) zu beschränken.

bb) Straßen mit sehr starkem Berufsverkehr im Einzugsbereich von Großstädten und Ortsdurchfahrten durch Großstädte sind in der Zeit von 6.00—9.00 Uhr und von 16.00—19.00 Uhr für diese Transporte nicht zuzulassen.

IV. **Allgemeine unbefristete Erlaubnisse bei Überschreitungen um nicht mehr als 10 Prozent:**

Diese Richtlinien sind bei der Erteilung von allgemeinen, unbefristeten Erlaubnissen bei Überschreitungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte um nicht mehr als 10 Prozent (Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b Satz 2 AV zu § 5 StVO) nicht anzuwenden.

(VkB1 1968 S. 516)

Nr. 320 **Kraftfahrzeug-Kennzeichen; hier: Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke und Fahrzeugerkennungsnummern**

Bonn, den 3. Oktober 1968
StV 2 Nr. 2236 Va/68

Die der Zulassungsstelle München, Stadt, und der Zulassungsstelle Neuwied, Land, zugeordneten Fahrzeugerkennungsnummern sind aufgebraucht. Es wurden daher folgende Fahrzeugerkennungsnummern freigegeben:

- a) für München, Stadt, Gruppe III b der Anlage II zur StVZO (AA 1000 bis ZZ 9999)
- b) für Neuwied, Land, Gruppe II der Anlage II zur StVZO (AA 100 bis ZZ 999).

Nachstehend gebe ich eine Aufstellung der Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke und der zugeordneten Fahrzeugerkennungsnummern bekannt, in der die seit der Veröffentlichung im Jahre 1961 eingetretenen Veränderungen berücksichtigt sind.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke *)

(Stand 1. Oktober 1968)

A	Augsburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
AA	Aalen Württemberg, Land
AB	Aschaffenburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AC	Aachen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AH	Ahaus, Land
AIB	Bad Aibling, Land
AIC	Aichach, Land
AK	Altenkirchen Westerwald, Land
AL	Altena Westfalen, Land
ALF	Alfeld Leine, Land

ALS	Alsfeld Oberhessen, Land
ALZ	Alzenau Mainfranken, Land
AM	Amberg Oberpfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AN	Ansbach Mittelfranken (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AO	Altötting, Land
AR	Arnsberg Westfalen, Land
ASD	Aschendorf-Hümmling in Aschendorf Ems , Land
AUR	Aurich, Land
AW	Ahrweiler, Land
AZ	Alzey, Land
B	Berlin
BA	Bamberg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
BAD	Baden-Baden, Stadt
BB	Böblingen Württemberg, Land
BC	Biberach Riß, Land
BCH	Buchen Odenwald, Land
BD	Bundestag, Bundesrat, Bundesregierung (Anl. IV)
BE	Beckum Bz. Münster, Land
BEI	Beilngries, Land
BF	Steinfurt in Burgsteinfurt , Land
BG	Bundesgrenzschutz (Anl. IV)
BGD	Berchtesgaden (Land, Anl. II, Gruppe Ib, Außenstelle BGD in Bad Reichenhall, Anl. II, Gruppe Ia)
BH	Bühl Baden, Land
BI	Bielefeld (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I und IIIa)
BID	Biedenkopf, Land
BIN	Bingen Rhein, Land
BIR	Birkenfeld Nahe (Stadt Idar-Oberstein Anl. II, Gruppe Ia Land Anl. II, Gruppe Ib) **)
BIT	Bitburg Bz. Trier, Land
BK	Backnang, Land
BKS	Bernkastel in Bernkastel-Kues , Land
BL	Balingen Württemberg, Land
BLB	Wittgenstein in Berleburg , Land
BM	Bergheim Erft, Land
BN	Bonn (Stadt, Anl. II, Gruppe I u. IIIa Land, Anl. II, Gruppe II)
BO	Bochum, Stadt
BOG	Bogen, Land
BOH	Bocholt, Stadt
BOR	Borken Westfalen, Land
BOT	Bottrop, Stadt
BP	Deutsche Bundespost (Anl. IV)
BR	Bruchsal, Land
BRA	Wesermarsch in Brake Unterweser , Land
BRI	Brilon, Land
BRK	Brückenaue, Land
BRL	Blankenburg in Braunlage Harz , Land
BRV	Bremervörde, Land
BS	Braunschweig (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)

*) a) Ortsnamen in halbfetter Schrift bezeichnen den Sitz der Zulassungsstelle.

b) Bei Zulassungsstellen der Stadt- und Landkreise mit gleichen Unterscheidungszeichen für den Verwaltungsbezirk wird die Reihenfolge der Kennzeichenausgabe durch die angegebene Gruppe des Schemas in Anlage II bestimmt.

**) VkB1 1961 S. 218

BSB	Bersenbrück, Land	ED	Erding, Land
BT	Bayreuth (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	EG	Eggenfelden, Land
BU	Burgdorf Hannover, Land	EH	Ehingen Donau, Land
BUD	Büdingen Oberhessen, Land	EIH	Eichstätt Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia, Land, Anl. II, Gruppe Ib)
BUL	Burglengenfeld, Land	EIN	Einbeck, Land
BUR	Büren Westfalen, Land	EM	Emmendingen, Land
BUS	Konstanz, Land, Gemeinde Büsingen am Hoch- rhein***)	EMD	Emden, Stadt
BW	Bundes-Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Anl. IV)	EN	Ennepe Ruhrkreis in Schwelm , Land
BWL	Baden-Württemberg Landesregierung und Land- tag, Zulassungsstelle Stuttgart, Stadt.	ERB	Erbach Odenwald, Land
BYL	Bayern Landesregierung und Landtag, Zulas- sungsstelle München, Stadt	ERK	Erkelenz, Land
BZA	Bergzabern, Land	ER	Erlangen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
CAS	Castrop-Rauxel, Stadt	ES	Eßlingen Neckar, Land
CE	Celle (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	ESB	Eschenbach Oberpfalz, Land
CHA	Cham Oberpfalz, Land	ESW	Eschwege, Land
CLP	Cloppenburg, Land	EU	Euskirchen, Land
CLZ	Clausthal-Zellerfeld, Land	EUT	Eutin, Land
CO	Coburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	F	Frankfurt Main, Stadt
COC	Cochem Mosel, Land	FAL	Fallingbostal, Land
COE	Coesfeld Westfalen, Land	FB	Friedberg Hessen, Land
CR	Crailsheim, Land	FD	Fulda (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
CUX	Cuxhaven, Stadt	FDB	Friedberg bei Augsburg, Land
CW	Calw, Land	FDS	Freudenstadt, Land
D	Düsseldorf (Stadt, Anl. II, Gruppe II) Düsseldorf Land in Mettmann (Anl. II, Gruppe I und IIIa)	FEU	Feuchtwangen, Land
DA	Darmstadt (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	FFB	Fürstfeldbruck, Land
DAH	Dachau, Land	FH	Main-Taunuskreis in Frankfurt Main-Höchst , Land
DAN	Dannenberg Elbe in Lüchow , Land	FKB	Frankenberg Eder, Land
DAU	Daun, Land	FL	Flensburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
DB	Deutsche Bundesbahn (Anl. IV)	FO	Forchheim Oberfranken (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
DEG	Deggendorf (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe Ib)	FR	Freiburg Breisgau (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I und IIIa)
DEL	Delmenhorst, Stadt	FS	Freising (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
DGF	Dingolfing, Land	FT	Frankenthal Pfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
DH	Grafschaft Diepholz in Diepholz , Land	FU	Fürth Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
DI	Dieburg, Land	FUS	Füssen, Land
DIL	Dillkreis in Dillenburg , Land	FZ	Fritzlar-Homberg in Fritzlar , Land
DIN	Dinslaken Niederrhein, Land	GAN	Bad Gandersheim, Land
DIZ	Unterlahnstein in Diez , Land	GAP	Garmisch-Partenkirchen, Land
DKB	Dinkelsbühl, Land	GD	Schwäbisch Gmünd, Land
DLG	Dillingen Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	GE	Gelsenkirchen, Stadt
DN	Düren, Land	GEL	Geldern, Land
DO	Dortmund, Stadt	GEM	Gemünden Main, Land
DON	Donauwörth, Land	GEO	Gerolzhofen, Land
DS	Donäueschingen, Land	GER	Germersheim, Land
DT	Detmold, Land	GF	Gifhorn, Land
DU	Duisburg, Stadt	GG	Groß-Gerau, Land
DUD	Duderstadt, Land	GI	Gießen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
E	Essen, Stadt	GK	Gellenkirchen -Heinsberg, Land
EBE	Ebersberg bei München, Land	GL	Rheinisch-Bergischer Kreis in Bergisch Gladbach
EBN	Ebern, Land	GLA	Gladbeck Westfalen, Stadt
EBS	Ebermannstadt, Land		
ECK	Eckernförde, Land		

GM	Oberbergischer Kreis in Gummersbach , Land	HOG	Hofgeismar, Land
GN	Gelnhausen, Land	HOH	Hofheim Unterfranken, Land
GO	Göttingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	HOL	Holzminden, Land
GOA	Sankt Goar, Land	HOM	Homburg, Land
GOH	Sankt Goarshausen, Land	HOR	Horb Neckar, Land
GP	Göppingen, Land	HOS	Höchstädt Aisch, Land
GRA	Grafenau, Land	HP	Bergstraße in Heppenheim Bergstraße , Land
GRI	Griesbach Rottal, Land	HU	Hanau (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
GS	Goslar (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	HUN	Hünfeld, Land
GUN	Gunzenhausen Mittelfranken, Land	HUS	Husum, Land
GV	Grevenbroich, Land	HW	Halle Westfalen, Land
GZ	Günzburg (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	HX	Höxter, Land
H	Hannover (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I und IIIa)	IGB	St. Ingbert, Land
HA	Hagen Westfalen, Stadt	ILL	Illertissen, Land
HAB	Hammelburg, Land	IN	Ingolstadt Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
HAM	Hamm Westfalen, Stadt	IS	Iserlohn (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
HAS	Hassfurt, Land	IZ	Steinburg in Itzehoe , Land
HB	Hansestadt Bremen, Anl. II, Gruppe II Bremen Nord (Vegeack), Anl. II, Gruppe I Bremerhaven, Stadt, Anl. II, Gruppe IIIa	JEV	Friesland in Jever , Land
HCH	Hechingen, Land	JUL	Jülich, Land
HD	Heidelberg (Stadt, Anl. II, Gruppe I und IIIa Land, Anl. II, Gruppe II)	K	Köln (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I und IIIa)
HHD	Heidenheim Brenz, Land	KA	Karlsruhe Baden (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I und IIIa)
HE	Helmstedt, Land	KAR	Karlstadt, Land
HEB	Hersbruck, Land	KC	Kronach, Land
HEF	Bad Hersfeld, Land	KE	Kempten Allgäu (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
HEI	Norderdithmarschen in Heide Holstein , Land	KEH	Kelheim, Land
HEL	Hessen Landesregierung und Landtag, Zulassungsstelle Wiesbaden, Stadt	KEL	Kehl, Land
HER	Herne, Stadt	KEM	Kemnath, Land
HF	Herford (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	KF	Kaufbeuren (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
HG	Obertaunuskreis in Bad Homburg vor der Höhe Land	KG	Bad Kissingen (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
HH	Hansestadt Hamburg, Anl. II, Gruppe II und IIIb AA 1000 — ZZ 9999 Hamburg-Bergedorf Anl. II, Gruppe Ia und IIIa U 1000 — Z 9999 Hamburg-Harburg, Anl. I, Gruppe Ib und IIIa A 1000 — S 9999*)	KH	Bad Kreuznach (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib **)
HI	Hildesheim (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	KI	Kiel, Stadt
HIP	Hilpoltstein Mittelfranken, Land	KIB	Kirchheimbolanden, Land
HL	Hansestadt Lübeck	KK	Kempen-Krefeld , Land
HM	Hameln (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land Hameln-Pyrmont Anl. II, Gruppe II)	KL	Kaiserslautern (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
HMU	Hann. Münden, Land	KLE	Kleve, Land
HN	Heilbronn Neckar (Stadt, Anl. II, Gruppe I und IIIa Land, Anl. II, Gruppe II)	KN	Konstanz (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
HO	Hof Saale (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	KO	Koblenz (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
		KON	Königshofen Grabfeld, Land
		KOZ	Kötzting, Land
		KR	Krefeld, Stadt
		KRU	Krumbach Schwaben, Land
		KS	Kassel (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)

*) VkB1 1963 S. 650 u. VkB1 1964 S. 144

**) VkB1 1961 S. 218

KT	Kitzingen (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	MG	M.-Gladbach (Mönchengladbach), Stadt
KU	Kulmbach (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	MGH	Bad Mergentheim, Land
KUN	Künzelsau Württemberg, Land	MH	Mülheim Ruhr, Stadt
KUS	Kusel, Land	MI	Minden Westfalen, Land
LA	Landshut Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MIL	Miltenberg, Land
LAN	Landau Isar, Land	MM	Memmingen (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
LAT	Lauterbach Hessen, Land	MN	Mindelheim, Land
LAU	Lauf Pegnitz, Land	MO	Moers, Land
LB	Ludwigsburg, Land	MOD	Markt Oberdorf, Land
LD	Landau Pfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	MON	Monschau Rheinland, Land
LE	Lemgo in Brake bei Lemgo , Land	MOS	Mosbach Baden, Land
LEO	Leonberg Württemberg, Land	MR	Marburg Lahn (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
LER	Leer Ostfriesland, Land	MS	Münster Westfalen (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
LEV	Leverkusen, Stadt	MT	Unterwesterwaldkreis in Montabaur , Land
LF	Laufen Oberbayern, Land	MU	Mühldorf Oberbayern, Land
LG	Lüneburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MUB	Münchberg Oberfranken, Land
LH	Lüdinghausen, Land	MUL	Müllheim Baden, Land
LI	Lindau im Bodensee (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	MUN	Münsingen Württemberg, Land
LIF	Lichtenfels, Land	MY	Mayen, Land
LIN	Lingen Ems, Land	MZ	Mainz (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
LK	Lübbecke Westfalen, Land	MZG	Merzig-Wadern, Land
LL	Landsberg Lech (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	N	Nürnberg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
LM	Limburg Lahn, Land	NAB	Nabburg, Land
LO	Lörrach, Land	NAI	Naila, Land
LOH	Lohr Main, Land	ND	Neuburg Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
LP	Lippstadt, Land	NE	Neuß, Stadt
LR	Lahr Schwarzwald, Land	NEA	Neustadt Aisch, Land
LU	Ludwigshafen Rhein (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	NEC	Neustadt bei Coburg, Stadt
LUD	Lüdenscheid, Stadt	NEN	Neunburg vorm Wald, Land
LUN	Lünen, Stadt	NES	Bad Neustadt Saale, Land
M	München (Stadt, Anl. II, Gruppe II und IIIb *) Land Anl. II, Gruppe I)	NEU	Neustadt Schwarzwald, Land
MA	Mannheim (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I und zwar Hauptstelle der Zulassungsstelle Mannheim, Land in Mann- heim die Nummerngruppen A 1 — N 999 und AA 1 — NZ 99, Nebenstelle der Zulassungs- stelle Mannheim, Land in Weinheim (Bergstra- ße) die Nummerngruppen P 1 — Z 999 und PA 1 — ZZ 99 **)	NEW	Neustadt Waldnaab, Land
MAI	Mainburg Bayern, Land	NI	Nienburg Weser, Land
MAK	Marktredwitz, Stadt	NIB	Süd-Tondern in Niebußl Schleswig , Land
MAL	Mallersdorf, Land	NK	Neunkirchen (Saar), Stadt ***)
MAR	Marktheidenfeld, Land	NL	Niedersachsen, Landesregierung und Landtag, Zulassungsstelle Hannover, Stadt
MB	Miesbach, Land	NM	Neumarkt Oberpfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
MED	Süderdithmarschen in Meldorf Holstein , Land	NMS	Neumünster, Stadt
MEG	Melsungen, Land	NO	Nördlingen (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
MEL	Melle, Land	NOH	Grafschaft Bentheim in Nordhorn , Land
MEP	Meppen, Land	NOM	Northeim Hannover, Land
MES	Meschede, Land	NOR	Norden, Land
MET	Mellrichstadt, Land	NR	Neuwied Rhein (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib und II) ****)
		NRU	Neustadt am Rübenberge, Land
		NT	Nürtingen, Land
		NU	Neu-Ulm Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)

*) VkB1 1968 S. 518

**) VkB1 1961 S. 720

***) VkB1 1967 S. 618

****) VkB1 1961 S. 218 u. VkB1 1968 S. 518

NW	Neustadt, Weinstraße (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	RS	Remscheid, Stadt
OB	Oberhausen Rheinland, Stadt	RT	Reutlingen, Land
OBB	Obernburg Unterfranken, Land	RUD	Rheingaukreis in Rüdesheim Rhein , Land
OCH	Ochsenfurt, Land	RV	Ravensburg, Land
OD	Stormarn in Bad Oldesloe , Land	RW	Rottweil, Land
OE	Olpe, Land	RWL	Nordrhein-Westfalen Landesregierung und Landtag, Zulassungsstelle Düsseldorf, Stadt
OF	Offenbach Main (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	RY	Rheydt, Stadt
OG	Offenburg Baden, Land	RZ	Herzogtum Lauenburg in Ratzeburg , Land
OHA	Osterode Harz, Land	S	Stuttgart, Stadt
OHR	Oehringen, Land	SAB	Saarburg Bz. Trier, Land
OHZ	Osterholz in Osterholz Scharmbeck , Land	SAD	Schwandorf, Stadt
OL	Oldenburg Oldenburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	SAK	Säckingen, Land
OLD	Oldenburg Holstein, Land	SAL	Saarland Landesregierung und Landtag, Zulas- sungsstelle Saarbrücken, Stadt
OP	Rhein-Wupperkreis in Opladen , Land	SAN	Stadtsteinach, Land
OS	Osnabrück (Stadt, Anl. II, Gruppe I und IIIa Land, Anl. II, Gruppe II)	SB	Saarbrücken (Stadt, Anl. II, Gruppe I und IIIa Land, Anl. II, Gruppe II)
OTT	Land Hadeln in Otterndorf Niederelbe , Land	SC	Schwabach (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
OTW	Ottweiler, Land	SE	Segeberg in Bad Segeberg , Land
OVI	Oberviechtach, Land	SEF	Scheinfeld, Land
PA	Passau (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	SEL	Selb, Stadt
PAF	Pfaffenhofen Ilm, Land	SF	Sonthofen, Land
PAN	Pfarrkirchen Niederbayern, Land	SG	Solingen, Stadt
PAR	Parsberg, Land	SH	Schleswig-Holstein Landesregierung und Land- tag, Zulassungsstelle Kiel, Stadt
PB	Paderborn, Land	SHA	Schwäbisch Hall, Land
PE	Peine, Land	SI	Siegen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
PEG	Pegnitz, Land	SIG	Sigmaringen, Land
PF	Pforzheim (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	SIM	Simmern Hunsrück, Land
PI	Pinneberg, Land	SL	Schleswig, Land
PLO	Plön Holstein, Land	SLE	Schleiden Eifel, Land
PRÜ.	Prüm Eifel, Land	SLG	Saulgau Württemberg, Land
PS	Pirmasens (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	SLS	Saarlouis, Land
R	Regensburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	SLU	Schlüchtern, Land
RA	Rastatt, Land	SMU	Schwabmünchen, Land
RD	Rendsburg, Land	SNH	Sinsheim Elsenz, Land
RE	Recklinghausen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	SO	Soest, Land
REG	Regen, Land	SOB	Schrobenhausen, Land
REH	Rehau, Land	SOG	Schongau, Land
REI	Bad Reichenhall, Stadt	SOL	Soltau Hannover, Land
RI	Grafschaft Schaumburg in Rinteln , Land	SP	Speyer (Stadt, Anl. II, Gruppe Ib Land, Anl. II, Gruppe Ia)
RID	Riedenburg Bayern, Land	SPR	Springe Deister, Land
RO	Rosenheim (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	SR	Straubing (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
ROD	Roding, Land	STA	Starnberg, Land
ROF	Rotenburg Fulda, Land	STD	Stade, Land *)
ROH	Rotenburg Hannover, Land	STE	Staffelstein, Land
ROK	Rockenhausen, Land	STH	Schaumburg-Lippe in Stadthagen , Land (Bückeburg Land und Stadthagen Stadt)
ROL	Rottenburg Laaber, Land	STO	Stockach Baden, Land
ROT	Rothenburg ob der Tauber (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)	SU	Siegburg in Siegburg , Land
RPL	Rheinland-Pfalz Landesregierung und Landtag, Zulassungsstelle Mainz, Stadt	SUL	Sulzach-Rosenberg, Land
		SW	Schweinfurt (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)

*) In Kennzeichen, die vor dem 1. August 1956 zugeteilt worden sind, darf statt des Unterscheidungszeichens STD das Zeichen ST verwendet werden.

SWA	Untertaunuskreis in Bad Schwalbach Taunus , Land
SY	Grafschaft Hoya in Syke , Land
SZ	Salzgitter, Stadt
TBB	Tauberbischofsheim, Land
TE	Tecklenburg, Land
TIR	Tirschenreuth, Land
TOL	Bad Tölz, Land
TON	Eiderstedt in Tönning Nordseebad , Land
TR	Trier (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
TS	Traunstein Oberbayern (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
TT	Tettnang Württemberg, Land
TU	Tübingen, Land
TUT	Tuttlingen, Land
UB	Überlingen Bodensee, Land
UE	Uelzen bz. Hannover, Land
UFF	Uffenheim, Land
UL	Ulm Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
UN	Unna, Land
USI	Usingen Taunus, Land
VAI	Vaihingen Enz, Land
VEC	Vechta, Land
VER	Verden Aller, Land
VIB	Vilsbiburg, Land
VIE	Viersen, Stadt
VIT	Viechtach, Land
VK	Völklingen, Stadt *)
VL	Villingen Schwarzwald, Land
VOF	Vilshofen Niederbayern, Land
VOH	Vohenstrauß, Land
W	Wuppertal, Stadt
WA	Waldeck in Korbach , Land
WAF	Warendorf, Land
WAN	Wanne-Eickel, Stadt
WAR	Warburg Westfalen, Land
WAT	Wattenscheid, Stadt
WD	Wiedenbrück, Land
WEB	Oberwesterwaldkreis in Westerburg Westwald , Land
WEG	Wegscheid Niederbayern, Land
WEL	Oberlahnkreis in Weilburg , Land
WEM	Wesermünde in Bremerhaven , Land
WEN	Weiden Oberpfalz, Stadt
WER	Wertingen, Land
WES	Rees in Wesel , Land
WF	Wolfenbüttel, Land
WG	Wangen Allgäu, Land
WHV	Wilhelmshaven Nordseebad, Stadt
WI	Wiesbaden, Stadt
WIL	Wittlich, Land
WIT	Witten Ruhr, Stadt
WIZ	Witzenhausen, Land
WL	Harburg in Winsen Luhe , Land
WM	Weilheim Oberbayern, Land
WN	Waiblingen, Land

*) VkB1 1967 S. 618

WND	St. Wendel, Land
WO	Worms (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
WOB	Wolfsburg, Stadt
WOH	Wolfhagen Bz. Kassel, Land
WOL	Wolfach, Land
WOR	Wolftratshausen, Land
WOS	Wolfstein, Land
WS	Wasserburg Inn, Land
WST	Ammerland in Westerstede , Land
WT	Waldshut, Land
WTL	Wittlage, Land
WTM	Wittmund, Land
WU	Würzburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
WUG	Weißenburg Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)
WUM	Waldmünchen, Land
WUN	Wunsiedel, Land
WZ	Wetzlar, Land
X	Bundeswehr für Fahrzeuge der NATO-Hauptquartiere **)
Y	Bundeswehr (Anl. IV)
Z	Zoll (länglichrundes Kennzeichen lt. Int. Verordnung)
ZEL	Zell Mosel, Land
ZIG	Ziegenhain Bz. Kassel, Land
ZW	Zweibrücken (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia Land, Anl. II, Gruppe Ib)

(VkB1 1968 S. 518)

Nr. 321 Bescheinigung für besondere Beförderungsmittel zur Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel auf dem Landweg; hier: Mitführen einer „behördlichen Bescheinigung“ im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich

Bonn, den 1. Oktober 1968
StV 6 - 3012-5 - 3041 Vma/68 II

Die französische Regierung hat am 1. Juli 1968 Vorschriften für den Verkehr ausländischer Fahrzeuge in Frankreich mit besonderen Beförderungsmitteln in Kraft gesetzt, die bisher nur für französische Unternehmer Gültigkeit hatten. Danach müssen ab 1. Juli 1968 auch die in der Bundesrepublik Deutschland zum Straßenverkehr zugelassenen besonderen Beförderungsmittel eine behördliche Bescheinigung im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich mitführen.

Das hierfür vorgesehene Muster der behördlichen Bescheinigung ist aus der Anlage zu ersehen.

Diese behördliche Bescheinigung wird von der zuständigen Verkehrsbehörde, in deren Bezirk das besondere Beförderungsmittel seinen regelmäßigen Standort hat, aufgrund einer vorher ausgestellten Prüfbescheinigung oder einer technischen Beschreibung des besonderen Beförderungsmittels durch den TÜV Bayern e. V., München, Eichstätt Str. 5, erteilt.

Anstelle einer behördlichen Bescheinigung erkennt die französische Regierung auch die Ausweiskarten der Transfrigoroute Europe an.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

**) 15. Ausschlußverordnung zur StVZO

Anlage**Muster**

Bescheinigung für die zur Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel auf dem Landweg zu benutzenden besonderen Beförderungsmittel im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich.
(Attestation pour les engins isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques affectés aux transports terrestres de denrées périssables sur le territoire français.)

Behörde, die die Bescheinigung ausstellt:
(Autorité délivrant l'attestation)

Zulassungsbescheinigung
für die
Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel
unter bestimmten Temperaturen ¹⁾
(Certificat d'agrément
pour les
Transports terrestres de denrées périssables
sous température dirigée)

Nr.
(No.)

Gültig bis:
(Valable jusqu'au)

Bauart des Beförderungsmittels:
(Nature de l'engin)

Art des Beförderungsmittels: Klasse:
(Catégorie) (classe)

Amtliches Kennzeichen:
(No d'immatriculation)

Name oder Firma:
(Nom ou raison sociale)

..... den 19.....
(Ort und Datum — Lieu et date)

(Die zuständige Behörde)
(L'autorité compétente)

¹⁾ Verordnung vom 10. Dezember 1952 geändert mit Verordnung vom 12. 12. 1958 und interministeriellem Erlaß vom 12. 12. 1958 geändert mit interministeriellem Erlaß vom 21. 3. 1966.
(Arrêté du 10 décembre 1952, modifié par l'arrêté du 12 décembre 1958 et instruction interministérielle du 12 décembre 1958 modifiée par l'instruction interministérielle du 21 mars 1966.)

(VkB1 1968 S. 523)

Binnenschifffahrt

Nr. 322 **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Verhalten bei der Einfahrt in die Schleusen am Main und Main-Donau-Kanal *)**

Würzburg, den 23. September 1968
H Nr. 6489/68

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

§ 1

Diese Anordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal.

§ 2

Bei der Einfahrt in eine Schleuse hat der Schiffsführer dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug durch Belegen der an Land befindlichen Poller mit Haltetauen oder Trossen ohne Maschinenkraft rechtzeitig angehalten werden kann.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. November 1968 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Oktober 1971.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
In Vertretung
Blech

(VkB1 1968 S. 524)

*) erstmals erlassen

Nr. 323 **Verordnung Nr. 20/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 17. September 1968**

(FB Nr. 9/68 Frachtenausschuß Dortmund)
(FD Nr. 3/68 Frachtenausschuß Hamburg)
(FF Nr. 4/68 Frachtenausschuß für den
Tankschiffsverkehr)

Bonn, den 3. Oktober 1968
B 242/2185 W/68 II

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 20/68 vom 17. September 1968 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 180 vom 25. September 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

Verordnung Nr. 20/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt Vom 17. September 1968

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (EGOWiG) vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), wird verordnet:

§ 1

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

- I. die vom Bezirksausschuß Niederrhein/Kanal des Frachtausschusses Dortmund — FB Nr. 9/68 — beschlossene Fracht für Kohle von der Ruhr nach Unterweserhäfen zwischen Bremen (einschl.) und Bremerhaven (einschl.) und Oldenburg — Zuschlag für Verladungen ab Neuß (Ergänzung zu FTB Reg. Nr. B 4017/4) —;
- II. die vom Frachtausschuß Hamburg — FD Nr. 3/68 — beschlossenen Eiszuschläge — Änderung des Begriffes „Winterzuschläge“ in „Eiszuschläge“ in FTB Reg. Nr. D 300/40, D zu 300/40, D 300/42 —;
- III. die vom Frachtausschuß für den Tankschiffsverkehr — FF Nr. 4/68 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:
 1. Tankfrachten — die neue Berechnungsart nach Inkrafttreten des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer) vom 29. Mai 1967 —,
 2. Tankfrachten von Brake, Bremen-Oslebshausen, Bremerhaven, Dorsten, Düsseldorf-Heerdt/Neuß, Duisburg, Emden, Gelsenkirchen-Stadthafen, Hafen Deurag (Misburg), Hafen Erdölraffinerie Emsland, Hafen Gelsenberg, Hafen Matthias Stinnes, Hafen Prosper, Hafen Raunheim/Flörsheim/Rüsselsheim, Hafen Salzgitter-Beddingen, Hannover (Nordhafen-West bis Bothfeld), Heilbronn, Karlsruhe km 363, Karlsruhe-Raffineriehafen, Koblenz-Wallersheim, Köln-Niehl/Leverkusen, Mainz, Mannheim/Ludwigshafen, Mülheim (Ruhr), Nienburg (Weser), Salzig, Speyer, Wesel/Dinslaken, Wesseling/Godorf nach Rhein-, Main-, Neckar-, Weser- und Kanalhäfen,
 3. Tankfrachten — nur bei Sperrung der kanalisierten Mittelweser — von Bremen-Farge/-Oslebshausen/Brake nach Weil.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 37 vom 14. September 1968 veröffentlicht worden *).

§ 2

Es werden aufgehoben

die vom Frachtausschuß für den Tankschiffsverkehr beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Tankfrachten — die neue Berechnungsart nach Inkrafttreten des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer) vom 29. Mai 1967 —

— FTB Reg. Nr. E 303/1 —

§ 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 31/67 vom 28. Dezember 1967 — FF Nr. 7/67 — (Bundesanzeiger Nr. 244 vom 30. Dezember 1967),

2. Tankfrachten von Bremen-Oslebshausen, Bremerhaven, Dorsten, Düsseldorf-Heerdt/Neuß, Duisburg, Emden, Gelsenkirchen-Stadthafen, Hafen Deurag (Misburg), Hafen Erdölraffinerie Emsland, Hafen Gelsenberg, Hafen Matthias Stinnes, Hafen Raunheim/Flörsheim/Rüsselsheim, Karlsruhe km 363, Karlsruhe-Raffineriehafen, Köln-Niehl/Leverkusen, Mainz, Mannheim/Ludwigshafen, Mülheim (Ruhr), Nienburg (Weser), Salzig, Speyer, Wesel/Dinslaken und Wesseling/Godorf

nach Rhein-, Main-, Neckar- und Kanalhäfen

— FTB Reg. Nr. E 431 lfd. Nr. 1698—1715, 1717—1727, 1729—1732, 1734—1736, 1738, 1741—1742, 1744—1745, 1747—1752, 1754, 1756—1764 —

§ 1 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung Nr. 3/68 vom 7. März 1968 — FF Nr. 1/68 — (Bundesanzeiger Nr. 53 vom 15. März 1968),

3. Tankfrachten von Brake, Dorsten, Duisburg, Hafen Gelsenberg, Hafen Prosper, Hafen Raunheim/Flörsheim/Rüsselsheim, Hafen Salzgitter-Beddingen, Heilbronn, Karlsruhe km 363, Koblenz Wallersheim und Wesel/Dinslaken nach Rhein-, Main-, Neckar- und Kanalhäfen — FTB Reg. Nr. E 431 lfd. Nr. 1765, 1769—1770, 1774, 1778—1783, 1788, 1793, 1795—1796 —, Tankfrachten — nur bei Sperrung der kanalisierten Mittelweser — von Bremen-Farge/-Oslebshausen/Brake nach Weil — FTB Reg. Nr. E 440 lfd. Nr. 53 — § 1 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Verordnung Nr. 11/68 vom 30. April 1968 — FF Nr. 2/68 — (Bundesanzeiger Nr. 86 vom 8. Mai 1968),
4. Tankfrachten von Bremen-Oslebshausen, Bremerhaven, Gelsenkirchen-Stadthafen, Hafen Erdölraffinerie Emsland, Hafen Gelsenberg, Hafen Raunheim/Flörsheim/Rüsselsheim, Hannover (Nordhafen-West b. Bothfeld), Karlsruhe km 363, Köln-Niehl/Leverkusen, Mannheim/Ludwigshafen, Speyer und Wesseling/Godorf — FTB Reg. Nr. E 431 lfd. Nr. 1798—1799, 1801, 1803, 1805—1807, 1809, 1811—1812, 1815—1820, 1822—1825, 1828, 1830, 1834, 1836 — nach Rhein-, Main-, Neckar- und Kanalhäfen § 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 15/68 vom 12. Juni 1968 — FF Nr. 3/68 — (Bundesanzeiger Nr. 113 vom 22. Juni 1968).

§ 3

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954.

§ 4

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.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1968 in Kraft.
Bonn, den 17. September 1968

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1968 S. 524)

Nr. 324 Festlegung der örtlichen Zuständigkeitsbezirke der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf Grund des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Bonn, den 11. Oktober 1968
— B 483/4156 Vmb/68 —

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1968 werden die örtlichen Zuständigkeitsbezirke der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf Grund des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (EGOWiG) vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), nach Maßgabe der dieser Bekanntmachung als Anlage beigefügten Übersicht festgelegt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

*) Der FTB — Frachten- und Tarifierungszeiger 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 Preis von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

Übersicht

Die örtliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen ergibt sich aus nachstehender Umgrenzung:

Lfd. Nr.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion	Land	Regierungsbezirk, Regierungspräsidium, Verwaltungsbezirk	a) kreisfreie Städte *) b) Landkreise *)
1	2	3	4	5
1	Kiel	Schleswig-Holstein	—	a) Flensburg Kiel Neumünster b) Eckernförde Eiderstedt Eutin Flensburg Husum Norderdithmarschen Oldenburg/Holstein Plön/Holstein Rendsburg Schleswig Segeberg Steinburg Süderdithmarschen Südtondern
2	Hamburg	Freie und Hansestadt Hamburg Schleswig-Holstein	— —	—
		Niedersachsen	Lüneburg	a) Lüneburg b) Lüchow-Dannenberg Harburg Lüneburg Soltau Uelzen
		Niedersachsen	Stade	a) Cuxhaven b) Bremervörde Land Hadeln Stade
3	Bremen	Freie Hansestadt Bremen (einschl. der Stadt Bremerhaven) Niedersachsen	— Stade	—
		Niedersachsen	Oldenburg	b) Osterholz Rotenburg/Hann. Wesermünde a) Delmenhorst Oldenburg/Oldbg. b) Ammerland Cloppenburg Oldenburg/Oldbg. Vechta Wesermarsch
4	Aurich	Niedersachsen	Aurich Oldenburg	— a) Wilhelmshaven b) Friesland
5	Hannover		Osnabrück Hannover Hildesheim Braunschweig Lüneburg	b) Aschendorf-Hümmling — — —
		Nordrhein-Westfalen	Stade Detmold	a) Celle Wolfsburg b) Burgdorf/Hann. Celle Fallingb.otel Gifhorn b) Verden a) Herford/Westf. b) Detmold Herford Höxter Lemgo Minden/Westf. Warburg

Lfd. Nr.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion	Land	Regierungsbezirk, Regierungspräsidium, Verwaltungsbezirk	a) kreisfreie Städte *) b) Landkreise *)
1	2	3	4	5
		Hessen	Kassel	a) Kassel b) Eschwege Frankenberg/Eder Fritzlar-Homberg Hofgeismar Kassel Melsungen Rotenburg a. d. Fulda Waldeck Witzenhausen Wolfhagen
6	Münster	Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf	a) Essen Mülheim Oberhausen
			Münster	—
			Arnsberg	—
			Detmold	a) Bielefeld b) Bielefeld Büren/Westf. Halle/Westf. Lübbecke Paderborn Wiedenbrück
		Niedersachsen	Osnabrück	a) Osnabrück b) Bersenbrück Grafschaft Bentheim Lingen Melle Meppen Osnabrück Wittlage
7	Duisburg	Nordrhein-Westfalen	Aachen	—
			Düsseldorf (ohne Stadtkreise Essen, Mülheim, Oberhausen)	—
			Köln	—
8	Mainz	Rheinland-Pfalz	—	—
		Saarland	—	—
		Hessen	Darmstadt	—
			Wiesbaden	—
			Kassel	a) Fulda Marburg/Lahn b) Fulda Hersfeld Hünfeld Marburg/Lahn Ziegenhain
9	Freiburg	Baden-Württemberg	Südbaden	—
10	Würzburg	Bayern	Oberfranken	—
			Mittelfranken	—
			Unterfranken	—
11	Stuttgart	Baden-Württemberg	Nordbaden	b) Tauberbischofsheim
		Baden-Württemberg	Nordbaden (ohne den Landkreis Tauberbischofsheim)	—
			Nordwürttemberg	—
			Südwürttemberg- Hohenzollern	—
12	Regensburg	Bayern	Oberbayern	—
			Niederbayern	—
			Oberpfalz	—
			Schwaben	—

*) Die kreisfreien Städte und die Landkreise sind nur aufgeführt, wenn sich der Bezirk der Wasser- und Schifffahrtsdirektion nicht auf das gesamte politische Verwaltungsgebiet erstreckt.

Nr. 325 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents

Bremen, den 25. September 1968
Tgb. Nr. 3983/68 B

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen am 17. Februar 1956 für den Schiffsführer Fritz Thier, geb. am 8. 7. 1928 in Halle/Saale, ausgestellte Schifferpatent Nr. W 1033 wird hiermit für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
In Vertretung
Basel

(VkB1 1968 S. 528)

Nr. 326 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents

Bremen, den 30. September 1968
Tgb. Nr. 4101/68 B

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen am 4. Aug. 1959 für den Schiffsführer Georg Rossel, geb. am 8. Januar 1929 in Gieselwerder, ausgestellte Schifferpatent Nr. 146/59 wird hiermit für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schauburger

(VkB1 1968 S. 528)

Nr. 327 Erhebung von Abgaben für das Befahren des Teltowkanals in Berlin (West)

Bonn, den 11. Oktober 1968
— B 142/2053 B/68 —

Nachstehend wird die Anordnung der Alliierten Kommandatura Berlin vom 11. September 1968 — BK/0 (68) 9 — nachrichtlich bekanntgegeben. Diese Anordnung ist im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin vom 25. 9. 1968, S. 1332, veröffentlicht.

Durch die Anordnung wird klargestellt, daß zur Erhebung von Teltowkanal-Abgaben in Berlin (West) allein die Teltow-Kanal-Aktiengesellschaft befugt ist. Deren Hebestelle befindet sich in Berlin-Britz bei km 28 des Teltowkanals.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. von Köppen

Alliierte Kommandatura Berlin

11. September 1968
BK/0 (68) 9

Betrifft: Verwaltung des Teltowkanals in den Westsektoren von Berlin

1. Die Alliierte Kommandatura möchte daran erinnern, daß die vollständige Kontrolle und Verwaltung allen Eigentums, Personals und Verkehrs des Teltowkanals im US-Sektor von Berlin durch Befehl der Militärregierung der Vereinigten Staaten vom 30. April 1949 der Verantwortung der Stadtverwaltung unterstellt worden ist. Entsprechende Maßnahmen sind für den französischen und den britischen Sektor von der französischen und der britischen Militärregierung am 17. August und am 21. September 1949 erlassen worden.
2. Infolge der obengenannten Anordnung und der daraufhin durch die Stadtverwaltung getroffenen Maßnahmen ist die Teltow-Kanal-Aktiengesellschaft, die im Handelsregister des Amtsgerichts Charlottenburg eingetragen ist, für die Verwaltung, den Betrieb und die Instandhaltung des Teltowkanals in den Westsektoren von Berlin zuständig.
3. Die Erhebung von Gebühren für das Befahren des in den Westsektoren von Berlin verlaufenden Streckenabschnittes des Teltowkanals von oder im Namen einer anderen Gebührenerhebungsstelle als der Teltow-Kanal-Aktiengesellschaft ist unrechtmäßig. Die Erhebung von Gebühren dieser Art in den Westsektoren von oder im Auftrage einer derartigen Stelle

ist verboten. Übertretungen dieses Verbotes sind als Verstoß gegen diese Anordnung zu betrachten.

Für die Alliierte Kommandatura Berlin
J. L. Toffin

Vorsitzführender
Stellvertretender Kommandant

(VkB1 1968 S. 528)

Seeverkehr**Nr. 328 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Errichtung einer Signalstelle bei Stadersand**

Hamburg, den 27. September 1968
- See 2/29 — 76/68 II -

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Errichtung einer Signalstelle bei Stadersand nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 180 vom 25. September 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Errichtung einer Signalstelle bei Stadersand vom 13. September 1968

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

§ 1

In Ergänzung zu § 132 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung wird das Warnsignal nach § 20 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung auch auf dem Dach des Wasserstandsanzeiger Stadersand an einem Signalmast gezeigt.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Oktober 1968 in Kraft und gilt bis zum 30. September 1970.

Hamburg, den 13. September 1968
- S 91.0/S 90/65/51 - 252-3 - 1/S 1456/68 -

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

(VkB1 1968 S. 528)

Nr. 329 Zweite Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung

Hamburg, den 2. Oktober 1968
— See 2/12 — 41/68 II —

Nachstehend wird die Zweite Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt Teil II S. 860 vom 27. September 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Zweite Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Lotsordnung vom 23. September 1968

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) wird verordnet:

Artikel 1

§ 2 der Allgemeinen Lotsordnung vom 24. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2200), geändert durch Verordnung vom 22. Februar 1965 (Bundesgesetzblatt II S. 121) wird wie folgt geändert:

1. Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen den Schleusen Brunsbüttelkoog und Nübbel und auf der Elbe die Fahrt-

strecken zu den Schleusen Brunsbüttelkoog auf einem Gebiet, das im Osten durch die Ostgrenze der Nord-Ost-Reede von Brunsbüttelkoog und im Westen durch die Grenze der Brunsbüttelkooger Kanalreede und ihre südlichen Verlängerungen sowie im Süden durch das Südufer der Elbe begrenzt wird. Das Seelotsrevier Nord-Ostsee Kanal II/Kieler Förde/Trave umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Nübbel und dem Leuchtturm Kiel, alle übrigen Fahrtstrecken auf der Kieler Förde sowie alle Fahrtstrecken zwischen Lübeck und der Leuchttonne A vor Travemünde."

2. Absatz 6 wird gestrichen.

Artikel 2

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

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1968 in Kraft.

Bonn, den 23. September 1968

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1968 S. 528)

Nr. 330 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über den Umschlag explosionsgefährlicher Güter auf den Liegeplätzen bei Bremerhaven

Hamburg, den 3. Oktober 1968
— See 2/30 — 73/68 II —

Nachstehend wird die schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über den Umschlag explosionsgefährlicher Güter auf den Liegeplätzen bei Bremerhaven nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 183 vom 28. September 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über den Umschlag explosionsgefährlicher Güter auf den Liegeplätzen bei Bremerhaven

Vom 9. September 1968

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

§ 1

(1) Abweichend von den §§ 53 und 109 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung dürfen auf den in § 109 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung genannten Liegeplätzen explosionsgefährliche Güter im Sinne des § 2 dieser Anordnung nur mit schriftlicher Erlaubnis des Wasser- und Schiffsamtes Bremerhaven umgeschlagen werden.

(2) Die Erlaubnis ist mindestens drei Tage vor dem beabsichtigten Umschlag zu beantragen.

(3) Fahrzeuge, die explosionsgefährliche Güter im Sinne des § 2 dieser Anordnung geladen haben, dürfen an den in § 109 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung genannten Liegeplätzen nur so lange liegen bleiben, wie es unbedingt notwendig ist, um zu löschen oder um günstige Tide- oder Witterungsverhältnisse abzuwarten.

§ 2

Explosionsgefährliche Güter im Sinne dieser Anordnung sind Stoffe der Klasse Ia und der Klasse Ib mit Ausnahme der Nummern 1a, 2 und 4 sowie der Klasse Ic mit Ausnahme der Nummern 1 bis 14 und 27 bis 30 der Anlage zur Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 9).

§ 3

Für den Umschlag nach § 1 Abs. 1 dieser Anordnung gelten die nachfolgenden Vorschriften:

1. Vor Beginn des Umschlags sind alle dabei beschäftigten Personen vom Transportführer (Beauftragter der Stauerei) über die von ihnen zu beachtenden Vorschriften dieser Anordnung zu unterrichten.
2. Bei einem Seeschiff darf jeweils nur ein Zubringerfahrzeug längsseits liegen.
3. An Deck aller am Umschlag beteiligten Schiffe müssen belegte Drahtleinen klar zum Schleppen am Vor- und Achterschiff bis zur Wasserlinie über Bord hängen.
4. Während eines Gewitters und bei starkem Seegang ist der Umschlag verboten. Blitzableiter und Antennenanlagen der Fahrzeuge sind während eines Gewitters zu erden.
5. Auf allen Fahrzeugen und auf Lande- und Umschlagsanlagen ist das Rauchen und das Mitbringen glimmender Tabakwaren sowie jeder Gebrauch von Feuer, offenem Licht und Geräten mit glühenden Teilen verboten. Auf Seeschiffen kann das Rauchen in den Wohnräumen und Messen sowie an anderen ungefährdeten, durch den Überwachungsbeamten festzulegenden Plätzen gestattet werden. Unter den Kesseln und in der Kombüse aller am Umschlag beteiligten Fahrzeuge darf Feuer nur in technisch einwandfreien Feuerstellen und unter ständiger Aufsicht unterhalten werden, wenn es während des Aufenthaltes im Bereich eines im § 1 dieser Anordnung genannten Umschlagplatzes unbedingt erforderlich ist.
6. Zündhölzer und sonstige Zündwaren müssen von explosionsgefährlichen Gütern im Sinne des § 2 dieser Anordnung ferngehalten werden.
7. Auspuffleitungen und Schornsteine der Fahrzeuge sind vor Beginn des Umschlags zu reinigen und mit Einrichtungen zu versehen, die Funkenflug wirksam verhindern.
8. Auf allen Fahrzeugen muß ständig eine Wache vorhanden sein, die in der Lage ist, bei Feuergefahr die Feuerlöschrichtungen zu bedienen und notfalls das Fahrzeug sofort zu verholten.
9. Die beim Umschlag benutzten Einrichtungen und Geräte müssen betriebssicher sein. Die Betriebssicherheit ist während des Umschlags vom Kapitän oder dessen Vertreter und dem Transportführer (Beauftragter der Stauerei) laufend zu überwachen.
10. Der Transportführer (Beauftragter der Stauerei) muß sich bis zur Beendigung des Umschlags an Bord aufhalten. Er hat den Umschlag und das Stauen der Ladung zu überwachen.
11. Der Kapitän und der Transportführer (Beauftragter der Stauerei) müssen im Besitz eines amtlichen Sprengstofflaubnisscheins sein, ihn bei sich führen und auf Verlangen dem Überwachungsbeamten vorzeigen. Die Erlaubnis zum Besitz von Sprengstoffen gilt für den Kapitän eines Seeschiffes als erteilt, wenn an Bord befindliche Sprengstoffe in dem gemäß § 7 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter zu führenden Verzeichnis nach Art und Menge aufgeführt sind.
12. Die explosionsgefährlichen Güter im Sinne des § 2 dieser Anordnung dürfen nicht geworfen, gestoßen oder hart abgesetzt werden. Die Stapel müssen gegen Umfallen, Scheuern und Rütteln gesichert sein. Jedes unnötige Hantieren mit explosionsgefährlichen Gütern ist verboten.
13. Während des Umschlags dürfen keinerlei Reparaturarbeiten durchgeführt werden. Das Wasser- und Schiffsamt Bremerhaven kann auf Antrag im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

§ 4

(1) Unbeschadet der vorstehenden Vorschriften ist den Anordnungen der Überwachungsbeamten jederzeit Folge zu leisten.

(2) Unberührt bleiben alle Vorschriften, die den Umgang mit explosionsgefährlichen Gütern betreffen.

§ 5

Feuer, schwere Unfälle und sicherheitsgefährdende Vorkommnisse sind unverzüglich dem Wasser- und Schiffsahrtsamt Bremerhaven und der Wasserschutzpolizei zu melden.

§ 6

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

§ 7

Diese Anordnung tritt am 1. Oktober 1968 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1970.

Bremen, den 9. September 1968
S 2/96.025 — Tgb.Nr. 7925/68

Wasser- und Schiffsahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schauberg er

(VkB1 1968 S. 529)

Nr. 331 Strom- und schiffsahrtpolizeiliche Anordnung über die Verlegung der Grenzen von Freiburg-Reede

Hamburg, den 4. Oktober 1968
— See 2/29 — 75/68 II —

Nachstehend wird die strom- und schiffsahrtpolizeiliche Anordnung über die Verlegung der Grenzen von Freiburg-Reede nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 184 vom 1. Oktober 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Strom- und schiffsahrtpolizeiliche Anordnung über die Verlegung der Grenzen von Freiburg-Reede Vom 13. September 1968

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

§ 1

Abweichend von § 141 Abs. 6 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung wird die Freiburg-Reede wie folgt begrenzt:

1. Elabwärts durch die Verbindungslinie der schwarzen Spitztonne „E“ mit dem Leuchtturm Brokdorf (nachts durch die westliche Grenze des roten Sektors von Brokdorf-Leuchfeuer).
2. Elbaufwärts durch die Verbindungslinie der schwarzen Spitztonne „W/A“ mit dem Leuchtturm Brokdorf (nachts durch die östliche Grenze des roten Sektors von Brokdorf-Leuchfeuer).
3. Südwestlich durch die Verbindungslinie der schwarzen Spitztonnen „E“ und „W/A“ (nachts durch die Südgrenze des Blitz-Sektors des Leuchtheuers Scheelenkuhlen).
4. Nordöstlich durch die Nordgrenze des Blitz-Sektors des Leuchtheuers Scheelenkuhlen.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 15. Oktober 1968 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. Oktober 1970.

Hamburg, den 13. September 1968
S. 91 o/S 90/51-252-3-1/S 1453/68

Wasser- und Schiffsahrtsdirektion
Hamburg
Dr. Meyer-Osterkamp

(VkB1 1968 S. 530)

Luftfahrt

Nr. 332 Sonderlandeplatz Mosenberg bei Homberg/Bez. Kassel

Bonn, den 4. Oktober 1968
L 4 - 421 - 1 - 2080 H/68

Nachfolgend wird die durch den Hessischen Minister für Wirtschaft und Verkehr dem Luftsportverein Homberg/Bez. Kassel e. V., 3588 Homberg/Bez. Kassel, Ziegenhainer Straße 27, erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes bekanntgemacht:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Mosenberg
2. Lage: ca. 2,5 km nordöstlich der Stadt Homberg/Bez. Kassel
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 51° 03' 51" Nord
09° 25' 25" Ost
 - b) Höhe über NN: 400 m (1312 Fuß)
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2000 kg
 - b) Segelflugzeuge
 - c) Motorsegler
5. Zweck: Verkehr mit Luftfahrzeugen des Platzhalters und nach seiner vorherigen Genehmigung mit Luftfahrzeugen anderer Halter (Sonderlandeplatz)
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 77°/257° rw
 - b) Länge: 750 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1968 S. 530)

Nr. 333 Bekanntmachung zum Abkommen vom 1. Oktober 1959 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Durchführung des Flugsicherungskontrolldienstes bei der Flugsicherungskontrollstelle Birkenfeld im Luftraum über 20 000 Fuß

Bonn, den 4. Oktober 1968
L 1 - 124 - 301 - 1193 A/68

Das Auswärtige Amt hat mir mitgeteilt, daß es mit der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika nach Austausch von Verbalnoten zu einer übereinstimmenden Auffassung darüber gelangt ist, daß

das Abkommen vom 1. Oktober 1959 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Durchführung des Flugsicherungskontrolldienstes bei der Flugsicherungskontrollstelle Birkenfeld im Luftraum über 20 000 Fuß

hinfällig geworden und außer Kraft getreten ist, nachdem die Flugsicherungsstelle Birkenfeld inzwischen aufgelöst worden ist und ihre Aufgaben auf andere Stellen übergegangen sind.

Die Bekanntmachung im Verkehrsblatt 1959 S. 493 lfd. Nr. 349 ist damit gegenstandslos geworden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1968 S. 530)